

T.C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DEKİ KARAYOLU TAŞIMACILIĞI MESLEKİ
YETERLİLİK FAALİYETLERİNE AİT POLİTİKALAR VE
VERİLEN EĞİTİMLER, SEKTÖR ÇALIŞANLARI ÜZERİNE
BİR UYGULAMA

İŞLETME ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Aygün ÖZTÜRK

Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Hüseyin Nevzat UYAROĞLU

İSTANBUL-2015

TEZ TANITIM FORMU

- ADI SOYADI** : Aygün ÖZTÜRK
- TEZİN DİLİ** : Türkçe
- TEZİN ADI** : Türkiye'deki Karayolu Mesleki Yeterlilik Faaliyetlerine Ait Politikalar ve Eğitimler, Sektör Çalışanları Üzerine Bir Uygulama.
- ENSTİTÜ** : İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- ANABİLİM DALI** : İşletme
- TEZİN TÜRÜ** : Yüksek Lisans
- TEZİN TARİHİ** : 23.02.2015
- SAYFA SAYISI** : 111
- TEZ DANIŞMANI** : Yrd. Doç. Dr. Hüseyin Nevzat UYAROĞLU
- DİZİN TERİMLERİ** : Lojistik, Karayolu Taşımacılığı, Lojistik Sektörü, Karayolu Eşya Taşımacılığı.
- TÜRKÇE ÖZET** : Türkiye'deki Karayolu Mesleki Yeterlilik Faaliyetlerine Ait Politikalar ve Eğitimler, Sektör Çalışanları Üzerine Bir Uygulamayı amaçlayan bir çalışmadır.
- DAĞITIM LİSTESİ** : 1. İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
2. YÖK Ulusal Tez Merkezi.

Aygün ÖZTÜRK

T.C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DEKİ KARAYOLU TAŞIMACILIĞI MESLEKİ
YETERLİLİK FAALİYETLERİNE AİT POLİTİKALAR VE
VERİLEN EĞİTİMLER, SEKTÖR ÇALIŞANLARI ÜZERİNE
BİR UYGULAMA

İŞLETME ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Aygün ÖZTÜRK

Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Hüseyin Nevzat UYAROĞLU

İSTANBUL-2015

BEYAN

Bu tezin hazırlanmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğu, başkalarının ederlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğu, kullanılan verilerde herhangi tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez olarak sunulmadığını beyan ederim.

Aygün ÖZTÜRK

23.02.2015

T.C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Aygün ÖZTÜRK 'ün "Türkiye'deki Karayolu Taşımacılığı Mesleki Yeterlilik Faaliyetlerine Ait Politikalar ve Eğitimler, Sektör Çalışanları Üzerine Bir Uygulama" adlı tez çalışması, jürimiz tarafından İşletme anabilim dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan _____
Yrd. Doç. Dr. İ.Gökçe KAYA

Üye _____
Yrd. Doç. Dr. Nevzat UYAROĞLU
(Danışman)

Üye _____
Yrd. Doç. Dr. Ebru Beyza BAYERÇELİK

ONAY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

... / ... / 2015

Doç. Dr. Ragıp Kutay KARACA
Enstitü Müdürü

ÖZET

Bu araştırmada, Türkiye'deki Karayolu Mesleki Taşımacılığı Yeterlilik Faaliyetlerine Ait Politikalar ve Eğitimler, Sektör Çalışanları Üzerine Bir Uygulama. Konusu ele alınmıştır.

Karayolu taşımacılığı faaliyetlerine ait mesleki yeterlilik politika ve eğitimleri, günümüzde sektör çalışanları açısından olduğu gibi işletmeler açısından da çok önemli bir yer tutmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, Türkiye'de karayolu taşımacılığı faaliyetlerine ait mesleki yeterlilik politika ve eğitimlerinin sektör çalışanları açısından bir uygulama ile inceleyerek ortaya koymaktır. Mevcut durumun tespit edilmesi amaçlanmıştır. Bunun yanında mesleki yeterlilik eğitimlerine farklı bir bakış açısıyla çözümler önerileri getirilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Lojistik, Karayolu Taşımacılığı, Lojistik Sektörü, Karayolu Eşya Taşımacılığı.

SUMMARY

In this study, Road Transport Policy and Training Vocational Qualifications Activities in Turkey Belongs to Sector Employees An Application. The topic is covered.

Professional competence policies and training related to road transport activities, as well as in terms of today in terms of business sector employees occupy a very important place.

The purpose of this study, Turkey road transport activities and put forward policies on vocational qualifications by studying with an application in terms of the education sector employees. The present case is intended to be detected. In addition, the solutions brought a different perspective to the professional qualification training.

Keywords: Logistics, Transportation, Vocational Proficiency, Logistics Industry, Highway Goods Transportation.

İÇİNDEKİLER

SAYFA

ÖZET.....	I
SUMMARY.....	II
İÇİNDEKİLER.....	III
TABLolar LİSTESİ	VII
ŞEKİLLER LİSTESİ	IX
KISALTMALAR LİSTESİ	X
ÖNSÖZ.....	XI
GİRİŞ.....	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	4
LOJİSTİK SEKTÖRÜ, KARAYOLU TAŞIMACILIĞI VE MESLEKİ YETERLİLİK FAALİYETLERİ.....	4
1.1. LOJİSTİK VE İLGİLİ TEMEL KAVRAMLAR	4
1.1.1. Lojistik Kavramı.....	4
1.1.2. Lojistik Kavramıyla İlgili Diğer Kavramlar.....	5
1.1.3. Lojistik ve Müşteri Memnuniyeti.....	6
1.1.4. Lojistik Sektörü ve Kapsamı	6
1.1.5. Lojistik Faaliyetlerinde Ürün Sevki ve Hizmet Akışı Kapsamı	7
1.1.6. Lojistik ve Toplumsal Yapının Temel Dinamikleri Konumunda Olan Kurumların Başarısındaki Önemi	7
1.1.7. Lojistik ve Savunma Sektörü Alanındaki Önemi	8
1.2. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI VE İLGİLİ TEMEL KAVRAMLAR	8
1.2.1. Karayolu Taşımacılığı Kavramı	8
1.2.2. Karayolu Taşımacılığının Önemi	9
1.2.3. Karayolu Taşımacılığının Avantajları	10
1.2.4. Karayolu Taşımacılığının Amaç ve Araçları.....	11
1.2.5. Karayolu Taşımacılığının Tercih Edilme Nedenleri.....	11
1.2.6. Karayolu Taşımacılığının Yönetim ve Denetimi	12
1.2.7. Karayolu Genel Müdürlüğünün Görevleri	12
1.3. KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞININ UNSURLARI	13
1.3.1. Sürücüler	13
1.3.2. Araçlar	15
1.3.3. Yükler.....	16
1.3.3.1. Niteliklerine Göre Yükler	16
1.3.3.2. Araç Kapasitesine Göre Yükler.....	18
1.3.3.3. Teslim Yerlerine Göre Yükler Kara Yolu Taşımacılığında Yükler.....	19
1.3.4. Yük Konsolidasyonu.....	20
1.4. TÜRKİYE'DE KARAYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİNE ETKİ EDEN BAZI TEMEL FAKTÖRLER.....	20
1.4.1. Karayolu Taşımacılığının Gelişmesinde Globalleşmenin Etkisi	21
1.4.2. Karayolu Taşımacılığının Gelişmesinde Uluslararası Ticaretin Önemi.....	21
1.4.3. Türkiye'nin Coğrafi Konumu ve Lojistik Sektörüne Sağladığı Avantajlar	22
1.4.4. Karayolu Taşımacılığının Gelişmesinde Teknolojik Gelişmelerin Verimliğe Etkisi.....	22
1.4.5. Karayolu Taşımacılığının Gelişmesinde Teknolojik Gelişmelerin Etkisi	23
1.4.6. Karayolu Taşımacılığının Gelişmesi ve Rekabet Etkisi.....	23
1.5. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI VE UYGULAMALARINDA KARŞILAŞILAN BAŞLICA SORUNLAR VE İZLENMESİ GEREKEN STRATEJİLER.....	23
1.5.1. Ulusal Karayolu Taşımacılığının Kapsamı	24

1.5.2. Karayolu Taşımacılığının Türkiye'deki Gelişimi	25
1.5.3. 2002-2013 Döneminde Türkiye'de Karayolları.....	26
1.5.4. Uluslararası Karayolu Taşımacılığının Kapsamı.....	27
1.5.5. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı ve Rekabet.....	27
1.5.6. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı ve Türkiye'nin Konumu.....	28
İKİNCİ BÖLÜM.....	29
MESLEKİ YETERLİLİK FAALİYETLERİ.....	29
2.1. KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA MESLEKİ YETERLİLİK FAALİYETLERİ	
AMACI 29	
2.1.1. Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Faaliyetlerinin Yeterliliği Kavramı.....	30
2.1.2. Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Faaliyetlerinde Eğitimin Önemi.....	31
2.1.3. Karayolu İşletmeciliğinde Mesleki Yeterliliğe Ait Politikalar.....	32
2.2. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI MESLEKİ YETERLİLİĞE AİT VERİLEN EĞİTİMLER.....	33
2.2.1. Karayolu Taşımacılığında Eğitim Faaliyetleri ve İçeriği.....	34
2.2.2. Karayolu Taşımacılığında Eğitim Faaliyetlerinin Yeterliliği Faaliyetleri Uygulanacak Eğitim Müfredat Programı ve Yürütülmesi Esasları	35
2.2.2.1. Karayolu Taşımacılığında Eğitim Faaliyetlerinin Yürütülmesinde Avrupa Birliği Müktesebatı.....	35
2.2.2.2. Karayolu Taşımacılığında Eğitimi Veren Eğitimcilerin Nitelikleri	36
2.2.2.3. Karayolu Taşımacılığında Eğitimin Verildiği Kişiler ve Mesleki Yeterlilik Eğitiminden Muafiyet	37
2.2.2.4. Karayolu Taşımacılığında Eğitim Süresi ve Konu Kapsamı	39
2.2.2.4.1. Güvenli Sürüş Teknikleri Dersi.....	40
2.2.2.4.2. Ulaştırma Mevzuatı Dersi.....	40
2.2.2.4.3. Trafik Kuralları ve Cezalar Dersi	41
2.2.2.4.4. Trafik Kazalarının Önlenmesi Dersi	41
2.2.2.4.5. Çalışma ve Dinlenme Dersi.....	42
2.2.2.4.6. Davranış Psikolojisi Dersi.....	42
2.2.2.4.7. İletişim Teknolojileri Dersi	43
2.2.2.4.8. Tehlikeli Madde Taşımacılığı Dersi.....	43
2.2.2.4.9. Gümrük, Tır ve Kaçakçılık Mevzuatı Dersi	43
2.2.2.4.10. Turizm Taşımacılığı Dersi	44
2.2.2.4.11. Düzenli Yolcu Taşımacılığı Dersi	44
2.2.2.4.12. Yasal Sorumluluklar ve Sigorta Dersi	45
2.2.2.4.13. Harita Okuma Bilgisi Dersi	45
2.2.2.4.14. Güzergâh ve Geçiş Belgeleri Dersi.....	46
2.2.2.4.15. Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı Dersi	46
2.2.2.4.16. İlk Yardım Dersi.....	46
2.2.2.4.17. Mesleki Yeterlilik Sınavı	47
2.2.2.4.18. Mesleki Yeterlilik Ders ve Sınavı ile İlgili Öneriler.....	47
2.2.3. Karayolu Taşımacılığına Eğitim Faaliyetlerinde Karşılaşılan Başlıca Sorunlar.....	52
2.2.4. Sektör Çalışanları Kapsamında Üst Düzey Yöneticilerde Yeterlilik.....	56
2.2.5. Sektör Çalışanları Kapsamında Orta Düzey Yöneticilerde Yeterlilik Kıstasları	57
2.2.6. Sektör Çalışanları Kapsamında Ticari Araç Sürücülerinde Yeterlilik Kıstasları	59

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	61
TÜRKİYE'DE UYGULANAN KARAYOLU MESLEKİ YETERLİLİK FAALİYETLERİNE AİT POLİTİKALAR VE VERİLEN EĞİTİMLER, YÖNÜYLE SEKTÖR ÇALIŞANLARI ÜZERİNE BİR UYGULAMA	61
3.1. ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ	61
3.1.1. Araştırmanın Amacı	61
3.1.2. Araştırmanın Önemi	61
3.1.3. Araştırmanın Problemi	61
3.1.4. Araştırmanın Alanı ve Örneklem Büyüklüğü	61
3.1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları	62
3.1.6. Araştırmanın Modeli	62
3.1.7. Araştırmanın Yöntemi	62
3.1.8. Araştırmanın Hipotezleri	63
3.1.9. Araştırmanın Varsayımları -	63
3.2. BULGULAR	63
3.2.1. Anket Uygulamasına Katılanlar ile İlgili Demografik Bulgular.....	63
3.2.1.1. Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Cinsiyetlerinin Karşılaştırılması.....	63
3.2.1.2. Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Yaşlarının Karşılaştırılması.....	65
3.2.1.3. Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Öğrenim Durumun Karşılaştırılması.....	66
3.2.1.4. Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Hangi Tür Eğitim Aldığının Karşılaştırılması.....	67
3.2.1.5. Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Faaliyet Alanlarının Karşılaştırılması.....	68
3.2.1.6. Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Cinsiyetlerinin Karşılaştırılması.....	69
3.2.1.7. Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Yaşlarının Karşılaştırılması.....	70
3.2.1.8. Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Öğrenim Durumun Karşılaştırılması.....	71
3.2.1.9. Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Ehliyet Sınıfının Karşılaştırılması.....	72
3.2.1.10. Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Faaliyet Alanlarının Karşılaştırılması.....	73
3.2.2. Yöneticilere Ait Araştırma Sorularının Frekans ve Çapraz Tablo Değerleri .	74
3.2.2.1. Mesleki Yeterlilik Kapsamında Hangi Türde Eğitim Aldınız? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri(Yönetici)	74
3.2.2.2. Mesleki Yeterlilik Belgesi Sahibi Olabilmek İçin Katıldığınız Eğitim Programına Devam Ettiniz Mi? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri(Yönetici).....	77
3.2.2.3. Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden Katılamadınız? Sorusuna ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri(Yönetici).....	79
3.2.2.4. Mesleki Yeterlilik Eğitim (Aldıysanız),(Size Göre), Verilen Eğitimlerde Hangi Konular Öncelikli Olarak Ele Alındı? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri(Yönetici).....	81
3.2.2.5. Mesleki Yeterlilik Eğitimi Size Göre Yeterli Miydi? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri(Yönetici).....	83
3.2.2.6. Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini Almış Olmanın İş Yaşamınızda Size Maddi ve Mesleki Açından Ne Yönde Etkisinin	

Olacağını Düşünüyorsunuz? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri(Yönetici).....	85
3.2.3. Sürücülere Ait Araştırma Sorularının Frekans ve Çapraz Tablo Değerleri...	87
3.2.3.1. Mesleki Yeterlilik Kapsamında, Hangi tür SRC Belgesi Eğitimi Aldınız? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri (Sürücü)87	
3.2.3.2. Sürücü Belgesi Sahibi Olabilmek İçin Katıldığınız Eğitim Programına Devam Ettiniz Mi? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri (Sürücü).....	89
3.2.3.3. Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden Katılamadınız? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri (Sürücü)	91
3.2.3.4. Sürücü Belgesi Eğitimi Aldığınız Mesleki Eğitim Kurumu Öncelikli Olarak Aşağıdaki Unsurlardan Hangisini Ön Planda Tuttu? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri (Sürücü)	93
3.2.3.5. Mesleki Yeterlilik Eğitimi Size Göre Yeterli Miydi? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri (Sürücü)	96
3.2.3.6. Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini Almış Olmanın İş Yaşamınızda Size Maddi ve Mesleki Açından Ne Yönde Etkisinin Olacağını Düşünüyorsunuz? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri	98
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	101
KAYNAKÇA	111
EKLER	-
EK-A , EK-B, EK-C, EK-D ANKET ÖRNEKLERİ	-

TABLolar LİSTESİ

SAYFA

Tablo-1 Düzenlenen Yetki Belgesi Sayıları	30
Tablo-2 Mesleki Yeterlilik Eğitimi programında yer alan derslerin içerikleri	39
Tablo-3 Yolcu-Eşya- Kargo Taşımacılığı Dersleri ve Saatleri	49
Tablo-4 Eşya- Kargo Taşımacılığı Dersleri ve Saatleri	50
Tablo-5 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Cinsiyetleri	63
Tablo-6 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Yaşlarının Karşılaştırılması.....	65
Tablo-7 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Öğrenim Durumu	66
Tablo-8 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Hangi Tür Eğitim Aldığının Karşılaştırılması.....	67
Tablo-9 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Faaliyet Alanlarının Karşılaştırılması	68
Tablo-10 Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Cinsiyetleri.....	69
Tablo-11 Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Yaşlarının Karşılaştırılması	70
Tablo-12 Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Öğrenim Durumu	71
Tablo-13 Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Ehliyet Sınıfının Karşılaştırılması...72	
Tablo-14 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Faaliyet Alanlarının Karşılaştırılması ...73	
Tablo-15 Mesleki Yeterlilik Kapsamında Hangi Türde Eğitim Aldınız?" Sorusunun Frekans Tablosu(Yönetici).....	74
Tablo-16 Mesleki Yeterlilik Kapsamında Hangi Türde Eğitim Aldınız?" Çapraz Tablo(Yönetici)	76
Tablo-17 Mesleki Yeterlilik Belgesi Sahibi Olabilmek İçin Katıldığınız Eğitim Programına Devam Ettiniz mi?" Sorusunun Frekans Tablosu(Yönetici).....	77
Tablo-18 Mesleki Yeterlilik Belgesi Sahibi Olabilmek İçin Katıldığınız Eğitim Programına Devam Ettiniz mi?" Sorusunun Çapraz Tablosu(Yönetici).....	78
Tablo-19 Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden Katılamadınız? Sorusunun Frekans Tablosu(Yönetici).....	79
Tablo-20 Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden Katılamadınız? Sorusunun Çapraz Tablosu(Yönetici).....	80
Tablo-21 Mesleki Yeterlilik Eğitim (Aldıysanız),(Size Göre), Verilen Eğitimlerde Hangi Konular Öncelikli Olarak Ele Alındı? Sorusunun Frekans Tablosu(Yönetici)...81	
Tablo-22 Mesleki Yeterlilik Eğitim (Aldıysanız),(Size Göre), Verilen Eğitimlerde Hangi Konular Öncelikli Olarak Ele Alındı? Sorusunun Çapraz Tablosu.....82	
Tablo-23 Mesleki Yeterlilik Eğitimi Size Göre Yeterli Miydi? Sorusunun Frekans Tablosu(Yönetici).....	83
Tablo-24 Mesleki Yeterlilik Eğitimi Size Göre Yeterli miydi? Sorusunun Çapraz Tablosu(Yönetici).....	84

Tablo-25 Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini Almış Olmanın İş Yaşamınızda Size Maddi ve Mesleki Açından Ne Yönde Etkisinin Olacağını Düşünüyorsunuz? Sorusunun Frekans Tablosu(Yönetici).....	85
Tablo-26 Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini Almış Olmanın İş Yaşamınızda Size Maddi ve Mesleki Açından Ne Yönde Etkisinin Olacağını Düşünüyorsunuz? Sorusunun Çapraz Tablosu(Yönetici)	86
Tablo-27 Mesleki Yeterlilik Kapsamında, Hangi Tür SRC Belgesi Eğitimi Aldınız? Sorusunun Frekans Tablosu(Sürücü).....	87
Tablo-28 Mesleki Yeterlilik Kapsamında, Hangi Tür SRC Belgesi Eğitimi Aldınız Çapraz Tablo Sürücü.....	88
Tablo-29 Sürücü Belgesi Sahibi Olabilmek İçin Katıldığınız Eğitim Programına Devam Ettiniz mi? Sorusunun Frekans Tablosu (Sürücü)	89
Tablo-30 Sürücü Belgesi Sahibi Olabilmek İçin Katıldığınız Eğitim Programına Devam Ettiniz mi? Sorusunun Çapraz Tablosu (Sürücü).....	90
Tablo-31 Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden Katılamadınız? Sorusunun Frekans Tablosu (Sürücü).....	91
Tablo-32 Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden Katılamadınız? Sorusunun Çapraz Tablosu.....	92
Tablo-33 Sürücü belgesi eğitimi aldığınız mesleki eğitim kurumu öncelikli olarak aşağıdaki unsurlardan hangisini ön planda tuttu? Sorusunun frekans tablosu (Sürücü).....	93
Tablo-34 Sürücü Belgesi Eğitimi Aldığınız Mesleki Eğitim Kurumu Öncelikli Olarak Aşağıdaki Unsurlardan Hangisini Ön Planda Tuttu? Sorusunun Çapraz Tablosu (Sürücü).....	95
Tablo-35 Mesleki Yeterlilik Eğitimi Size Göre Yeterli Miydi? Sorusunun Frekans Tablosu (Sürücü).....	96
Tablo-36 Mesleki Yeterlilik Eğitimi Size Göre Yeterli miydi? Sorusunun Çapraz Tablosu (Sürücü).....	97
Tablo-37 Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini Almış Olmanın İş Yaşamınızda Size Maddi ve Mesleki Açından Ne Yönde Etkisinin Olacağını Düşünüyorsunuz? Sorusunun Frekans Tablosu (Sürücü).....	98
Tablo-38 Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini Almış Olmanın İş Yaşamınızda Size Maddi ve Mesleki Açından Ne Yönde Etkisinin Olacağını Düşünüyorsunuz? Sorusunun Çapraz Tablosu (Sürücü).....	99

ŞEKİLLER LİSTESİ SAYFA

Şekil-1 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Cinsiyetleri.....	64
Şekil-2 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Yaşları	65
Şekil-3 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Öğrenim Durumu.....	66
Şekil-4 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Hangi Tür Eğitim Aldığının Karşılaştırılması.....	67
Şekil-5 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Faaliyet Alanlarının Karşılaştırılması	68
Şekil-6 Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Cinsiyetleri	69
Şekil-7 Anket Uygulamasına katılan sürücülerin yaşları	70
Şekil-8 Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Öğrenim Durumu	71
Şekil-9 Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Ehliyet Sınıfının Karşılaştırılması	72
Şekil-10 Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Faaliyet Alanlarının Karşılaştırılması	73
Şekil-11 Mesleki yeterlilik Kapsamında hangi Türde Eğitim Aldınız?” Sorusuna Verilen Cevaplar(Yönetici).....	75
Şekil-12 Mesleki Yeterlilik Belgesi Sahibi Olabilmek İçin Katıldığınız Eğitim Programına Devam Ettiniz mi? Sorusuna Verilen Cevaplar(Yönetici).....	77
Şekil-13 Mesleki Yeterlilik Eğitime Neden Katılamadınız? Sorusuna Verilen Cevaplar(Yönetici).....	79
Şekil-14 Mesleki Yeterlilik Eğitim (Aldıysanız),(Size Göre), Verilen Eğitimlerde Hangi Konular Öncelikli Olarak Ele Alındı? Sorusuna Verilen Cevaplar.....	81
Şekil-15 Mesleki Yeterlilik Eğitimi Size Göre Yeterli Miydi? Sorusuna Verilen Cevaplar(Yönetici).....	83
Şekil-16 Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini Almış Olmanın İş Yaşamınızda Size Maddi ve Mesleki Açından Ne Yönde Etkisinin Olacağını Düşünüyorsunuz? Sorusuna Verilen Cevaplar(Yönetici).....	85
Şekil-17 Mesleki Yeterlilik Kapsamında, Hangi Tür SRC Belgesi Eğitimi Aldınız? Sorusuna Verilen Cevaplar (Sürücü)	87
Şekil-18 Sürücü Belgesi Sahibi Olabilmek İçin Katıldığınız Eğitim Programına Devam Ettiniz mi? Sorusuna Verilen Cevaplar (Sürücü).....	89
Şekil-19 Mesleki Yeterlilik Eğitime Neden Katılamadınız? Sorusuna Verilen Cevaplar	91
Şekil-20 Sürücü Belgesi Eğitimi Aldığınız Mesleki Eğitim Kurumu Öncelikli Olarak Aşağıdaki Unsurlardan Hangisini Ön Planda Tuttu? Sorusuna Verilen Cevaplar (Sürücü) .	94
Şekil-21 Mesleki Yeterlilik Eğitimi Size Göre Yeterli Miydi? Sorusuna Verilen Cevaplar (Sürücü).....	96
Şekil-22 Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini Almış Olmanın İş Yaşamınızda Size Maddi ve Mesleki Açından Ne Yönde Etkisinin Olacağını Düşünüyorsunuz? Sorusuna verilen Cevaplar (Sürücü).....	98

KISALTMALAR LİSTESİ

A.G.E.	: ADI GEÇEN ESER
AETR	: “ULUSLARARASI KARA YOLU TAŞIMACILIĞI YAPAN TAŞITLARDA ÇALIŞAN PERSONELİN ÇALIŞMALARINA İLİŞKİN AVRUPA ANLAŞMASI” / “EUROPEAN AGREEMENT CONCERNING THE WORK OF CREWS OF VEHICLES ENGAGED IN INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT”
ATPL	: HAVAYOLU NAKLİYE PİLOTU LİSANS
CMR	: EŞYALARIN KARAYOLUNDAN ULUSLARARASI NAKLİYATI İÇİN MUKAVELE SÖZLEŞMESİ (CONVENTION MERCHANDISES ROUTIERS)
ENS.	: ENSTİTÜ
FAK.	: FAKÜLTE
ILO	: DÜNYA ÇALIŞMA ÖRGÜTÜ
KTY	: KARAYOLU TAŞIMA YÖNETMELİĞİ
KYTK	: KARAYOLU TAŞIMA KANUNU
S.	: SAYFA
SS.	: SAYFALAR
TURSAB	: TÜRKİYE SEYAHAT ACENTALARI BİRLİĞİ
UDHB	: ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
UTİKAD	: ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK HİZMET ÜRETENLERİ DERNEĞİ
ÜDY	: ÜST DÜZEY YÖNETİCİLİK
VB.	: VE BENZERİ
VD.	: VE DİĞERLERİ
VS.	: VE SAİR

ÖNSÖZ

Bu çalışmada bana desteğini ve yardımlarını esirgemeyen, tez danışmanım Sayın Yrd. Doç. Dr. Hüseyin Nevzat UYAROĞLU hocama; eğitimime katkı sağlayan İstanbul Gelişim Üniversitesi hocalarıma, yöneticilerine, bütün personeline; hayatımın her anında beni motive eden, destekleyen aileme ve dostlarıma tüm katkılarından dolayı teşekkürlerimi sunarım.

Aygün ÖZTÜRK

GİRİŞ

Araştırılan konu hakkında yapılan literatür taraması sonuçlarına bakıldığında, özellikle ulusal yazında karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik eğitimi ile ilgili kapsamlı bir çalışmaya rastlanmamıştır. Tezler incelendiğinde karayolu ve mesleki yeterlilik kavramları geçen iki adet¹ çalışma dikkat çekmektedir. Dikkat çeken çalışmalardan biri içerik olarak, Avrupa Birliği ülkeleri ve Türkiye’de Sürücü eğitimi ve ehliyet sınıflarını karşılaştırmalı olarak incelemekte bir diğeri de Karayolu ile ilgili mesleki eğitimin uzaktan eğitimle desteklenmesi yararlı olacağı yönünde bir öğrenme metodu (yöntemi)olarak karşımıza çıkmaktadır. Mesleki yeterlilik ile ilgili ulusal yazındaki tezler ve makaleler, demiryolu trafik kontrolörleri, Türkiye’de hazır giyim endüstrisinde çalışan iş gücü ile ilgili mesleki yeterlilik, psikoloji alanında çalışan kişilerle ilgili mesleki yeterlilik eğitimi uygulanması ve karayolu mesleki yeterlilik dışındaki çeşitli meslek gruplarının mesleki yeterlilikleri ile ilgili incelemeleri içermektedir. Türkiye’de karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik faaliyetleri uygulamaları sürücüler ve yöneticiler kapsamında incelenmemiştir.

Alana katkıda bulunmak amacıyla bu çalışmada” Türkiye’deki karayolu taşımacılığı mesleki yeterlilik faaliyetlerine ait politikaların ve verilen eğitimler ve sektör çalışanları üzerine bir uygulama konusu ele alınmıştır.

Bu araştırmada, karayolu taşıma yönetmeliği kapsamında faaliyet gösteren gerçek veya tüzel kişiler ile bunlar tarafından istihdam edilen/edilecek kişilerden mesleki yeterlilik belgesine sahip olma şartına tabi olanlar ele alınmıştır. Mesleki yeterlilik belgeleri ile ilgili şartlar, mesleki yeterlilik eğitimi verecek kuruluşlar, eğitimcilerde olması gereken özellikler, okutulan dersler hakkında ikincil kaynaklardan bilgilerden yararlanılarak Türkiye’de karayolu mesleki yeterlilik eğitimlerinin mevcut durumlarının tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Çalışmanın sektör çalışanlarına uygulaması sonucunda elde edilen veriler, istatistiksel analizlere tabi tutularak, Türkiye’de uygulanan mesleki yeterlilik politika-eğitimlerinin sektör çalışanları üzerinde olumlu-olumsuz etkilerinin bulunup bulunmadığı, politikaların uygulanması adına yapılan eğitim faaliyetlerinin verimli bir şekilde yapılıp-yapılmadığı araştırılmıştır. Elde edilen verilerin analizi ile elde edilecek bilgiler sonucunda, tespit edilen sorunlar için çözüm önerileri sunulması, karayolu mesleki yeterlilik uygulamalarına katkı sağlanması ve ilgili tüm tarafların yararına sunulması hedeflenmiştir.

Araştırma, üç ana bölüm olarak planlanmıştır. Bu bölümlerin başlıklarını, alt başlıklarını ve kapsamını aşağıdaki şekilde sıralamak mümkündür;

Birinci bölümde, lojistik sektörü ve karayolu taşımacılığı başlığı altında; lojistik kavramı, lojistik kavramının ilk kullanım alanı, lojistik kavramıyla ilgili diğer kavramlar, lojistik ve müşteri memnuniyeti, lojistik sektörü ve kapsamı, lojistik sektöründe hizmet akışı faaliyetleri, ürün sevki hizmet akışı hizmetlerinin kapsamı, lojistik faaliyetlerin toplumsal yapının temel dinamikleri konumunda olan kurumların başarısındaki önemi ve lojistiğin savunma sektörü alanındaki önemi, karayolu taşımacılığı kavramı, karayolu taşımacılığının önemi, karayolu taşımacılığının avantajları, karayolu taşımacılığının amaç ve araçları, karayolu taşımacılığının tercih edilme nedenleri, karayolu taşımacılığının yönetim ve denetimi, karayolu genel müdürlüğünün görevleri, sürücüler, araçlar, yükler ve yük konsolidasyonu konularına yer verilecektir.

Karayolu taşımacılığı ve mesleki yeterlilik faaliyetleri Türkiye’de karayolu taşımacılığının gelişimi ve uygulamaları başlığı altında; karayolu taşımacılığının gelişmesinde globalleşmenin etkisi, karayolu taşımacılığının gelişmesinde uluslararası ticaretin önemi, Türkiye’nin coğrafi konumu ve lojistik sektörüne sağladığı avantajlar, karayolu taşımacılığının gelişmesinde teknolojik gelişmelerin verimliğe etkisi, karayolu taşımacılığının gelişmesinde teknolojik gelişmelerin etkisi ve karayolu taşımacılığının gelişmesi ve rekabet etkisi, ulusal karayolu taşımacılığının kapsamı, Türkiye de karayolu taşımacılığının istenilen boyutta gelişmemesinin nedenleri, Türkiye’de karayolu taşımacılığının gelişmesinde karşılaşılan başlıca sorunlar, Türkiye’de karayolu taşımacılığını geliştirmek amacıyla izlenmesi gereken stratejiler, 2002-2013 döneminde Türkiye’de karayolları, karayolu taşımacılığının Türkiye’deki gelişimi, uluslararası karayolu taşımacılığının kapsamı, uluslararası karayolu taşımacılığı ve rekabet, uluslararası karayolu taşımacılığı ve Türkiye’nin konumu ve dünya karayolu taşımacılığı sektöründeki son gelişmeler karşısında Türkiye’nin geleceği konularına yer verilecektir.

İkinci bölümde, mesleki yeterlilik faaliyetleri başlığı altında; karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik faaliyetlerinin yeterliliği kavramı, karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik faaliyetlerinde eğitimin önemi ve karayolu işletmeciliğinde mesleki yeterliliğe ait politikalar, karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik faaliyetlerinde eğitimin önemi ve karayolu işletmeciliğinde mesleki yeterliliğe ait politikalar, karayolu taşımacılığında uygulanan politikalar ve mesleki yeterlilik eğitimlerinin amaçları ve Türkiye’de karayolu taşımacılığında uygulanan mesleki yeterlilik politikaları ve eğitim faaliyetlerinin taşımacılık sektörüne katkıları, karayolu taşımacılığında eğitim içeriği ve faaliyetleri, karayolu taşımacılığında eğitim faaliyetlerinin yeterliliği ile uygulanacak eğitim müfredat programı ve yürütülmesi esasları, karayolu taşımacılığında eğitim faaliyetlerinde karşılaşılan başlıca sorunlar,

bunlar faaliyet alanlarına göre; sektör çalışanları kapsamında üst düzey yöneticilerde yeterlilik, sektör çalışanları kapsamında orta düzey yöneticilerde mesleki yeterlilik kıstasları ve sektör çalışanları kapsamında ticari araç sürücülerinde mesleki yeterlilik kıstasları, karayolu taşımacılığında eğitimi verenler eğiticilerin nitelikleri, karayolu taşımacılığında eğitimin verildiği kişiler ve mesleki yeterlilik eğitiminden muafiyet, karayolu taşımacılığında eğitim süresi ve konu kapsamı ve karayolu taşımacılığında eğitimin özellikleri ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde; “Türkiye’de uygulanan karayolu mesleki yeterlilik faaliyetlerine ait politikalar ve verilen eğitimler yönüyle, sektör çalışanları üzerine bir uygulama” başlığı ile yapılan araştırma sonucu elde edilen bulgular istatistikî yöntemler kullanılarak analiz edilmiş, analiz sonuçları yorumlanmış, bulgular irdelenerek çözüm önerileri oluşturulmuş ve ilgili tüm tarafların yararına sunulmaya gayret edilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK SEKTÖRÜ, KARAYOLU TAŞIMACILIĞI VE MESLEKİ YETERLİLİK FAALİYETLERİ

1.1. LOJİSTİK VE İLGİLİ TEMEL KAVRAMLAR

Bu kısımda, lojistik kavramı, lojistik kavramının ilk kullanım alanı, lojistik kavramıyla ilgili diğer kavramlar, lojistik ve müşteri memnuniyeti, lojistik sektörü ve kapsamı, Lojistik faaliyetlerinde ürün sevki ve hizmet akışı, lojistiğin toplumsal yapının temel dinamikleri konumunda olan kurumların başarısındaki önemi, lojistiğin savunma sektörü alanındaki önemi konularına yer verilecektir.

1.1.1. Lojistik Kavramı

Lojistik terimi hesap kitap yapma anlamına gelen lojistikos kelimesinden günümüze kadar ulaşmıştır. Lojistik insanlık tarihi kadar eski bir kavram olmasına rağmen 20. yüzyılda önemi anlaşılmaya başlanmıştır. Lojistiğin tarihsel gelişimini geçmişten günümüze sürdürerek dünya ticaretine sağladığı katkıyla literatürde sürekli kendini yenileyen ve geliştiren bir unsur olarak yerini aldığı görülmektedir².

Lojistiğin 2.Dünya savaşı sonrasında uluslararası barışın sağlanmasıyla ekonomik ve siyasi alanda faaliyetlerin hız kazanmasıyla sistemli bir şekilde kurulan ve geliştirilen bir disiplin olarak önemi artmıştır. Endüstriyel faaliyetlerin artması ile üretimi yapılan mamulün ilk madde aşamasından, üretimin son noktasında tüketiciye sunulmasına kadar olan faaliyetleri yerine getirmesi ile lojistik dünya ticaretine önemli katkı sağlamaktadır.

Lojistiğin geçmişten günümüze tarihsel gelişimine bakıldığında eski Yunandan günümüze kadar hayatın vazgeçilmez bir parçasıdır. Gerek üretim, gerek pazarlama açısından irdelenecek olursa, lojistik ulaşımı talep edilen mal ve hizmetlerin kullanıcıya sunulabilmesi faaliyetleridir. Ticari faaliyetlerin lojistik hizmetlerinden yoksun olarak yerine getirilmesi oldukça zordur.

Lojistik, emtianın ham madde aşamasından, tedarik zinciri içerisindeki hareketini son tüketim noktasında müşteriye sunulum aşamasına kadarki süreçte; uygun maliyet avantajı sağlanarak, ürünün teslimi için uygun yer ve zaman unsuru gözetilerek teminini ifade eden hizmetler bütünüdür³.

Lojistik faaliyet, ürünün üretilmesi için ilk madde temininden başlanarak işleme evresinin tamamlanmasının ardından, paketlenmesine kadar ki süreçte

² Özge Eker, Lojistik Yönetimi ve Tedarik Lojistiği Sürecinde Performansın Arttırılması, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2006, ss.35-36, **(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**.

³ Osman Zeki Orhan, *Dünyada ve Türkiye' de Lojistik Sektörünün Gelişimi*, İTO Yayınları, İstanbul, 2003, ss. 45-46.

sunuluma hazırlanması için gereken tedariki sağlamakta, tüketiciye sevk edilmesi ve teslimi sonuçlanmaktadır. Ulaştırma hizmetlerinin içerisinde ürün tedarikinin sağlanması için üreticiler dağıtıcılar, müşteri ile ürün buluşmasını sağlayan toptan ve perakende satış noktaları yer almaktadır.

Lojistik hizmetleri ürünün üretilmesi için gereken ilk malzemenin temininden sunuluma hazırlanması (paketleme, depolama, gümrükleme) gibi işlemleri ile devam eden, ürünün sevk edilmesi taşınmasıyla birlikte müşteriye teslimi ile sonuçlanan kapsamlı faaliyetlerden oluşan sistematik hizmetler bütünü olduğu ifade edilmekte olup, lojistik hizmetlerin işletmelerin müşteri memnuniyetini maksimum seviyede tutabilmesi gerekmektedir.

Dünyada lojistik kavramı, ilk olarak askeri bir terim olarak ortaya çıkmıştır. Silahlı kuvvetlerin mühimmat ve erzak temini yakıt ve teçhizat ikmal gibi hizmetlerini yerine getirerek muharebe stratejilerine katkı sağlayan bir fonksiyon olarak literatürde yerini almıştır⁴.

Ticari faaliyetlerin yapılabilmesi için arz ve talep olması gerekmektedir. Arz ve taleple birlikte, hammadde tesis gibi üretim unsurlarının mevcudiyetinin gerekliliği her ne kadar önemli ise lojistik kavramı da o denli öneme sahiptir.

1.1.2. Lojistik Kavramıyla İlgili Diğer Kavramlar

Geçmişten günümüze lojistik disiplini içerisine çeşitli unsurların eklenmesi ile lojistikle ilgili faaliyetlerin kapsamı gelişmiştir. Dünya’da lojistik faaliyetlerin hızlı gelişimine bağlı olarak, Türkiye’de lojistik alanında önemli gelişmeler sağlama çabalarını artırmaktadır. Ülkemizin jeopolitik konumu, doğu batı arası köprü konumunda oluşu üç tarafını denizlerle çevreli oluşu; Avrupa ve Ortadoğu arasında geçiş noktası oluşu, dünya ticaretinde stratejik öneme sahip olmasını sağlamıştır⁵.

Türkiye Avrasya ticaretinin merkezi konumunda, Avrupa Balkanlar ve Ortadoğu arasında doğu batı yönünde 600 milyar dolarlık emtia (mal) ticaretinin ulaşımı için geçiş noktası konumundadır. Bu potansiyelin değerlendirilebilmesi için ülkemizde lojistik disipline verilen önemin artırılması, lokasyondan kaynaklı üstünlüklerin verimli bir şekilde kullanılmasının gerekliliği yadsınamaz bir gerçektir⁶.

Dünya ticaretinde Türkiye’nin önemli geçiş noktası olması Asya, Avrupa, Ortadoğu arasında ticari bir merkez olma özeliği taşımaktadır. Ülkemizin lojistik merkezi olabilmesi için lokasyonundan kaynaklı potansiyelin etkin şekilde değerlendirilmesi gerekmektedir.

⁴ Eker, a.g.e.,ss. 65-66.

⁵ Mehmet Kara, “Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye”, **Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 2009, ss. 49-84, s. 65.

⁶ Ahmet Uçar, Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Sorunları, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2007,ss. 54-55,(**Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**).

1.1.3. Lojistik ve Müşteri Memnuniyeti

Lojistik faaliyetlerin temelini müşteri odaklı bir hizmet yaklaşımı oluşturmaktadır. Müşteri odaklı hizmet yaklaşımı müşteri memnuniyetini gözeterek mamulün hammadde aşamasından son tüketim noktasına ulaşımına kadar ki sürecin müşteri istekleri ve memnuniyeti doğrultusunda talep edilen şartlarda istenilen yer ve zaman temin edilebilmesi olarak ifade edilebilen faaliyetler bütünü olarak tanımlanabilir⁷.

Ürün, üreten ya da pazarlayan işletmelerin ekonomik başarısını etkileyen en önemli faktörlerden birisi, lojistik faaliyetlerini etkin kullanabilmeleridir. İşletmelerin varlığı ve devamlılığını sağlayan en önemli faktör müşteri memnuniyeti olmaktadır. İhtiyaç duyulan mal ya da hizmetin kalitesi kadar ihtiyaç duyulan ve talep edilen yer ve zamanda temin edilebilmesi için lojistik hizmeti ticari yaşamda hayati öneme sahiptir.

Müşteri memnuniyetinin sağlanmasında en önemli faktör başarılı uygulanan lojistik faaliyetin sağladığı faydadan ileri gelmektedir. Müşterilerin talep ettikleri ürünleri, istenilen maliyet, en uygun zaman ve yöntem ilkesi ile sunulabilmesi müşteri memnuniyetini sağlayan en önemli faktörlerden bazılarıdır.

1.1.4. Lojistik Sektörü ve Kapsamı

Lojistik geçmişte muharebe alanı için askeri birimleri her nevi ihtiyaçlarının tedariki maksadıyla kullanılan destek faaliyetlerini ifade eden bir kavram ile sınırlı iken 20.Yüzyılın ortalarından itibaren önemli oranda gelişme göstererek ticari ve sosyal hayata entegre olmuş ve insan gereksinimlerinin karşılanabilmesi için bir çok fonksiyona sahip bir disiplin olarak yaşamda yerini almıştır⁸.

Yarım yüzyıl öncesine kadar, mal ve hizmet üreten işletmelerin faaliyetleri lojistik fonksiyona sahip değildi. Uluslararası ticaret çok sınırlı bir şekilde yapılabilmekteydi, günümüze yaklaştıkça geçen sürede birçok işletme bir lojistik disiplini oluşturarak; işletmelerinde çeşitli aşamalardan oluşan depolama, paketleme sevk etme gibi unsurlardan yararlanarak faaliyetlerini sürdürmektedir. Kendi bünyelerinde bu disiplini oluşturamayan işletmelerde hizmet alımı yoluyla konusunda uzman lojistik firmalarından bu hizmeti alma yoluna giderek değişen ticari yaşama uyum sağlamaktadırlar⁹.

İşletmeler lojistik disiplinden faydalanarak; satın almada maliyet optimizasyonu, hammadde aşamasından temin edilerek işlenmesi paketlenmesi depolanması, ürün teslimi için uygun sevk yöntemleri ile rakip işletmelerden

⁷ Orhan, a.g.e.,ss. 30-31.

⁸ Mehmet Tanyaş, *Lojistik Temel Kavramlar*, İİBF Yayınları, Mersin, 2011, ss. 13-14.

⁹ Murat Öz, "Lojistikte Yeni Yaklaşımlar", *KSÜ İİBF Dergisi*, 2011, ss. 45-67, s. 56.

ayrılarak değerlerini arttırmış, müşteri memnuniyeti sağlayarak kârlılıklarını ve işletme devamlılığını sürekli hale getirebilmiştir. İşletmelerin lojistik bir disiplin kurması ya da dışarıdan hizmet alımı yöntemiyle en uygun maliyet yer ve zamanla istenilen ürünün müşterinin istediği şekilde sunulabilmesi; işletmelerin müşteri memnuniyeti adına fark yaratmasını sağlamaktadır.

1.1.5. Lojistik Faaliyetlerinde Ürün Sevki ve Hizmet Akışı Kapsamı

Lojistik faaliyetlerinde hizmet akışını sağlayan sistem olan ulaştırma fonksiyonu ürünün ilk ham madde aşamasından son kullanıcıya kadar temininin sağlanabilmesi için ürün akışı ile ilgili siparişin alınışından ilk üretim aşamasından sonra paketlenmesi depolanması elden sevkiyat planlamasına kadar bir dizi faaliyetlerden oluşan bir süreci kapsamaktadır¹⁰.

Müşteri ihtiyaç ve isteklerinin sürekli değişkenlik göstermesi ve farklılık arz etmesi nedeniyle ulaştırma hizmetinin sevk ve idaresi için stok yönetimi, muayene ve gözetim, gümrükleme işlemleri gibi unsurlar eklenmiştir. Siparişin yönetilebilmesi için de mal ve hizmet akışını kolaylaştırmaya yönelik çeşitli faaliyetlerin eklenmesi ile değişen ihtiyaç ve taleplere yönelik süreklilik arz eden düzenlemeler yapılarak katma değer sağlanmıştır¹¹.

Lojistik sektörü açısından, ürün akışı ile ilgili faaliyetlerin etkin kullanılması ve uygulanabilirliği işletmeler açısından rekabet üstünlüğü yarattığından, lojistik ürün akışı ile ilgili faaliyetler eksiksiz yerine getirilebilmelidir. Ülkelerarası ticari faaliyetlerin artarak devamlılık gösterdiği küreselleşen dünyada, mal ve hizmet üreten işletmelerin, lojistik unsurlara kendi menfaatleri açısından önem vermeleri bir zorunluluk haline gelmektedir.

1.1.6. Lojistik ve Toplumsal Yapının Temel Dinamikleri Konumunda Olan Kurumların Başarısındaki Önemi

Lojistik disiplini, askeri savunmada, ticari yaşamın ihtiyaçlarının karşılanmasında önemli yararları olmasının yanı sıra, toplumsal yapının önemli unsurları olan kurumların başarısını ve devamlılığını da önemli ölçüde etkilemektedir. Özellikle ülkelerin gerek iç gerek dış güvenliklerinin sağlanabilmesi, lojistik hizmetinin etkin uygulanabilmesi ile mümkün olmaktadır¹².

Lojistik, ticari yaşamdaki karlılık unsuru ile sınırlı kalmayan, toplumsal açıdan önemli olan eğitim sağlık ve savunma ile ilgili kuruluşların başarısında önemli yer tutmaktadır. Sağlık hizmetlerinin gerektiği gibi yerine getirilmesi için istenilen malzemenin temini ya da savunma sanayide güvenlik için gerekli teçhizatın temini

¹⁰Tanyaş, a.g.e.,ss. 69-70.

¹¹ Hakan Keskin, *Lojistik-Tedarik Zinciri Yönetimi*, Nobel Yayınları, Ankara, 2008, ss. 14-16.

¹² Aydın Kayabaşı, *Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2010, ss.57-59.

hayati öneme sahiptir. Ticari yaşam açısından müşterinin ihtiyaç duyduğu mal ve hizmetlerin istenilen yer ve sürede temini ile ihtiyaçların karşılanabilmesi kurumların başarısındaki en önemli nedenler arasındadır. Kurumların lojistik hizmetini etkin kullanmaları, müşterilerin kurum seçimindeki tercihini etkileyen unsurlar içerisinde yer almaktadır.

1.1.7. Lojistik ve Savunma Sektörü Alanındaki Önemi

Silahlı kuvvetler açısından lojistik hizmetleri, savunma sektörünün savaşta, barışta, savunmada, muharebe kabiliyetinin oluşumunda, her tür bakım onarım dağıtım haberleşme dağıtım yakıt mühimmat ikmalinde, askeri personel silah malzeme, araç, gereçlerin temin ve tedarikinde yapılan faaliyetlerin tamamı olarak ifade edilmektedir¹³.

Lojistik faaliyetlerin savunma alanındaki işlevi, ticari yaşama katkıları ile lojistik adına; gerek askeri alanda, gerekse ticari yaşamda köklü değişiklikler olmuştur. Lojistik faaliyetlerden daha fazla yararlanılabilmesi için eğitim faaliyetlerine önem verilmiş ve bilgi teknolojileri ve haberleşme teknolojilerinin kullanımı artış göstermiştir. Silahlı kuvvetlerin askeri kabiliyetinin oluşumu muhafazası ve geliştirilmesinin sağlanması öneminin anlaşılmasının tespiti neticesinde lojistik faaliyetlerin ticari yaşamda da örnek alınarak işletmelere katma değer sağlayan vazgeçilmez bir unsur olarak ticari yaşamda da yerini almıştır.

Lojistik hizmetlerinin, gerek askeri gerekse ticari alanda sağlamış olduğu üstünlük nedeniyle, lojistik unsurları ile ilgili olarak bilgi, iletişim ve eğitim faaliyetlerinde daha fazla önem verilmiştir. Bu nedenle lojistik hizmetlerinin, sürekli yenilenen ve geliştirilen bir yapıda idame ettirilmesi gerekmektedir.

1.2. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI VE İLGİLİ TEMEL KAVRAMLAR

Bu kısımda, karayolu taşımacılığı kavramı, karayolu taşımacılığının önemi, karayolu taşımacılığının avantajları, karayolu taşımacılığının amaç ve araçları, karayolu taşımacılığının tercih edilme nedenleri, karayolu taşımacılığının yönetim ve denetimi ile karayolu genel müdürlüğünün görevleri konularına yer verilecektir¹⁴.

1.2.1. Karayolu Taşımacılığı Kavramı

Karayolu taşımacılığı faaliyetleri ile ilgili yasal düzenlemeler 10.07.2003 tarih 4925 sayılı karayolu taşıma kanunu ile düzenlenerek yürürlüğe girmiştir. Karayolu taşıma kanununa tabii faaliyet konusu olan iş ve faaliyetlerin karayolu taşıma kanununun kapsamında değerlendirilebilmesi için faaliyetin dört temel unsura tabii olması gerekmektedir.

¹³ Orhan, a.g.e.,ss. 50-51.

¹⁴ Tamer Koçel, *İşletme Yöneticiliği*, Beta Yayınları, İstanbul, 2003, ss. 23-24.

Bu unsurlar;

- 1.Taşıma yönteminin karayolu olarak tespit edilmesi,
- 2.Taşınacak emtianın (eşya) var olması,
- 3.Emtianın taşıma işinin resmi olarak üstlenilmesi,
- 4.Yapılan işin ücret karşılığında yapılması olarak ifade edilebilir.

Bu unsurlara göre karayolu eşya taşıma faaliyeti bir emtianın bir noktadan başka bir noktaya intikalinin karayolu ile yapılmasını sağlayan taşıyıcı ve gönderici arasında taşıma işi ile ilgili yazılı bir sözleşme yapılmasını gerektiren ve belirli bir ücret karşılığında yapılan taşıma faaliyeti olarak tanımlanabilir¹⁵.

Taşıma faaliyetleri ile ilgili uluslararası anlaşmalar ve ekonomik gereklere göre 4925 sayılı karayolu taşıma kanununun yürürlüğe girmesi ile karayolu taşıma faaliyetlerinin hizmet kalitesinde önemli artış sağlanmıştır¹⁶.

Türk Ticaret Kanunu (T.T.K)hükümlerine tabi olan Karayolu taşıma işleri ile ilgili düzenlemeler yapılması taşıma işleriyle ilgili olumsuzlukların ve aksaklıkların azaltılmasını sağlamıştır. Karayolu taşımacılığı ile ilgili T.T.K. 'da yapılan düzenlemelerin uygulanmasıyla, taşıma işlerinde standardizasyon sağlamıştır. Gönderici ve taşıyıcı arasında yapılacak iş için sözleşme mecburiyetinin olması, taşıma faaliyetini üstlenen taşımacı için mesleki yeterlilik şartı getirilmesinin taşıma faaliyetleri için hizmet kalitesinin arttırılmasında olumlu etkileri olduğu söylenebilir. Yapılan düzenlemelerin tarafların hak ve sorumluluklarının tespit edilmiş oluşuyla taraflar arasında çıkması muhtemel uyuşmazlıkların giderilmesine önemli katkılar sağlanabilecektir.

1.2.2. Karayolu Taşımacılığının Önemi

Karayolu taşımacılığı faaliyetinin yoğun olarak tercih edilmesinde önem arz eden diğer hususlar; karayolunun bulunduğu her noktada hizmet sağlaması, diğer taşıma yöntemleri ile uyumlu olması ve yoğun olarak tercih edilen önemli bir taşıma yöntemi olmasını sağlayan faktörlerdir. Ülkemizin mevcut konumu, durumu, genç nüfusumuz ve üst düzey karayolu taşıma filosuna sahip olmamız nedeniyle, ülkemizde taşıma faaliyetlerinin büyük ölçüde karayolu taşımacılığı ile yapılmaktadır¹⁷.

Türkiye'nin jeopolitik konumuna bağlı olarak, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) tarafından karayolu yapımı ve karayolu taşımacılığı

¹⁵ Mevzuat Bilgi Sistemi, "Gümrük Yönetmenliği", <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.13472&sourceXmlSearch>, (Erişim Tarihi: 06.10.2014).

¹⁶ Millî Eğitim Bakanlığı, Ulaştırma Hizmetleri Alanı Kara Yolu Taşımacılığı, M.E.B. Yayını, 840UH0120, Ankara, 2011, ss.7-9.

¹⁷"Karayolu Taşımacılık Sektörü Hakkında Bilgiler ve Türkiye'de Karayolu Nakliye Sektörü", <http://webnak.com.tr/blog/kara-yolu-tasimacilik-nakliye/>, (Erişim Tarihi: 09.09.2014).

faaliyetlerine özel bir önem verilmektedir. Ülkemizin coğrafi özellikleri gereği Karayolu taşımacılığı faaliyetlerinin artırılması yönündeki çalışmalarla kısa ve orta mesafe taşımalarda aktarmaya gerek kalmadan direkt teslimat imkânı sağlanması ile Karayolu ulaştırma hizmeti faaliyetlerindeki artışın ülkemizde ki ekonomik kalkınma ve istihdamın artırılmasına yönelik olumlu etkileri vardır.

Türkiye de karayolu taşımacılığına verilen öneminin artması, ülkemiz açısından ulaştırma sektörünün gelişimini ve karayolu nakliye işletmelerinin büyümesini sağlayarak uluslararası taşımacılıkta Türk ulaştırma şirketlerinin Avrupa ülkelerindeki ulaştırma şirketleri ile rekabet edebilecek düzeye getirilmesi yönüyle önem arz eden bir konudur.

1.2.3. Karayolu Taşımacılığının Avantajları

Uluslararası ticaret eğilimlerinin artması ile güvenli ve zamanında esnek teslim taleplerinde artış olmuştur. Bunun sonucu olarak iş hayatında karayolu taşımacılığının sağladığı avantajlar, ticaret eğilimlerini olumlu yönde etkilemektedir¹⁸. Hemen her sektörde ortaya çıkan gelişim ve değişim işletmeler arasındaki rekabetin artmasını sağlayarak üretilen ürünlerin kısa sürede ve istenilen şart ve koşullarda teslimi gereğini ortaya çıkararak hızlı ve güvenli hizmet talebini müşteriler yönünden arttırmıştır.

Karayolu taşımacılığının hızlı ve güvenli sevkiyat yapabilme olanağı ile sınırlı kalmayarak karayolu taşımacılığı dışında diğer ulaştırma yöntemleri ile uyumlu olması ve aktarmalı taşımalarda kolaylık sağlaması yönüyle işletmelere fayda sağlamaktadır. Karayolu taşımacılığında önceden tespit edilebilen maliyetler ile karayolundan sevk edilmek istenilen (ürün) için özel muamele yapılabilmesinin mümkün olabilmesi, karayolu taşımacılığında standart hale getirilmiş olan taşıma dokümanları ve gümrük işlemlerinin kolay yapılabilmesi ve ara noktalarda birden fazla yükleme ve boşaltmaya imkân veren yapısı nedeniyle karayolu taşımacılığını benimseyen işletmelerin aynı faaliyet alanında bulunan diğer işletmeler karşısında önemli avantajlar kazanmaktadır¹⁹.

Karayolu taşımacılığının sağladığı avantajların ürün üreten ve pazarlayan işletmelere doğrudan etkisinin olması ticari yaşamda görülen değişim ve gelişimin üzerinde etkili olmaktadır.

¹⁸TUBİTAK Resmi İnternet Sayfası, "Ulaştırma Ve Turizm Paneli", <http://www.utikad.org.tr/db/files/TUBITAK%20Ulastirma%20ve%20Turizm%20Paneli.pdf>, (Erişim tarihi: 18.09.2014).

¹⁹İstanbul Barosu, Baro Dergisi, "Karayoluyla Eşya Taşınması", <http://www.istanbulbarosu.org.tr/proje/dergi/4/files/assets/seo/page120.html>, (Erişim tarihi: 06.02.2015).

1.2.4. Karayolu Taşımacılığının Amaç ve Araçları

Ticari faaliyetlerde mal ve hizmetlerin tüketiciye ulaştırılmasında önemli yeri olan karayolu taşımacılığı, taşıma faaliyetinin başlangıcından son teslim noktasına kadar sağladığı avantajlarla önemli bir piyasa payına sahiptir. Karayolu taşımacılığı faaliyetlerinde kullanılan araçların taşıma kapasitelerine göre farklılık göstermekte olduğu görülmekte araçların sınıflandırılması “Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele. Sözleşmesi” (CMR) “taşıt” sözcüğü, 19 Eylül 1949 tarihli yol trafik Anlaşması ile izah edilen römorklar yarı römorklar dizi halinde taşıtlar motorlu taşıtlar şeklinde ifade edilebilmekte ilgili taşıtlar treyler semi treyler boyutlarına istinaden de optima treyler jumbo treyler olarak sınıflandırılmaktadır²⁰.

Düşük maliyet avantajı sağlayarak karayolunun bulunduğu her yerde düzenli ve sık ulaştırma hizmetinin sağlanabilmesi sebebiyle işletmelerin rakiplerine oranla daha yüksek rekabet avantajına sahiptir.

Uluslararası ve Yurt içi ulaştırma hizmetlerinde yoğun olarak kullanılan karayolu taşımacılığının sağladığı rekabet ve maliyet avantajı sağlayan bir taşıma türü olması nedeniyle işletmelerin müşterilerine sunmak istedikleri ürünlerinin teslimi için vazgeçilmez bir taşıma yöntemi olmaktadır. Bu nedenle karayolu taşımacılık faaliyetleri geliştirilmesi gereklidir.

1.2.5. Karayolu Taşımacılığının Tercih Edilme Nedenleri

Karayolu taşımacılığının tercih edilmesindeki en önemli unsurların karayolu taşımacılığı ile kaliteli şekilde sık ve düzenli sefer yapılabilmesi, karayolunun bulunduğu her yerde teslim olanağının mevcudiyetinin oluşu karayolu taşımacılığının yoğunlukla tercih edilmesini sağlamaktadır²¹.

İşletmelerin karayolu taşımacılığını tercih etmesinde önem arz eden bir faktörde diğer taşıma yöntemleri ile birlikte çalışabilen yapısı olmaktadır.

Karayolu taşımacılığı ile tarifeli yük naklinin sık ve düzenli seferlerle yapılabilir olması, işletmelerin karayolu taşımacılığının tercih etmesi yönünde önem arz eden bir unsurdur.

Karayolu taşımacılığı sağlamış olduğu esneklik ile müşteri ihtiyaçlarının giderilebilmesi açısından alternatif çözümler sunabilmesi yönüyle, vazgeçilmez bir taşıma yöntemi oluşturmaktadır. Tercih edilen en yaygın taşıma yöntemi karayolu taşımacılığı olması ve sağladığı avantajlar nedeniyle, karayolu taşımacılığına verilen

²⁰ MEGEP Resmi Sayfası, “Kara Yolu Taşımacılığı 2”, http://hbogm.meb.gov.tr/moduler-programlar/programlar/ogretmenlik_ogretim/MTS_mbs/Karayolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1%C4%B1%C4%9F%C4%B1-2.pdf, (Erişim tarihi: 22.09.2014).

²¹ Gültekin Altıntaş Kişisel Sayfası, “Lojistik Yönetimi”, <http://www.gultekinaltuntas.com/wp-content/uploads/2010/02/Ders-VII.ppt>, (Erişim Tarihi: 06.09.2014).

önemin artırılması bu alanda gelişim sağlanabilmesi adına karayolunun gelişimi ile ilgili çalışmaların devam ettirilmesi önemli ve gereklidir.

1.2.6. Karayolu Taşımacılığının Yönetim ve Denetimi

Karayolu taşımacılığı ile ilgili unsurların yönetim ve denetim işlemleriyle ilgili uygulamalar Ulaştırma Bakanlığı tarafından yapılır ve Bakanlık ekonomik faaliyetlerin gerektirdiği biçimde karayolu taşımacılığı ile ilgili faaliyetlerin düzenlenmesi ve denetlenmesini sağlar. Karayolu taşımacılığı ile ilgili mesleki standartların oluşturulmasından mesleğe giriş koşullarına karayolu taşımacılığını meslek edinmiş işletmelerin taşıma faaliyetlerinin güvenli ve düzenli yapılabilmesi için kuralların hak ve sorumlulukların tespiti ve taşıma faaliyetlerinin geliştirilmesine kadar karayolu taşıma faaliyetleri ile ilgili tüm düzenleme ve denetim işlerinden sorumlu olan kurum Ulaştırma Bakanlığıdır²².

Ulaştırma Bakanlığının karayolu taşımacılığında çalışanların eğitim ve mesleğe giriş şartlarını saygınlık ilkelerini gözeterek yükümlülük ve sorumluluklarını düzenler. Ulaştırma Bakanlığının Karayolu taşımacılığı ile ilgili işler de çalışanların karayolu taşımacılığındaki faaliyetlerini sistemli ve programlı bir şekilde yapılabilmesi ve geliştirilebilmesi adına yönetim ve denetim sağlayarak mevcut imkânların iyileştirilmesi ve daha verimli kullanılabilmesi için çalışmalar yürütür.

Karayolu taşımacılık faaliyetlerindeki standartların sağlanabilmesi ve yapılan işlemlerdeki tarafların gönderici taşıyıcı ve teslim alacak olan müşterinin taşıma faaliyeti ile ilgili hak ve sorumluluklarını tespit etmek ve korumak bu faaliyetlerde çalışan meslek mensuplarının haklarının tespiti ve korunmasını sağlamak, karayolu taşımacılığı faaliyeti ile istihdam olan işletmelerin çalışma yöntem kural ve disiplininin hangi gereklere göre yapılması gerektiğine kadar tüm unsurları denetleyen ve yöneten kurum Ulaştırma Bakanlığıdır. Bu nedenle Ulaştırma Bakanlığının mali imkânlarının artırılarak bu faaliyetlerin daha etkin yürütülebilmesi adına desteklenmesi gerekmektedir.

1.2.7. Karayolu Genel Müdürlüğünün Görevleri

Karayolu taşımacılığının güvenle yapılabilmesi için devlet yollarında yol yapım çalışmaları yapmak, trafik güvenliğinin sağlanabilmesi adına yol ağı üzerinde gerekli işaretlemeleri yapmak ve karayolu ulaşımının sağlanabilmesi için her türlü tesis yapımı bakımı ve onarımını sağlamak Karayolu Genel Müdürlüğü (KGM) görevleri arasında gösterilebilir.

Karayolu taşımacılığı faaliyetleri içerisinde meslek mensubu olarak çalışmak isteyen kişilerin mesleğe giriş koşullarını düzenlemek mevcut olan meslek

²² Mevzuat Bilgi Sistemi, "Karayolu Taşıma Yönetmeliği", [http://www . mevzuat .gov.tr/](http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.13108&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=) (Erişim Tarihi: 12.09.2014).

mensuplarının çalışma koşullarını hak sorumluluklarının düzenlenmesini sağlamak ve ilgili işlemlerin denetimi müdürlüğün görevleri arasındadır. Aynı zaman da Karayolu ile ilgili faaliyetlerin kesintisiz ve sorunsuz yapılabilmesi maksadıyla projeler hazırlamak ve uygulamak müdürlüğün faaliyetlerinin kapsamı içerisinde.

Karayolu Genel Müdürlüğü, devlet yollarının yapımı bakımı, onarım ve işaretlemesi ile birlikte karayolunda trafik akımının emniyetle sağlanabilmesi için gerekli tedbirleri alır; oluşturduğu denetim istasyonları ile de karayolunda taşıma standartlarına uygun hareket edilmesi adına uygulama ve denetim işlemleri yapar. Karayolu taşıma faaliyetlerinin geliştirebilmesi ve sorunsuz yapılabilmesi için gerekli tedbirleri alır.

1.3. KARAYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞININ UNSURLARI

Karayolu taşımacılığının fiziksel eşya akışında rol oynayan üç temel ögesi bulunmaktadır. Bunlar; sürücüler, araçlar ve yüklerdir.

1.3.1. Sürücüler

Ticari sicile kayıtlı bir aracın sevk ve idaresini sağlayan kişiler olarak tanımlanabilen ticari araç sürücülerinin, çalışma koşulları, çalışma ve dinlenme sürelerini belirleyen yasal düzenleme AETR “Uluslararası Kara Yolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması”(European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport) Konvansiyonu’na (Sözleşmesine) dayanmaktadır²³. Söz konusu konvansiyon 01 Temmuz 1970 tarihinde Cenevre’de düzenlenerek 05 Ocak 1976 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Konvansiyonun amacı; Dünya Çalışma Örgütü’nün (ILO) ilkeleri ile uyumlu düzenlemeler getirilmesi; araç sürücülüğünü meslek edinmiş kişilerin fizyolojik ve psikolojik sağlıkları gözetilerek çalışma koşullarının düzenlenerek iyileştirilmesi ile karayolu trafik güvenliğinin artırılmasının sağlanması olarak ifade edilebilir. Taşıt personelinin çalışma koşullarının düzenlendiği Avrupa Anlaşması’na (AETR) taraf 51 ülke bulunmaktadır ve Türkiye bu Anlaşmaya taraf olan bir ülkedir. Ulaştırma hizmetleri sağlayan karayolu taşıma firmaları, yapılan uluslararası anlaşmalarda ve karayolu taşıma mevzuatında düzenlenen kriterlere uygun olarak belirli özelliklere sahip sürücü istihdam etmek zorundadır.

Sürücülerin Özellikleri;

Taşıtın niteliğine uygun sürücü belgesi olması,

Mesleğin yapılabilmesi için bedeni ve psikolojik açıdan sağlıklı olmaları,

²³ Sinem Polat, Lojistik Şirketlerde Muhasebe Organizasyonu ve Lojistik Maliyetler Uygulamalar, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2007, ss. 12-13, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

İlgili kanunun gerektirdiği mesleki yeterlilik belgesine sahip olunması,

Taşıma işlerinde taşıt kullanıcısı olacak kişilerin 19 yaşından gün almış 63 yaşından gün almamış olması²⁴.

Türkiye'nin ticari araç sürücülerinin çalışma koşullarını düzenleyen Avrupa Anlaşması AETR' ye taraf olması ile birlikte ülkemizde ticari araç sürücüsü olan kişilerin çalışma koşullarında iyileşme olduğu, bu iyileşmenin artırılabilmesi için uluslararası taşımacılık-şehirlerarası taşımacılıkta uygulanan denetimlerin kapsamının genişletilerek şehir içi yolcu ve yük taşımacılığı yapan ticari araçlar için yapılmasının önemli olduğu ve mevcut yapılan denetimlerin arttırılmasının gerekli olduğu söylenebilir. AETR' ye göre, sürücülerin, hiç mola vermeksizin araç kullanma süresi 4 saat 30 dakika ile sınırlandırılarak bu süre sonunda 45 dakika mola verilmesi şartı getirilmiştir. Günlük araç kullanma süresi 9 saatle sınırlandırılarak her 6 günlük çalışma sonunda en az kesintisiz 24 saat bir günlük hafta tatili şartı getirilmiştir. Fazla çalışmaya müsaade edilmesi ile birlikte bir haftalık çalışma saati maksimum 56 saatle sınırlandırılmıştır. Arka arkaya iki haftalık fazla mesaili çalışılması durumunda "iki haftalık çalışma saati en fazla 90 saat olabilir" ibaresi getirilmiştir.

Hangi durumların çalışma, mola ve istirahat sayıldığı mevzuatta açıkça tanımlanmıştır. Ticari araç sürücüleri ile ilgili yapılan bu düzenlemelerin uygulanmasına yönelik denetimlerin UDHB tarafından uluslararası ve şehirlerarası taşıma faaliyeti yapan araçlara takograf cihazlarının takılması ile çalışma dinlenme sürelerinin takibi yapılmaya çalışılmaktadır²⁵. Uluslararası ve yurt içi taşımacılık faaliyetlerinde değişen çevre koşulları ve ihtiyaçlara istinaden AETR de geçmişten günümüze çeşitli düzenlemeler yapılarak karayolu taşımacılığı ile ilgili rekabet koşulları ve karayolu trafik güvenliğinin iyileştirilebilmesi yönünden olumlu etkiler sağlamaktadır.

Ticari araç sürücüleri için çalışma koşullarının ve sürelerinin düzenlenmesi ve uygulanması için yapılan denetimler, rekabet koşullarının geliştirilebilmesi ve eşit sağlanabilmesi, trafik güvenliğinin temin edilebilmesi yönüyle büyük önem arz etmektedir. Çalışma dinlenme sürelerinin tespit edilebilmesi ve denetimi uluslararası ve şehirlerarası taşımacılık yapan araçlara takograf denilen cihazların takılması ile yapılmakta ve kanun gereği de takograf kayıtlarının araçlarda bir ay süreyle araç sahibi işletmelerde de beş yıl süreyle bu kayıtların muhafaza edilmesi şartı

²⁴Megep Resmi Sayfası, "Sürücülerin Özellikleri",http://www.megep.Meb.gov.tr/mte_program/modul/modullerpdf/Kara%20Yolu%20Ta%C5%F9C4%B1mac%C4%B1%C4%B1%C4%9F%C%B1.pdf, Erişim Tarihi: 26.08.2014).

²⁵Özgür Sürücü Kursu Resmi Sayfası, "Ulaştırma Mevzuatı",<http://www.ozgururucukursu.com/index.php?sayfa=sayfalar&id=78>, (Erişim Tarihi: 29.12.2014).

getirilmektedir. Yapılan bu düzenlemelerin ve denetimlerin karayolu trafik güvenliğinin sağlanması ve taşıma faaliyetlerinin sağlıklı bir şekilde yapılabilmesi için olumlu etkilerinin olduğu söylenebilir. İlgili düzenlemelerden istenilen verimin alınabilmesi için denetimlerin artırılması, denetimlerin uluslararası ve şehirlerarasında sefer yapan ticari araçlarla sınırlı kalmayıp şehir içi yük ve yolcu taşıyan ticari araçlarında kapsam içerisine alınması ile kurallara uymayan kişiler ve işletmelere verilecek cezaların artırılması gerekmektedir.

1.3.2. Araçlar

Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi– Convention Merchandises Routiers (CMR) Anlaşması'nda "taşıt" ifadesi 19 Eylül 1949 tarihli Yol Trafik Anlaşmasının 4. maddesinde tanımlanan motorlu taşıtlar, dizi halinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar olarak ifade edilmektedir.

Karayolunda kullanılabilen motorlu taşıtlar "araç" olarak tanımlanabilir. Türkiye'de taşıma faaliyetleri karayolu taşıma yönetmeliği gereği yük ve yolcu taşımacılığında kullanılan taşıtların, Trafik seyri ile ilgili güvenliğin sağlanabilmesi için taşıtların yaşı ve standart ölçüleri, azami taşıma kapasiteleri tespiti ve standardizasyonu sağlanmıştır. Araçların yaşı fabrikada imal edildiği tarihten sonra gelen ilk takvim yılı esas alınmakta taşımacılık yapan araçların, (Gabari) güvenli seyrin temini için oluşturulmuş standart ölçülerdir. Gabari olarak ifade edilen ölçülere bağlı kalınması sağlanmaktadır. Uluslararası yük taşımacılığında kullanılan taşıtlar genel olarak üçe ayrılır²⁶.

1. Kuru Yük Semi Treyler,
2. Optima Treyler,
3. Jumbo Treyler.

Yol Trafik Anlaşması ve Karayolu Trafik yönetmeliğinin düzenlenmesi, Karayolu taşımacılığında, trafiğin güvenli seyrinin teminin sağlanabilmesi adına olumlu etkileri vardır. CMR Anlaşması ve Araçlarla ilgili sınıflandırma ve belirli ölçüler ve standartların tespit edilmiş olması ve zorunlu kılınması, karayolu seyir güvenliğinin artırılmasına olumlu yönde katkı sağlamaktadır.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) tarafından yönetmelikle belirlenmiş olan gabari ölçülerinin ve araçların azami yüklü ağırlıklarının tespiti ve denetiminin Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesindeki Karayolları Genel Müdürlüğüne bağlı, denetim ve kontrol istasyonlarının kurulması ve faaliyete geçirilmesi ile yapılmaya çalışılmaktadır. İlgili alanla ilgili denetimlerin trafik

²⁶ Karayolları Genel Müdürlüğü Resmi Sayfası, "Karayolları Trafik Yönetmeliği", <http://www.kgm.gov.tr/sitecollectiondocuments/kgmdocuments/trafik/kanunyonetmelik/trafikyonetmelik.pdf>, (Erişim Tarihi: 28.11.2014).

güvenliğinin sağlanabilmesi ve taşıma faaliyetlerinin sağlıklı bir şekilde yerine getirilebilmesini temin edilebilmesi için denetimlerin artırılarak devam ettirilmesi önemlidir.

1.3.3. Yükler

Bu kısımda, niteliklerine göre yükler, araç kapasitesine göre yükler ve teslim yerlerine göre yükler karayolu taşımacılığında yükler konularına yer verilecektir.

Karayolu taşımacılığında yükler üç grupta değerlendirilmektedir; 1. Niteliklerine göre yükler, 2. Teslim yerlerine göre yükler, 3. Araç kapasitesine göre yükler olarak sınıflandırılmaktadır. Niteliklerine göre yükler yapı itibarıyla özel önem gerektiren ya da gerektirmeyen olarak sınıflandırılarak işlem gören emtia sevkiyatı olarak ifade edilebilir. Araç kapasitesine olan yükler ise aracın tam dolu olması ya da tam dolu olmayan araçla yapılan emtia sevkini ifade etmektedir. Teslim yerine göre sınıflandırılan yüklerin ise tek müşteri ya da birden fazla müşteriye teslimin söz konusu olduğu emtia sevkini ifade etmektedir²⁷.

Müşteri ihtiyaçlarının etkin bir şekilde en doğru zaman ve yöntemle karşılanabilmesi için ihtiyaç duyulan ürünlerin sevkiyatının zayıtsız ve uygun maliyet avantajı ile yapılabilmesi için emtia türüne göre sınıflama yapıldığı söylenebilir. Niteliklerine göre yüklerin genel yükler ve özel yükler olarak sınıflandırılması emtia naklinin güvenliği için önem arz etmektedir. Maliyet avantajı sağlanabilmesi ve ulaştırma ile ilgili iş yoğunluğunun azaltılabilmesi için birden fazla müşteriye hizmet imkânı sağlayan teslim yerine göre sınıflandırılması, yük hacmine göre araç kapasitesine yönelik yük ayrımının yapılmasının ulaştırma hizmetlerinde zaman, maliyet avantajı sağlayarak sektörün gelişimine olumlu katkıları vardır.

Karayolu taşımacılığında yüklerin sınıflandırılması ve ürün türüne istinaden işlem yapılması, trafik güvenliği ve yük temininin kayıpsız yapılabilmesi adına önemli olmakla birlikte yapılan ürün sevklerinin, gelişen iletişim ve bilişim teknolojilerinden yararlanılarak sevkiyatların tam koordinasyon sağlanarak yapılması, karayolu taşıma faaliyetlerinin daha verimli yapılabilmesinin temini için gereklidir.

1.3.3.1. Niteliklerine Göre Yükler

Niteliklerine göre yüklerden, genel yükler olarak ifade edilenler özellik taşıyan yükler dışında kalan özel niteliği bulunmayan, önceden belirlenmiş özel hizmet ve sevkiyat işlemi gerektirmeyen temiz ve kuru yük olarak ifade edilebilen ürünler, genel yüküdür. Karayolu taşımacılığında özel nitelikleri olan bozulabilir gıda, canlı

²⁷Megep Resmi Sayfası, "Kara Yolu Taşımacılığı", http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Kara%20Yolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1l%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf, (Erişim Tarihi: 16.07.2014).

hayvan ve tehlikeli maddeler gibi sevkinde özel hizmet ve depolama gerektiren yükler, özel yük olarak tanımlanabilir²⁸.

Genel yük olarak sınıflandırılmış olan yüklerin taşınabilmesi için Trafik Yönetmeliği ve karayolu taşıma kanunu gereği karayolunda taşıma hizmeti sağlayacak araçların standart ölçülerde olması ve ilgili yetki ve izin belgelerine sahip olmaları gerekmektedir. Karayolunda güvenli seyrin temini için tespit edilmiş standart ölçüler; Azami genişlik 2.55 m, Azami yükseklik 4.00 m, Azami uzunluk 12 m şeklindedir.

1. Özellik taşıyan özel hizmet ve sevkiyat tedbirlerinin alınması gereken yükler; Tehlikeli Madde Taşımacılığı; gelişen teknoloji ile birlikte tehlikeli maddelerin bir yerden başka bir yere taşınması ihtiyacının artış göstererek, çevre ve canlılar üzerinde tafisi mümkün olmayan etkiler bırakması ve oluşan kazalar tehlikeli madde taşımacılığının önemini arttırmıştır. Bu nedenle tehlikeli maddelerin taşınması ve depolanması uluslararası yasal düzenlemelerin yapılmasıyla standart hale getirilmiştir. Tehlikeli maddelerin karayolu ile taşınmasına ilişkin Avrupa Anlaşması olan “ADR “ konvansiyonu 30 Eylül 1957’de Cenevre’de düzenlenmesi ile başlatılmış olan uygulamalar ve denetimler, tehlikeli maddelerin taşınması ile ilgili güvenliğin artırılmasına yönelik olumlu etkileri vardır.

2. Bozulabilen gıda ve benzeri maddeler; bozulabilir gıda maddeleri, Hayvansal ürünler, su ürünleri, yaş sebze ve benzeri emtiaların, kullanılabilirliğinin yitirilmemesi için belirli soğuk ve sıcak ortamda muhafaza edilmesine gerek duyulan maddelerdir. Bozulabilir “Gıda Maddelerinin Uluslararası Taşımacılığı ve Taşımalarında Özel Araçların Kullanımı Antlaşması”, orijinal adıyla “The Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuff and on the Special Equipment to be used for such Carriage” 1 Eylül 1970 tarihinde Cenevre’de imzalanmıştır. Antlaşmanın yürürlüğe girme tarihi 21 Kasım 1976’dır. “Havayolu Nakliye Pilotu Lisansı” (ATPL veya ATP) olarak da bilinmektedir. Antlaşmayı kabul eden taraflar, bozulabilir maddelerin kaliteli saklanma şekillerinin yükseltilmesini, özellikle uluslararası ticarete, hedefleyerek, bu maddelerin saklanma durumlarının iyileştirilmesinin ticaretlerini artıracığının düşünerek bu antlaşmayı imzalamışlardır.

Antlaşmaya göre antlaşmaya taraf ülkelerarası sınır ötesi bozulabilir gıda maddesi taşınması yapılırken, ATP sertifikası olmayan araçlar kullanmak yasaklanmıştır. Sertifikasız araçların sınır geçişine izin verilmemektedir. Bu maddelerin sevki için hijyenik ısıtma ve soğutma sistemlerine sahip araçlar ve

²⁸ Naci Topçu Kişisel Sayfası, “Taşımacılık Operasyonları”, <http://nacitopcuoglumyo.gantep.edu.tr/download/toperasyon.pdf>, (Erişim Tarihi: 06.09.2014).

depolar da gerekli teknik imkanların sağlanması ile yükleme işlemlerinin kısa zamanda ve itinalı yapılması gereklidir²⁹.

3. Canlı hayvan taşımacılığı; Karayolu Taşımacılığında canlı hayvanların bir yerden başka bir yere nakledilmesinin kayıpsız sağlanabilmesi, hayvan ölüm ve yaralanmalarının önüne geçilebilmesi amacıyla yasal düzenlemeler yapılarak, taşıma faaliyetleri ile ilgili zararlar azaltılmaya çalışılmıştır. Hayvanların uluslararası nakliyat sırasında korunmasına dair Avrupa Sözleşmesi düzenlemesinin yapılması sonucu, konuyla ilgili nakliye koşullarının iyileştirilmesi yönelik uluslararası taşımalar olumlu etkilenir.

Özellik taşımayan genel yüklerin, sevki için oluşturulan kurallar, trafik ve yük güvenliğinin artırılmasını sağlamak için yapılan düzenlemelere tabii olarak yapılmakta ve bununla ilgili yük nakilleri, UDHB'na bağlı Karayolu Genel Müdürlüğü ve Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri, birimlerinin gözetimi ve denetimi altında yürütülmektedir. Özellik taşıyan yüklerle ilgili kuralların, emtia türlerine göre, düzenlemeler yapılması ile standartlara uygun hareket edilmesinin sağlanması için denetlenmesi, bu ürünlerin, taşınması faaliyeti sırasında ortaya çıkabilecek muhtemel zararların ortadan kaldırılmasına amacına yönelik uygulamalardır. Özellik taşımayan genel yüklerin sevki ve Özellik taşıyan yüklerin sevkinin güvenli bir şekilde yapılabilmesi için yasal düzenlemelere bağlı kalınması gerekmektedir. Bu nedenle ulaştırma hizmetleri ile ilgili mevcut denetimlerin artırılması hayati önem arz etmektedir.

1.3.3.2. Araç Kapasitesine Göre Yükler

Karayolu eşya taşımacılığında yükler iki grupta sınıflandırılabilir;

1. Tam kamyon yük (Full Track Loading),FTL,
2. Grupaj parsiyel yükler, (less than track loading - LTL).

Tam kamyon yük, genellikle tek teslim yeri olan, kamyon dolusu yük olarak ifade edilebilir. Grupaj parsiyel yükler, genellikle aynı güzergah üzerinde birden fazla teslim adresi ve müşterisi olan küçük hacimli yüklerin konsolide edilmesi ile oluşan bir kamyonu doldurmayan yüklerdir³⁰.

Tam kamyon yük sevkinde, tek teslim ve tek müşteri olması, tek karayolu konşimentosu ile işlem yapılması ve hızlı sevkiyat imkânı sağlanabilmesi, avantajları tam kamyon yük sevkinin çokça tercih edilmesinde etkilidir. Ayrıca birden fazla teslim adresi olması, durumunda da birden fazla konşimento düzenlenebilmekte ve gerektiğinde birden fazla müşteriye hizmet imkânı sunulabilmektedir. Tam kamyon

²⁹ Orhan, a.g.e.,ss. 12-13.

³⁰ T.C. Milli Eğitim Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, "Karayolu Eşya Taşımacılığı" <http://hbogm.meb.gov.tr/modulerprogramlar/programlar/>, (Erişim Tarihi: 28.09.2014).

yük sevkiyatı genellikle büyük çaplı emtia nakillerinde tercih edilirlği yüksek ve avantajlı bir yükleme sistemi olarak ifade edilebilmektedir. Grupaj yükler, taşıma maliyet düşüren yapısı ile birçok göndericinin talebinin karşılanabilmesi için hizmet sağlayan bir yükleme türü olarak önem arz etmektedir. Aynı güzergâh üzerinde farklı göndericilere ait küçük hacimli yüklerin bir araya getirilmesi ile sevk imkânı vermesi gönderim maliyetlerinin minimize edilebilmesi, grupaj yüklerin önemini arttıran etkenler arasında sayılabilir.

Tam kamyon yük sevki ile büyük hacimli yüklerin naklinin pratik, hızlı ve emniyetli yapılabilmesi tam kamyon yükleme sisteminin, önemini arttırarak karayolu eşya taşımacılığında kısa ve orta mesafelerde yüksek hacimli emtiaların sevkinde, önem arz eden, ideal bir yükleme türüdür. Grupaj yükler birleştirilen emtiaların tek yük aracı ile aynı güzergâh üzerinde birden fazla müşteriye teslim imkânı sunması ve maliyet avantajı sağlaması ile küçük hacimli yüklerin gönderiminde vazgeçilmez bir yük sevki türüdür. Ayrıca grupaj yüklerin sevkinin geliştirilmesi, taşımacılık hatlarındaki gereksiz yoğunluğun azaltılmasının sağlanabilmesi için grupaj yük sevki önemli olmaktadır.

1.3.3.3. Teslim Yerlerine Göre Yükler Kara Yolu Taşımacılığında Yükler

Teslim yerlerine göre yükler iki şekilde sınıflandırılabilir³¹;

1. Tek yükleme ve tek teslim adresi olan yükler,
2. Birden fazla teslim adresi bulunan yükler.

Tek yükleme ve tek teslim noktası olan yüklerin sevkinin, yoğun olarak tercih edilmesi, hız ve zaman tasarrufu sağlanması evrak ile ilgili işlemlerdeki kolaylık ve dönüş yükü sevkinin planlanmasının pratik olmasıdır. Tek yükleme ve tek teslim adresi olan yük nakli, sağladığı avantajlardan ötürü, büyük hacimli ürünlerin, sevkinde sıkça tercih edilmektedir. Birden fazla teslim adresi bulunan yük sevki ise birden fazla gönderici ve müşterinin ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için ideal bir yöntem olmaktadır.

Gelişen ticari faaliyetler, kısa, orta ve uzun mesafeli yük naklinin süreklilik arz etmesini sağlayarak, müşteri ihtiyaçlarına ve taleplerine göre esnek, güvenli ve düşük maliyet avantajı oluşturabilen, istenilen koşullarda yük temini, talebini gerekli kıldığından talebin karşılanabilmesi için gönderim şekline göre yüklerin sınıflandırılması modeli ortaya çıkmaktadır.

Karayolu eşya taşıma faaliyetlerinde değişen ve yükseliş gösteren ihtiyaçlara binaen müşteri ihtiyaçlarının, talep edilen ölçüde giderilmesi için yük sınıflandırılması

³¹ İstanbul Teknik Üniversitesi Resmi Sayfası, "Üretimde Malzeme Akışının Planlanması Ve Tasarımı", <http://transport.itu.edu.tr/PDF/mak419/MAK419-4.pdf>, (Erişim Tarihi: 22.10.2014).

yapılarak, yeni planlama, sevk metotları ile en uygun yöntem prensibi gözetilerek hizmet sağlanmaya çalışılmaktadır.

1.3.4. Yük Konsolidasyonu

Konsolidasyon kavramı, birleştirme anlamına gelen, ulaştırma hizmetlerinde kullanılan bir terim olmaktadır. Ulaştırma hizmetlerinde yüklerin, taşınma mesafesi ve hacmi ulaştırma maliyetleri ile doğrudan ilişkili olduğundan küçük hacimli yüklerin, her alıcı için ayrı ayrı sevk edilmesi olağan üstü bir maliyet ortaya çıkaracaktır. Yük konsolidasyonu yapılması gereksiz maliyetleri ortadan kalkmasını sağlayarak, aynı güzergâh üzerindeki küçük hacimli yüklerin nakli için uygulanan konsolidasyon kavramı, ulaştırma hizmetlerinde önemli bir yük modeli olarak önem arz etmektedir³².

Ulaştırma sektöründe, yük konsolidasyonu küçük hacimli yüklerin, uygun maliyetle sevk edilebilmesi ve tek sevkiyatla birden fazla müşteriye hizmet verebilmesi açısından, yük konsolidasyonunun, sektör için vazgeçilmez uygulamalardan biridir. Yük konsolidasyonundan etkin yararlanılabilmesi için doğru ve zamanında bilgi akışı sağlanması ve ayrıntılı bir sevk planı oluşturulması gerekmektedir. Konsolide yük sevki için yapılacak uygulamayla ilgili olarak, normal yük sevkiyatına göre daha fazla ilgi ve özen gösterilmesi, rasyonel argümanlar baz alınarak zaman ve maliyet bazlı uygulanabilir stratejiler oluşturulmasının iş veriminin artırılması açısından önem arz etmektedir.

Ulaştırma hizmetlerinde küçük hacimli gönderilerin nakli, yük konsolidasyonu ile zaman ve maliyet bazlı avantajlar sağlanarak yapılabilmektedir. Küçük hacimli yüklerin birden fazla alıcıya teslimi için tercih edilen bu yöntemden etkin şekilde yararlanılabilmesi için gelişen teknolojilerin, iş akışı ve sevk planı yapılması ve uygulaması evrelerinde doğru kullanılması önemli faydalar sağlayabilecektir.

1.4. TÜRKİYE'DE KARAYOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİNE ETKİ EDEN BAZI TEMEL FAKTÖRLER

Bu bölümde, karayolu taşımacılığının gelişmesinde globalleşmenin etkisi, karayolu taşımacılığının gelişmesinde uluslararası ticaretin önemi, Türkiye'nin coğrafi konumu ve lojistik sektörüne sağladığı avantajlar, karayolu taşımacılığının gelişmesinde teknolojik gelişmelerin verimliliğe etkisi, karayolu taşımacılığının gelişmesinde teknolojik gelişmelerin etkisi, karayolu taşımacılığının gelişmesi ve rekabet etkisi konularına yer verilecektir.

³² Metin Çancı ve Murat Erdal, *Lojistik Yönetimi*, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Yayını, İstanbul, 2003, ss. 49-50.

1.4.1. Karayolu Taşımacılığının Gelişmesinde Globalleşmenin Etkisi

Karayolu taşımacılığının gelişimini etkileyen en önemli unsurun küreselleşme olarak ifade edilebilen değişimin etkisiyle ortaya çıktığı söylenebilir. Uluslararası ticaretin artması ile artış gösteren ekonomik faaliyetlerin çeşitlenmesi ticari yaşamda rasyonel fayda sağlayan bilgi ve teknolojilerin paylaşımı ölkeler arasındaki yakınlaşmanın artması ile küreselleşme olgusu ortaya çıkmaktadır³³.

Dünya piyasalarının bütünleşmesi sonucu ortaya çıkan ticari faaliyetlerin etkisi ticaretin artması teknoloji ve bilgi paylaşımı için sınırların ortadan kalkmasını sağlayarak üretim ve tüketimin artmasına neden olmaktadır. 1980'li yılların başlarında yükseliş gösteren uluslararası ticaret ölkelerin ihtiyaç fazlası ürünlerini ihraç etmesini gereksinim duydukları ürünleri de ithal etmesi eğilimini artırarak ölkeler arasındaki küreselleşmenin benimsenmesi karayolu taşımacılığının gelişimine katkıda bulunmuştur. Ölkelerin küreselleşen ekonomik faaliyetlere entegre olma eğiliminde oldukları görölmekte bu durum da gereksinim duyulan ürünlerin kısa zaman da sevkini ve tüketiciye tesliminin talebini önemli oranda artıran bir etki sağlamasının ulaştırma hizmetlerinin öneminin ve gelişiminin artmasında olumlu yönde etkisi vardır.

1.4.2. Karayolu Taşımacılığının Gelişmesinde Uluslararası Ticaretin Önemi

Dünyada uluslararası ticaretin öneminin artması ölkeler arası yakınlaşmanın artmasına neden olmuş oluşan ekonomik ilişkiler ve bütünleşme uluslararası ulaştırma hizmetlerinin önemini arttırmıştır. Globalleşme, olgusu Türkiye için de diş ticaretle ilgili faaliyetlerin artmasını sağlamıştır. Bu durum ölkemizin jeopolitik konumunun avantajıyla ölkemizde karayolu taşımacılığının gelişimi için olumlu yönde etkiler sađlamaktadır³⁴.

Dünyada artan ticari faaliyetler talep edilen ithalat ve ihracat ürünlerinin müşteriye sunululuşunu ve ürün tesliminin zamanında yapılabilmesi gereğinin ortaya çıkmalarına sebep olmuştur. Bu durum hammadde aşamasından son tüketim noktasına kadar sevk hizmeti sağlayabilen karayolu taşımacılığının önemini arttırmıştır. Türkiye'nin coğrafi özellikleri ve Avrupa ile Ortadoğu arasında geçiş noktası konumunda oluşu Türkiye'de Karayolunun öneminin artmasına karayolu taşımacılığının geliştirilmesine ve diğer taşıma türlerine istinaden taşımalardaki payının yüksek olmasına neden olmaktadır.

³³ Sami Karacan, *Lojistik Faaliyetlerde Maliyetleme*, Umuttepe Yayınları, Kocaeli, 2011, ss. 17-18.

³⁴ Yasin Altaş, *Lojistik Yönetimi*, Türk Endüstri Mühendisleri Grubu Yayınları, İstanbul, 2006, ss. 15-17.

1.4.3. Türkiye'nin Coğrafi Konumu ve Lojistik Sektörüne Sağladığı Avantajlar

Karayolu taşımacılığı Dünya'da ve ülkemizde hızla gelişim gösteren bir taşıma yöntemi olmasının nedeni ülkelerarası ticari faaliyetlerin artması neticesinde yük tesliminin istenilen koşullarda yapılabilmesi gerekliliğinin ortaya çıkmasıdır. Karayolu taşımacılığının diğer taşıma türleriyle entegre çalışabilen bir taşıma yöntemi olarak küreselleşen dünya ekonomilerinin ihtiyaç duyduğu ulaştırma hizmetlerini sağlayabilen yapıda olduğundan büyük öneme sahiptir. Türkiye açısından ulaştırma sektörü karayolu ile yapılan taşımacılıkta ülkemizin kıtalar arası geçiş noktası konumunda olması ve kara, deniz, demir ve hava yolu taşımacılığı ile kombine taşımacılık yönüyle 'de avantajlara sahip olması ülkemizin coğrafi konumundan kaynaklı üstünlükler sağlaması, lojistik sektörü gelişimi açısından önem arz bir konu olduğu olmaktadır³⁵.

Türkiye'nin küreselleşen Dünya ekonomisindeki hareketlilik sonucu karayolu taşımacılığındaki payı, önemli geçiş yolları üzerindeki konumu sebebiyle elde ettiği üstünlük, karayolu taşımacılığındaki globalleşen Dünyanın gereklerine uygun bir biçimde ülkemizdeki karayolu taşımacılık faaliyetlerine verilen önemin artış göstermesi bu alandaki gelişimin sağlanmasını temin etmiştir. Lojistik faaliyet alanı içerisindeki Türk taşıma firmalarının AB ve Ortadoğu ülkeleri ile taşımacılık konusunda rekabet edilebilen bir yapıya sahip olmasının önünü açmıştır. Bu nedenle Türkiye'nin coğrafi konumunun sağladığı avantajların daha etkin ve verimli bir şekilde kullanılması gerekmektedir.

1.4.4. Karayolu Taşımacılığının Gelişmesinde Teknolojik Gelişmelerin Verimliğe Etkisi

Karayolu taşımacılığı sürekli değişen ve gelişim gösteren bilgi ve teknolojilerin etkisiyle gelişimini sürdürerek müşteri ihtiyaçlarının karşılanması için ürün üretiminin ilk aşaması olan hammadde temininden pazarlanmasına ve müşteriye teslim evresi olan dağıtım ve maliyet unsuruna kadar bilgi ve teknolojilerden faydalanarak ticari faaliyetlerin verimliliğinin artmasına katkıda bulunmaktadır³⁶.

Üretim yapan işletmelerin pazar paylarını artırabilmesi için gelişen teknolojilere entegre olması mecburiyeti ortaya çıkmıştır. Üretimi yapılan ürünlerin sevkinde ve hasarsız müşteriye tesliminin önem kazanması teknolojik değişime ayak uydurma eğilimi içinde olan işletmeler açısından aynı iş kolundaki rakiplerine oranla iş hayatında avantaj sağlamaktadır.

³⁵ Orhan, a.g.e.,ss. 26-27.

³⁶ Bahadır Akın, "Rekabetçi Üstünlük ve Teknoloji: Küresel Bir Yaklaşım", *Verimlilik Dergisi*, 1999, ss. 23-57, s. 38.

1.4.5. Karayolu Taşımacılığının Gelişmesinde Teknolojik Gelişmelerin Etkisi

Karayolu taşımacılığının gelişimi, teknolojik gelişmelerin etkisiyle değişim ve dönüşüm yaşayarak, ulaştırma hizmetlerinin fonksiyonel yapısını üretilen ürünün ilk madde aşamasından son tüketim noktasına kadar ürün akışını sağlayan unsurların bütünü olarak ifade edilebilen bir kavram haline getirmektedir³⁷.

Taşıma aşamalarında belirli hedeflere ulaşılabilmesi için taşıma faaliyetlerinin teknolojik gelişmelerinde etkisiyle yeniden düzenlenmektedir. Düzenlenen ve geliştirilen hizmetlerin bir bölümü taşıyıcı seçimi, depolama hizmetleri, bilgi akışı, gümrükleme işlemleri, siparişin alınışı, sigorta ve danışmanlık hizmetleridir.

1.4.6. Karayolu Taşımacılığının Gelişmesi ve Rekabet Etkisi

Karayolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine oranla avantajlar sağlayarak üretim noktasından son tüketim noktasına kadar tedarikini sağlamaktadır. Ürünlerin kısa ve orta mesafelerde teslimlerini müşteri taleplerine binaen esnek çözümler sağlayarak ve düzenli seferler koordine ederek, hızlı şekilde taşınabilmesine olanak sağlamaktadır.

Karayolu taşımacılığının rekabet avantajı sağladığı unsurlardan biride, karayolu ulaşım ağının bulunduğu her yerde sevkiyat ve teslim imkânı sağlaması diğer taşıma yöntemleri ile de birlikte çalışabilen yapısı nedeniyle bekleme sürelerini azaltması ve gümrükleme işlemlerinin kolaylaştırılmasıdır.

Karayolu taşımacılığında sağlanan bir diğer avantaj da, aynı güzergâh üzerinde birden fazla müşteriye teslimi imkânı olması ve birbirinden farklı ürünlerin aynı seferde konsolide yük seferi ile ürün sevkinin yapılabilmesine olanak sağlamasıdır³⁸. Hızlı ve esnek seferler, araçların indirme, bindirme, yükleme, aktarma yaptıkları tesis olan terminal gereksiniminin az oluşu, taşıma belgelerinin pratikliği tüm taşıma süreçlerinde karayolu ulaşım ağının bulunduğu her noktada ve diğer türlerle birlikte çalışabilen yapısı ile karayolu taşımacılığını benimseyen işletmelerin diğer işletmelere karşın rekabet avantajı kazandıkları söylenebilir.

1.5. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI VE UYGULAMALARINDA KARŞILAŞILAN BAŞLICA SORUNLAR VE İZLENMESİ GEREKEN STRATEJİLER

Bu bölümde ulusal karayolu taşımacılığının kapsamı, Türkiye’ de karayolu taşımacılığının istenilen boyutta gelişmemesinin nedenleri, Türkiye’de karayolu taşımacılığında karşılaşılan başlıca sorunlar, Türkiye’de karayolu taşımacılığını geliştirmek amacıyla izlenmesi gereken stratejiler, 2002-2013 döneminde Türkiye’de

³⁷ Kocaeli Üniversitesi Yayınları, “Lojistik Sektöründe Yoğunlaşma Analizi ve Lojistik Gelişmişlik”, http://akademikpersonel.kocaeli.edu.tr/ybayrak/sci/ybayrak12.07.2013_15.26.38sci.pdf, (Erişim Tarihi: 22.08.2014).

³⁸ Baki Birdoğan, *Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi*, Volkan Matbaacılık, Trabzon, 2004, ss. 22-24.

karayolları, karayolu taşımacılığının Türkiye'deki gelişimi, uluslararası karayolu taşımacılığının kapsamı, uluslararası karayolu taşımacılığı ve rekabet, uluslararası karayolu taşımacılığı ve Türkiye'nin konumu ve dünya'da karayolu taşımacılığı sektöründeki son gelişmeler karşısında Türkiye'nin geleceği konularına yer verilecektir.

1.5.1. Ulusal Karayolu Taşımacılığının Kapsamı

Karayolu taşımacılığı kanunu ile ilgili düzenlemeler, Devlete ait karayollarının bulunduğu her yerde yapılan ticari amaçlı taşımaların kanuni çerçevesinin tayini ve uygulamasının şekli ile kamunun yararlanılmasına açık yollarda yapılan eşya ve yolcu taşımaları ile ilgili alandaki faaliyet konusundaki tüm unsurları kapsamaktadır. Türk Silahlı Kuvvetlerine ait taşıma faaliyetleri, özel otomobiller ile il özel idare ve kamu iktisadi teşebbüslerinin, yükseköğretim kurumlarının motorlu taşıtları ile yapılan taşımalar taşıma kanunu hükümlerine tabi olmayarak taşıma kanunu kapsamı dışındadır³⁹.

İl sınırları içerisindeki taşıma faaliyetleri için yapılması gereken düzenlemeler, değişen ihtiyaçlara göre yapılacak yönetmelik ve genelgeler kapsamındadır.⁴⁰ Karayolu taşımacılığı düzenlemeleri ile ilgili olarak Uluslararası anlaşmalar, sıkıyönetim, olağanüstü hal doğal afet ya da savaş hali gibi durumlar da uygulanabilecek hükümler saklı tutularak, bahsi geçen durumun ve şartların gerektirdiği şekilde, konuyla ilgili uygulamalar ve kanunların düzenlenebilme yetkisi, ilgili bakanlığın iradesine bağlı olarak yapılabilir. Karayolu taşımacılığı faaliyetleri ile ilgili işin, taşıma mevzuatına göre Türk Ticaret Kanunu'na tabi olabilmesi için söz konusu taşıma işinin, tespit edilmiş bir ücret karşılığında yapılması şartı getirilmiştir. Taşıma işinin yapılabilmesi için tarafların hak ve sorumluluklarının tayini ve bir sözleşme dâhilinde yapılması zorunluluğunu ortaya çıkarmaktadır⁴¹.

Karayolu ile ilgili kamu yararına açık yolların kullanımının kanunla hükümleri ile tespit edilmiş olması, yapılmak istenen taşıma faaliyetinin belirli şartlara tabi olarak yapılması ve yapılan işlerin standartlaştırılmasını sağlamıştır. Yapılan bu düzenlemelerin, faaliyet kapsamındaki iktisadi teşebbüslerin yaptığı işlerde, kurumlar arasında fırsat eşitliği sağlanabilmesi adına önem arz etmekle birlikte taşıma işlerinin de belirli bir düzen içerisinde yapılmasını sağlamaktadır. Karayolu taşıma faaliyetleri ile ilgili düzenlemelerin, değişen çevre şartlarına göre geliştirilmesi, trafik akışı ve çevre unsurlarının güvenliğinin sağlanabilmesi adına

³⁹ Orhan, a.g.e.,ss. 89-90.

⁴⁰ Tesk Resmi Sayfası, "Karayolu Taşıma Kanunu", <http://www.tesk.org.tr/tr/mevzuat/im12.php>, (Erişim Tarihi: 02.12.2014).

⁴¹ Akin, a.g.e.,ss. 65-66.

önemli katkıları olduğu ve işle ilgili rekabet koşullarının geliştirilmesinin temininin sağlanması yönünde olumlu etkileri vardır.

Karayolu taşımacılığı ile ilgili faaliyetleri düzenleyen kanun kapsamı içerisinde düzenlemelerin ticari yaşamla doğrudan ilişkili olması, sürekli değişim içerisinde bulunan ticari yaşamın ve değişen ihtiyaçların giderilebilmesi için kanun hükümleri ve uygulamalarında sürekli geliştirme, iyileştirilme adına çalışmaların yürütülmesi gereklidir.

1.5.2. Karayolu Taşımacılığının Türkiye'deki Gelişimi

Ülkemiz eski çağlardan bugüne karayolu taşımacılığında önemli bir noktada bulunmaktadır. Ülkemizin coğrafi yapısı ve jeopolitik konumu, doğu ile batı arasında geçiş noktası olmasını sağlamış, Avrupa ve Orta Doğu arasında yapılan ticari faaliyetlerdeki ticarete konu olan emtiaların nakli için geçiş yolu olması da, ülkemizdeki karayolu taşıma faaliyetlerinin öneminin geçmişten günümüze, artmasını sağlamaktadır⁴².

Tarihsel kronolojiye bakılacak olursa, geçmişte de "İpek Yolu", "Kral Yolu" ve "Baharat Yoluna hâkim olan ülkemiz, ticaret yollarına sahip olduğundan ekonomisini canlı tutabilmiştir. Yakın tarihimiz de ülkemizde 1980'li yıllar itibarı ile uygulanan ekonomik politikalar nedeniyle yurt içi ve uluslararası karayolu taşımacılık faaliyetleri süreklilik arz eden bir gelişim ve değişim evresine girmiştir. 1990'lı yıllar itibarı ile de uygulanan devlet politikaları, uluslararası ticaret ve taşımacılık faaliyetleri için pazarımızı ve iş yapabilme gücümüzü arttırmaktadır. Ülkemizde karayolu taşıma kanununun düzenlenmesi ve uygulamaya konulması ile birlikte, taşıma faaliyetlerinin kalitesi ve güvenliği artırılarak, ilgili faaliyetle ilgili tarafların hak ve sorumluluklarının tespiti ile iş veriminin artmasını sağlayarak uyuşmazlıkları azaltmaktadır. Yürürlüğe giren 4925 sayılı "Karayolu Taşıma Kanununu", neticesinde faaliyet konusu, kurum ve kuruluşların kayıt altına alınmasını sağlanarak, işlerin belirli kurallara uygun yapılabilmesi için faaliyet konusu işlerin, yönetimi ve denetimi sağlanmaktadır.

4925 sayılı "Karayolu Taşıma Kanununu", taşıma faaliyetleri ile ilgili işletmeler ve yaptıkları işlemler, kayıt altına alınarak faaliyet konusu iş ve işlemlerin denetimi ve yönetiminin sağlanmış olması, taşıma kanununun, iş veriminin artırılması ve ülkemizin ekonomik gelişimi ile istihdamın artırılmasına olumlu etkileri vardır. Karayolu taşımacılığının sağladığı kendine özgü avantajlar nedeniyle Türkiye'de karayolu ile ilgili yürütülen politikaların devam ettirilmesi gerekmektedir.

⁴²Megep Resmi Sayfası, "Karayolu Taşımacılığının Türkiye'deki Gelişimi", http://www.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Kara.pdf, (Erişim Tarihi: 22.09.2014).

1.5.3. 2002-2013 Döneminde Türkiye'de Karayolları

Türkiye Cumhuriyetinin ilk yıllarında karayolu ağının toplam uzunluğu 18.350 kilometredir. Bu yolların 4000 km si kullanılabilir yol, geri kalan yollar patikayı andıran yollardı. 1950'li yıllara kadar ulaşımda demiryolu ile deniz yoluna öncelik verilmesi nedeniyle karayolu ulaşımında önem arz eden bir iyileşme görülmemektedir. Türkiye'de taşıma faaliyetlerinin yoğunlukla karayoluyla yapılmakta olmasına karşın karayolu taşımacılığının, yeterli planlama yapılamadan büyümesi ve karayolunun her geçen gün yoğunlaşması ülkemizdeki yol şebekesinin hızla arttırması gereğini ortaya çıkmasına neden olduğu söylenebilir. 1950'li ve 1980'li yıllarda ağırlık verilen karayolları çalışmaları 2000-2013 döneminde ise 3 misli artış gösterdi⁴³.

Türkiye Cumhuriyetinin ilk yıllarından günümüze kadar gelişim hakkında öncül bilgi verilerek 2002-2013 arasındaki dönemi özellikle alınması, taşıma kanunu ve ilgili düzenleme uygulamaları ve karayolu gelişimi için yatırım çalışmaları bu dönemde yoğunluk kazanmasından kaynaklanarak, karayolu yapım çalışmalarının geçmiş döneme göre 3 kat arttırılmasından ileri gelmektedir⁴⁴. Geçmiş dönemde karayolu gelişimi ile ilgili yoğun bir çalışma yapıldığı söylenemez.

1980'li yıllarda ticaretin artmasıyla ulaştırma önemi artmaya başlayarak karayolu taşımacılığının sağladığı başlangıç ve varış noktaları arasında aktarmasız taşıma, ülkemizin coğrafi ve jeopolitik konumu gereği, karayolu taşımacılığının diğer taşıma yöntemlerine göre özellikle kısa ve orta mesafeli taşımalarda maliyet ve hız avantajlarına sahip olması, karayolu ağlarının geliştirilmesi için çalışmalar yürütülmesine neden olmaktadır. Türkiye'nin 2013 yılı itibarı ile karayolu ulaşım ağı, 2236 km otoyol, 31375 km Devlet yolları, 31880 km İl yolları ile toplam 65491 km²dir⁴⁵.

Türkiye'de karayolu ulaşımının öneminin artması ile birlikte 1950'li ve 1980'li yıllarda ülkemizde karayolu yapımına ağırlık verilmeye başlanmış, 2002-2013 arasındaki dönemde ise bu artış 3 misli yükseliş göstererek, ülke ekonomisini geliştirmenin yöntemlerinden biri olan ulaşım ağlarının geliştirilmesi için çalışmalar yürütülmüş olduğu görülmektedir⁴⁶.

⁴³ Murat Akyıldız, "Lojistik Dış Kaynak Kullanımının Gelişimi ve Türkiye'deki Kullanım Biçimleri", *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2004, ss. 14-40, s. 27.

⁴⁴<http://mdk.anadolu.edu.tr/sites/mdk.anadolu.edu.tr/files/files/6.pdf>, (Erişim Tarihi: 03.01.2015).

⁴⁵http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/projeler_faaliyetler/20130319_101809_204_1_64.pdf, (Erişim Tarihi: 09.12.2014).

⁴⁶ Erdal As, Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları(1923-1960), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İnkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2006, **(Yayımlanmamış Doktora Tezi)**.

1.5.4. Uluslararası Karayolu Taşımacılığının Kapsamı

Taşıma faaliyetleri ulusal sınırlar içerisinde yapılabildiği gibi uluslararası da yapılabilmektedir. Taşımacılık faaliyetleri yolcu taşımacılığı ve yük taşımacılığı olarak iki gruba ayrılmakta ve taşıma faaliyetlerini ülke sınırları dışarısında da yapılabilmesi, ekonomik ve sosyal yönden fayda sağlayan faktörler oluşturmaktadır. Ülkelerarası ithalat ve ihracat işlemlerinin artış göstermesi ile uluslararası taşımacılığın, önemini arttırarak ve talep edilen, lojistik hizmet anlayışını önemli ölçüde değiştiren ve geliştiren etkiler sağlamaktadır⁴⁷.

Uluslararası karayolu taşımacılığı kapsam olarak teknoloji, iletişim, lojistik faktörlerinin entegrasyonu ile müşteri odaklı hizmet anlayışı sonucu ortaya çıkan uygulamalarından oluşmaktadır. Uluslararası karayolu taşımacılığı ile ilgili olarak Ulaştırma işletmeleri, müşteriler, ekonomik ve sosyal yaşam tesisi eden kanunlar ve yasal hükümler birbirleri ile sürekli etkileşim halindedir. Karayolu taşımacılığında arz ve talebin etkileşimi, işletme uygulamaları, yasal düzenlemeler, kurallar ve lojistik destek hizmetleri, ulaştırmaya olan talep, güzergâh seçimi, gümrükleme işlemleri, sınır geçişleri, terminaller ve ara geçiş noktaları, araçlar, sürücüler ve yükler gibi unsurların, uluslararası taşımacılıkta, önemli rol oynadığı söylenebilir.

Uluslararası eşya taşımacılığı, ithalat ve ihracata konu olan, üretilen ürünlerin yurt içinden yurt dışına ve yurt dışından yurt içine sevkini yapılabilmesini sağlamakla birlikte, ülke ekonomilerine katkı sağlayan hizmetlerin bütünüdür. Uluslararası karayolu taşımacılığının, etkin uygulanabilmesi uluslararası ve yerel ekonomilerin yükselişini sağlayarak sosyal yaşama doğrudan katkıda bulunmaktadır. Bu nedenle, ülkeler arası ticari faaliyetlerin sürdürülebilir olması için kalite standartlarından ödün vermeden yapılan iş ile ilgili değişen şartların gözetilmesi ve üst düzeyde verim sağlanacak hayata geçirilmesi gerekmektedir.

Değişim ve gelişime açık olunması ile karayolu taşımacılığında sürdürülebilir başarı sağlamak mümkündür.

1.5.5. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı ve Rekabet

Uluslararası ticari faaliyetlerin gelişimiyle, üretilen ürünlerin sevk edilmesinin önemi gün geçtikçe artmaktadır. Uluslararası taşımacılık, ekonomik faaliyetlerin ve siyasi gelişmeler ile olumlu ya da olumsuz yönde çok çabuk etkilenebildiği söylenebilir. Değişen ekonomik ve sosyal koşulların gereklerine uygun davranan, İşletmelerin üretim yaptıkları mamullerin, pazar payını arttırabilmesi mümkündür⁴⁸.

⁴⁷Utikad Resmi Sayfası, "Karayolu", <http://www.utikad.org.tr/sector.asp?id=6>, (Erişim Tarihi: 28.11.2014).

⁴⁸T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, "Türkiye'de Karayolu Taşımacılığı", http://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa, (Erişim Tarihi: 24.09.2014).

Uluslararası ticari faaliyetlerin artması, üretilen ürünün ham madde aşamasından ilk üretim yerine, ilk üretim noktasından da son tüketim noktası olan, müşteriye ulaştırılmasının sağlanmasını temin eden hizmetler bütünü olarak ifade edilebilen lojistik faaliyetleri, etkin kullanan işletmelerin, pazar paylarını arttırması ve rekabet güçlerinin artması mümkündür.

Ticari faaliyetlerin rekabetini etkileyen, gelişim ve değişim uluslararası karayolu taşımacılığındaki rekabeti de doğrudan etkilediğinden, ülkemizin taşıma filosunun genişletilmesi teknik donanım ve standartların iyileştirilmesine, önem verilerek taşıma firmalarının kurumsallaşması sağlanmalıdır. Karayolu taşımacılığında uluslararası pazar payının arttırılabilmesi için Devlet politikalarında, sektörle ilgili desteklerinin arttırılmasına yönelik düzenlemeler yapması ile sektörün iş veriminin atmasına yönelik tedbirlerin alınmasının gereklidir.

Sektörün gelişimi ancak yüksek kalite ve müşteri memnuniyetinin sağlanabilmesi ile ülkemizdeki işletmelerin, uluslararası alanda diğer işletmelerle rekabet edebilecek düzeye getirilebileceği söylenebilir.

1.5.6. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı ve Türkiye'nin Konumu

Uluslararası ithalat ve ihracatın artmasıyla oluşan ekonomik büyüme, ulaştırma sektörünün önemini arttırmaktadır. Dünya'da yaşanan ekonomik ve siyasi değişimler neticesinde oluşan globalleşmenin etkileri ile birlikte uluslararası alanda Türkiye'nin taşımacılık faaliyetlerinde önemi gün geçtikçe artış göstermektedir. Türkiye'nin karayolun 'da kıtalar arası bulundurduğu konumun, sağlamış olduğu üstünlük, büyük bir karayolu araç filosuna sahip oluşu, lojistik üs olması yönünden gelişim göstermesi için önemli olduğu söylenebilir⁴⁹.

Karayolu taşımacılığının Avrupa'da gelişen teknoloji, oluşan zenginlik ve enerji ihtiyacı ile petrol zengini doğu arasında önemli oranda ticaret yapılması doğu ile batı arasında köprü durumunda bulunan ülkemizi taşımacılık alanında önemli ölçüde etkileyerek, Türkiye'nin, ulaşım hatlarının ve taşıma filolarının geliştirmesine sebep olduğu söylenebilir.

Türkiye'nin uluslararası karayolu taşımacılığında jeopolitik üstünlüğünden kaynaklı avantajlarının verimli kullanılabilmesi için taşımacılık hizmetlerinde yüksek kalite standartları sağlanarak, ülke ekonomisinin gereklerine uygun taşımacılık politikaları üretilmeli, lojistik üs konumunda olan, ülkemizin sahip olduğu bu avantajlar en iyi biçimde değerlendirilmelidir.

⁴⁹Turkishtime Lojistik-3, "Lojistiğin 2013 Atılımı", <http://www.utikad.org.tr/db/images/LOJISTIK2.pdf>, (Erişim Tarihi: 25.05.2014).

İKİNCİ BÖLÜM

MESLEKİ YETERLİLİK FAALİYETLERİ

2.1. KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA MESLEKİ YETERLİLİK FAALİYETLERİ AMACI

Bu bölümde, karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik faaliyetlerinin yeterliliği kavramı, karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik faaliyetlerinde eğitimin önemi ve karayolu işletmeciliğinde mesleki yeterliliğe ait politikalar konularına yer verilecektir.

Karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik faaliyetleri ve eğitimi ile ilgili uygulamalar, 10.07.2003 tarihin 'de yürürlüğe giren 4925 sayılı "Karayolu Taşıma Kanununu", "Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği", çerçevesinde Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) tarafından mesleki yeterlilik eğitimi faaliyetlerinin, düzenlenmesi ve denetlenmesi yoluyla yapılmaktadır⁵⁰.

(UDHB) tarafından, ulaştırma sektöründeki değişen ihtiyaçlara, ekonomik gerekler ve uluslararası standartlara uygun şekilde çalışmalar yürütülerek sektörün geliştirilmesi için gerekli düzenlemeler yapılmaktadır. Karayolu taşımacılığı mesleki yeterlilik faaliyetleri ile ilgili uygulamalar, sektördeki hizmet kalitesini artırarak, sektör çalışanlarının ve sektöre girmek isteyen kişilerin Uluslararası Standartlara uygun şekilde mesleki yeterlilik eğitimi almalarını sağlamıştır. Karayolu taşımacılığı mesleki yeterlilik faaliyetleri ilgili uygulamalar, mesleki saygınlık ilkelerinin gereklerine uyulmasının sağlanması, ticari alanda ve mesleğin icrası ile ilgili konularda yeterli bilgi ve donanımına sahip olunmasının sağlanmasını temin edilmesini sağlamıştır.

Mesleki yeterlilik eğitimi alınmasının zorunlu olması ve bunun belgelendirilmesinin mecburi hale getirilmesi, sektördeki hizmet kalitesinin artırılması yönüyle önem arz eden bir unsur olmaktadır⁵¹. Karayolu taşımacılığı mesleki yeterlilik eğitimi, sektör çalışanlarının çalışma koşullarının uluslararası standartlarda uygun şekilde yürütülmesinin sağlanmasını mümkün kılmıştır. Mesleki yeterlilik eğitimleri, ulaştırma faaliyetlerinin mesleki standartlara uygun icra edilmesini sağlayarak, sektörde liyakat usulüne uygun istihdam sağlanmasını temin edilmesini sağlayan, sektörün gelişimi adına önemli katkılar sunan uygulamalar olduğu görülmektedir. Sektör çalışanları için mesleki yeterlilik belgesi şartının getirilmesi, UDHB tarafından hayata geçirilen ülkemizdeki ulaştırma sektöründeki işletmelerin kurumsallaşmasını sağlayarak, hizmet kalitesini yükselten sektör açısından hayati önem arz eden uygulamalar, olarak ifade edilebilir.

⁵⁰ Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı Resmi Sayfası, "Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Faaliyetleri", <http://www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/99d39d6912e4864.pdf>, (Erişim Tarihi: 14.10.2014).

⁵¹ Akyıldız, a.g.e.,ss. 64-89, s. 72.

2.1.1. Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Faaliyetlerinin Yeterliliği Kavramı

Karayolu taşıma kanunu ve karayolu taşıma yönetmeliğine göre düzenlenen yetki belgesi sayıları, Tablo 1 de gösterilmiştir.

Tablo-1 Düzenlenen Yetki Belgesi Sayıları⁵²

BELGE TÜRÜ VERİLEN BELGE SAYISI
A TÜRÜ TOPLAM 283
B TÜRÜ TOPLAM 272
C TÜRÜ TOPLAM 2.548
D TÜRÜ TOPLAM 45.510
F TÜRÜ TOPLAM 2.592
G TÜRÜ TOPLAM 2.294 H TÜRÜ TOPLAM 1.250 L TÜRÜ TOPLAM 186 M TÜRÜ TOPLAM 41 N TÜRÜ TOPLAM 212 P TÜRÜ TOPLAM 66 R TÜRÜ TOPLAM 1.194 T TÜRÜ TOPLAM 284 K TÜRÜ TOPLAM 474.966 GENEL TOPLAM 531.698

Karayolu taşımacılığı mesleki yeterlilik faaliyetleri ile ilgili düzenlemeler, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) gözetimi ve denetiminde yapılmaktadır. 10.07.2003 tarih 4925 sayılı Taşıma Kanunu kapsamında yürürlüğe konulan, yönetmelik ve yönergelerle karayolu taşımacılığı mesleki yeterlilik faaliyetleri ile ilgili olarak sektörde faaliyet gösteren işletmeler ve çalışanlar kayıt altına alınmıştır⁵³.

Karayolu taşımacılığında yapılan mesleki yeterlilik düzenlemeleri, faaliyet alanı ile ilgili firmaların, yetki belgeleri edinme zorunluluğu getirilmesi ile 2003 yılı itibarı ile sektördeki kayıt dışı uygulamalar önlenmeye çalışılmaktadır. Taşıma kanununu ile ilgili yapılan düzenlemeler, hizmet alan ve hizmet sağlayan taraflar arasında ortaya çıkması muhtemel olan problemlere çözüm sağlanması ve taşıma işi ile ilgili işlemler yapan tarafların, hak ve sorumluluklarının tespit edilmesi adına reform niteliği taşıyan yeni bir dönem başlamasına zemin oluşturmuş olduğu söylenebilir.

Uluslararası anlaşmalara uygun olarak düzenlenen, mesleki yeterlilik faaliyetleri ve yetki belgesi alma zorunluluğu neticesinde, karayolu taşımacılığı sektörüne girişler belirli şart ve kurallara bağlanarak, sektörün işleyişi ve sektöre girişler kontrol altına alınmıştır. Ulaştırma sektöründe yapılan bu düzenlemeler, sektördeki atıl kapasitenin önüne geçilmesi ve gereksiz iş yoğunluğunu azaltmaya

⁵² Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı Resmi Sayfası, "Ulaşan ve Erişen Türkiye", http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/yayinlar/20130117_113443_204_1_64.pdf, (Erişim Tarihi: 17.08.2014).

⁵³ Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı Resmi Sayfası, "Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Faaliyetlerinin Yeterliliği Kavramı", <http://www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/99d39d6912e4864.pdf>, (Erişim Tarihi: 11.06.2014).

yönelik katkıları olduğu görülmekle birlikte sektörde faaliyet gösteren işletmelerin kurumsallaşması ve meslek mensuplarının uzmanlaşması açısından önem arz etmektedir. Yapılan düzenlemeler, mesleki saygınlık, mali yeterlilik ve mesleki uzmanlık ilkelerini ön plana çıkmasını sağlayarak, hizmet kalitesinin yükseltmiş, gelişen ve değişimi yakalayan, güçlü bir taşımacılık sektörünün ortaya çıkmasına katkıda bulunmuştur⁵⁴.

2.1.2. Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Faaliyetlerinde Eğitimin Önemi

Bu kısımda bölümde, karayolu taşımacılığında uygulanan politikalar ve mesleki yeterlilik eğitimlerinin amaçları ve Türkiye’de karayolu taşımacılığında uygulanan mesleki yeterlilik politikaları ve eğitim faaliyetlerinin taşımacılık sektörüne katkıları konularına yer verilecektir.

Uluslararası ve yurtiçi yük ve yolcu taşımacılığı için düzenlenen mesleki yeterlilik eğitimi faaliyetleri, sektör çalışanlarının çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve iş güvenliğinin sağlanması için önemli bir konu olmaktadır⁵⁵. Yapılan düzenlemeler karayolu taşımacılığı ile yapılan taşıma faaliyetlerinden ortaya çıkan trafik kazalarının önlenmesi, yük, yolcu ve yol güvenliğinin sağlanması, sektördeki denetimsizlik sebebiyle ortaya çıkan başıboşluğun önüne geçilmesi maksadına hizmet ettiği ve yapılan işin kalitesini arttırmaya yönelik olduğu söylenebilir. Karayolu taşımacılığında mesleki yeterlilik faaliyetlerinde eğitimin önemi, sektör çalışanları açısından değerlendirilecek olursa çalışanların çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve gerekli mesleki uzmanlık, mesleki bilinç ve bilginin kazandırılması adına önemli katkılar sağlamaktadır. Meslekte çalışan, koordinatör, memur ve araç sürücülerinin yaptığı iş ve işlemlerin belirli standartlarda, gerektiği şekilde yapılmaması, maddi kayıplar yanında, telafisi mümkün olmayan can kayıpları ve yaralanmalar ortaya çıkması ile iş sağlığı ve iş güvenliğini ’de tehlikeye düşürmektedir. Bu nedenle, yapılmak istenen işin sağlıklı ve güvenli bir şekilde icra edilebilmesi için mesleki yeterlilik faaliyetleri ile ilgili eğitim hayati önem arz etmektedir⁵⁶.

Karayolu taşımacılığı çeşitli avantajlara sahip olması yanında, trafik kazaları, aşırı yoğunluk, doğanın kirlenmesi, denetlenemeyen araç sayısı ve kayıt dışı ekonomi gibi dezavantajlara sahip bir taşıma türü olduğu göz ardı edilememelidir. Türkiye’de 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanununun (KYTK) yapılan düzenlemeler neticesinde yapılan meslek eğitimleri, bu olumsuzlukların giderilmesi yönünde

⁵⁴<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5544.pdf>, (Erişim Tarihi: 19.12.2014).

⁵⁵ Hülya Öcal, İşletmelerde Dış Kaynaklardan Yararlanma ve İşletme Performansı Üzerindeki Etkileri, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Balıkesir, 2006, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

⁵⁶ Kara, a.g.e, ss. 47-48.

önemli katkılar sağlamasına rağmen 4925 Sayılı Karayolu Taşıma kanununun 'da ve mesleki yeterlilik eğitimlerinde eksik görülen ve eleştirilen yönlerde mevcuttur⁵⁷. KYTK' da eksik görülen yönlerin başında, eşya ve yolcu taşımacılığının aynı başlık altında olması, Türkiye şartlarına göre mali yeterlilik kriterlerinin uyumlu görülmemesi, mesleki yeterlilik eğitiminin gereğinden fazla esnetilmesi, Avrupa Birliği ile uyumlu olarak ifade edilmesine karşın AB'den eğitim sürelerinin az olması, eğitim uygulamalarının mevcut olduğu birçok ülkede belirli aralıklarla yenileme eğitimlerinin ülkemizde uygulanmaması, kanunda mevcut olmayan talimat ve uygulamaların yönetmeliklerde var olması, Mesleki yeterlilik ve saygınlık kapsamı doğrultusunda yeterli denetimin yapılamaması, karayolu taşıma yönetmeliği kanununun unun (KYTK) eksik görülen yönleri olarak ifade edilebilir⁵⁸.

Karayolu taşımacılığı mesleki yeterlilik faaliyetleri ile ilgili eğitim faaliyetlerinin, sektör çalışanlarının mesleki uzmanlık kazanması, sektörde faaliyet gösteren işletmelerin kurumsallaşması ve hizmet kalitesinin artırılması yönüyle önemli katkıları mevcuttur. Mesleki yeterlilik faaliyetlerinin sektöre olumlu katkıları yanında faaliyet konusu ile ilgili eksiklikler ve düzenlenmesi gereken uygulamalarında mevcut oluşu yadsınamaz bir gerçektir. Mesleki Yeterlilik ile ilgili eksikliklerin giderilebilmesi için ilgili bakanlık, sektör temsilcileri ve konu ile ilgili çalışmalar yürüten akademisyenlerin görüş ve önerileri doğrultusunda çalışmalar yürütülmesi, eksikliklerin giderilebilmesi adına gerekli olmaktadır⁵⁹.

2.1.3. Karayolu İşletmeciliğinde Mesleki Yeterliliğe Ait Politikalar

Karayolu taşımacılığı ile ilgili olarak bahsi geçen politika kavramı "Devletin belirli bir etkinliği belirli bir amaç doğrultusunda sistemli bir şekilde düzenlemesi ve uygulaması olarak tanımlanabilir."

Türkiye'de karayolu taşıma faaliyetleri ile ilgili mesleki yeterlilik ve belgelendirme 2003 yılı itibarı ile düzenlenerek uygulanmaya başlanmıştır. Türkiye'de karayolu taşıma faaliyetleri ile ilgili mesleki yeterlilik ve belgelendirme ile ilgili herhangi bir düzenleme ve uygulama 2003 yılı öncesi mevcut değildi. Mesleki yeterlilik ile ilgili öncelikle karayolu taşımacılığında faaliyet gösteren, işletmelerin kayıt altına alınması sağlanarak, mesleki yeterlilik kapsamında yapılan düzenlemeler sonucunda sektörde faaliyet gösteren meslek mensupları için mesleki yeterlilik şartı getirilerek kayıt altına alınmaları ve mesleki bilgi ve uzmanlık kazanmaları için eğitime katılarak belgelendirilmeleri sağlanmıştır. İlgili mesleki

⁵⁷http://www.rekabet.gov.tr/File/?path=ROOT/1/Documents/Uzman%C4%B1k+Tezi/7canankar_amanoglumiz.pdf, (Erişim Tarihi: 12.01.2015).

⁵⁸ Ersin Bahar, Lojistikte Risk Yönetimi ve Bir Uygulama, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2007, ss. 23-24, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).

⁵⁹<http://www2.tbmm.gov.tr/d24/1/1-0512.pdf>, (Erişim Tarihi: 09.01.2015).

yeterlilik ve mesleki eğitim faaliyetleri ile ilgili düzenlemeler UDHB tarafından yürütülmekte ve denetlenmektedir⁶⁰.

UDHB tarafından yetkilendirilmek suretiyle 31.10.2013 tarihine kadar 245 adet karayolu mesleki yeterlilik eğitim merkezi faaliyete geçirilerek aynı tarihe kadar 412.907 kişinin katılımı sağlanarak 31 adet merkezi sınav yapılmıştır. Mesleki yeterlilik sınavları üç aylık dönemlerde tekrarlanarak, yılda dört kez yapılmaktadır. UDHB tarafından 31.10.2013 tarihine kadar mesleki eğitim ve muafiyet kapsamı içerisinde 3.385.872 mesleki yeterlilik belgesi verilmiştir.

Türkiye genelinde uygulamaya konulan mesleki yeterlilik kapsamında mesleki eğitim ve muafiyet işlemlerinin yapılması ile sektörde çalışan meslek mensuplarının, mesleğin gereklerine uygun şekilde bilgi ve beceri kazandırılması ile sektörde faaliyet gösteren işletmelerin kurumsallaşmasının önü açılmıştır. Mesleki yeterlilik politikaları sonucu, uygulanan yeni düzenlemelerin sektör çalışanları açısından çalışma koşullarının düzenlenmesi ve iyileştirilmesi adına reform niteliği taşıyan yeni bir yapı oluşumuna zemin oluşturmaktadır⁶¹.

Türkiye’de uygulanan mesleki yeterlilikle ilgili politikalar göz önüne alındığında sektördeki işletmelerin hizmet kalitesinin artmasından çalışanların mesleki uzmanlaşma ve çalışma koşullarının, standartlaşmasına kadar önemli katkılar sağlamaktadır. Bu nedenle Türkiye’de karayolu işletmeciliğinde mesleki eğitim, faaliyet alanı ile ilgili yetki belgesi edinme ve uygulanan mesleki yeterlilikle ilgili çalışmaların arttırılarak devam ettirilmesi ve ilgili alandaki uygulamaların, gerektirdiği biçimde yapılabilmesi için ilgili işlemlerle alakalı denetimlerin arttırılmasının gereklidir.

2.2. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI MESLEKİ YETERLİLİĞE AİT VERİLEN EĞİTİMLER

Bu kısımda, karayolu taşımacılığında eğitim içeriği ve faaliyetleri, karayolu taşımacılığında eğitim faaliyetleri, uygulanacak eğitim müfredat programı ve yürütülmesi esasları, karayolu taşımacılığına eğitim faaliyetlerinde karşılaşılan başlıca sorunlar, bunlar faaliyet alanlarına göre; sektör çalışanları kapsamında üst düzey yöneticilerde yeterlilik, sektör çalışanları kapsamında orta düzey yöneticilerde yeterlilik kıstasları ve sektör çalışanları kapsamında ticari araç sürücülerinde yeterlilik kıstasları konularına yer verilecektir.

⁶⁰ T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, “Karayolu İşletmeciliğinde Mesleki Yeterliliğe Ait Politikalar”, http://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa, (Erişim Tarihi: 20.10.2014).

⁶¹ Ömer Faruk Görçün, *Örnek Olay ve Uygulamalarla Tedarik Zinciri Yönetimi*, Beta Basım Yayım, İstanbul, 2010, ss. 15-16.

2.2.1. Karayolu Taşımacılığında Eğitim Faaliyetleri ve İçeriği

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde, taşımacılık faaliyetleri için öngörülen mesleki yeterlilikle ilgili; Yönetmeliğin tespiti, 10.7.2003 tarihli ve 4925 sayılı “Karayolu Taşıma Kanunu” ile 9.4.1987 tarihli 3348 sayılı “Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanuna dayanak gösterilerek yapılan düzenlemeler de, Karayolu taşımacılığında mesleki eğitimi faaliyetleri tanımlanmaktadır.

Mesleki yeterlilik eğitimi ve sınavı ile ilgili bu kapsam’da uygulanacak mesleki yeterlilik ile ilgili eğitimi verecek kurum ve kuruluşların nitelikleri ile eğitimi verecek olan kurumlara verilecek yetki belgeleri, ifade edilmektedir. Mesleki eğitimleri tamamlayanlara veya bu eğitimden muaf olanlara verilecek mesleki yeterlilik belgeleri ve bunlara ilişkin şartlar ve esaslar belirlenerek karayolu mesleki yeterlilik eğitimi ve içerikleri düzenlenmiştir⁶².

Mesleki yeterlilikle ilgili olarak yapılan düzenlemeler, Karayolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında faaliyet gösteren gerçek veya tüzel kişiler tarafından istihdam edilen ve edilecek olan kişilerden, Mesleki Yeterlilik Belgesi’ne sahip olma şartına tabi olanları ve bu kapsamda eğitim verecek olan yetkilendirilmiş kurum ve kuruluşlar ile eğiticileri kapsamaktadır⁶³.

Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde taşımacılık faaliyetleri için öngörülen mesleki yeterlilikle ilgili yapılan düzenlemeler uluslararası anlaşmalara uyumlu şekilde Karayolu Taşıma Yönetmeliği (KTY) kapsamındaki faaliyetlerle ilgili gerekli mesleki bilgi ve becerini kazandırılması amacıyla düzenlenmiştir.

Meslek mensupları açısından bakıldığında ilgili düzenlemeler mesleki saygınlık ilkeleri de gözetilerek, çalışma koşullarının ve hizmet kalitesinin iyileştirilmesi amacıyla, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununu dayanak gösterilerek hayata geçirilmiştir. Karayolu taşıma sektörü açısından ilgili düzenlemeler, sektörün gelişimi için olumlu etkiler sağlamaktadır.

Meslek mensuplarının, mesleğin icrası ile ilgili eğitim, bilgi, beceri ve donanıma sahip olması için Mesleki yeterlilik ile ilgili düzenlemeler yapılmıştır. Meslek mensuplarının, ticari alanda ve mesleğin icrası ile ilgili konularda, kötü şöhret sahibi olmaması, mesleki saygınlık ilkelerinin gözetilmesi ile ilgili şartlar konulmuştur. Karayolu mesleki yeterlilik faaliyetleri ile ilgili eğitim faaliyetlerinin, düzenlenmesi ve uygulanması neticesinde sektör çalışanlarının mesleki uzmanlık kazanmasıyla, sektörde faaliyet gösteren işletmelerin kurumsallaşarak hizmet kalitesinin artırılması yönüyle değerlendirilir ise mesleki yeterlilik ve eğitimi faaliyetlerinin sektörün gelişim için fayda sağlamaktadır.

⁶² Kayabaşı, a.g.e.,ss. 63-64.

⁶³ Resmi Gazete, 25.02.2004 Tarih, 25384 Sayı.

2.2.2. Karayolu Taşımacılığında Eğitim Faaliyetlerinin Yeterliliği Faaliyetleri Uygulanacak Eğitim Müfredat Programı ve Yürütülmesi Esasları

Bu bölümde, karayolu taşımacılığında eğitimi verenler eğitimcilerin nitelikleri, karayolu taşımacılığında eğitimin verildiği kişiler, mesleki yeterlilik eğitiminden muafiyet, karayolu taşımacılığında eğitim süresi, konu kapsamı ve karayolu taşımacılığında eğitimin özellikleri konularına yer verilecektir.

2.2.2.1. Karayolu Taşımacılığında Eğitim Faaliyetlerinin Yürütülmesinde Avrupa Birliği Müktesebatı

Karayolu taşımacılığında eğitim faaliyetlerinin yürütülmesi Avrupa Birliği (AB) müktesebatına uygun şekilde UDHB tarafından düzenlenmekte ve yürütülmesi sağlanmaktadır. Mesleki eğitimin yapılmasından sorumlu kurumların yetkilendirilmesinden işleyişlerinin denetimine ve yetki belgesi iptali işlemlerine kadar tüm faaliyetler UDHB tarafından yapılmaktadır⁶⁴.

Karayolu taşımacılığında, mesleki eğitim faaliyetleri ilgili ders programları; yetki belgesi türüne göre okutulacak ders süreleri, konu içerikleri ve belge türüne göre fark dersleri uygulamalarının yürütülmesi usulleri, karayolu mesleki eğitim yönetmeliğinde belirlenen kaideler çerçevesinde yapılmaktadır. Ders programlarının düzenlenmesi, mesleki eğitimin yapılacağı gün ve saatler, mesleki eğitim kurumları tarafından tespit edilmektedir. Karayolu mesleki eğitim dersleri, karayolu meslek eğitim yönetmeliğine göre, 1 günde yapılacak ders saati sayısı 3 (üç) saatten az ve 8 (sekiz) saatten fazla olamaz. Ders saati süresi, her ders için 50 (elli) dakikadır. Eğitim programındaki derslere 1/5 oranında devamsızlık yapanların ilgili mesleki yeterlilik programından kaydı silinmektedir.

Karayolu taşımacılığı mesleki eğitim programına katılan kursiyer sayısı 30 kişiden fazla olmamakta ve eğitim devamlılığı sağlanması adına, yasal süre dışında devamsızlık yapan kursiyerlerin eğitim kaydı eğitim ücretlerini yapmış olsalar da silinmektedir. Eğitime devam etmeyen kursiyerin geçerli bir mazeret sebebiyle eğitime devam edemeyeceği ile ilgili durumu, eğitim kurumuna bildirmeleri halinde, eğitim kurumu tarafından mazeretle ilgili durumu belgelemeleri istenilir. Mazeretli durumun eğitim kurumuna belgelenmesi durumunda mazeretli kişi bir sonraki eğitim programına ücretsiz olarak kayıt edilmektedir. Karayolu taşımacılığı mesleki yeterlilik eğitimi alan kişiler 4 (dört) sınav hakkına sahip olarak eğitim tarihi itibarı ile 24 (yirmi dört) ay süresinde uygulanacak 8 (sekiz) sınav dönemi içerisinde katılabilecekleri sınavlardan birinden en az 60 puan alarak başarılı olmaları gerekmektedir. Mesleki

⁶⁴Emirmtsk Resmi Sayfası "Eğitim Programlarının Açılması", http://www.emirmtsk.com/index.php?option=com_content&view=article&id=75: eğitim- programlarnn-açılması&catid=36: yönetmelikler&Itemid=71, (Erişim Tarihi: 29.12.2014).

Yeterlilik Sınavı 50 sorudan oluşur. Başarılı olmayan, sınav hakkını bitiren veya 2 yıllık sertifika süresi dolan kursiyerler belge alabilmek için tekrar kayıt yaptırarak eğitime katılmaya mecburdurlar. Mevzuata göre, eğitim programı esnasında eğitim düzenini bozacak şekilde davranışlarda bulunan katılımcılar eğitim kurumu tarafından yazılı şekilde uyarılırlar; yapılan uyarıya karşın ilgili davranışlarda ısrar ederler ise eğitimden kayıtları silinir ve herhangi bir ücret iadesi yapılmaz. Karayolu mesleki eğitimi yürüten kurumlar, katılımcıların derse tam zamanlı devamı ile ilgili esneklik sağlanmaması kurumlar ve kursiyerler arasında eğitime devam ile ilgili sorunlar meydana getirmektedir. Bu sorunla ilgili Bakanlığın ders devamı ile ilgili yeteri kadar denetim yapmadığı mesleki eğitim kurumlarının da görev alan personel ve eğitimciler tarafından ifade edilmektedir⁶⁵. Bakanlığın eğitim devamı ile ilgili denetimleri yeteri kadar yapamaması mesleki yeterlilikle ilgili denetim personelinin az olmasından kaynaklandığı, mesleki yeterlilik kurumları ve Bakanlık yetkililerinin mesleki eğitimin geliştirilmesi için bir araya geldikleri 16 Kasım 2014 tarihlerinde UBAK-UMEDER çalıştayında taraflar arasındaki beyanlarda görülmektedir.

Bakanlığın mesleki eğitim ile ilgili denetimlerin daha sık yapılabilmesi için denetmen sayısını artırması gerekmektedir. Mesleki yeterlilik eğitimin daha sık denetlenmesi, sorunların azaltılması yönünde olumlu etkileri olacaktır⁶⁶.

2.2.2.2. Karayolu Taşımacılığında Eğitimi Veren Eğitimcilerin Nitelikleri

Karayolu taşımacılığında eğitim verecek eğitimcilerin en az lise ve dengi okullarda, görevli eğitimci olması, okullarda görevli olmayan eğitimci ilgili alanda en az lisans mezunu olup, ilgili ders branşı ile ilgili uzmanlık belgelerine sahip olunması gerekmektedir. Ayrıca okutulacak derslerle ilgili branşlarda Lisansüstü eğitim almış olan ve belgelendirilen kişiler ilgili konularda öğretim elemanı olarak Bakanlık tarafından görevlendirilebilmektedir⁶⁷.

Karayolu mesleki yeterlilik eğitimi verebilecek eğitim personeli, okutulacak ders konuları ile ilgili branşlarda kamu kurum ve kuruluşlarında en az 3 (üç) yıl daire başkanlığı ve benzeri üst düzey görevlerde çalışmış olması gerekmektedir⁶⁸.

İlgili sektörde fiili olarak en az 5 (Beş) yıl yönetici ve uzman olarak çalışmış olan kişiler bu durumlarını belgelendirilmesi şartıyla, mesleki eğitim programında öğretim elemanı olabilmektedir. Türkiye Cumhuriyeti Üniversitelerinde görev almış olan veya halen çalışmaya devam eden akademik personel, denkliği olması

⁶⁵<http://www.silivri71cik.adalet.gov.tr/mevzuat/yonetmelik/9.pdf>, (Erişim Tarihi: 26.01.2015).

⁶⁶<http://www.tesk.org.tr/tr/mevzuat/08/1.pdf>, (Erişim Tarihi: 14.12.2014).

⁶⁷Tayras Resmi Sayfası "Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Yönetmeliği", <http://www.tayras.com/mevzuat/w10.pdf>, (Erişim Tarihi: 27.11.2014).

⁶⁸<http://www.tesk.org.tr/tr/mevzuat/sozlesme/odasozlesme.pdf>, (Erişim Tarihi: 20.12.2014).

koşuluyla yurt dışı üniversitelerinde görev almış akademik personel mesleki yeterlilik programlarında öğretim görevlisi olarak görev alabilmektedir.

Karayolu taşımacılığı ile ilgili eğitim veren eğitimcilerin nitelikleri bakımından yüksek ihtisas ve uzmanlık sahibi olmaları verilen eğitimin kalitesini arttırmakta fakat ilgili niteliklere sahip eğitim personeli bulunmasını zorlaştırmaktadır. Nitelikli eğitim personeli bulma zorluğunun aşılabilmesi için UDHB tarafından yapılan düzenlemeler ile bir eğitim personeli 3 (üç) eğitim kurumunda derse girebilmektedir. Nitelikli eğitim personeli istihdamı ile ilgili düzenlemeler her ne kadar olumlu etkiler sağladığı ifade edilebilse de eksiklik bulunan yönlerde görülmektedir⁶⁹.

Ulaştırma meslek eğitimi olmasına rağmen, ulaştırma alanı lisans mezunlarının eğitim elemanı olarak atanamaması ya da motor öğretmenliği mezunlarının araç bilgisi ve ekonomik araç kullanımı dersleri için bakanlık tarafından görev verilmemesi eksik yönler için örnek olarak gösterilebilir.

Nitelikli eğitim elemanı ilkesinden taviz verilmeden ilgili eksikliklerin Bakanlıkça gözden geçirilerek tekrar değerlendirilmesinin eğitim personeli seçimi ve eğitim kalitesinin yükseltilmesi açısından olumlu olacağı söylenebilir.

2.2.2.3. Karayolu Taşımacılığında Eğitimin Verildiği Kişiler ve Mesleki Yeterlilik Eğitiminden Muafiyet

Karayolu mesleki yeterlilik eğitimin verildiği kişiler, karayolu taşımacılığı sektöründe şoför, orta düzey yönetici ve üst düzey yönetici olarak çalışmak isteyen kişilere mesleki yeterlilik eğitimi verilmektedir.

SRC (Sürücü, Ticari araç şoförlüğü), ODY (Orta Düzey Yöneticilik) ve ÜDY (Üst Düzey Yöneticilik) için mesleki yeterlilik belgelerinin alınması ilgili görevlerde istihdam olunabilmek için şarttır. SRC, ODY ve ÜDY türü mesleki yeterlilik belgesi alınabilmesi için aşağıdaki şartları taşıyan kişiler muafiyet kapsamında belgelerini alırlar şartları taşımayarak, kapsam dışında kalanlar ilgili belgeler için eğitim almak ve sınava girmek mecburiyetindedir⁷⁰.

SRC (Sürücü, Ticari araç şoförlüğü) kapsamındaki muafiyet ve eğitim uygulamaları, 25.02.2003 Tarihinden önce ehliyet sahibi olan kişilerden C,E,D sınıflarında ehliyet sahibi olan sürücülerden muafiyet kapsamında ilgili işlemleri yaparak SRC belgelerini UDHB den alabilirler. 25.02.2003 tarihinden önce B sınıfı sürücü belgesine sahip olan kişilerden ehliyetlerini ilk aldıkları tarih ile 25.02.2003 tarihleri arasında en az 90 gün çalıştıklarının SGK(Sosyal Güvenlik Kurumu) kayıtları ile belgelendirmeleri gerekmektedir. Yüksek Öğretim Kurumlarının sürücü

⁶⁹<http://www.kgm.gov.tr/sitecollectiondocuments/kgmdocuments/trafik/kanunyonetmelik/trafikyonetmelik.pdf>, (Erişim Tarihi: 25.12.2014).

⁷⁰Abuyum Resmi Sayfası, "ÜDY belgesinin tanımı", <http://www.abuyum.com/udy-belgesinin-tanimi/166/Page.aspx>, (Erişim Tarihi: 13.09.2014).

eğitimi veren bölümlerinden mezun olan kişiler, talep ettikleri ilgili SRC, türü Mesleki Yeterlilik Belgelerini eğitimden muaf alabilirler. İlgili muafiyet kapsamı dışındaki tüm belge almak isteyen kişiler talep ettikleri belge türüne göre eğitime katılıp eğitimden geçtikten sonra bakanlıkça yapılan meslek sınavından başarılı olmak zorundadır.

ODY (Orta Düzey Yöneticilik), kapsamında muafiyet ve uygulamaları ODY türü mesleki yeterlilik belgesi için ilgili sektör deki işletmelerde 25.02.2006 tarihine kadar en az 5 yıl mesleki faaliyette bulunduğunu belgeleyen müdür, idareci, operasyon yöneticisi, şef, uzman, vb. unvanlarla görev alan meslek mensupları muafiyet kapsamında gerekli işlemlerin yapılması ile UDHB bağlı mesleki yeterlilik biriminden ODY belgelerini temin edebilmektedir.

Yüksekokul mezunları, yapılacak mesleki yeterlilik sınavında başarılı olmaları kaydıyla mesleki yeterlilik eğitiminden muaf olup, kendilerine başarılı oldukları sınavın niteliğine uygun ODY türü Mesleki Yeterlilik Belgesi verilmektedir.

İlgili muafiyet hükümleri dışında kalan ODY belgesi almak isteyen kişiler mesleki yeterlilik eğitim ve sınavlarına katılmak ve başarılı olmak zorundadırlar.

Muafiyet kapsamında (Sınavsız) DY belgesi alınabilmesi için sektörle ilgili firmalardan yönetim kurulu başkanı, yönetim kurulu yesi, genel müdür, üst düzey yönetici vb. unvanlara sahip olan ve ilgili konulardan birinde 25.02.2006'dannce 5 yıl görev yapılmış olanların ilgili niteliklerin belgelenebilmesi gerekmektedir.

Yapılacak mesleki yeterlilik sınavında başarılı olmaları kaydıyla, yüksek eğitim kurumlarının 4 yıllık lisans eğitimi veren ulaştırma, lojistik, ulaştırma ekonomisi, taşımacılık, karayolu trafiği bölümlerinden mezun olanlar eğitime katılma şartı olmadan mesleki yeterlilik belge sınavlarına katılabilmektedir. Diğer bölümlerinden mezun olup ilgili alanlardan lisansüstü eğitim almış olanlarda kapsam içerisindedir. (Değişik: RG-19.03.2005-25670) Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü veya ulaştırma bölge müdürlüklerinde en az üç yıl süreyle şube müdürü veya bölge müdür yardımcıları unvanı ile görev yapmış olanlar ile emniyet genel müdürlüğünün merkez veya taşra teşkilatında en az üç yıl süreyle trafik ile ilgili bölümlerde daire başkanı veya emniyet müdürü olarak görev yapmış olanlar da kapsam içerisinde değerlendirilmektedir. Açıklanan şartlara sahip olanlar, mesleki yeterlilik eğitiminden muaf tutularak, kendilerine başarılı oldukları sınavın niteliğine uygun DY türü mesleki yeterlilik belgesi verilir.

Karayolu mesleki yeterlilik eğitiminin verildiği kişiler, karayolu taşımacılığı sektöründe şoför, orta düzey yönetici ve üst düzey yönetici olarak istihdam olmak isteyen kişiler olmaktadır.

Yapılan düzenlemeler ile meslek gruplarının mesleğe giriş şartlarının düzenlenmiş olması ve mesleki uzmanlık şartlarına tabii olmaları, sektördeki hizmet

kalitesini artıran ve çalışma koşullarının iyileştirilmesini temin ederek, sektörün gelişimi için olumlu etkiler sağlamaktadır. İlgili düzenlemelerin uygulanmasının, kayıt dışı ekonominin kayıt altına alınması ve sektöre sağladığı avantajlar nedeniyle sürdürülmesi ve mesleki yeterlilik ile ilgili eksikliklerin giderilebilmesi adına mesleki yeterlilik ile ilgili çalışmaların devam ettirilmesi gerekli olduğu söylenebilir.

2.2.2.4. Karayolu Taşımacılığında Eğitim Süresi ve Konu Kapsamı

Tablo-2 Mesleki Yeterlilik Eğitimi programında yer alan derslerin içerikleri

SÜRÜCÜLER	DERS SAATLERİ				
	SRC1	SRC2	SRC3	SRC4	SRC5
TOPLAM	32	28	32	28	16
Güvenli Sürüş Teknikleri	3	3	3	3	0
Ulaştırma Mevzuatı	2	2	2	2	0
Trafik Kuralları, Cezalar	2	2	2	2	0
Trafik Kazalarının Önlenmesi	2	2	2	2	0
Çalışma ve Dinlenme Süreleri	2	2	2	2	0
Davranış Psikolojisi	3	3	3	3	0
İletişim Teknolojileri	1	1	1	1	0
Tehlikeli Madde Taşımacılığı	0	0	2	2	16
Gümrük, TIR ve Kaçakçılık Mevzuatı	2	0	4	0	0
Turizm Taşımacılığı	3	2	0	0	0
Düzenli Yolcu Taşımacılığı	4	3	0	0	0
Yasal Sorumluluklar ve Sigorta	2	2	3	3	0
Harita Okuma Bilgisi	1	1	1	1	0
Güzergâh ve Geçiş Belgeleri	0	0	2	2	0
İlkyardım	3	3	3	3	0
Araç Bilgisi ile Ekonomik Araç Kullanımı	2	2	2	2	0

Yönetmelikte her ne kadar derslerin konu kapsamı tam olarak ayırt edilmiş olmasa da Avrupa Birliği müktesebatına uygun olarak (SRC) Mesleki Yeterlilik Eğitimi programında yer alan derslerin içerikleri aşağıda verilmiştir.⁷¹

⁷¹ Kayabaşı, a.g.e.,ss. 125-126.

2.2.2.4.1. Güvenli Sürüş Teknikleri Dersi

Güvenli sürüş teknikleri dersi, trafik kazalarının azaltılabilmesine yönelik sürüş güvenliği hakkında bilgiler verilerek yol ve trafik güvenliğinin artırılması hedeflenmektedir. Ders kapsamında güvenli sürücünün özellikleri ile davranışları, defansif (Savunmacı) sürücülük, kişisel güvenliğin sağlanması için yapılması gerekenler, yola çıkmadan önce aracın genel bakımı ve kontrolü, trafikte dikkat ve dikkati dağıtması muhtemel faktörler ve bunun önüne geçilebilmesi için yapılması gereken konularla sürücünün sürüş tekniğinin, zayıf ve güçlü yönlerinin belirlenmesine yardımcı olan bilgiler verilmektedir.

Güvenli sürüş teknikleri dersi, 4 aşamadan oluşmaktadır.

1. Sürücünün özellikleri ile davranışları,
2. Defansif sürücülük, ,
3. Kişisel güvenliğin sağlanması için yapılması gerekenler,
4. Yola çıkmadan önce aracın genel bakımı ve kontrolü.

Günümüzde trafik kazalarının %90'ından fazlasının sürücü hatalarından kaynaklandığı düşünüldüğünde güvenli sürüş teknikleri eğitimi hayati önem kazanmakta ve güvenli sürüş ilkelerini bilen sorumlu bireylerin yetiştirilmesi adına önem arz eden bir konu olarak ifade edilmektedir⁷².

2.2.2.4.2. Ulaştırma Mevzuatı Dersi

Ulaştırma mevzuatı dersi, karayolu taşımacılığı ile ilgili temel kavramları, taşımacılık faaliyetlerinde düzeni ve güvenliği sağlanması maksadıyla, okutulmakta ve ders kapsamında Türkiye'de uygulanan 4925 sayılı yasa ve yasaya ait yönetmelikte yer alan bilgiler ve uygulamalar öğretilmektedir. Ders kapsamında hedeflenen, karayolu taşımacılık faaliyetlerinin ülke ekonomisinin gereklerine uygun şekilde, yasa ve mevzuat hükümlerini bilen çevreye duyarlı bir yapıda mesleklerini icra eden meslek elemanları yetiştirilmektedir.

Ulaştırma mevzuatı dersi 3 temel aşamada değerlendirilerek ele alınmaktadır.

- 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu,
- Karayolu Taşıma Yönetmeliği,
- Karayolu Taşıma Faaliyetleri Eğitim Yönetmeliği.

Yasa ve mevzuat hükümlerini bilen, çevreye duyarlı ve saygılı bir şekilde mesleklerini icra eden, meslek elemanlarının sektöre kazandırılabilmesi adına önem arz eden bir ders olduğundan dersin okutulmasına devam edilmesi ile sürücülerin mesleki gelişimi açısından yarar sağlanması hedeflenmektedir⁷³.

⁷² Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Resmi Sayfası, "Karayolu Çalışma Gurubu Raporu", http://www.tnd.org.tr/site/images/icerikler/dosya/karayolu_ura.pdf, (Erişim Tarihi: 02.02.2015).

⁷³ TURSAB Resmi Sayfası, "Karayolu Taşımacılığı", http://www.tursab.org.tr/dosya/7243/karayolu-tasima-yonetmeli-7243_599268_2.pdf, (Erişim Tarihi: 28.01.2015).

2.2.2.4.3. Trafik Kuralları ve Cezalar Dersi

Trafik kuralları ve cezalar dersi, trafikte can ve mal güvenliğini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren konularda trafik sorununa ve trafik kazalarına neden olan unsurların azaltılabilmesi için uyulması gereken trafik kurallarını ve bu kurallara uyulmadığı durumda uygulanacak olan yaptırım ve cezalar hakkında bilgileri içermektedir. Sürücülerin trafik mevzuatı hakkında ve uygulamaları konusunda bilinçlenmesi ve bilgilendirilmesi hedeflenerek okutulan ders olmaktadır. Trafik kuralları ve cezalar dersi 10 aşamadan oluşmaktadır. Bunlar⁷⁴;

1. Karayolları trafik kanunu,
2. Yol tanımları,
3. Trafik işaret ve işaretçilerine uyma zorunluluğu,
4. Trafik görevlilerinin görev ve uygulamaları,
5. Araç sürme yasakları,
6. Trafikte uyulması gereken kurallar,
7. Hız limitleri,
8. Araç tescil ve Araç muayene işlemleri,
9. Araçlarda bulundurulması gerekenler,
10. Trafik kurallarına uyulmaması halinde karşılığı ceza ve uygulamalar,
11. Trafik kuralları ve cezalar dersi, trafikte can ve mal güvenliğini sağlamak

ve trafik güvenliğinin artırılabilmesi adına önemli bir konu olarak ifade edilmektedir.

2.2.2.4.4. Trafik Kazalarının Önlenmesi Dersi

Trafik kazalarının önlenmesi dersi, trafik kazalarına neden olan faktörler ve trafik kazalarının önlenmesine yönelik çözüm önerileri hakkında bilgilerin öğretilmesi, trafik kazalarının önüne geçilmesi yönünde sürücülerin bilinçlendirilebilmesi amacı taşıyan, trafik güvenliğinin sağlanması ile ilgili trafik ve yol güvenliği için dikkat edilmesi gereken unsurlar ders kapsamında öğretilmektedir. Trafikte güvenli seyir için dikkat edilmesi gereken unsurların sürücülere öğretilmesi ile trafikte can ve mal güvenliğini artırılması hedeflenerek okutulan bir derstir.⁷⁵.

Günümüzde trafik kazalarının büyük bölümünün sürücü hatalarından kaynaklandığı bilinmektedir⁷⁶.

Trafik kazalarına neden olan faktörler ve trafik kazalarının önlenmesine yönelik çözümlerin ders kapsamında öğretilmesi ile trafik kazalarının önüne

⁷⁴ Ahmet Tan, Türkiye'de Şehirlerarası Taşımacılık Yapan Sürücülerin Sosyal ve Ekonomik Durumlarının İncelenmesi Üzerine Bir Araştırma, Ankara, 1999,ss. 32-33,(**Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**).

⁷⁵ Kara, a.g.e.,ss. 72-73.

⁷⁶ Kayabaşı, a.g.e.,ss. 14-15.

geçilmesi için sürücülerin bilinçlendirilebilmesi açısından önem arz eden bir ders olmaktadır.

2.2.2.4.5. Çalışma ve Dinlenme Dersi

Trafik kazalarına neden olan faktörlerin önlenmesi ve trafik güvenliğinin artırılmasına yönelik okutulan derslerden biri olmaktadır. Çalışma dinlenme süreleri dersinde, çalışma dinlenme sürelerine özen göstermenin güvenli sürüş için önemi, yorgunluk ve uykusuzluk belirtileri, yorgunluğun sürücü davranışları üzerindeki etkileri, çalışma ve dinlenme sürelerinin düzenlendiği yasa ve mevzuatlarının meslek mensupları tarafından öğrenilmesi ve uygulanması için okutulan bir derstir⁷⁷.

Trafik kazalarına neden olan unsurların başında gelen yorgunluk ve uykusuzluk kavramları hakkında, meslek mensuplarının bilinçlendirilmesi ile çevreye duyarlı ve saygılı bir şekilde mesleklerini icra eden, iş güvenliği ilkelerinin bilincinde ve ilgili unsurlara riayet eden meslek elemanlarının sektöre kazandırılabilmesi adına önem arz eden bir ders olduğundan okutulmasına devam edilmesi gereklidir.

2.2.2.4.6. Davranış Psikolojisi Dersi

Davranış psikolojisi dersi, trafik güvenliğinin bozulmasına neden olabilecek sürücü davranışlarını belirleyerek sürücülerin araç kullanırken çevreye duyarlı şekilde uygun ve uyumlu davranışlar göstermelerini sağlamak için ilgili konuların verildiği derstir.

Ders kapsamında, davranış psikolojisi ile ilgili temel kavramların meslek mensubuna kazandırılması (davranış ve davranış bozuklukları ile ilgili öngörüler, İnsan ilişkileri ve kişilik, trafik ve sürücü psikolojisi, dikkat ve konsantrasyonun sürücülük üzerindeki etkileri) trafikte insan davranışlarını olumsuz etkileyen unsurlar ve bu unsurların bertaraf edilmesine yönelik tedbirler, trafikte kural ihlallerinin psikolojik sebepleri ve kişilik tipleri ile ilgili konular okutulmaktadır⁷⁸.

Davranış psikolojisi dersi, karayolu taşımacılığında faaliyet gösteren sürücülerin, İş sağlığının temini için stresle başa çıkabilmeleri adına uygulanması gereken yöntemlerin öğretilmesi hedeflenmektedir. Sürücülerin çevre ile etkili iletişim kurabilmelerinin, trafikte uygun olan ve uygun olmayan davranışlar hakkında bilinçlenmeleri ve sürücülerin trafik ortamında çevreye duyarlı şekilde uygun ve uyumlu davranışlar göstermelerinin sağlanması adına önem arz eden bir ders olmaktadır.

⁷⁷ Ercüment Tezcan, *Avrupa Birliği Kurumlar Hukuku*, Beta Basım Yay., İstanbul, 2001, ss. 30-38.

⁷⁸Jack Marice, "Institute of Chartered Accountants in England and Wales", *Accountants Digest*, 1998, ss. 1-36, s. 19.

2.2.2.4.7. İletişim Teknolojileri Dersi

İletişim teknolojileri dersi, iletişim teknolojileri ile ilgili bilgilerin meslek mensupları tarafından bilinmesi, araçlarda kullanılan konum belirleme sistemleri, navigasyon sistemleri, filo yönetim sistemleri ile ilgili bilgi ve uygulamaların, sürücülere öğretilerek araç takip sistemleri uygulamaları hakkındaki bilgilerin kazandırılması amaçlanarak sürücüler ile işletme arasında aynı zamanlı bilgi akışının sağlanması amaçlanmaktadır. İletişim teknolojileri dersi, yük ve yolcu sevkinin daha güvenli yapılabilmesi için okutulan önemli bir ders olmaktadır⁷⁹.

Karayolu taşımacılığı faaliyetleri mesleki eğitiminde, iletişim teknolojileri dersinin okutulmasının, iletişim teknolojileri ile ilgili bilgilerin, meslek mensupları tarafından bilinmesi ve uygulanması hedeflenmektedir. Sektör de faaliyet gösteren işletmeler açısından ele alınacak olursa ilgili alanda faaliyet gösteren işletmelerin iş verimliliği, karlılıkları, iş süreklilikleri ve sevkiyat esnasında her an ve her yerde hızlı bilgi erişimi imkânlarına sahip olmaları ile yapılan taşıma faaliyet açısından yapılan işin güvenliği ve hizmet kalitesi yönüyle artış sağlandığı söylenebilir.

2.2.2.4.8. Tehlikeli Madde Taşımacılığı Dersi

Karayolu taşımacılığında tehlikeli maddelerin taşınması, dünya ticaretinde önemli bir yere sahiptir. Bu nedenle, tehlikeli olma özelliği olan maddelerin yüklenmesi taşınması ve boşaltılmasının sağlıklı yapılması iş güvenliği ve trafik güvenliği adına hayati öneme sahiptir.

Tehlikeli maddelerin özellikleri ve etkileri, neden olabilecekleri tehlikeler ile maddelerin sınıfları, tehlikeli madde taşımacılığı yapan ilgililerin uyması gereken kurallar ile diğer sürücülerin trafik ortamında dikkat etmesi gereken unsurlar tehlikeli madde taşımacılığı dersi kapsamında öğretilmektedir⁸⁰.

Tehlikeli madde taşımacılığı dersi, tehlikeli maddelerin taşınmasında insan sağlığı ve diğer canlı varlıkların zarar görmemesi için taşıma faaliyetinin güvenli ve düzenli bir şekilde yapılması için hayati önem arz eden bir konu olmakta ve taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren meslek mensuplarının bu kapsamda bilgi sahibi olmaları sağlanmaktadır.

2.2.2.4.9. Gümrük, Tır ve Kaçakçılık Mevzuatı Dersi

Gümrük, tır ve kaçakçılık mevzuatı dersi kapsamında, taşıma kanununa konu olan ve transit taşıma yöntemi ile ilgili temel uygulamalar, gümrük işlemleri ve kaçakçılıkla ilgili yasal düzenlemeler yer almaktadır. Kaçakçılıkla mücadele kanunu

⁷⁹HanifiAyboğa, "Globalleşme Sürecinde Muhasebe Alanındaki Gelişmelere Göre Ülkemizin Durumu", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Balıkesir, 2002, ss. 39-65, s. 54.

⁸⁰Megep Resmi Sayfası, "Tehlikeli Madde Taşımacılığı", http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Kara%20Yolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1l.pdf, (Erişim Tarihi: 04.01.2015).

hakkında meslek mensuplarının bilmesi gerekli bilgiler ve uyulması gereken kaideler öğretilerek sürücülere uluslararası taşımacılık konusu ile ilgili mesleki beceri kazandırılmaktadır⁸¹.

Gümrük, tır ve kaçakçılık mevzuatı dersi ile “Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu” ve yasaya ait yönetmeliklerde yer alan bilgiler ve uygulamalar öğretilmektedir.

Ders kapsamında hedeflenen, karayolu taşımacılık faaliyetlerinin kanunların yasal şartlarda öngördüğü ve ülke ekonomisinin gereklerine uygun şekilde, yasa ve mevzuat hükümlerini bilen çevreye ve yasal yükümlülüklerle duyarlı bir yapıda mesleklerini icra eden meslek elemanlarının yetiştirilebilmesidir.

2.2.2.4.10. Turizm Taşımacılığı Dersi

Turizm taşımacılığı dersi kapsamında; turizm kavramı, turizmde taşımacılığın yeri, taşımacılıkla turizmin önemi, turizm taşımacılığı ile ilgili yasal düzenlemeler, turizm taşımacılığında çalışan personelin tutum-davranışları yer almaktadır. Turizm taşımacılığı ile ilgili yetki belgeleri kapsamında uygulanan kurallar, turizm taşımacılığında kullanılacak araçların nitelikleri, araçlarda bulundurulması gerekenler ve turizm taşımacılığında uyulması gerekli kaideleri konu alan bilgiler yer almaktadır⁸².

Turizm faaliyetlerinin geliştirilebilmesine katkı sağlanabilmesi için önemli bir faktör olan ulaştırma hizmetlerinin etkinliği önemli olduğundan ulaştırma hizmetleri alanında çalışacak personelin işin gerekleri ve kaliteli hizmet sağlanabilmesi için turizm taşıma faaliyetleri ile ilgili eğitim alması, faaliyetin ihtiyaçlara cevap verebilmesi adına önemlidir. Bu nedenle faaliyette çalışacak personelin mesleki yeterlilik eğitimi sırasında turizm taşımacılığı dersinin okutulmasına devam edilmesi gereklidir.

2.2.2.4.11. Düzenli Yolcu Taşımacılığı Dersi

Düzenli yolcu taşımacılığı dersi kapsamında; kalkış noktası, varış noktası, durak ve ara durak gibi düzenli yolcu taşımacılığı ile ilgili tanım ve temel bilgiler, yer almaktadır. Yolcu taşımacılığı türlerine göre yetki belgelerinin sınıfları, acentelik hizmetleri ile ilgili temel bilgiler, yolcu taşımacılığında zaman ve ücret tarifeleri, yolcu taşımacılığında çalışacak personelin işin gerekleri ve kaliteli hizmet sağlanabilmesi

⁸¹Srcmerkezi Resmi Sayfası, “Gümrük, TIR Ve Kaçakçılık Mevzuatı”, <http://egitim.srcmerkezi.com/ekacakcilikmevzuati.htm>, (Erişim Tarihi: 10.02.2015).

⁸²İzka Resmi Sayfası, “Türkiye Turizm Stratejisi”, http://www.izka.org.tr/files/planlama/1_Ust_Olcekli_Plan_Programlar/Turkiye_Turizm_Strateji.pdf, (Erişim Tarihi: 07.01.2015).

için yolcu taşıma kuralları ve uyulması gereken müeyyideler, yolcu hakları ve sorumlulukları hakkında bilgilere yer verilmektedir.⁸³.

Yolcu taşımacılığı alanında çalışacak personelin işin gerekleri ve kaliteli hizmet verebilmesi için yolcu taşıma faaliyetleri ile ilgili eğitim alması, yolcu taşımacılığı faaliyetindeki ihtiyaçlara cevap verebilmesi adına önemlidir. Bu nedenle, faaliyette çalışacak personelin mesleki yeterlilik eğitimi sırasında düzenli yolcu taşımacılığı alanında bilgi sahibi olması önem arz eden bir konu olduğundan dersin okutulmasının yararlı olduğu görülmektedir.

2.2.2.4.12. Yasal Sorumluluklar ve Sigorta Dersi

Yasal sorumluluklar ve sigorta dersi kapsamında, karayolu taşıma kanununu ile ilgili mevzuatın sürücüler için gerektirdiği yasal kurallar ve sorumlulukların kazandırılması hedeflenmektedir. “Karayolu Taşıma Kanunu” ve “Karayolu Taşıma Yönetmeliği”nin temel kurallar sigorta kapsamı ve sigorta çeşitleri faaliyete konu olan işin yapılmasından kaynaklı uyuşmazlıkların durumu ve çözüm önerileri taşıma sözleşmesinde tarafların sorumlulukları, sigortacı ve sigortalının, sigorta kapsamındaki işlemleri ders kapsamında öğretilmektedir⁸⁴.

Yasal sorumluluklar ve sigorta dersinin okutulması karayolu taşımacılığında çalışanlar açısından, sigorta ve tarafların sorumlulukları ile ilgili yasaya ait yönetmeliklerde yer alan bilgiler ve uygulamaların meslek mensuplarına öğretilmesi ile ilgili olarak hedeflenmektedir. Karayolu taşımacılık faaliyetlerinde çalışan personelin faaliyetin gerektirdiği kanunların yasal şartlarda öngördüğü ve işin niteliklerinin gereklerine uygun şekilde, yasa ve mevzuat hükümlerini bilen çevreye ve yasal yükümlülükler duyarlı bir yapıda mesleklerini icra eden meslek elemanlarının sektöre kazandırılabilmesi adına önemli olmaktadır.

2.2.2.4.13. Harita Okuma Bilgisi Dersi

Harita okuma bilgisi dersi kapsamında harita ilgili temel bilgilerin tanımı, yön tayini yapılabilmesi için uygulamalar, harita üzerindeki renklerin, simgelerin neleri ifade ettiği ve harita okuma için bilinmesi gereken konulara yer verilmektedir.⁸⁵.

Harita okuma bilgisi dersi kapsamında harita ilgili temel bilgilerin ve yön tayini usullerinin sürücülere kazandırılmasının sektörde ticari araç sürücüsü olarak istihdam olunan kişiler için önem arz eden bir konu olduğu ifade edilebilir.

⁸³Atabari Resmi Sayfası, “Düzenli Yolcu Taşımacılığı”, <http://atabari.org/wp-content/uploads/2012/05/D%C3%9CZENL%C4%B0-YOLCU-TA%C5%9EIMACILI%C4%9EI-DERS-NOTU1.pdf>, (Erişim Tarihi: 05.02.2015).

⁸⁴KGK Resmi Sayfası, “Sigortacılık Eğitimi Ders Notları”, <http://www.kgk.gov.tr/files/pdf/egitim/isttic/SigortaBankaSPK.pdf>, (Erişim Tarihi:27.01.2015).

⁸⁵ Cemalettin Şahin, *Türkiye’de Coğrafya Eğitimi, Sorunları ve Çözüm Önerileri*, Gündüz Eğitim Yayıncılık, Ankara, 2003, ss.109-112.

2.2.2.4.14. Güzergâh ve Geçiş Belgeleri Dersi

Sürücülere, güzergâh ve geçiş belgeleri dersi kapsamında uluslararası taşımalarda kullanılan geçiş belgeleri ve bu belgelerin nitelikleri hakkında bilgiler öğretilmektedir. Sınır kapıları ve güzergâhlar, Uluslararası karayolu taşıma mevzuatı, sınır kapıları ile ilgili geçişlerde uyulması gereken kaideler, karayolu taşımamız olan ülkeler ve bu ülkelerle olan anlaşmalar ile sürücülerin uyması gereken yükümlülükler okutulmaktadır⁸⁶.

Sürücülere, güzergâh ve geçiş belgeleri dersi kapsamında öğretilen uluslararası karayolu taşıma mevzuatı, sınır kapıları ile ilgili geçişlerde uyulması gereken kaideler ve sürücülerin bu konuda ilgili belge ve uygulamaların nasıl yapıldığı konularıdır. Meslek mensuplarının güzergâh ve geçiş ile ilgili bilgi sahibi olmalarını ve işlerini yasal gereklere uygun, bilinçli yapmalarını sağlamaları açısından uluslararası karayolu taşımacılığı için önem arz eden bir konu olduğu görülmekte ve ilgili dersin mesleki yeterlilik eğitiminde okutulmasına devam edilmesinin gerekli olduğu söylenebilmektedir.

2.2.2.4.15. Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı Dersi

Araç bilgisi ve ekonomik araç kullanımı dersi kapsamında sürücüler, karayolu taşımacılığında kullanılan taşıtların yapısı ve özellikleri ile taşıtların, motor özellikleri ve yakıt tüketimini etkileyen faktörlerin neler olduğu, yakıt tasarrufu yöntemleri ile araç kullanımı, hakkında bilgiler okutulur⁸⁷.

Araç bilgisi ve ekonomik araç kullanımı dersinde; kullanılan araçlar ve fren sistemleri, araçların motor özellikleri, araçların hareket dirençleri, araçların lastik ebatları, araçların aktarma organları, yakıt tüketimi ve yakıt tüketimini etkileyen faktörler ile yakıt tasarrufu sağlayan yöntemler, araç bakımlarının nasıl yapılacağı ve periyodik süreleri hakkında bilgilerin verilmesini kapsamaktadır.

Ticari araç sürücüleri tarafından bilinmesi ve uygulanması taşıtlardan kaynaklı çevre kirliliğinin azaltılmasının sağlanması ve gereksiz yakıt sarfiyatının önüne geçilmesinin de ekonomi üzerinde olumlu etkileri olduğu söylenebilir.

2.2.2.4.16. İlk Yardım Dersi

İlk yardım dersi kapsamında kaza yerinde kazaya uğrayan kişinin değerlendirilmesi hasta ya da yaralıya tıbbi tedavi uygulanana kadar geçici ilk

⁸⁶ Mevzuat Resmi Sayfası, "Karayolu Taşıma Kanunu", <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4925.pdf>, (Erişim Tarihi: 04.02.2015).

⁸⁷ KGM Resmi Sayfası, "Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı", <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Yayinlar/YayinPdf/Karayollar%C4%B1.pdf>, (Erişim Tarihi: 18.01.2015).

müdahale için bilinmesi gereken bilgi ve uygulamalar, sürücülerin mesleki yeterlilik eğitiminde öğretilmektedir⁸⁸.

İlkyardım dersi kapsamında tıbbi tedaviden önce yaralı veya hastaya ilk müdahale ile ilgili kazandırılan bilgi ve beceri trafik kazalarından kaynaklı yaralanmalarda kazazedenin sağlık personeline intikaline kadar ki süreçte kazazedenin hayatta kalabilmesi adına çok önemli bir durum olması sebebiyle tüm sürücülerin konu ile ilgili bilgi ve beceri kazanmalarını hedeflemektedir.

2.2.2.4.17. Mesleki Yeterlilik Sınavı

. Karayolu taşımacılığı faaliyetleri ile ilgili mesleki yeterlilik belgesi sahibi olabilmek için meslek eğitimleri tamamlanmış ve sertifika almış adaylar, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının (UDHB) düzenlemiş olduğu mesleki yeterlilik sınavına katılarak başarılı olmak mecburiyetindedirler⁸⁹.

“Karayolu Taşımacılığı Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliğine göre, mesleki yeterlilik eğitim alan kişiler eğitim aldıkları alanda, meslek eğitimi aldıkları kurumda yapılan eğitim bitirme sertifika sınavına katılarak başarılı olduktan sonra, eğitim aldıkları belge türünün bakanlıkça yapılan sınavına katılmaya hak kazanırlar.

İlgili sertifika sınavını başaramayan adaylar tekrar eğitime kayıt olup eğitimlerini yenilemek zorundadırlar. UDHB nin düzenlemiş olduğu belge sınavında, sınavda belge türlerinin her birinden 50 soru sorulur. Mesleki yeterlilik eğitimi almış olan aday sadece bir belge türünden mesleki yeterlilik sınavına katılabilir. Mesleki Yeterlilik Sınavı 100 puan üzerinden değerlendirilir ve katılımcılardan düzenlenen mesleki yeterlilik sınavından en az 30 soru doğru cevaplayarak 60 puan alması gerekmektedir.

Yılda periyodik olarak 3 aylık dönemlerde 4 merkezi sınav yapılmaktadır. Eğitim alan kişi 24 ay içinde 4 sınav hakkını kullanarak ilgili mesleki yeterlilik belgesinin sınavından başarılı olmaması halinde, kayıtlı kişinin sertifikası iptal edilmekte ve tekrar mesleki yeterlilik sınavına katılabilme hakkı kazanabilmek için yeniden mesleki yeterlilik eğitimine katılma mecburiyetine tabii olmaktadır.

2.2.2.4.18. Mesleki Yeterlilik Ders ve Sınavı ile İlgili Öneriler

Mesleki Yeterlilik ile ilgili ders kapsamlarının sınırları tam olarak kanunlarda ifade edilmemekte ve okutulacak konuların sınırları tespit edilmemektedir. Bu durum okutulacak ders müfredatının genel konu başlıklarına istinaden eğitim elemanlarının

⁸⁸ Milli Eğitim Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “İlk Yardım Dersi”, http://mebk.12.meb.gov.tr/meb_iys_dosyalar/34/41/972879/dosyalar/2014_02/27010609_trafik.pdf, (Erişim Tarihi: 10.02.2015).

⁸⁹ KGM Resmi Sayfası, “Mesleki Yeterlilik Eğitimi”, <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollection/Documents/KGMdocuments/Trafik/KanunYonetmelik/128MaddeDegisiklik.pdf>, (Erişim Tarihi: 05.01.2015).

konu alanı olarak birbirinden farklı eğitim vermelerine ve UDHB'nın yaptığı Mesleki Yeterlilik Sınavlarında konu kapsamı dışı sorular sorulabildiği şikâyetlerine neden olmaktadır. Bu nedenle ders kapsamlarının genellikle arındırılması gerekmektedir. “Yolcu Taşımacılığı” ve “Yük Taşımacılığı” kapsamında eğitim alan kişilerin birlikte eğitim almalarına rağmen sınavları birbirinden ayrı sürelerle 3 ayda bir yapılmaktadır. Bu durum gereksiz bekleme süreleri, yoğunluk ve gereksiz bir maliyet ortaya çıkarabilmektedir⁹⁰.

Eğitim alan kişilerin talep etmeleri durumunda her iki belge türünden birlikte sınava alınabilmesi gerekmektedir. Mesleki yeterlilik eğitimlerine katılarak talep ettikleri belgelerin sınavından başarılı olan kişiler farklı türde mesleki yeterlilik belgesi alabilmek için 2013 yılı sonuna kadar fark dersleri görerek ilgili sınavlardan başarılı olması şartıyla belgelerini almakta idi. 2014 yılı itibarı ile UDHB'nın fark dersleri uygulamasını durdurmuştur. Bu durum önceden görülen derslerin tekrar görülmesi zorunluluğu getirilmiştir. Yeni uygulama gereksiz bekleme süreleri ve maliyete neden olmaktadır. Fark dersleri uygulamasının tekrar hayata geçirilmesi mesleki yeterlilik belgeleri ile ilgili gereği olmayan bir uygulamayı ortadan kaldıracaktır⁹¹.

Mesleki yeterlilik eğitimlerine katılarak sınava girme hakkı kazanan kişilerin yoğunlukla ifade ettiği problemlerden biride eğitim aldıkları tarih ile mesleki yeterlilik sınavına katıldıkları tarih arasında 3 aylık bir boşluk olması, eğitim alanlar için olumsuz yönde olan bir uygulama olarak ifade edilmektedir. Bu nedenle eğitim ve sınav tarihlerinin birbirine yakın sürelerde yapılabilmesi bahsi geçen problemin önüne geçilebilmesi mümkün olabilecektir.

Birden fazla mesleki yeterlilik belgesi alan kişilerin belge türlerinin tek bir mesleki yeterlilik belgesi ile kendilerine sunulması uygulamasının başlatılması pratik ve yararlı olacaktır. Mesleki yeterlilik sınavına katılacak adayların başvurularının sistem üzerinden otomatik yapılması gereksiz maliyet bekleme süreleri ve iş yoğunluğunun azaltılacağı ve işleyişle ilgili önemli sorunların önüne geçeceği öngörüsü ile ilgili önerilerin bakanlıkça değerlendirilerek uygulamaya konulması durumunda bahsi geçen işlemlerde kolaylık sağlanacağı söylenebilir.

⁹⁰https://www.afad.gov.tr/Dokuman/TR/119-20141010105815-tasimacilik_kazalari-son.pdf, (Erişim Tarihi: 12.01.2015).

⁹¹ KGM Resmi Sayfası, “Mesleki Yeterlilik Ders ve Sınavı ile İlgili Öneriler”, <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/KanunYonetmelik/2918SayiliKanun.pdf>, (Erişim Tarihi: 17.01.2015).

Tablo-3 Yolcu-Eşya- Kargo Taşımacılığı Dersleri ve Saatleri

YOLCU TAŞIMACILIĞI		DERS SAATLERİ			
KONULAR		ÜDY1	ÜDY2	ODY1	ODY2
		125	109	89	74
<i>Minimum Eğitim Süresi (Ders Saati)</i>		125	109	89	74
MEVZUAT VE HUKUK		40	24	39	24
	Ulaştırma Mevzuatı	9	5	9	5
	<i>Ulusal</i>	5	5	5	5
	<i>Uluslar arası</i>	4	0	4	0
	Ulusal Mevzuatın Taşımacılıkla İlgili Bölümleri	10	10	10	10
	<i>Anayasa</i>	2	2	2	2
	<i>Ticaret Hukuku</i>	2	2	2	2
	<i>İş Hukuku</i>	2	2	2	2
	<i>Medeni Hukuk</i>	2	2	2	2
	<i>Vergi Hukuku</i>	2	2	2	2
	Yasal Sorumluluklar ve Sigorta	6	6	6	6
	<i>Yasal Sorumluluklar</i>	3	3	3	3
	<i>Sorumluluk Sigortaları</i>	3	3	3	3
	Sözleşmeler	6	3	6	3
	<i>Ulusal</i>	3	3	3	3
	<i>Uluslar arası</i>	3	0	3	0
	Gümrük ve Kaçakçılık Mevzuatı	3	0	2	0
	Dolaşım Düzenlemeleri ve Sınır Geçiş Uygulamaları	3	0	3	0
	Uluslararası Konvansiyonlar	3	0	3	0
İDARİ ve MALİ YÖNETİM		41	41	21	21
	Mali Yönetim	11	11	8	8
	<i>Finansal Yönetim</i>	3	3	2	2
	<i>Taşıma Maliyetlerinin Hesaplanması</i>	6	6	5	5
	<i>Vergi Kanunları ve Uygulamaları</i>	2	2	1	1
	İdari Yönetim	30	30	13	13
	<i>Müşteri İlişkileri Yönetimi</i>	5	5	2	2
	<i>Pazarlama</i>	5	5	2	2
	<i>Toplam Kalite Yönetimi ve Süreç Yönetimi</i>	5	5	2	2
	<i>İnsan Kaynakları ve Davranış Yönetimi</i>	5	5	2	2
	<i>Bilgi İşlem ve Haberleşme Teknolojileri</i>	3	3	2	2
	<i>Otobüs/Turizm İşletmesi Yönetimi</i>	7	7	3	3
PAZAR/PIYASA ŞARTLARI		16	16	7	7
	Taşımacılık Politikaları	3	3	1	1
	Ulaştırma Koridorları ve Güzergâhlar	2	2	1	1
	Kurum ve Kuruluşlar	3	3	1	1
	Pazara Giriş Şartları	5	5	2	2
	Teknik Standartlar	3	3	2	2
	Yolcu Taşımacılığı	10	10	4	4
GÜVENLİK		18	18	18	18
	İlkyardım	8	8	8	8
	Trafik Güvenliği	10	10	10	10

Tablo-4 Eşya- Kargo Taşımacılığı Dersleri ve Saatleri

EŞYA-KARGO TAŞIMACILIĞI		DERS SAATLERİ			
KONULAR		ÜDY3	ÜDY4	ODY3	ODY4
Minimum Eğitim Süresi (Ders Saati)		130	105	95	72
MEVZUAT VE HUKUK		52	27	49	26
Ulaştırma Mevzuatı		9	5	9	5
<i>Ulusal</i>		5	5	5	5
<i>Uluslar arası</i>		4	0	4	0
Ulusal Mevzuatın Taşımacılıkla İlgili Bölümleri		10	10	10	10
<i>Anayasa</i>		2	2	2	2
<i>Ticaret Hukuku</i>		2	2	2	2
<i>İş Hukuku</i>		2	2	2	2
<i>Medeni Hukuk</i>		2	2	2	2
<i>Vergi Hukuku</i>		2	2	2	2
Yasal Sorumluluklar ve Sigorta		12	6	12	6
<i>Yasal Sorumluluklar</i>		3	3	3	3
<i>Sorumluluk Sigortaları</i>		3	3	3	3
<i>CMR Sözleşmesi</i>		3	0	3	0
<i>CMR Sorumluluk Sigortaları</i>		3	0	3	0
Sözleşmeler		6	3	6	3
<i>Ulusal</i>		3	3	3	3
<i>Uluslar arası</i>		3	0	3	0
Gümrük ve TIR Mevzuatı		8	3	5	2
<i>Gümrük ve Kaçakçılık Mevzuatı</i>		3	3	2	2
<i>TIR Mevzuatı</i>		5	0	3	0
Uluslararası Konvansiyonlar		3	0	3	0
Dış Ticaret Mevzuatı ve Teslim Şekilleri		4	0	4	0
İDARİ ve MALİ YÖNETİM		42	42	22	22
Mali Yönetim		12	12	9	9
<i>Finansal Yönetim</i>		3	3	2	2
<i>Güzergâh, Belge ve Maliyet Analizleri</i>		6	6	5	5
<i>Ticari Belgeler</i>		1	1	1	1
<i>Vergi Kanunları ve Uygulamaları</i>		2	2	1	1
İdari Yönetim		30	30	13	13
<i>Müşteri İlişkileri Yönetimi</i>		5	5	2	2
<i>Pazarlama</i>		5	5	2	2
<i>İnsan Kaynakları ve Davranış Yönetimi</i>		5	5	2	2
<i>Toplam Kalite Yönetimi ve Süreç Yönetimi</i>		5	5	2	2
<i>Bilgi İşlem ve Haberleşme Teknolojileri</i>		3	3	2	2
<i>Lojistik, Sevkiyat ve Depo Yönetimi</i>		7	7	3	3
PAZAR/PIYASA ŞARTLARI		18	18	9	9
Taşımacılık Politikaları		3	3	1	1
Ulaştırma Koridorları ve Güzergâhlar		2	2	1	1
Taşımacılık Tipleri ve Karşılaştırmaları		2	2	2	2
Kurum ve Kuruluşlar		3	3	1	1

	Pazara Giriş Şartları	5	5	2	2
	Teknik Standartlar	3	3	2	2
GÜVENLİK		18	18	15	15
	İlk Yardım	2	2	2	2
	AETR, ADR ve Yükleme Güvenliği	8	8	5	5
	Trafik Güvenliği	8	8	8	8

2.2.2.5. Karayolu Taşımacılığında Eğitimin Özellikleri

Karayolu Taşımacılığında Eğitimin Özellikleri Karayolu Mesleki Yeterlilik yönetmeliği ile belirlenmiştir. Karayolu Taşımacılığı Eğitiminin özellikleri ile ilgili düzenlemeler, 4925 sayılı “Karayolu Taşıma Kanunu” ve 3348 sayılı “Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının (UDHB) Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanuna dayanılarak uygulamaya konulmuştur. Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde taşımacılık faaliyetleri için tespit edilen mesleki yeterlilikle ilgili; mesleki yeterlilik eğitimi ve sınavı, bu eğitimi verecek kurum ve kuruluşların nitelikleri ile bunlara verilecek yetki belgeleri, bu eğitimlere katılanların ve ilgili eğitimden muaf tutulanlara verilecek mesleki yeterlilik belgeleri ve bunlara ilişkin uygulama ve kaideleri belirlenmektedir⁹².

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununu, dayanılarak oluşturulan mesleki yeterlilik yönetmeliği ile UDHB tarafından uygulamaya konulan Mesleki yeterlilik eğitimlerinin zorunlu hale getirilmesi ile ilgili eğitim faaliyetlerinin özelliklerinin, Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği usul ve esaslarına göre yürütülmektedir.

Karayolu Taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren işletmelerde ki çalışan personelin faaliyet alanları ile ilgili mesleğin icrası için yapılan düzenlemelerle sektör çalışanlarının gerekli eğitim, bilgi, beceri ve donanıma sahip olması hedeflenerek Karayolu Taşımacılığı alanında faaliyet gösteren işletmelerin kurumsallaşma eğilimine girmesi ve hizmet kalitesinin artması ile sektöre olumlu yönde katkıları olduğu görülmektedir⁹³.

Karayolu taşıma sektörü açısından değerlendirilir ise Mesleki Yeterlilik Kapsamı da yapılan düzenlemeler ile sektör çalışanlarına yönelik eğitim ve belgelendirme işlemleri, Uluslararası standartlar uygun uzmanlaşmış ve kurumsallaşmış bir karayolu taşıma sektörü oluşturabilmek adına hayata geçirilen faaliyetler olmaktadır. Sektörde faaliyet gösteren işletmelerin hizmet kalitesini arttırması yanında sektör çalışanlarının gerekli bilgi ve donanıma sahip olmaları,

⁹²Etonet Resmi Sayfası “Karayolu Taşımacılığında Eğitimin Özellikleri”, <http://www.etonet.org.tr/estoweb/kaynak/dokumanlar/kbelgeleri/karayoluTasimaYonetmeliği.pdf>, (Erişim Tarihi: 29.01.2015).

⁹³ Gülen Gülen, *Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2011, ss. 26-27.

yasal gereklere ve faaliyet alanı ile ilgili çevresel faktörlere duyarlı bir işgücü profilinin oluşmasına katkıda bulunarak çalışanların kayıt altına alınmış meslek belgeli olmaları sağlanmış ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi ile Mesleki saygınlık ve uzmanlık kazanmalarının önü açılmıştır. Yapılan düzenlemeler sonucunda Karayolu Taşımacılığı Sektörü ile ilgili olarak geçmişte yoğunlukla mevcut olan kayıt dışı ekonominin önüne geçilmesi de önem arz eden bir konu olmaktadır.

2.2.3. Karayolu Taşımacılığına Eğitim Faaliyetlerinde Karşılaşılan Başlıca Sorunlar

1- UDHB'nın düzenlediği Mesleki Yeterlilik Sınavları ile ilgili olarak sınav takvimine uyulmamasından kaynaklı mesleki yeterlilik adaylarının ve kurumlarının mağduriyet yaşamaması.

2- Mesleki Yeterlilik Kurum temsilcileri İlgili eğitim kurumlarının müdürlerinin seçimindeki kriterlerin ağır olması.

3- Ulaştırma hizmetleri alanında faaliyet gösteren İşletmelerin sahip olması gereken Yetki Belgelerini ve Mesleki Yeterlilik belgelerinin SRC, ODY ve ÜDY Bakanlıkça denetimlerin yeteri kadar yapılmaması.

4- Mesleki Eğitim Kurumları ile ilgili Eksik Evrak ve sehven yapılan bürokratik hatalar için uyarıya gerek duyulmadan cezai işlem yapılması.

5- Mesleki Yeterlilik Eğitimi ile ilgili öne çıkan sorunlardan birinin kursiyerlerin derslere tam devamını sağlanması konusunda bakanlığın yeterli denetim işlemlerini uygulamaması.

6- SRC eğitimlerinin SRC 2-4 ve SRC 1-3 olarak birlikte verilebilmesine rağmen sınavları 3 er aylık aralıklarla yapılmasının gereksiz bekleme süreleri ortaya çıkarması.

7-SRC Adaylarının her sınav döneminde tekrar sınav işlemlerinin güncellenmesinin eğitim kurumlarınca külfet olması.

8-Mesleki yeterlilik eğitiminin 2 Yıllık sınav hakkı süresinin uzun olması.

9-Sertifika süresi dolmasına rağmen adayların sistemde kayıtlarının görülmesi.

10-Sınav takviminin geç açıklanması.

11-Mesleki yeterlilik derslerinde okutulan derslerle ilgili müfredatlarının genel başlıklardan oluşturulması konu kapsamının sınırlarının çizilmemiş olması.

12- Planlanan eğitim programlarının aksamaması için eğitim personelleri ile ilgili özel mazeretli durumlar ortaya çıkması durumunda (hastalık, kaza vb.) mazeret beyan eden personel yerine kurumun aynı dersle ilgili yetkinliğe sahip Bakanlıkça onaylı başka bir personelinin katılımına izin verilmemesi.

13-Sınav sonrası sınav sorularının açıklanmaması ya da geç açıklanması.

14-Mevzuat dersleri ile ilgili eğitmen bulma güçlüğü yaşanması.

Karayolu Taşımacılığında Eğitim Faaliyetlerinde karşılaşılan başlıca sorunlar ve bu sorunlar ile ilgili çözüm önerileri hakkında Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) Karayolu Genel Müdürlüğü temsilcileri ile “Mesleki Yeterlilik Eğitimi Kurumları temsilcilerinin katılımı ile Mesleki Yeterlilik Eğitimi Faaliyetlerin de Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri” Antalya’ da 14, 15, 16 Kasım 2014 tarihlerinde UBAK-UMEDER çalış-tayında görüşülmüştür.

UDHB’nın düzenlediği Mesleki Yeterlilik Sınavları ile ilgili olarak 2014 Yılı içerisinde sınav takvimine uyulmamasından kaynaklı mesleki yeterlilik adaylarının ve kurumlarının mağduriyet yaşadığını ve bu durumun tekrarlanmaması için mesleki Yeterlilik Kurumu temsilcileri Mesleki Yeterlilik Sınav takviminin yılbaşından önce açıklanması ve takvime uyulması yönünde talepte bulunarak konu ile ilgili görüşlerini ifade etmişlerdir. UDHB temsilcileri de bu talebin yerinde olduğu ve gereğinin yapılacağını ifade etmiştir⁹⁴.

Mesleki Yeterlilik Kurum temsilcileri İlgili eğitim kurumlarının müdürlerinin seçimindeki kriterlerin ağır olduğu ve konu ile ilgili kriterlerin yeniden değerlendirilmesini talep etmişlerdir.

Ulaştırma hizmetleri alanında faaliyet gösteren İşletmelerin sahip olması gereken Yetki Belgelerini ve Mesleki Yeterlilik belgelerinin SRC, ODY ve ÜDY Bakanlıkça denetiminin yapılması için gerekli takibin daha etkin yapılması ve ilgili belgelerin değerinin artırılabilmesi için konu ile ilgili cezai yaptırımların arttırılmasını talep etmişlerdir.

Mesleki Eğitim Kurumları ile ilgili Eksik Evrak ve sehven yapılan bürokratik hatalar için hemen cezai yaptırım uygulanmaması ve ilk yapılan hatada kurumların uyarılması tekrarı halinde cezaların uygulanması eğitim kurumları temsilcileri tarafından talep edilmiştir⁹⁵.

Mesleki Yeterlilik Eğitimi ile ilgili öne çıkan sorunlardan birinin kursiyerlerin derslere tam devamını sağlanması olduğu kurum temsilcileri tarafından ifade edilerek bu sorunun giderilebilmesi için Mesleki Yeterlilik Eğitimlerinde ders denetimlerinin daha sık ve düzenli yapılması için gerekli işlemlerin yapılması adına görüş birliğine varılmaktadır.

⁹⁴http://tk.gov.tr/kutuphane_ve_veribankasi/raporlar/faaliyet_raporlari/btk_2013tr_faaliyet_rap.pdf, (Erişim Tarihi: 11.02.2015).

⁹⁵Ubak Resmi Sayfası “Karayolu Taşımacılığında Eğitim Faaliyetleri”, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/KUGM/tr/Belgelik/doc/protokol/20140905_153303_2769_1_64.pdf, (Erişim Tarihi: 19.01.2015).

Mesleki Yeterlilik Belgelerinin ve eğitiminin öneminin artırılması ve belgesiz istihdamın önüne geçilmesi için ilgili denetimlerinin arttırılması ve yetki belgesi olmayan kurum ve şahısların Faaliyetlerinin cezai müeyyide ile durdurulması. (Nasıl ki SRC belgesi olmayan sürücü, Yetki belgesine ekli olmadan çalışan ticari araca ceza kesiliyor ve işlem yapıyorsa bu tarz yetki belgesi olmadan faaliyetini sürdüren kurumlara da cezai müeyyideler uygulanması önerilmiş ve KGM yetkililikleri ilgili işlemlerin yapılması için ivedilikle gereğinin yerine getirileceği ifadelerinde bulunduğu gözlemlenmiştir.

SRC eğitimlerinin SRC 2-4 ve SRC 1-3 olarak birlikte verilebilmesine rağmen sınavları 3 er aylık aralıklarla yapılmasının gereksiz bekleme süreleri ortaya çıkardığı ve bu durumun önüne geçilebilmesi için Mesleki Yeterlilik Sınavlarının SRC 1-3 ve SRC 2-4 olarak birleştirilmesi için İki belge sınavının aynı anda yapılması yönünde eğitim kurumları temsilcileri tarafından önerilerde bulunularak UHDB yetkililerinin konuyu değerlendirmesi istenmiştir. UDHB yetkilileri de konu ile ilgili durumunu değerlendirmektedir.

SRC Adaylarının her sınav döneminde tekrar sınav işlemlerinin güncellenmesinin eğitim kurumlarınca külfet olduğu bu durumun kuruma ilk kaydı sırasında sınav tercihi ve başvurularının yapılması. Daha sonrada sistematik olarak devam etmesi ile çözümlenebileceği görüşülmüştür.

SRC Eğitim kurumlarının temsilcileri mesleki yeterlilik sınav başvurularının kişiye e-devletten yaptırılmamasının eğitim kurumlarınca eğitim ücretlerinin ödenmesi ile ilgili problemlere yol açtığı ve bu uygulamanın kaldırılmasını talep edilmiştir. UDHB yetkilileri bahsi geçen ilgili talebin düzenleme yapılabilir konular arasında olmadığını ifade etmişlerdir.

Mesleki yeterlilik eğitimi kurum temsilcileri 2 Yıllık sınav hakkı süresinin 1 Yıllık Süre ile sınırlandırılarak mesleki yeterlilik sınav giriş hakkının ardı ardına 4 hakla bitirilmesini talep ederek; kursiyer sınava girse de girmese de haklarının yanması yönünde öneride bulunmuşlardır. İki yıl beklemeden 8 sınavı meşgul etmeden hakları bitmiş olmasının gereksiz yığılmanın önüne geçebileceği ifade edilmiştir.

En önemli problemlerden biri olarak görülen ticari araç kullananların mesleki yeterlilik belgelerinin denetimlerinde denetimlerde uygulanması önerilen SRC belgesi ve bireyin mesleğe uygun olup olmadığını psikolojik testlerle ölçen ve kanunen 5 yılda bir yenilenmesi gereken (Psikoteknik) değerlendirme belgesi olmayan sürücülerin trafik sigortasından yararlandırılmaması, mesleki yeterlilik kurum temsilcileri tarafından ifade edilerek, bu yönde bir uygulamanın önemli bir tedbir olabileceği için UDHB temsilcilerine konu ile ilgili çözüm önerisi olarak sunulmuştur.

Sertifika süresi dolmasına rağmen sınav hakkı sistemde gözükken adayların sistemden kayıtlarının silinmesi görüşülerek bu durumda olan adaylar için gerekenin yapılması adına görüş birliğine varılmıştır.

Mesleki yeterlilik belgeleri ile ilgili muafiyetlerin kaldırılması adına eğitim kurumları temsilcileri tarafından talepte bulunulmasına karşın bakanlık temsilcileri bu konunun görüşülmesi ve tekrar değerlendirilmesi ile ilgili olarak, ilgili konunun sorun niteliği taşıyan bir unsur olmadığını ifade etmiştir.

Mesleki yeterlilik eğitim kurumları temsilcileri, sınav takviminin geç açıklanması ve sınavların ertelenmesi sebebiyle mesleki eğitim kurumlarının ve mesleki yeterlilik eğitimi alan, belge sınavı bekleyen kişilerin sıkıntılar yaşadığı belirtilerek sınav takviminin yılbaşından önce açıklanması ve takvime uyulması, talep edilmiştir.

Mesleki yeterlilik eğitim kurum temsilcileri mesleki yeterlilik derslerinde okutulan derslerle ilgili müfredatlarının genel olduğu ve bunun eğitim ile ilgili problemler ortaya çıkardığını ifade ederek müfredatın detaylandırılmasının Bakanlıkça değerlendirilmesini talep etmişlerdir.

Yurtiçi yük taşımacılığı için SRC-4 belgesi eğitimlerinden güzergâh ve geçiş belgeleri” dersinin uluslararası geçişleri kapsadığı için müfredatından çıkarılması talep ederek ilgili konunun gözden geçirilmesi ve değerlendirilmesini istemiştir.

Mesleki yeterlilik yetki belgesi yenileme işlemlerinde aynı eğitici ile eğitim öğretime devam ediliyorsa sadece sözleşmenin yenilenmesi. Başka bir eğitim kurumunda görev yapan öğretim görevlisinin diğer eğitim kuramlarında görevlendirilmesi konusunda sadece sözleşme yapılması önerisinde bulunulmuştur.

Eğitim kurumları temsilcileri mesleki yeterlilik eğitimlerinin sınav tarihi ile arasındaki sürenin uzun oluşunun çeşitli şikâyetlere ve sorunlara yol açtığından, Eğitimin son bittiği tarih ile sınav tarihi arasındaki sürenin azaltılması önermişlerdir. Eğitim; verilen zaman ile sınav arası ne kadar kısa olursa başarı ve verim o kadar yükseleceği mesleki eğitim kurum temsilcileri tarafından ifade edilmiştir.

Planlanan eğitim programlarının aksamaması için eğitim personelleri ile ilgili özel mazeretli durumlar ortaya çıkması durumunda (hastalık, kaza vb.) mazeret beyan eden personel yerine kurumun aynı dersle ilgili yetkinliğe sahip Bakanlıkça onaylı başka bir personelinin katılımına izin verilmesi istenmiştir.

Sınav sonrası sınav sorularının açıklanmaması ya da geç açıklanması sebebiyle sınava girenler arasında gereksiz spekülasyonlar ortaya çıkabildiğinden Sınav sorularının sınav sonrası Bakanlık sitesinde ivedilikle yayınlanması talep edilmiştir.

Mevzuat dersleri ile ilgili eğitimci bulma güçlüğü yaşandığı için mevzuat dersleri ile ilgili eğitimci ihtiyacının karşılanabilmesi için Bakanlıkça eğitimci yetiştirme programı açılması görüşülmüştür.

2.2.4. Sektör Çalışanları Kapsamında Üst Düzey Yöneticilerde Yeterlilik

Üst Düzey Yönetici (ÜDY): Karayolu Taşıma Yönetmeliği(KTY)kapsamında faaliyet gösteren bir gerçek veya tüzel kişiliği temsil ederek ilgili kurumların fiilen ve resmen işleyişinden, sevk ve idare eden sürekli ve etkin bir şekilde yöneten, üst idareci, yönetim kurulu başkanı, yönetim kurulu üyesi, genel müdür, genel koordinatör, genel sekreter ve benzeri konumundaki veya bu unvanlarla istihdam edilen kişilerin alması gereken mesleki yeterlilik belgesidir. Muafiyet kapsamı dışında kalan ve ÜDY türü Mesleki Yeterlilik Belgesi alacakların mutlaka asgari lise veya dengi meslek lisesi mezunu olmaları ve zorunlu mesleki eğitime katılarak bakanlık sınavından başarılı olmaları şarttır.

a) ÜDY türü Mesleki Yeterlilik Belgesi

1) ÜDY1 uluslararası yolcu taşımacılığı

2) ÜDY2 yurtiçi yolcu taşımacılığı

3) ÜDY3 uluslararası eşya-kargo taşımacılığı

4) ÜDY4 yurtiçi eşya-kargo taşımacılığı

ÜDY1 türü belge sahibi olanlar, ÜDY2, ÜDY1 ve ÜDY2 belge türlerini,

ÜDY2 türü belge sahibi olanlar, ÜDY2 belge türünü,

ÜDY3 türü belge sahibi olanlar, ÜDY4, ÜDY3 ve ÜDY4 belge türlerini,

ÜDY4 türü belge sahibi olanlar, ÜDY4 belge türünü,

(KTY) ne göre talep edilen ilgili mesleki yeterlilik belgesi türüne ait şartların yerine getirilmesi, eğitim müfredat programlarına göre meslek derslerine devam ederek yapılacak sınavlarda başarılı olunması, gerekir⁹⁶.

Muafiyet kapsamında ÜDY belgesi alınabilmesi için karayolu taşımacılığı ile ilgili firmalarda 25.02. 2006 'dan önce 5 yıl görev yapmış olan üst düzey yönetici vb. unvanlara sahip olarak çalıştığını belgeleyebilen kişiler herhangi bir eğitim öğretim şartına tabi olmadan üst düzey yöneticilik belgelerini bakanlıktan alabilmektedirler.

İlgili şartları taşımayan kişilerin ÜDY belgesi alabilmesi için yüksek eğitim kurumlarının 4 yıllık lisans eğitimi veren ulaştırma, lojistik, ulaştırma ekonomisi, taşımacılık, karayolu trafiği bölümlerinden mezun olanlar ile diğer bölümlerinden mezun olup ilgili alanlardan lisansüstü eğitim almış olanlar ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) bünyesinde üst düzey yönetici olarak çalışmış olan kişiler eğitim zorunluluğuna tabi olmadan bakanlığın yaptığı mesleki yeterlilik

⁹⁶ SRC Resmi Sayfası "Karayolu Taşıma Yönetmeliği", <http://src.segmenler.com.tr/storage/catalogue/category/00000012-0139.pdf>, (Erişim Tarihi: 12.02.2015).

sınavından başarılı olunması şartıyla ÜDY belgesi Sahibi olabilirler. Mesleki yeterlilik ile ilgili yönetmelik gereği, öngörülen şartları taşımak gerekmekte ve bahsi geçen şartlar dışında ilgili mesleki yeterlilik belgeler alınamamaktadır.

Üst Düzey Yöneticilik belgesi sahibi olunması zorunluluğu ve mesleki eğitim ve sınav şartlarına tabi olunması uygulamaları karayolu taşımacılığı alanındaki yönetici vasfında çalışacak kişilerin, gerekli bilgi ve uzmanlık sahibi olmasını temin ederek, gerek yapılan işin kalitesinin artırılmasına katkı sağlayarak ülke ekonomisi gerekleri gözetilerek, faaliyet alanı ile ilgili yöneticilerin meslek etiği iş sağlığı ve güvenliğini, gözetilen eğitilmiş kişilerin idarecilik yapması neticesinde kurumsallaşan işletmelere dönmesine ve bilinçsiz yapılan taşıma faaliyetleri neticesinde çevreye verilen zararların ortadan kaldırılması çevreye duyarlı yöneticilerin sektöre kazandırılması adına hayati önem arz eden bir konu olmaktadır.

Bu nedenle, üst düzey yöneticilik eğitimleri ile uygulamalara devam edilmesi hatta birçok meslekte olduğu gibi 5 (Beş) yılda bir yenileme eğitimleri olması gerekmektedir. Ulaştırma sektörü açısından ilgili eğitimlere devam edilmesi sektörel yükselişin ve kalite standartlarının yükseltilmesinin teminatı olarak görülerek eğitim faaliyetlerinin devam ettirilmesinin sektörün geleceği için hayati öneme sahip olduğu söylenebilir.

2.2.5. Sektör Çalışanları Kapsamında Orta Düzey Yöneticilerde Yeterlilik Kıstasları

Orta düzey yönetici (ODY): Karayolu Taşıma Yönetmeliği (KTY) kapsamında faaliyet gösteren karayolu taşımacılığı faaliyetleri alanındaki işletmeleri müdür/idareci koordinatör vb. unvanlarla sevk ve idare eden ve yönetici olarak istihdam edilen kişi ya da kişiler olarak tanımlanabilir.

ODY Türü Mesleki Yeterlilik Belgesi Türleri⁹⁷;

ODY1 uluslararası yolcu taşımacılığı alanında orta düzey yönetici olarak istihdam edileceklerin sahip olması gereken mesleki yeterlilik belgesidir.

ODY2 yurtiçi yolcu taşımacılığı alanında orta düzey yönetici olarak istihdam edileceklerin sahip olması gereken mesleki yeterlilik belgesidir.

ODY3 uluslararası eşya-kargo taşımacılığı alanında orta düzey yönetici olarak istihdam edileceklerin sahip olması gereken mesleki yeterlilik belgesidir.

ODY4 yurtiçi eşya-kargo taşımacılığı alanında orta düzey yönetici olarak istihdam edileceklerin sahip olması gereken mesleki yeterlilik belgesidir.

⁹⁷Arge destek Resmi Sayfası, "Karayolu Taşıma Yönetmeliği", <http://argedestek.kocaeli.edu.tr/dosyalar/KarayoluTasimaYonetmelik.pdf>, (Erişim Tarihi: 19.01.2015).

ODY1 türü belge sahibi olan meslek mensupları, ODY1 Uluslararası yöneticilik belgesi ile aynı iş kolunda yurt içindeki belge türünü de kapsadığından ODY2 türü belge alanında da orta düzey yönetici olarak istihdam edilebilirler.

ODY3 türü belge sahibi olan meslek mensupları, ODY3 Uluslararası yöneticilik belgesi ile aynı iş kolunda yurt içindeki belge türünü de kapsadığından ODY4 türü belge alanında orta düzey yönetici olarak istihdam edilebilirler.

Herhangi bir tür Mesleki Yeterlilik Belgesi sahibinin başka bir türde Mesleki Yeterlilik Belgesi alabilmesi için talep ettiği mesleki yeterlilik şartlarına sahip olması ve istediği belge türü ile ilgili fark derslerini görerek ilgili mesleki yeterlilik sınavından başarılı olması gerekmektedir. Karayolu Taşımacılığı alanında faaliyet gösteren işletmelerde ODY (Orta Düzey Yöneticilik) vasfında istihdam edilecek kişiler, mesleki yeterlilik eğitim ve sınavlarına katılmak ve başarılı olmak zorundadırlar.

Yükseköğretim mezunları, ODY türü belge alabilmek için eğitime katılmadan talep ettikleri belge türü ile ilgili yapılacak mesleki yeterlilik sınavında başarılı olmaları şartıyla, başarılı oldukları sınavın türüne uygun ODY türü Mesleki Yeterlilik Belgesi verilmektedir. ODY belgesi sahibi olmanın mesleki eğitim ve ilgili mesleki yeterlilik sınavından başarılı olunması şartı olmasının, uzman meslek mensuplarının sektöre kazandırılması adına önem arz eden bir uygulamadır.

Eğitim ve Sınav ile ilgili düzenleme yapılması yanında, belli şartları sağlayanlara mesleki eğitim ve sınav şartı aranmaması, ODY kapsamında mesleki eğitime ve sınava katılmadan 25.02.2006 Tarihinden önce en az 3 yıl mesleki faaliyette bulunduğunu belgeleyen müdür, idareci vb. unvanlarla istihdam edilmiş olan meslek mensuplarının ODY belgelerini alabilmesinin çifte standart yarattığı eğitim ya da sınav şartı olmasının gerektiği, ilgili uygulamanın bakanlıkça tekrar değerlendirilmesi gerektiği söylenebilir.

Karayolu taşımacılığı alanında orta düzey yöneticilik belgelerinin mesleki eğitim ve sınav şartlarına tabi olması, karayolu taşımacılığı alanındaki yönetici vasfında çalışacak kişilerin, mesleki alanda uzmanlaşmasıyla yaptıkları işin gereği olan, yasa ve mevzuat hükümlerini bilen çevreye duyarlı bir yapıda mesleklerini icra etmeleri temin edilebilecektir. Bu nedenle mesleki eğitim uygulamalarının, sektörü geliştiren, yapılan işin kalitesini arttıran önemli etkileri olduğu söylenebilir.

İlgili eğitim faaliyetlerine devam edilmesinin yararlı olduğu ve belge sahibi olan kişilerin belli dönemlerde yenileme eğitimlerine katılmalarının sektör açısından yararlı olacağı ifade edilebilir.

2.2.6. Sektör Çalışanları Kapsamında Ticari Araç Sürücülerinde Yeterlilik Kıstasları

Sürücü, kavramı Karayolunda motorlu ya da motorsuz bir taşıtı sevk ve idare eden kişi olarak ifade edilebilir. Karayolundaki araçları motorlu ve motorsuz taşıtlar olarak sınıflandırılmaktadır. Hususi olan motorlu bir taşıtı sevk ve idare eden kişi sürücü olarak adlandırılarak, hususi motorlu araç için yalnız ehliyet şartı mevcuttur. Ticari olarak kaydedilen bir aracın kullanıcısı olabilmek için bahsi geçen araçla ilgili ehliyet sınıfına sahip olunması gerekmektedir. Ehliyet ile birlikte, mesleki yeterlilik belgesi şartı ile profesyonel ticari araç sürücülüğü kavramı ortaya çıkmıştır. Karayolunda ticari amaçla tescil edilen aracı kullanacak kişi olarak ifade edilen, şoförlük kavramı, 11.06.2009 tarihinde yayınlanan karayolu taşıma yönetmeliğine göre, ticari araç sürücülüğü yapılabilmesi için mesleki yeterlilik eğitimi şartları düzenlenmiştir.

Buna göre SRC (Sürücü) Mesleki Yeterlilik Belge Türleri⁹⁸;

SRC1 uluslararası yolcu taşımacılığı alanında istihdam olacak sürücülerin sahip olması gereken belge türüdür.

SRC2 yurtiçi yolcu taşımacılığı alanında istihdam olacak sürücülerin sahip olması gereken belge türüdür.

SRC3 uluslararası eşya-kargo taşımacılığı alanında istihdam olacak sürücülerin sahip olması gereken belge türüdür.

SRC4 yurtiçi eşya-kargo taşımacılığı alanında istihdam olacak sürücülerin sahip olması gereken belge türüdür.

SRC5 tehlikeli madde taşımacılığı alanında istihdam olacak sürücülerin sahip olması gereken belge türüdür.

SRC1 türü belge türü belge SRC2 belge türünü de kapsamaktadır.

SRC3 türü belge türü belge, SRC4 belge türünü de kapsamaktadır.

Uluslararası alanda alınan belge aynı faaliyet alanında yurtiçi faaliyeti de kapsadığı kabul edilmektedir.

SRC -1-2-3-4 türü belgeler muafiyet, eğitim ve sınav şartlarına tabii olarak elde edilebilmekte ve yenileme eğitimleri uygulanmamaktadır.

SRC5 tehlikeli madde taşımacılığı alanında belgeye sahip olunabilmesi, öncelikle src-3 veya src-4 türü belgelerden birinin sahibi olunması sonrası src-5 eğitimine katılarak ve ilgili sınavdan başarılı olunmasıyla alınabilmektedir. SRC-5 Tehlikeli Madde Taşımacılığı belgesi 5 yılda bir yenileme eğitimine tabi olmaktadır.

⁹⁸ Beykoz Sürüsü Kursu Resmi Sayfası, "Mesleki Yeterlilik Belge Türleri", <http://beykozsurucukursu.com/trafikvecevrebilgisi.pdf>, (Erişim Tarihi: 13.01.2015).

SRC (Sürücü, Ticari araç şoförlüğü) kapsamındaki mesleki yeterlilik belgeleri eğitime tabi olmadan sınavsız muafiyet kapsamında alınabildiği gibi muafiyet şartlarını sağlayamayan kişiler için mesleki eğitim ve sınav uygulamaları ile de SRC belgelerine sahip olunabilmektedir. Aynı zamanda Yüksek Öğretim Kurumlarının sürücü eğitimi veren bölümlerinden mezun olan kişiler talep ettikleri ilgili SRC türü Mesleki Yeterlilik Belgelerine sahip olabilmektedir.

SRC 1-2-3 ve 4 türü belgeleri alan kişiler ülkemizde yenileme eğitimine tabi değildir. Ülkemizde de tıpkı src-5 belge türünde ve Avrupa'da uygulandığı gibi 5 yılda bir src-1-2-3 ve 4 belge türleri için yenileme eğitimleri uygulanmalıdır.

Mevzuatta herhangi bir belgeye sahip olan kişinin farklı türde belge almak istemesi halinde ilgili fark derslerini görmesi ve ilgili sınavdan başarılı olması yoluyla diğer belge türüne sahip olabileceği ifade edilmekle birlikte Bakanlıkça uygulamada 2014 yılı itibarı ile fark dersleri uygulaması durdurulmuştur. Bu durumun gereksiz bekleme ve maliyet ortaya çıkarması öngörüsü sebebiyle bakanlıkça tekrar değerlendirilerek fark dersleri uygulamasının tekrar hayata geçirilmesinin yararlı olacağı ifade edilebilir.

Ticari araç sürücülüğü için uygulanan Mesleki Yeterlilik zorunluluğu ilgili meslek mensuplarının sektördeki istihdamı için eğitim ve sınav şartlarına tabi olunması, sürücülerin yaptıkları işte, trafikte can ve mal güvenliğinin gözetilmesi ve trafik güvenliğini ilgilendiren konularda, gerekli mesleki bilgi ve uzmanlığa sahip olunmasını temin edilmiştir. Yapılan düzenlemeler, işin yapılması esnasında ortaya çıkabilecek olumsuz unsurların azaltılabilmesi adına hayati önem arz eden bir konu olmaktadır.

Uygulanan Mesleki Yeterlilik zorunluluğu, Karayolu Taşımacılığında faaliyet gösteren sürücülerin, İş sağlığının temini ve mesleki saygınlık gereklerine uygun olarak mesleklerini sağlıklı icra edebilmeleri ve mesleğin gerektirdiği bilgilere sahip, çevreye duyarlı şekilde uygun ve uyumlu davranışlar göstermelerinin sağlanması adına meslek mensupları üzerinde olumlu etkiler sağladığı söylenebilir.

Mesleki yeterlilik uygulamalarının meslek mensuplarının hak ve sorumluklarını düzenlemesi, yapılacak işin standartlar dâhilinde icra edilmesi ve meslek mensuplarına kazandırdığı bilgi ve donanımın olumlu etkileri nedeniyle ilgili faaliyete devam edilmesi ve belli dönemlerde yenileme eğitimi şartı getirilmesi sektörün gelişimi ve hizmet kalitesinin yükseltilebilmesi için gerekli olduğu ifade edilebilir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
TÜRKİYE'DE UYGULANAN KARAYOLU MESLEKİ YETERLİLİK
FAALİYETLERİNE AİT POLİTİKALAR VE VERİLEN EĞİTİMLER, YÖNÜYLE
SEKTÖR ÇALIŞANLARI ÜZERİNE BİR UYGULAMA

3.1. ARAŞTIRMANIN METODOLOJİSİ

3.1.1. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmanın amacı, Karayolu taşımacılığı faaliyetlerine ait mesleki yeterlilik politika ve eğitimleri ile ilgili mevcut durumun saptanması, Türkiye'de karayolu taşımacılığı faaliyetlerine ait mesleki yeterlilik politika ve eğitimlerinin sektör çalışanları yönüyle, bir uygulama ile inceleyerek ortaya koymaktır. Mevcut durumun tespit edilmesinin yanında mesleki yeterlilik eğitimlerine farklı bir bakış açısıyla, alanda yaşanan sorunlara yönelik çözüm önerileri geliştirilmesi hedeflenmektedir.

3.1.2. Araştırmanın Önemi

Karayolu taşımacılığı faaliyetlerine ait mesleki yeterlilik politika ve eğitimleri, günümüzde sektör çalışanları açısından olduğu gibi işletmeler açısından da çok önemli bir yer tutmaktadır. Ancak mevcut eğitimin amaçlanan şekilde verilip verilmediği ve sektör çalışanları tarafından nasıl algılandığı ile ilgili olarak yapılmış bir çalışma mevcut değildir. Bilim dünyasına farklı bir bakış açısı kazandırılması hedeflenmektedir. Bu çalışmanın bu anlamda mesleki yeterlilik eğitimlerinde mevcut bulunan problemlerin aşılmasında yol gösterici olacağı değerlendirilmektedir.

3.1.3. Araştırmanın Problemi

Türkiye'de karayolu taşımacılığı faaliyetlerine ait mesleki yeterlilik politika ve eğitimlerinin sektör çalışanları tarafından ne şekilde algılanmaktadır? Sorusuna ilişkin bir çalışma amaçlanmıştır.

Araştırma kapsamında ele alınan, yöneticiler ve sürücülere yönelik geliştirilen araştırma alt sorular aşağıdaki şekildedir:

Mesleki Yeterlilik Kapsamında, hangi türde eğitim alınmaktadır?

Mesleki Yeterlilik eğitimlerine katılım oranı nedir?

Mesleki Yeterlilik Eğitimine katılmama nedenleri nelerdir?

Mesleki Yeterlilik Eğitimlerinde ele alınan öncelikli konular nelerdir?

Mesleki Yeterlilik eğitimleri yeterli midir?

Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesinin getiri beklentileri nelerdir?

3.1.4. Araştırmanın Alanı ve Örneklem Büyüklüğü

Çalışma, İstanbul ilinde Karayolu taşımacılığı faaliyetlerine ait mesleki yeterlilik eğitimleri veren 2 kurumda, eğitim almış olan toplam 144 kişiye uygulanmıştır. İlk örneklem 37 kişilik yönetici grubu diğeri ise, 107 kişilik sürücüler örneklemidir.

Örneklem belirlenirken kolayda örnekleme metodu kullanılmıştır. Kolayda örnekleme yönteminde kolayca ulaşılabilir birimler tercih edilerek örneklem oluşturulur. Gönüllü katılımcılar tercih edilir. Bu yöntem araştırmamıza uygulanabilir olması nedeniyle tercih edilmiştir.

3.1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları

Çalışmanın uygulama kısmında anket yöntemi ile veriler elde edilmiş, bilimsel analizler yapılmıştır. Çalışmanın teorik kısmı literatür taramaları yapılarak tamamlanmıştır. Araştırma, değişkenlerini ölçmek için geliştirilen ölçeklerle toplanan bilgilerle sınırlandırılmıştır. Bu çalışma, İstanbul ilinde ve bir alan uygulaması olarak, karayolu taşımacılığı faaliyetlerine ait mesleki eğitimleri veren 2 kurum ile sınırlıdır.

3.1.6. Araştırmanın Modeli

İstanbul ilinde bir alan uygulaması ile karayolu taşımacılığı faaliyetlerine ait mesleki yeterlilik politika ve eğitimlerinin etkileri mesleki yeterlilik kurumlarında mesleki yeterlilik eğitimi almış sektör çalışanları üzerinde analizler yapılmıştır. Araştırmada, eğitime ilişkin mevcut durum belirlenmiştir. Bu şekliyle araştırmanın modeli, belirli değişkenler ve de değişkenler arasındaki ilişkilerin ifade edilmeye çalışıldığı “tanımlayıcı araştırma” modeline uymaktadır. Tanımlayıcı araştırmalar, bilinen bir durum ya da olayla ilgili çeşitli değişkenlerin özelliklerini ortaya koyma amacı taşımaktadır⁹⁹.

3.1.7. Araştırmanın Yöntemi

Çalışmanın teorik bölümü literatür taramaları yapılarak tamamlanmıştır. Çalışmanın hazırlanmasında deneysel yöntem tercih edildiğinden soruları cevaplandırmak ve hipotezleri sınamak için gerekli veriler anket yöntemi ile elde edilmiş, tanımlayıcı istatistikler, ortalamalar ve çapraz tablolar kullanılarak rapor yazımı tamamlanmıştır.

Anket formunun hazırlanmasından sonra pilot çalışma amacıyla 20’şer kişilik 2 ayrı gruba dağıtılarak test edilmiştir. Anketteki soruların sürücüler ve yöneticiler tarafından doğru şekilde anlaşıldığı ve uygun şekilde cevaplandırıldığı test edildikten sonra karşılıklı görüşme yöntemiyle ana örneklem üzerinde uygulanmıştır.

Araştırmada 2 ölçek kullanılmıştır. Birinci ölçek Yöneticilere uygulanan demografik faktörlerden ve 6 adet tanımlayıcı sorudan oluşan ölçektir. Tarafımızdan hazırlanmıştır. İkinci ölçek aynı kapsamda sürücülere uygulanmak için hazırlanmış olan ölçektir. İkinci ölçeğin de ilk bölümü demografik sorulardan ikinci bölümü tanımlayıcı sorulardan oluşmaktadır.

⁹⁹ Cemal Yıldırım, *Araştırma Metotları*, Teknik Yayınlar, Ankara, 1996, ss. 12.15.

3.1.8. Araştırmanın Hipotezleri

Araştırma kapsamında ele alınan, yöneticiler ve sürücülere yönelik geliştirilen araştırmanın hipotezleri aşağıdaki şekildedir;

Hipotez-1: Yönetici ve sürücülerde Mesleki Yeterlilik eğitimlerine katılım oranı yüksektir.

Hipotez-2: Mesleki Yeterlilik eğitimleri yöneticiler ve sürücüler açısından yeterlidir.

Hipotez-3: Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesinin getiri beklentileri yöneticiler ve sürücüler açısından farklıdır.

3.1.9. Araştırmanın Varsayımları

1. Çalışmada uygulanan yöntemin, bilimsel yöntem ilkelerine uygun olduğu varsayılmıştır.

2. Araştırmada neden-sonuç ilişkisini ortaya koyan anket yönteminin çalışma için uygun olacağı varsayılmıştır.

3. Çalışma bilimsel yönetime uygun olarak, objektif ve güvenilir olarak hazırlandığı varsayılmıştır.

4. Anket uygulanan yöneticilerin samimi ve doğru cevaplar verdikleri varsayılmıştır.

3.2. BULGULAR

Anket formunda katılımcıların cinsiyet, yaş, öğretim düzeyi, aldığı eğitim ve faaliyet alanına yönelik demografik niteliklerinin değerlendirilmesinde frekans ve yüzde dağılımları kullanılmış, çapraz tablolar kullanılarak analizler yapılmıştır.

Araştırmanın bulguları ve yorumları 2 ana başlık altında sunulmaktadır. İlk başlıkta araştırma katılımcılarının demografik özelliklerine ait genel bilgiler sunulmuştur. İkinci başlıkta ise araştırma sorularına ait analizlerin sonuçlarına yer verilmiştir.

3.2.1. Anket Uygulamasına Katılanlar ile İlgili Demografik Bulgular

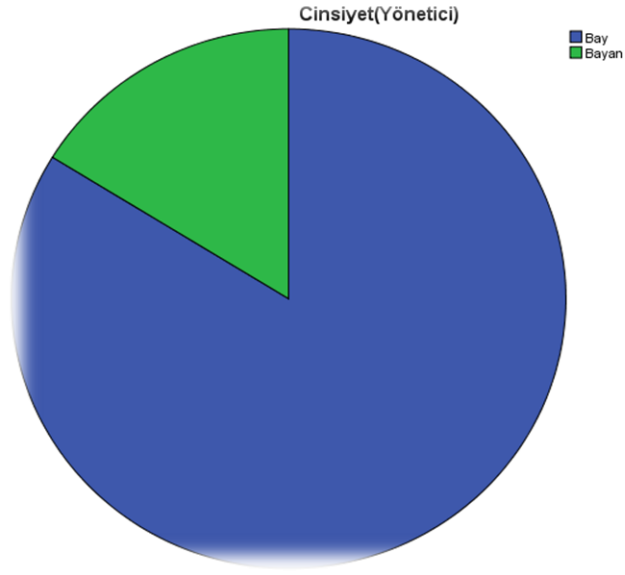
Ankete katılanların demografik bilgilerine bu kısımda yer almaktadır.

3.2.1.1. Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Cinsiyetlerinin Karşılaştırılması

Tablo-5 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Cinsiyetleri

	Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli Erkek	31	83,8	83,8	83,8
Kadın	6	16,2	16,2	100,0
Toplam	37	100,0	100,0	

Şekil-1 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Cinsiyetleri



Ankete katılan yöneticilerin 31'i erkek (%83,8) ve 7'si (%16,2) kadındır. Örneklem genel olarak erkek ağırlıklıdır.

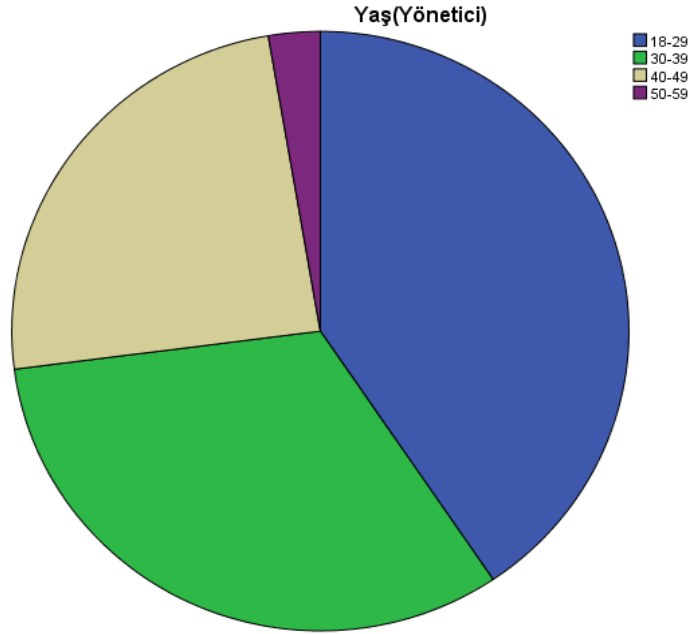
Örneklemin genel olarak erkek çıkmasının nedeni karayolu taşımacılığında erkek ağırlıklı bir çalışan kesim olmasındandır. Bu aynı şekilde yöneticilerin de erkek ağırlıklı olması sonucunu doğurmuştur. Bu nedenle kadın yönetici sayısı erkek yönetici sayısına oranla düşük kalmıştır.

3.2.1.2. Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Yaşlarının Karşılaştırılması

Tablo-6 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Yaşlarının Karşılaştırılması

	Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli 18-29	15	40,5	40,5	40,5
30-39	12	32,4	32,4	73,0
40-49	9	24,3	24,3	97,3
50-59	1	2,7	2,7	100,0
Toplam	37	100,0	100,0	

Şekil-2 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Yaşları



Ankete katılan yöneticilerden 15'inin yaşları 18-29 yaş arasında (%40,5), 12'sinin 30-39 yaş arasında (%32,4), 9'unun 40-49 yaş arasında(%24,3) ve 1'inin 50-59 yaş arasında olduğu görülmektedir. Katılımcıların büyük bir çoğunluğunun 18 ila 29 yaş arasında olduğu tespit edilmiştir.

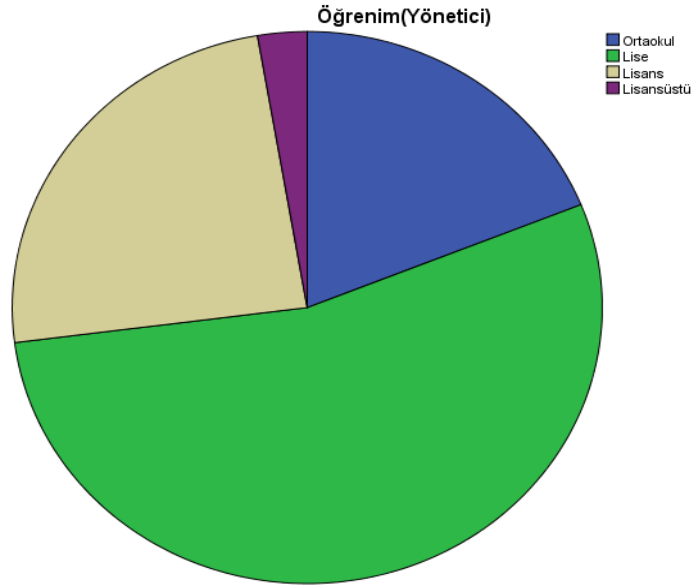
Yöneticilerin genel olarak genç yaşta olması, gelişen teknoloji ile beraber karayollarında kullanılan sistemlere daha kolay uyum sağlayabilir olmalarının etkisi olabilir. Ayrıca genç yöneticiler bu noktayı kariyerleri için bir başlangıç noktası olarak da görüyor olabilirler.

3.2.1.3. Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Öğrenim Durumun Karşılaştırması

Tablo-7 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Öğrenim Durumu

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli	Ortaokul	7	18,9	18,9	18,9
	Lise	20	54,1	54,1	73,0
	Lisans	9	24,3	24,3	97,3
	Lisansüstü	1	2,7	2,7	100,0
	Toplam	37	100,0	100,0	

Şekil-3 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Öğrenim Durumu



Araştırmaya katılan yöneticilerin öğrenim durumları incelendiğinde; 7 kişinin ortaokul (%18,9), 20 kişinin lise ve dengi (%54,1), 9 kişinin Lisans (%24,3) ve 1 kişinin lisansüstü(%2,7) öğrenim düzeyine sahip olduğu görülmektedir.

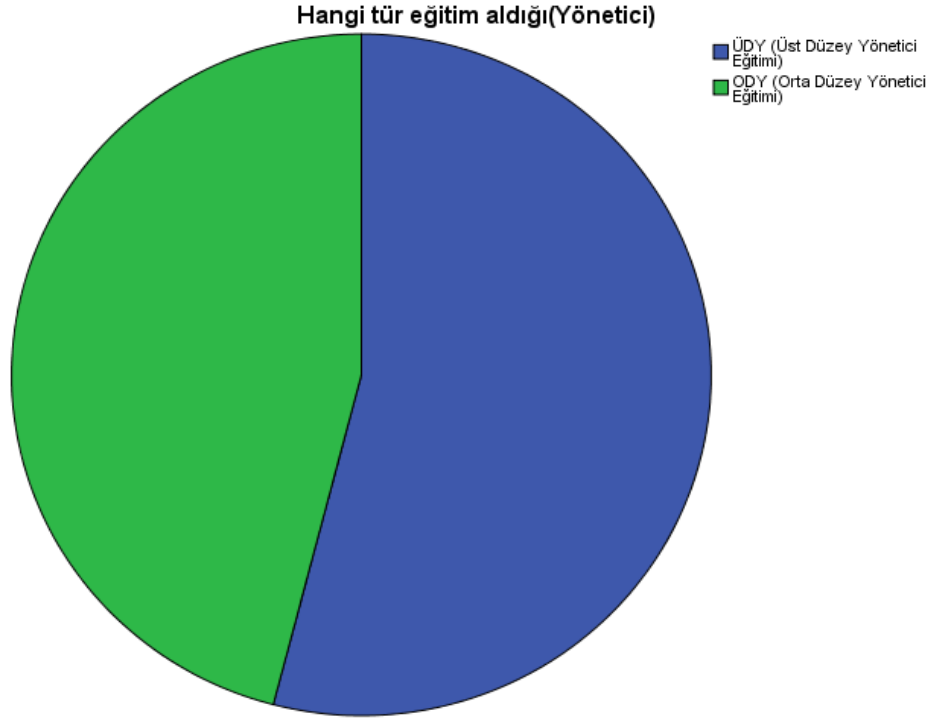
Yöneticiler ağırlıklı olarak lise mezunudur. Genel olarak öğrenim seviyelerini değerlendirdiğimizde çok yüksek olmadığı görülmektedir. Bu sektörde çalışmaya başlayan yöneticiler biran önce çalışma hayatına katılmak istemekte olabilirler. Bunun yanında genel olarak değerlendirildiğinde yöneticilerin, yüksek öğrenim düzeyine sahip olmadıkları görülmekte ve normal dağılım olduğu söylenebilmektedir.

3.2.1.4. Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Hangi Tür Eğitim Aldığının Karşılaştırılması

Tablo-8 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Hangi Tür Eğitim Aldığının Karşılaştırılması

	Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli ÜDY (Üst Düzey Yönetici Eğitimi)	20	54,1	54,1	54,1
ODY (Orta Düzey Yönetici Eğitimi)	17	45,9	45,9	100,0
Toplam	37	100,0	100,0	

Şekil-4 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Hangi Tür Eğitim Aldığının Karşılaştırılması



Ankete katılanların yöneticilerin hangi tür eğitimler aldıkları incelendiğinde ise; 20 kişinin (%54,1) Üst düzey yönetici eğitimi ve 17 kişinin (%45,9) Orta düzey yönetici eğitimi almış oldukları görülmektedir.

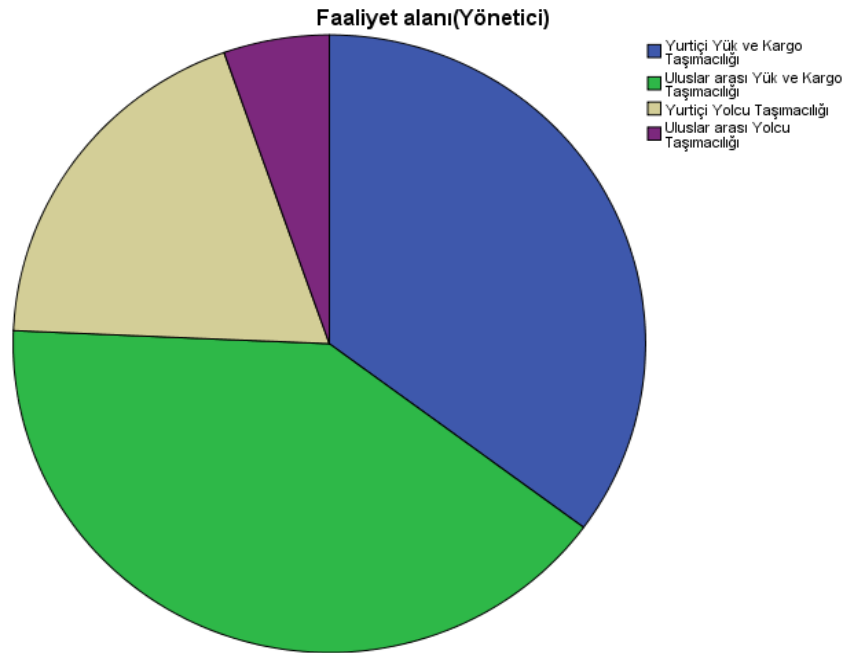
Bütün yöneticilerin eğitim aldıkları ve araştırmamızdaki dağılımın üst ve orta düzey eğitimler için normal dağılım gösterdiği söylenebilir.

3.2.1.5. Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Faaliyet Alanlarının Karşılaştırılması

Tablo-9 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Faaliyet Alanlarının Karşılaştırılması

	Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli Yurtiçi Yük ve Kargo Taşımacılığı	13	35,1	35,1	35,1
Uluslararası Yük ve Kargo Taşımacılığı	15	40,5	40,5	75,7
Yurtiçi Yolcu Taşımacılığı	7	18,9	18,9	94,6
Uluslararası Yolcu Taşımacılığı	2	5,4	5,4	100,0
Toplam	37	100,0	100,0	

Şekil-5 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Faaliyet Alanlarının Karşılaştırılması



Ankete katılan yöneticilerin faaliyet alanları incelendiğinde; 13 kişinin (%35,1) Yurtiçi Yük ve Kargo Taşımacılığı alanında, 15 kişinin (%40,5) Uluslararası Yük ve Kargo Taşımacılığı alanında, 7 kişinin (%18,9) yurtiçi yolcu taşımacılığı alanında ve 2 kişinin ise (%5,4) uluslararası yük ve kargo taşımacılığı alanında faaliyet gösterdiği görülmektedir.

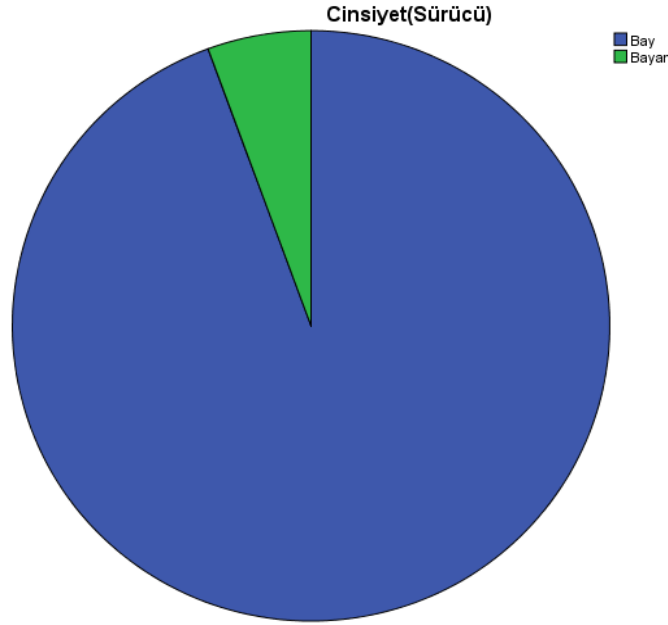
Yöneticilerde en fazla faaliyet alanı olarak uluslararası yük ve kargo taşımacılığı alanında olmasının nedeni, yurt dışına yapılan yoğun sevkiyatların ve ihracatların özellikle İstanbul'da yoğun olması gösterilebilir.

3.2.1.6. Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Cinsiyetlerinin Karşılaştırılması

Tablo-10 Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Cinsiyetleri

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli	Erkek	101	94,4	94,4	94,4
	Kadın	6	5,6	5,6	100,0
	Toplam	107	100,0	100,0	

Şekil-6 Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Cinsiyetleri



Ankete katılan sürücülerin 101'i erkek (%94,4) ve 6'sı (%5,6) kadındır. Örneklem genel olarak erkek ağırlıklıdır.

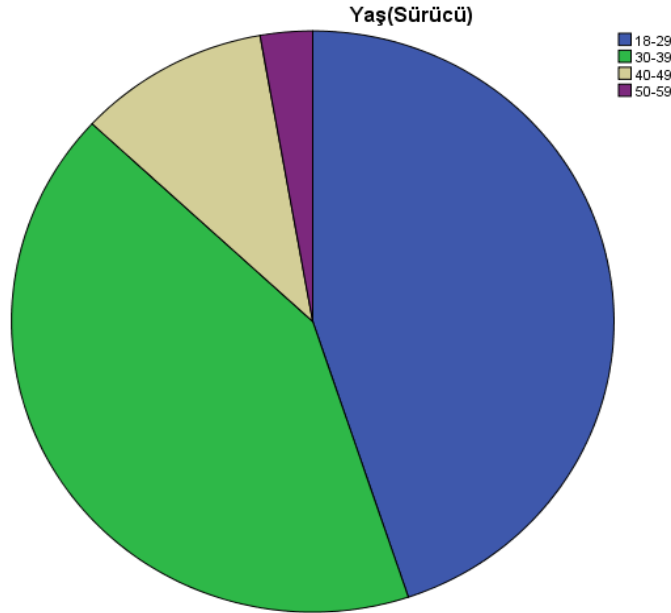
Örneklemin genel olarak erkek çıkmasının nedeni karayolu taşımacılığında yöneticiler gibi erkek ağırlıklı bir çalışan kesim olmasındandır. Sürücüler açısından ortalama erkekler lehine çok yüksektir. Sürücü kadın sayısının erkeklere göre çok düşük olmasının nedeni toplumun mesleğe olan algısının yanında, sürücülük mesleğinin yapısından kaynaklanan çalışma koşullarının zorluğundan kaynaklandığı değerlendirilmektedir.

3.2.1.7. Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Yaşlarının Karşılaştırılması

Tablo-11 Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Yaşlarının Karşılaştırılması

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli	18-29	48	44,9	44,9	44,9
	30-39	45	42,1	42,1	86,9
	40-49	11	10,3	10,3	97,2
	50-59	3	2,8	2,8	100,0
	Toplam	107	100,0	100,0	

Şekil-7 Anket Uygulamasına katılan sürücülerin yaşları



Ankete katılan sürücülerin 48'sinin yaşları 18-29 yaş arasında (%44,9), 45'inin 30-39 yaş arasında (%42,1), 11'inin 40-49 yaş arasında(%10,3) ve 3'ünün 50-59 yaş arasında olduğu görülmektedir. Katılımcıların büyük bir çoğunluğunun 18 ila 29 yaş arasında olduğu tespit edilmiştir.

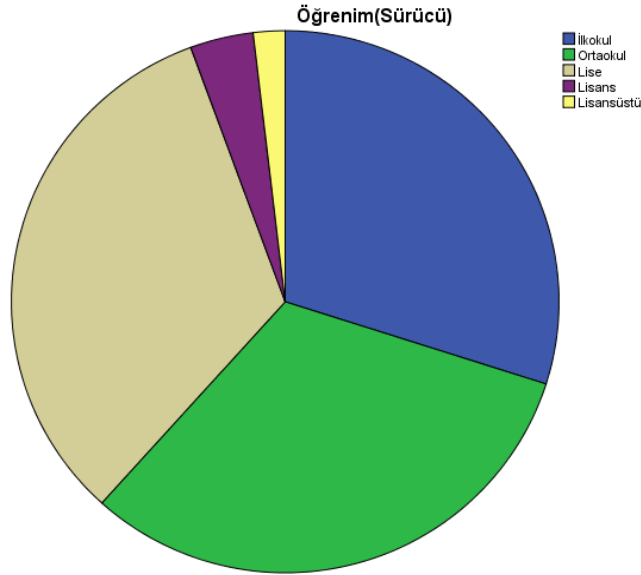
Sürücülerde genel olarak genç yaşta olmasının, mesleğin kendine has çalışma koşulları gösterilebilir. Ayrıca genç sürücüler bir an önce çalışma hayatına başlamak istemekte olabilirler.

3.2.1.8. Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Öğrenim Durumun Karşılaştırması

Tablo-12 Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Öğrenim Durumu

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli	İlkokul	32	29,9	29,9	29,9
	Ortaokul	34	31,8	31,8	61,7
	Lise	35	32,7	32,7	94,4
	Lisans	4	3,7	3,7	98,1
	Lisansüstü	2	1,9	1,9	100,0
	Toplam	107	100,0	100,0	

Şekil-8 Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Öğrenim Durumu



Araştırmaya katılan sürücülerin öğrenim durumları incelendiğinde;32 kişinin ilkokul (%29,9), 34 kişinin ortaokul (%31,8), 35 kişinin lise ve dengi (%32,7), 4 kişinin Lisans (%3,7) ve 1 kişinin lisansüstü(%1,9) öğrenim düzeyine sahip olduğu görülmektedir.

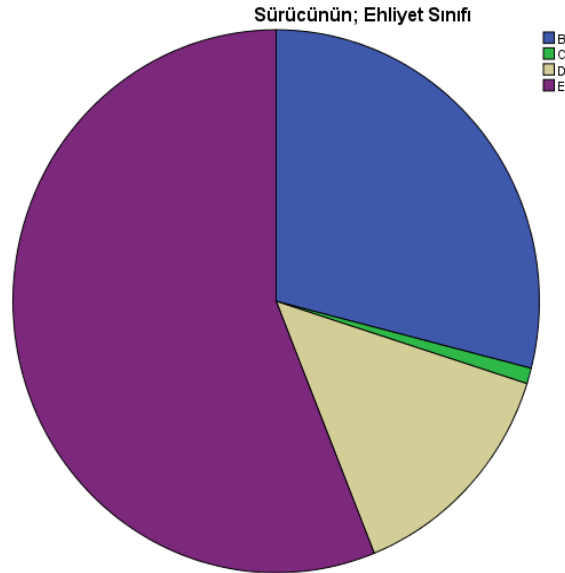
Sürücüler ağırlıklı olarak ilkokul-ortaokul-lise mezunudur. Genel olarak öğrenim seviyelerini değerlendirdiğimizde çok yüksek olmadığı görülmektedir. Buda yine mesleğin yapısından ve bir an önce çalışma hayatına başlamak için uygun olmasından kaynaklanabilir.

3.2.1.9. Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Ehliyet Sınıfının Karşılaştırılması

Tablo-13 Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Ehliyet Sınıfının Karşılaştırılması

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli	B	31	29,0	29,0	29,0
	C	1	,9	,9	29,9
	D	15	14,0	14,0	43,9
	E	60	56,1	56,1	100,0
	Toplam	107	100,0	100,0	

Şekil-9 Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Ehliyet Sınıfının Karşılaştırılması



Ankete katılanların sürücülerin ehliyet sınıfları incelendiğinde ise; 31 kişinin (%29,0) B sınıfı ehliyet, 1 kişinin (%1,0) C sınıfı ehliyet, 15 kişinin (%14,0) D sınıfı ehliyet, 60 kişinin (%56,1) E sınıfı ehliyet almış oldukları görülmektedir.

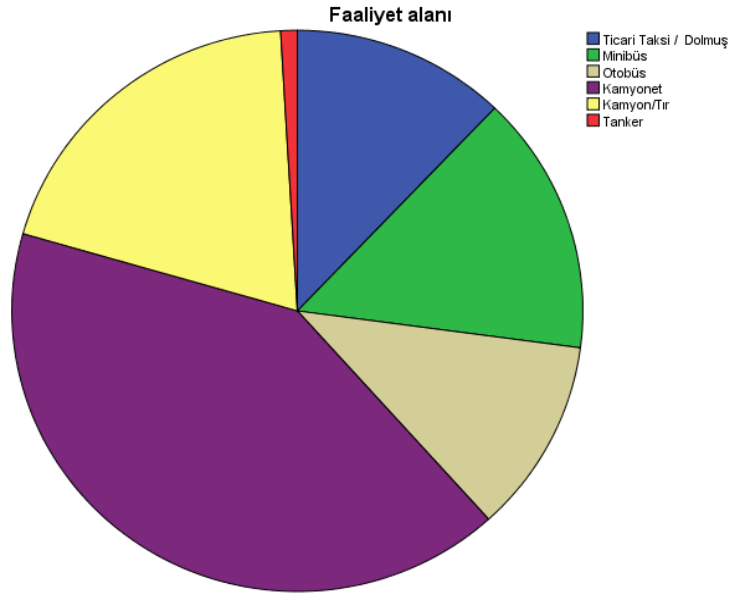
SRC mesleki yeterlilik eğitimlerine katılan sürücülerin, ehliyet sınıflarının özellikle ağır vasıta ehliyetlerinde yoğunlaşmaktadır. Bu tür ehliyetle yapılan görevlerin ve işlemlerin diğerlerine göre çok daha fazla özellikte olması ve tehlike içermesi eğitimlerin bu türde yoğunlaşmasını gerekli kılmaktadır.

3.2.1.10. Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Faaliyet Alanlarının Karşılaştırılması

Tablo-14 Anket Uygulamasına Katılan Yöneticilerin Faaliyet Alanlarının Karşılaştırılması

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli	Ticari Taksi / Dolmuş	13	12,1	12,1	12,1
	Minibüs	16	15,0	15,0	27,1
	Otobüs	12	11,2	11,2	38,3
	Kamyonet	44	41,1	41,1	79,4
	Kamyon/Tır	21	19,6	19,6	99,1
	Tanker	1	,9	,9	100,0
	Toplam	107	100,0	100,0	

Şekil-10 Anket Uygulamasına Katılan Sürücülerin Faaliyet Alanlarının Karşılaştırılması



Ankete katılan yöneticilerin hangi faaliyet alanları incelendiğinde; 13 kişinin (%12,1) Ticari Taksi / Dolmuş, 16 kişinin (%15,0) Minibüs, 12 kişinin (%11,2) Otobüs, 44 kişinin (%44,1) kamyonet, 21 kişinin (%19,6) kamyon/tır ve 1 kişinin (%1,0) tanker taşımacılığı alanında faaliyet gösterdiği görülmektedir.

Sürücülerde en fazla faaliyet alanı olarak kamyonet-kamyon/tır alanında olmasının nedeni, yurt dışına yapılan yoğun sevkiyatların ve ihracatların özellikle İstanbul'da yoğun olması gösterilebilir.

3.2.2. Yöneticilere Ait Araştırma Sorularının Frekans ve Çapraz Tablo Değerleri

Bu kısımda, araştırma sorularına ilişkin frekans, çapraz tablo değerleri verilmiş ve değerlendirmeler yapılmıştır.

3.2.2.1. Mesleki Yeterlilik Kapsamında Hangi Türde Eğitim Aldınız? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri(Yönetici)

Tablo-15 Mesleki Yeterlilik Kapsamında Hangi Türde Eğitim Aldınız?" Sorusunun Frekans Tablosu (Yönetici)

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli	Uluslararası Yolcu Taşımacılığı, Kapsamında (Üst Düzey Yöneticilik) Mesleki Yeterlilik Eğitimi	3	8,1	8,1	8,1
	Yurtiçi Yolcu Taşımacılığı, Kapsamında(Üst Düzey Yöneticilik) Mesleki Yeterlilik Eğitimi	2	5,4	5,4	13,5
	Uluslararası Yük Taşımacılığı, kapsamında(Üst Düzey Yöneticilik) Mesleki Yeterlilik Eğitimi	16	43,2	43,2	56,8
	Yurt içi Yolcu Taşımacılığı, Kapsamında (Üst Düzey Yöneticilik) Mesleki Yeterlilik Eğitimi	4	10,8	10,8	67,6
	Uluslararası Yolcu Taşımacılığı, kapsamında (Orta Düzey Yöneticilik) Mesleki Yeterlilik Eğitimi	3	8,1	8,1	75,7
	Tehlikeli Maddelerin Taşınması, (ADR) Kapsamında (Mesleki Yeterlilik Eğitimi)	9	24,3	24,3	100,0
	Toplam	37	100,0	100,0	

Şekil-11 Mesleki yeterlilik Kapsamında hangi Türde Eğitim Aldınız?” Sorusuna Verilen Cevaplar(Yönetici)



Ankete katılan yöneticilerin 3'ü (%8,1) uluslararası yolcu taşımacılığı kapsamında (Üst Düzey Yöneticilik) mesleki yeterlilik eğitimi, 2'si (%5,4) yurtiçi yolcu taşımacılığı, kapsamında (Üst Düzey Yöneticilik) mesleki yeterlilik eğitimi, 16'sı (%43,2) uluslararası yük taşımacılığı, kapsamında (Üst Düzey Yöneticilik) mesleki yeterlilik eğitimi, 4'ü (%10,8) yurt içi yolcu taşımacılığı, kapsamında (Üst Düzey Yöneticilik) mesleki yeterlilik eğitimi,3'ü (%8,1) uluslararası yolcu taşımacılığı, kapsamında (Orta Düzey Yöneticilik) Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve 9'u(%24,3) Tehlikeli Maddelerin Taşınması, (ADR) kapsamında mesleki yeterlilik eğitimi almıştır.

Tablo-16 Mesleki Yeterlilik Kapsamında Hangi Türde Eğitim Aldınız?” Çapraz Tablo(Yönetici)

		Y1. Mesleki Yeterlilik Kapsamında, hangi türde eğitim aldınız?						
		Uluslararası	Yurtiçi	Uluslararası	Yurt içi	Uluslararası	Yurt içi	Tehlikeli
		Yolcu	Yolcu	Yük	Yolcu	Yolcu	Yolcu	Maddelerin Taşınması,
Cinsiyet(Yönetici)	Erkek	2	2	14	2	2		9
	Kadın	1		2	2	1		
	18-29	1	1	4	4			5
	30-39	2	1	6		1		2
	40-49			6		1		2
	50-59					1		
	60-69							
	Öğrenim(Yönetici)	İlkokul						
Ortaokul				1	2			4
Lise		2	1	7	2	3		5
Lisans		1	1	7				
Lisansüstü				1				
Hangi tür eğitim aldığı(Yönetici)	ÜDY (Üst Düzey Yönetici Eğitimi)	2	2	14	1			1
	ODY (Orta Düzey Yönetici Eğitimi)	1		2	3	3		8
Faaliyet alanı(Yönetici)	Yurtiçi Yük ve Kargo Taşımacılığı			2	4			7
	Uluslararası Yük ve Kargo Taşımacılığı			14				1
	Yurtiçi Yolcu Taşımacılığı	3	2			1		1
	Uluslararası Yolcu Taşımacılığı					2		
	Tehlikeli Madde Taşımacılığı							

Tablo-16 incelendiğinde erkeklerin en fazla “uluslararası yük taşımacılığı, kapsamında(üst düzey yöneticilik) mesleki yeterlilik eğitimi” aldıkları görülmektedir. Kadınların ise “uluslararası yük taşımacılığı, kapsamında(üst düzey yöneticilik) mesleki yeterlilik eğitimi” ve “Yurt içi Yolcu Taşımacılığı, Kapsamında (Üst Düzey Yöneticilik) Mesleki Yeterlilik Eğitimi” almış oldukları görülmektedir. Tehlikeli maddelerin taşınması eğitimini sadece erkekler almışlardır.

Lisans düzeyinde öğrenim derecesi olan 7 kişi yine aynı şekilde “uluslararası yük taşımacılığı, kapsamında(üst düzey yöneticilik) mesleki yeterlilik eğitimi” almışlardır. Öğrenim seviyesi yüksek olan yöneticiler daha çok uluslararası eğitime katılmayı tercih etmişlerdir veya işletmeler bu şekilde bir yönlendirme yapmışlardır. Öğrenim seviyesi yüksek olan yöneticileri işletmeler uluslararası alanda kullanmayı tercih etmektedirler. Bu eğitimi alan yöneticiler aynı zamanda üst düzey yönetici eğitimini de aynı zamanda alan yöneticilerdir. Üst düzey yöneticilerinde uluslararası

yük taşımacılığını tercih ettikleri sonucu ortaya çıkmaktadır. Faaliyet alanlarında da 14 kişi yine uluslararası yük taşımacılığında ön plana çıkmıştır.

Sonuç olarak eğitim seviyesi yüksek olan üst düzey yöneticilerin genel olarak uluslararası yük eğitimi aldıkları tespit edilmiştir.

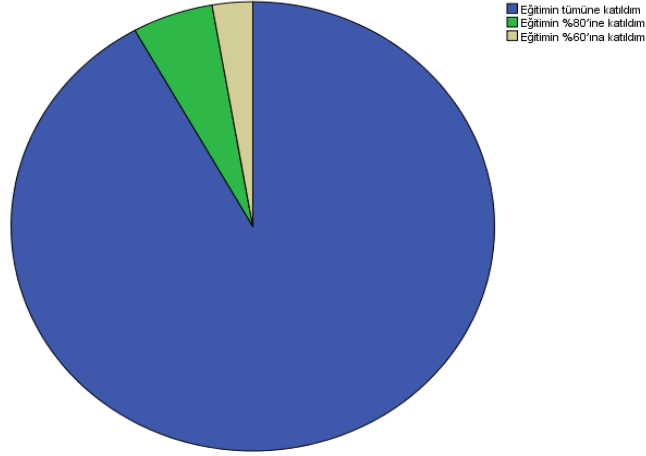
3.2.2.2. Mesleki Yeterlilik Belgesi Sahibi Olabilmek İçin Katıldığınız Eğitim Programına Devam Ettiniz Mi? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri(Yönetici)

Tablo-17 Mesleki Yeterlilik Belgesi Sahibi Olabilmek İçin Katıldığınız Eğitim Programına Devam Ettiniz mi? Sorusunun Frekans Tablosu(Yönetici)

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli	Eğitimin tümüne katıldım	34	91,9	91,9	91,9
	Eğitimin %80'ine katıldım	2	5,4	5,4	97,3
	Eğitimin %60'ına katıldım	1	2,7	2,7	100,0
	Toplam	37	100,0	100,0	

Şekil-12 Mesleki Yeterlilik Belgesi Sahibi Olabilmek İçin Katıldığınız Eğitim Programına Devam Ettiniz mi? Sorusuna Verilen Cevaplar(Yönetici)

Y2. Mesleki Yeterlilik Belgesi sahibi olabilmek için katıldığınız eğitim programına devam ettiniz mi?



Ankete katılan yöneticilerin 34'ü (%91,9)Eğitimin tümüne katıldığını, 2'si (%5,4) Eğitimin %80'ine katıldığını ve 1'i (%2,7) Eğitimin %60'ına katıldığını belirtmişlerdir.

Hipotez-1: Yönetici Mesleki Yeterlilik eğitimlerine katılım oranı yüksektir hipotezi Yöneticiler açısından doğrulanmıştır.

Tablo-18 Mesleki Yeterlilik Belgesi Sahibi Olabilmek İçin Katıldığınız Eğitim Programına Devam Ettiniz mi?” Sorusunun Çapraz Tablosu(Yönetici)

		Y2. Mesleki Yeterlilik Belgesi sahibi olabilmek için katıldığınız eğitim programına devam ettiniz mi?		
		Eğitimin tümüne katıldım	Eğitimin %80'ine katıldım	Eğitimin %60'ına katıldım
		Sayı	Sayı	Sayı
Cinsiyet(Yönetici)	Erkek	29	2	
	Kadın	5		1
Yaş(Yönetici)	18-29	13	2	
	30-39	12		
	40-49	8		1
	50-59	1		
	60-69			
Öğrenim(Yönetici)	İlkokul			
	Ortaokul	6	1	
	Lise	19	1	
	Lisans	8		1
	Lisansüstü	1		
Hangi tür eğitim aldığı(Yönetici)	ÜDY (Üst Düzey Yönetici Eğitimi)	19		1
	ODY (Orta Düzey Yönetici Eğitimi)	15	2	
Faaliyet alanı(Yönetici)	Yurtiçi Yük ve Kargo Taşımacılığı	12	1	
	Uluslararası Yük ve Kargo Taşımacılığı	14		1
	Yurtiçi Yolcu Taşımacılığı	6	1	
	Uluslararası Yolcu Taşımacılığı	2		
	Tehlikeli Madde Taşımacılığı			

Ankete katılan 29 erkek ve 5 kadın yöneticiden hepsi Mesleki Yeterlilik Belgesi sahibi olabilmek için katıldığınız eğitim programına devam ettiniz mi? Sorusuna katıldıkları şeklinde cevap vermişlerdir. Genel olarak yöneticilerin eğitim devamlılığının olduğu ve bu konunun desteklendiği söylenebilir. Sadece 2 erkek ve 1 kadın yönetici eğitimlere devam etmemişlerdir. Eğitime neden katılmadıkları ise bir sonraki soruda açıklanmıştır.

3.2.2.3. Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden Katılamadınız? Sorusuna ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri(Yönetici)

Tablo-19 Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden Katılamadınız? Sorusunun Frekans Tablosu(Yönetici)

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli	Zamanım olmadı	2	5,4	5,4	5,4
	İlginç konular yoktu	1	2,7	2,7	8,1
	Katıldım	34	91,9	91,9	100,0
	Toplam	37	100,0	100,0	

Şekil-13 Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden Katılamadınız? Sorusuna Verilen Cevaplar(Yönetici)



Ankete katılan yöneticilerin 2'si (%5,4) zamanının olmadığını, 1'i (%2,7) ilginç konular olmadığını belirtmişlerdir.

Tablo-20 Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden Katılamadınız? Sorusunun Çapraz Tablosu(Yönetici)

		Y3. Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden katılamadınız?				
		Eğitim beklentimin altında idi	Zamanım olmadı	İlginç konular yoktu	Diğer	Katıldım
		Sayı	Sayı	Sayı	Sayı	Sayı
Cinsiyet(Yönetici)	Erkek		2			29
	Kadın			1		5
Yaş(Yönetici)	18-29		2			13
	30-39					12
	40-49			1		8
	50-59					1
	60-69					
Öğrenim(Yönetici)	İlkokul					
	Ortaokul		1			6
	Lise		1			19
	Lisans			1		8
	Lisansüstü					1
Hangi tür eğitim aldığı(Yönetici)	ÜDY (Üst Düzey Yönetici Eğitimi)			1		19
	ODY (Orta Düzey Yönetici Eğitimi)		2			15
Faaliyet alanı(Yönetici)	Yurtiçi Yük ve Kargo Taşımacılığı		1			12
	Uluslararası Yük ve Kargo Taşımacılığı			1		14
	Yurtiçi Yolcu Taşımacılığı		1			6
	Uluslararası Yolcu Taşımacılığı					2
	Tehlikeli Madde Taşımacılığı					

Ankete katılan 29 erkek ve 5 kadın yöneticiden hepsi Mesleki Yeterlilik Belgesi sahibi olabilmek için katıldığınız eğitim programına devam ettiniz mi? Sorusuna

katıldıkları şeklinde cevap vermişlerdir. Sadece 2 erkek zamanı olmadığı ve 1 kadın yönetici ilginç bulmadığı için bir kısmına katılmadıklarını belirtmişlerdir.

Bazı yöneticilerin iş yükü, üst yönetim vb. nedenlerden eğitimlerin bir kısmına iştirak edememeleri bazı işletmelerde konunun öneminin zaman zaman göz ardı edilebildiğini göstermektedir.

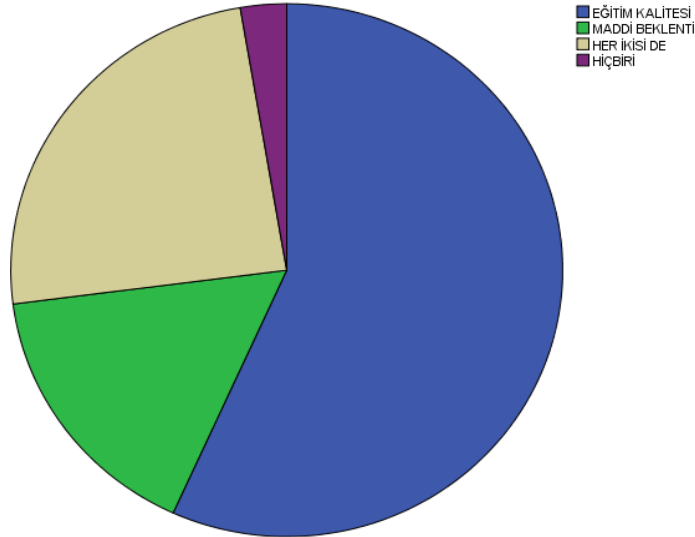
3.2.2.4. Mesleki Yeterlilik Eğitim (Aldıysanız),(Size Göre), Verilen Eğitimlerde Hangi Konular Öncelikli Olarak Ele Alındı? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri (Yönetici)

Tablo-21 Mesleki Yeterlilik Eğitim (Aldıysanız),(Size Göre), Verilen Eğitimlerde Hangi Konular Öncelikli Olarak Ele Alındı? Sorusunun Frekans Tablosu(Yönetici)

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli	EĞİTİM KALİTESİ	21	56,8	56,8	56,8
	MADDİ BEKLENTİ	6	16,2	16,2	73,0
	HER İKİSİ DE	9	24,3	24,3	97,3
	HİÇBİRİ	1	2,7	2,7	100,0
	Toplam	37	100,0	100,0	

Şekil-14 Mesleki Yeterlilik Eğitim (Aldıysanız),(Size Göre), Verilen Eğitimlerde Hangi Konular Öncelikli Olarak Ele Alındı? Sorusuna Verilen Cevaplar

Y4. Mesleki Yeterlilik Eğitim (aldıysanız),(size göre), verilen eğitimlerde hangi konular öncelikli olarak ele alındı?



Ankete katılan yöneticilerin 21'i (%56,8) eğitimin kalitesinin, 6'sı (%16,2) maddi beklentinin ve 9'u her ikisinin öncelikli olarak ele alındığını belirtmişlerdir. Yöneticilerden 1' i (%2,7) hiçbirinin öncelikli olarak ele alınmadığını belirtmiştir.

Tablo-22 Mesleki Yeterlilik Eğitim (Aldıysanız),(Size Göre), Verilen Eğitimlerde Hangi Konular Öncelikli Olarak Ele Alındı? Sorusunun Çapraz Tablosu

		Y4. Mesleki Yeterlilik Eğitim (aldıysanız),(size göre), verilen eğitimlerde hangi konular öncelikli olarak ele alındı?			
		EĞİTİM KALİTESİ	MADDİ BEKLENTİ	HER İKİSİ DE	HİÇBİRİ
		Sayı	Sayı	Sayı	Sayı
Cinsiyet(Yönetici)	Erkek	19	4	8	
	Kadın	2	2	1	1
Yaş(Yönetici)	18-29	8	2	5	
	30-39	6	3	3	
	40-49	6	1	1	1
	50-59	1			
	60-69				
Öğrenim(Yönetici)	İlkokul				
	Ortaokul	2	1	4	
	Lise	10	5	5	
	Lisans	8			1
	Lisansüstü	1			
Hangi tür eğitim aldığı(Yönetici)	ÜDY (Üst Düzey Yönetici Eğitimi)	12	4	3	1
	ODY (Orta Düzey Yönetici Eğitimi)	9	2	6	
Faaliyet alanı(Yönetici)	Yurtiçi Yük ve Kargo Taşımacılığı	6	1	6	
	Uluslararası Yük ve Kargo Taşımacılığı	9	3	2	1
	Yurtiçi Yolcu Taşımacılığı	5	1	1	
	Uluslararası Yolcu Taşımacılığı	1	1		
	Tehlikeli Madde Taşımacılığı				

Ankete katılan 19 erkek ve 2 kadın yöneticiden hepsi “verilen eğitimlerde hangi konular öncelikli olarak ele alındı?” sorusuna “eğitimin kalitesi” şeklinde cevap vermişlerdir. Sadece 4 erkek ve 2 kadın “maddi beklentinin” ön planda tutulduğunu belirtmişler 9’u da her ikisinin de ön planda olduğunu belirtmişlerdir.

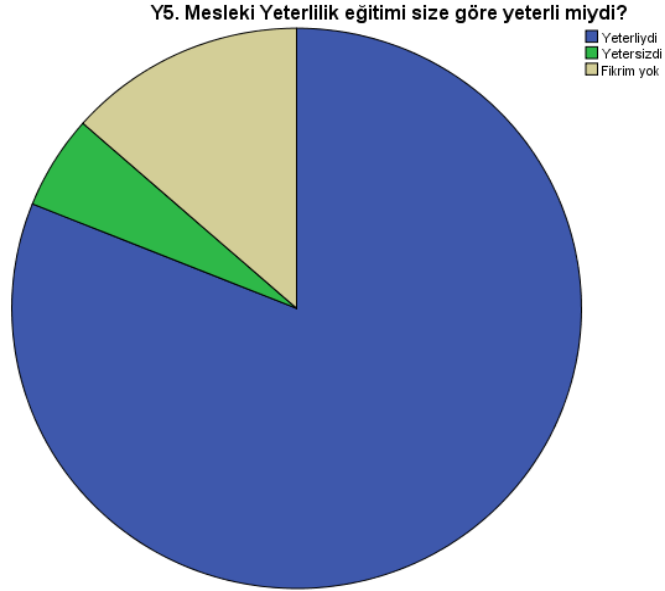
Eğitimlerde eğitimin kalitesinin ön planda tutulmasının nedeni eğitimi özendirmek ve faydaları hakkında bir izlenim oluşturmak olarak değerlendirilmiştir.

3.2.2.5. Mesleki Yeterlilik Eğitimi Size Göre Yeterli Miydi? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri(Yönetici)

Tablo-23 Mesleki Yeterlilik Eğitimi Size Göre Yeterli Miydi?
Sorusunun Frekans Tablosu(Yönetici)

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli	Yeterliydi	30	81,1	81,1	81,1
	Yetersizdi	2	5,4	5,4	86,5
	Fikrim yok	5	13,5	13,5	100,0
	Toplam	37	100,0	100,0	

Şekil-15 Mesleki Yeterlilik Eğitimi Size Göre Yeterli Miydi? Sorusuna Verilen Cevaplar(Yönetici)



Ankete katılan yöneticilerin 30'u (%81,1) eğitimi yeterli olarak değerlendirirken, 2'si (%5,4) yetersiz ve 5'i fikrim yok şeklinde değerlendirmişlerdir.

Tablo-24 Mesleki Yeterlilik Eğitimi Size Göre Yeterli miydi? Sorusunun Çapraz Tablosu(Yönetici)

		Y5. Mesleki Yeterlilik eğitimi size göre yeterli miydi?		
		Yeterliydi	Yetersizdi	Fikrim yok
		Sayı	Sayı	Sayı
Cinsiyet(Yönetici)	Erkek	27		4
	Kadın	3	2	1
Yaş(Yönetici)	18-29	14		1
	30-39	9	1	2
	40-49	7		2
	50-59		1	
	60-69			
Öğrenim(Yönetici)	İlkokul			
	Ortaokul	6		1
	Lise	15	2	3
	Lisans	8		1
	Lisansüstü	1		
Hangi tür eğitim aldığı(Yönetici)	ÜDY (Üst Düzey Yönetici Eğitimi)	16	1	3
	ODY (Orta Düzey Yönetici Eğitimi)	14	1	2
Faaliyet alanı(Yönetici)	Yurtiçi Yük ve Kargo Taşımacılığı	13		
	Uluslararası Yük ve Kargo Taşımacılığı	11	1	3
	Yurtiçi Yolcu Taşımacılığı	6		1
	Uluslararası Yolcu Taşımacılığı		1	1
	Tehlikeli Madde Taşımacılığı			

Ankete katılan 27 erkek ve 3 kadın yönetici “Mesleki Yeterlilik eğitimi size göre yeterli miydi?” sorusuna “yeterli” şeklinde cevap vermişlerdir. Ancak 2 kadın yönetici “yetersiz” olarak değerlendirmiştir. 5 kişi ise fikri olmadığını belirtmiştir.

Kadın yöneticilerin erkeklerden daha fazla eğitimle ilgili beklentilerinin olduğu söylenebilir. Aynı zamanda kadın yöneticilerin daha detaycı olduğu da belirtilebilir.

Genel olarak değerlendirildiğinde ise eğitimin kalitesinin uygun olduğu belirtilmiştir.

3.2.2.6. Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini Almış Olmanın İş Yaşamınızda Size Maddi ve Mesleki Açından Ne Yönde Etkisinin Olacağını Düşünüyorsunuz?

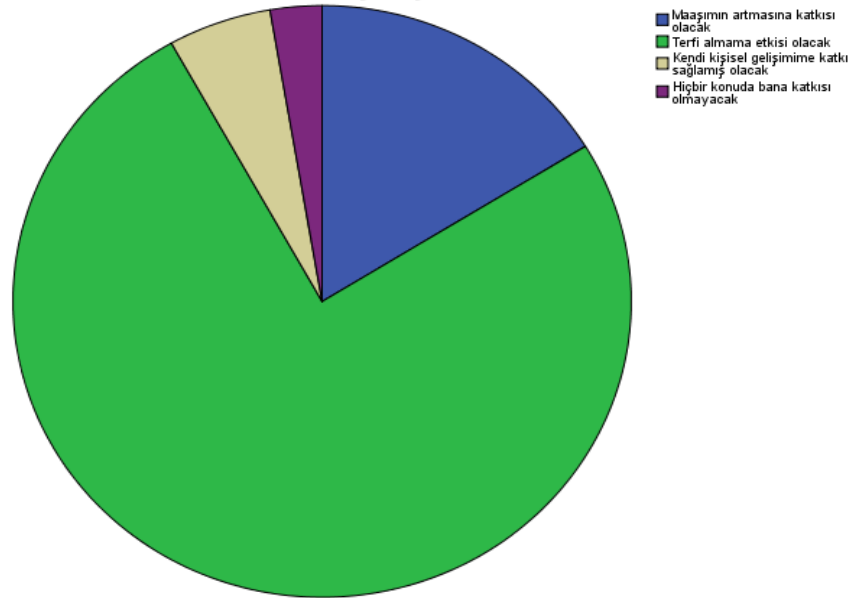
Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri(Yönetici)

Tablo-25 Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini Almış Olmanın İş Yaşamınızda Size Maddi ve Mesleki Açından Ne Yönde Etkisinin Olacağını Düşünüyorsunuz? Sorusunun Frekans Tablosu(Yönetici)

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli	Maaşımın artmasına katkısı olacak	6	16,2	16,2	16,2
	Terfi almama etkisi olacak	28	75,7	75,7	91,9
	Kendi kişisel gelişimime katkı sağlamış olacak	2	5,4	5,4	97,3
	Hiçbir konuda bana katkısı olmayacak	1	2,7	2,7	100,0
	Toplam	37	100,0	100,0	

Şekil-16 Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini Almış Olmanın İş Yaşamınızda Size Maddi ve Mesleki Açından Ne Yönde Etkisinin Olacağını Düşünüyorsunuz? Sorusuna Verilen Cevaplar(Yönetici)

Y6. Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini almış olmanın iş yaşamınızda size maddi ve mesleki açıdan ne yönde etkisinin olacağını düşünüyorsunuz?



Ankete katılan yöneticilerin 6'sı (%16,2) eğitimlerin maaşlarının artmasına katkı sağlayacak olarak değerlendirirken, 28'i (%75,7) terfi almasına etkisi olacak,

2'si(%5,4) kendi kişisel gelişimine katkı sağlamış olacak ve 1'hihiçbir konuda kendisine katkı sağlamayacak şeklinde değerlendirmişlerdir.

Tablo-26 Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini Almış Olmanın İş Yaşamınızda Size Maddi ve Mesleki Açından Ne Yönde Etkisinin Olacağını Düşünüyorsunuz? Sorusunun Çapraz Tablosu(Yönetici)

		Y6. Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini almış olmanın iş yaşamınızda size maddi ve mesleki açıdan ne yönde etkisinin olacağını düşünüyorsunuz?					
		Maaşının artmasına	Terfi almama etkisi olacak	Kendi kişisel gelişimime	Emekliliğime katkısı olacak	hiçbir katkısı olmayacak	Hiçbir konuda
		Sayı	Sayı	Sayı	Sayı	Sayı	Sayı
Cinsiyet(Yönetici)	Erkek	5	25	1			
	Kadın	1	3	1			1
Yaş(Yönetici)	18-29	2	12	1			
	30-39	1	10				1
	40-49	2	6	1			
	50-59	1					
	60-69						
Öğrenim(Yönetici)	İlkokul						
	Ortaokul	3	4				
	Lise	3	15	1			1
	Lisans		8	1			
	Lisansüstü		1				
Hangi tür eğitim aldığı(Yönetici)	ÜDY		17	2			1
	ODY	6	11				
Faaliyet alanı(Yönetici)	Yurtiçi Yük ve Kargo	2	10	1			
	Uluslararası Yük ve Kargo	1	12	1			1
	Yurtiçi Yolcu	1	6				
	Uluslararası Yolcu	2					
	Tehlikeli Madde Taşımacılığı						

Ankete katılan 25 erkek ve 3 kadın “Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini almış olmanın iş yaşamınızda size maddi ve mesleki açıdan ne yönde etkisinin olacağını düşünüyorsunuz?” sorusuna “terfi almama etkisi olacak” şeklinde cevap vermişlerdir. Ancak 1 kadın yönetici “hiçbir konuda katkısı olmayacağını değerlendirmiştir. 5 erkek yönetici ise maaşlarının artmasına katkı sağlayacağını belirtmiştir.

Yöneticiler açısından değerlendirdiğimizde erkek ve kadınların eğitimleri kariyerleri için bir basamak olarak gördükleri söylenebilir. Dolayısıyla işletmeler

kariyer planlamalarında yöneticilerin mutlaka bu tür eğitimlere dâhil olmalarını sağlamalıdır.

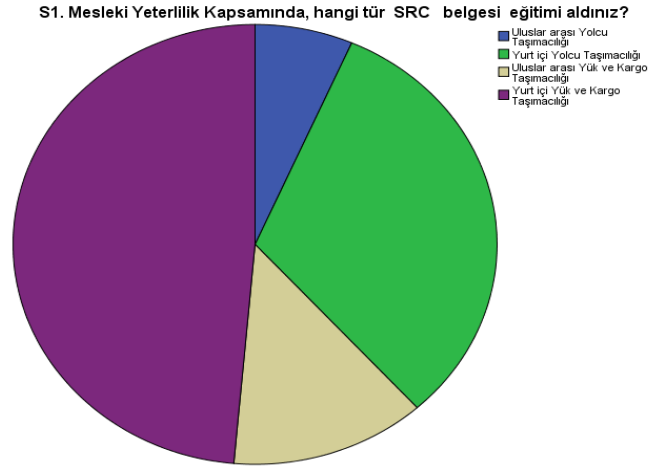
3.2.3. Sürücülere Ait Araştırma Sorularının Frekans ve Çapraz Tablo Değerleri

Bu kısımda, sürücülere ait araştırma sorularına ilişkin frekans, çapraz tablo değerleri verilmiş ve değerlendirmeler yapılmıştır.

3.2.3.1. Mesleki Yeterlilik Kapsamında, Hangi tür SRC Belgesi Eğitimi Aldınız? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri (Sürücü)

Tablo-27 Mesleki Yeterlilik Kapsamında, Hangi Tür SRC Belgesi Eğitimi Aldınız? Sorusunun Frekans Tablosu (Sürücü)

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli	Uluslararası Yolcu Taşımacılığı	7	6,5	6,5	6,5
	Yurt içi Yolcu Taşımacılığı	34	31,8	31,8	38,3
	Uluslararası Yük ve Kargo Taşımacılığı	14	13,1	13,1	51,4
	Yurt içi Yük ve Kargo Taşımacılığı	52	48,6	48,6	100,0
	Toplam	107	100,0	100,0	



Şekil-17 Mesleki Yeterlilik Kapsamında, Hangi Tür SRC Belgesi Eğitimi Aldınız? Sorusuna Verilen Cevaplar (Sürücü)

Ankete katılan sürücülerin 7'si (%6,5)Uluslararası Yolcu Taşımacılığı Kapsamında Mesleki Yeterlilik Eğitimi, 34'ü (%31,8) Yurtiçi Yolcu Taşımacılığı, Kapsamında Mesleki Yeterlilik Eğitimi, 14'ü (%13,1) Uluslararası Yük Taşımacılığı kapsamında Mesleki Yeterlilik Eğitimi, 54'ü (%48,6)Yurt içi Yük ve kargo taşımacılığı, kapsamında mesleki yeterlilik eğitimi almışlardır.

Tablo-28 Mesleki Yeterlilik Kapsamında, Hangi Tür SRC Belgesi Eğitimi Aldınız
Çapraz Tablo (Sürücü)

		S1. Mesleki Yeterlilik Kapsamında, hangi tür SRC belgesi eğitimi aldınız?				
		Uluslararası Yolcu Taşımacılığı	Yurt içi Yolcu Taşımacılığı	Uluslararası Yük ve Kargo Taşımacılığı	Yurt içi Yük ve Kargo Taşımacılığı	Tehlikeli Madde Taşımacılığı
		Sayı	Sayı	Sayı	Sayı	Sayı
Cinsiyet (Sürücü)	Erkek	7	33	12	49	
	Kadın		1	2	3	
Yaş (Sürücü)	18-29	6	10	9	23	
	30-39	1	20	2	22	
	40-49		3	3	5	
	50-59		1		2	
	60-69					
Öğrenim (Sürücü)	İlkokul	1	10	4	17	
	Ortaokul		12	4	18	
	Lise	4	12	5	14	
	Lisans			1	3	
	Lisansüstü	2				
Sürücünün; Ehliyet Sınıfı	B	2	9	3	17	
	C				1	
	D	1	5	2	7	
	E	4	20	9	27	
	G					
Faaliyet alanı	Ticari Taksi / Dolmuş	3	5	2	3	
	Minibüs		10	3	3	
	Otobüs	3	5	2	2	
	Kamyonet		12	2	30	
	Kamyon/Tır	1	2	5	13	
	Tanker				1	

Tablo incelendiğinde erkeklerin en fazla “yurt içi Yolcu Taşımacılığı mesleki yeterlilik eğitimi” ve “Yurt içi Yük ve Kargo Taşımacılığı eğitimi” aldıkları görülmektedir. Kadınların ise daha çok “Yurt içi Yük ve Kargo Taşımacılığı eğitimi” ve “Yurt içi Yolcu Taşımacılığı, kapsamında Mesleki Yeterlilik Eğitimi” almış oldukları görülmektedir.

Tehlikeli maddelerin taşınması eğitimini sürücülerden kimse almamıştır. Yöneticilerin alıp sürücülerin almaması ilginç bir sonuç olarak değerlendirilmektedir.

Lisansüstü düzeyinde öğrenim derecesi olan 2sürücü “uluslararası yolcu taşımacılığı eğitimi ” almışlardır. Öğrenim seviyesi yüksek olan sürücüler daha çok uluslararası eğitime katılmayı tercih etmişlerdir veya işletmeler bu şekilde bir yönlendirme yapmışlardır. Genel olarak E sınıfı ehliyet sahibi olanlar yurt içi eğitimleri tercih etmişlerdir.

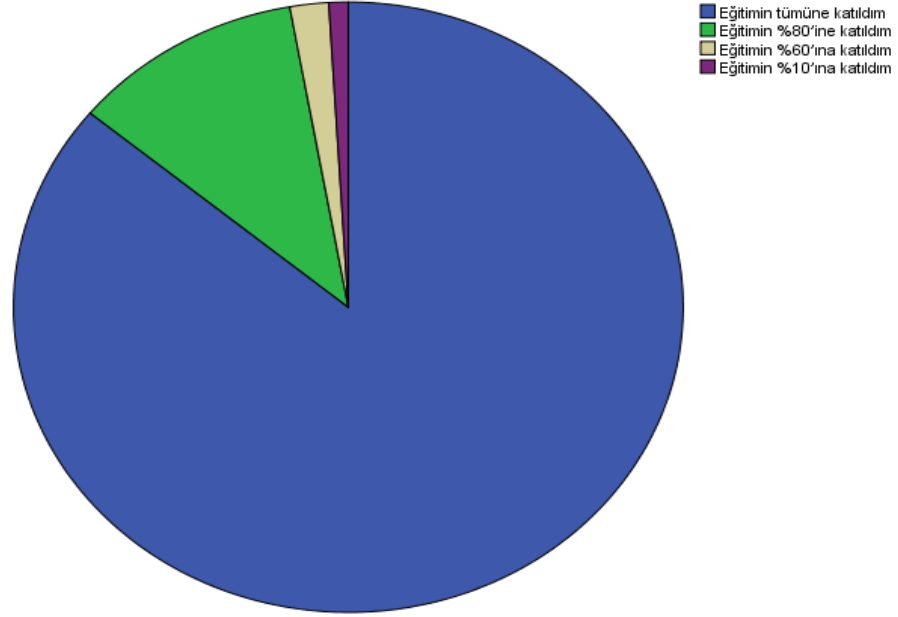
3.2.3.2. Sürücü (Src) Belgesi Sahibi Olabilmek İçin Katıldığınız Eğitim Programına Devam Ettiniz Mi? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri (Sürücü)

Tablo-29 Sürücü (Src) Belgesi Sahibi Olabilmek İçin Katıldığınız Eğitim Programına Devam Ettiniz mi? Sorusunun Frekans Tablosu (Sürücü)

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli	Eğitimin tümüne katıldım	92	86,0	86,0	86,0
	Eğitimin %80'ine katıldım	12	11,2	11,2	97,2
	Eğitimin %60'ına katıldım	2	1,9	1,9	99,1
	Eğitimin %10'ına katıldım	1	,9	,9	100,0
	Toplam	107	100,0	100,0	

Şekil-18 Sürücü (Src) Belgesi Sahibi Olabilmek İçin Katıldığınız Eğitim Programına Devam Ettiniz mi? Sorusuna Verilen Cevaplar (Sürücü)

S2. Sürücü belgesi sahibi olabilmek için katıldığınız eğitim programına devam ettiniz mi?



Ankete katılan sürücülerin 92'si (%86,0) eğitimin tümüne katıldığını, 12'si (%11,2) eğitimin %80'ine katıldığını, 2'si (%1,9) eğitimin %60'ına katıldığını ve 1'i (%1,0) eğitimin %10'una katıldıklarını belirtmişlerdir.

Hipotez-1: Yönetici ve sürücülerde Mesleki Yeterlilik eğitimlerine katılım oranı yüksektir hipotezi sürücüler açısından doğrulanmıştır

Tablo-30 Sürücü (Src) Belgesi Sahibi Olabilmek İçin Katıldığınız Eğitim Programına Devam Ettiniz mi? Sorusunun Çapraz Tablosu (Sürücü)

		S2. Sürücü belgesi sahibi olabilmek için katıldığınız eğitim programına devam ettiniz mi?						
		Eğitimin tümüne katıldım	Eğitimin %80'ine katıldım	Eğitimin %60'ına katıldım	Eğitimin %50 sine katıldım	Eğitimin %30'una katıldım	Eğitimin %10'ına katıldım	Eğitimin hiçbirine katılmadım
		Sayı	Sayı	Sayı	Sayı	Sayı	Sayı	Sayı
Cinsiyet (Sürücü)	Erkek	87	12	1			1	
	Kadın	5		1				
Yaş (Sürücü)	18-29	44	4					
	30-39	35	7	2			1	
	40-49	10	1					
	50-59	3						
	60-69							
Öğrenim (Sürücü)	İlkokul	26	3	2			1	
	Ortaokul	29	5					
	Lise	32	3					
	Lisans	3	1					
	Lisansüstü	2						
Sürücünün; Ehliyet Sınıfı	B	29	1	1				
	C		1					
	D	11	3	1				
	E	52	7				1	
	G							
Faaliyet alanı	Ticari Taksi / Dolmuş	12	1					
	Minibüs	14	1	1				
	Otobüs	11	1					
	Kamyonet	37	6	1				
	Kamyon/Tır	17	3				1	
	Tanker	1						

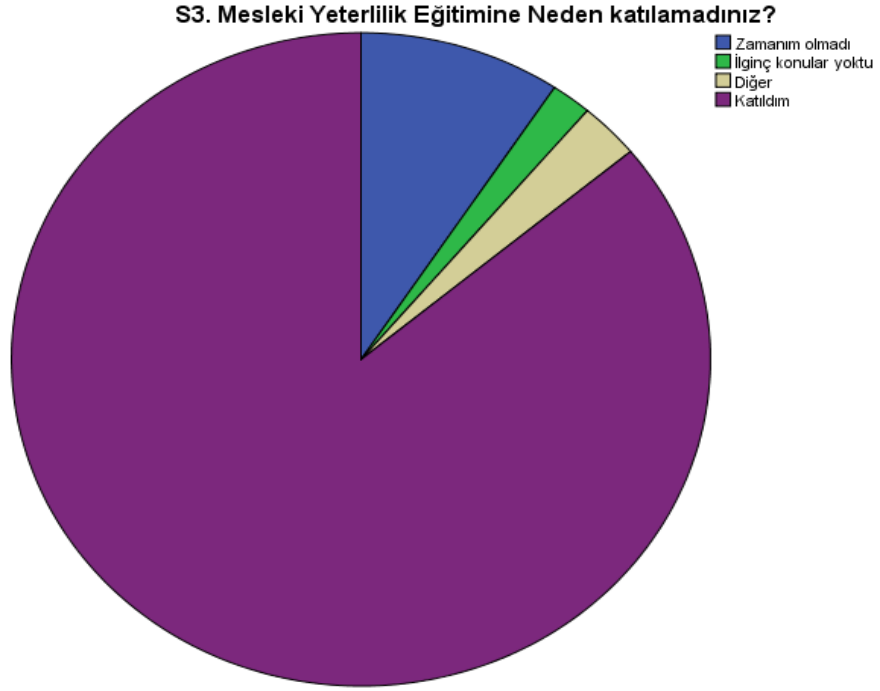
Ankete katılan 87 erkek ve 5 kadın sürücü (Src) belgesi için katıldığınız eğitim programına devam ettiniz mi? sorusuna katıldıkları şeklinde cevap vermişlerdir. Genel olarak sürücülerin eğitim devamlılığının olduğu ve bu konunun desteklendiği söylenebilir. Sadece 14 erkek ve 1 kadın sürücü (Src) eğitimlerine tam olarak devam etmemişlerdir. 1 sürücü ise sadece %10'una katılmıştır. Eğitime neden katılmadıkları ise bir sonraki soruda açıklanmıştır.

3.2.3.3. Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden Katılamadınız? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri (Sürücü)

Tablo-31 Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden Katılamadınız? Sorusunun Frekans Tablosu (Sürücü)

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli	Zamanım olmadı	10	9,3	9,3	9,3
	İlginç konular yoktu	2	1,9	1,9	11,2
	Diğer	3	2,8	2,8	14,0
	Katıldım	92	86,0	86,0	100,0
	Toplam	107	100,0	100,0	

Şekil-19 Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden Katılamadınız? Sorusuna Verilen Cevaplar



Ankete katılan sürücülerin 10'u (%9,3) zamanının olmadığını, 2'si (%1,9) ilginç konular olmadığını diğerleri de farklı nedenlerle katılmadıklarını belirtmişlerdir.

Tablo-32 Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden Katılamadınız? Sorusunun Çapraz Tablosu

		S3. Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden katılamadınız?				
		Eğitim beklentimin altında idi	Zamanım olmadı	İlginç konular yoktu	Diğer	Katıldım
		Sayı	Sayı	Sayı	Sayı	Sayı
Cinsiyet (Sürücü)	Erkek		9	2	3	87
	Kadın		1			5
Yaş (Sürücü)	18-29		2		2	44
	30-39		8	2		35
	40-49				1	10
	50-59					3
	60-69					
Öğrenim(Sürücü)	İlkokul		4	1	1	26
	Ortaokul		4		1	29
	Lise		2		1	32
	Lisans			1		3
	Lisansüstü					2
Sürücünün; Ehliyet Sınıfı	B			1	1	29
	C		1			
	D		4			11
	E		5	1	2	52
	G					
Faaliyet alanı	Ticari Taksi / Dolmuş		1			12
	Minibüs		1		1	14
	Otobüs				1	11
	Kamyonet		4	2	1	37
	Kamyon/Tır		4			17
	Tanker					1

Ankete katılan 87 erkek ve 5 kadın sürücü belgesi sahibi olabilmek için katıldığınız eğitim programına devam ettiniz mi? Sorusuna katıldıkları şeklinde cevap vermişlerdir. Ancak 9 erkek ve 1 kadın zamanı olmadığı ve 2 erkek sürücü ilginç konular bulmadığını, 3 erkek ise diğer nedenler ile bir kısmına katılmadıklarını belirtmişlerdir.

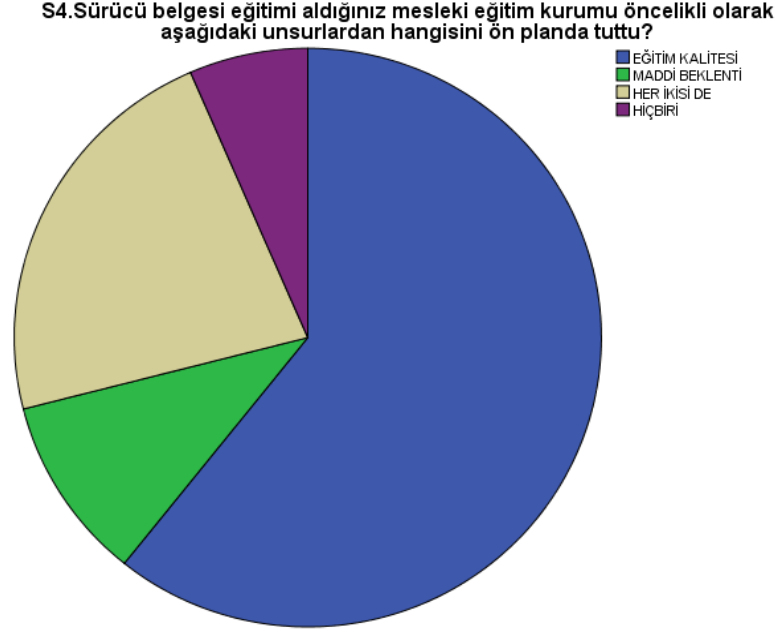
Sürücüler iş yükü, üst yönetim, motivasyon eksikliği vb. nedenlerden eğitimlerin bir kısmına iştirak edememeleri bazı işletmelerde konunun öneminin zaman zaman göz ardı edilebildiğini göstermektedir. Ayrıca sürücülere bu eğitimlerin öneminin açıklanması ve sürekli olarak geri bildirim sağlanması gerekmektedir.

3.2.3.4. Sürücü (Src) Belgesi Eğitimi Aldığınız Mesleki Eğitim Kurumu Öncelikli Olarak Aşağıdaki Unsurlardan Hangisini Ön Planda Tuttu? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri (Sürücü)

Tablo-33 Sürücü (Src) belgesi eğitimi aldığınız mesleki eğitim kurumu öncelikli olarak aşağıdaki unsurlardan hangisini ön planda tuttu? Sorusunun frekans tablosu (Sürücü)

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli	EĞİTİM KALİTESİ	65	60,7	60,7	60,7
	MADDİ BEKLENTİ	11	10,3	10,3	71,0
	HER İKİSİ DE	24	22,4	22,4	93,5
	HİÇBİRİ	7	6,5	6,5	100,0
	Toplam	107	100,0	100,0	

Şekil-20 Sürücü (Src) Belgesi Eğitimi Aldığınız Mesleki Eğitim Kurumu Öncelikli Olarak Aşağıdaki Unsurlardan Hangisini Ön Planda Tuttu? Sorusuna Verilen Cevaplar (Sürücü)



Ankete katılan sürücülerin 65'i (%60,7)eğitimin kalitesinin, 11'i (%10,3) maddi beklentinin ve 24'ü her ikisinin öncelikli olarak ele alındığını belirtmişlerdir. Sürücülerden 7' si (%6,5) hiçbirinin öncelikli olarak ele alınmadığını belirtmiştir.

Tablo-34 Sürücü (Src) Belgesi Eğitimi Aldığınız Mesleki Eğitim Kurumu Öncelikli Olarak Aşağıdaki Unsurlardan Hangisini Ön Planda Tuttu? Sorusunun Çapraz Tablosu (Sürücü)

		S4.Sürücü (Src) belgesi eğitimi aldığınız mesleki eğitim kurumu öncelikli olarak aşağıdaki unsurlardan hangisini ön planda tuttu?			
		EĞİTİM KALİTESİ	MADDİ BEKLENTİ	HER İKİSİ DE	HİÇBİRİ
		Sayı	Sayı	Sayı	Sayı
Cinsiyet (Sürücü)	Erkek	60	11	23	7
	Kadın	5		1	
Yaş (Sürücü)	18-29	29	5	10	4
	30-39	26	6	10	3
	40-49	8		3	
	50-59	2		1	
	60-69				
Öğrenim (Sürücü)	İlkokul	19	6	7	
	Ortaokul	23	3	7	1
	Lise	20	1	8	6
	Lisans	3		1	
	Lisansüstü		1	1	
Sürücünün; Ehliyet Sınıfı	B	21	3	7	
	C		1		
	D	9	3	3	
	E	35	4	14	7
	G				
Faaliyet alanı	Ticari Taksi / Dolmuş	9	1	3	
	Minibüs	12		4	
	Otobüs	6		4	2
	Kamyonet	26	5	9	4
	Kamyon/Tır	11	5	4	1
	Tanker	1			

Ankete katılan 60 erkek ve 5 kadın sürücü “verilen eğitimlerde hangi konular öncelikli olarak ele alındı? ”sorusuna “eğitimin kalitesi” şeklinde cevap vermişlerdir. Sadece 11 erkek “maddi beklentinin” ön planda tutulduğunu, 23 erkek ve 1 kadın sürücü her ikisinin de ön planda olduğunu belirtmişlerdir.

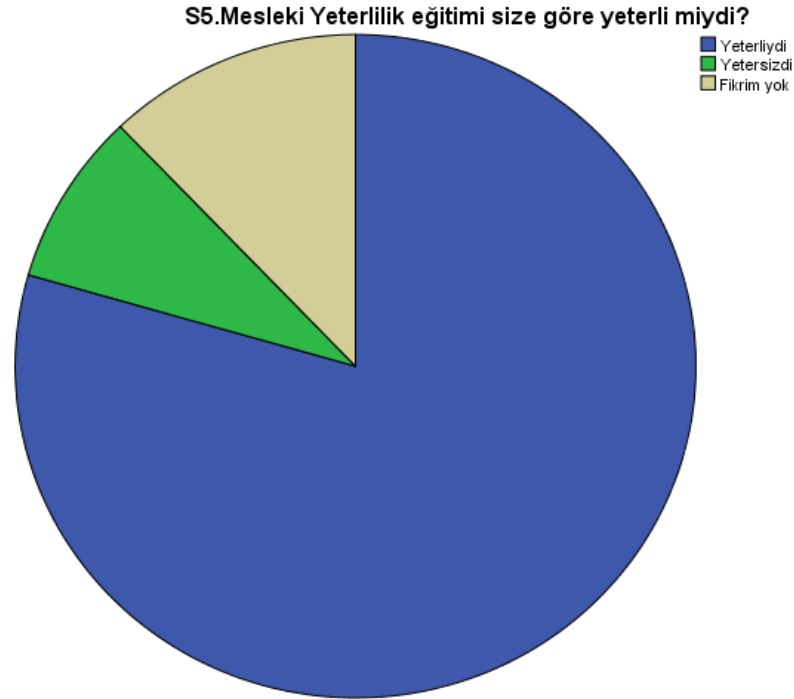
Eğitimlerde eğitimin kalitesinin 3n planda tutulmasının nedeni eğitimi 3zendirme ve faydaları hakkında bir izlenim oluşturmak olarak değerlendirilebilir.

3.2.3.5. Mesleki Yeterlilik Eğitimi Size G3re Yeterli Miydi? Sorusuna Ait Frekans ve apraz Tablo Değerlendirmeleri (S3r3c3c3)

Tablo-35 Mesleki Yeterlilik Eğitimi Size G3re Yeterli Miydi?
Sorusunun Frekans Tablosu (S3r3c3c3)

		Sıklık	Y3zde	Geçerli Y3zde	Toplam Y3zde
Geçerli	Yeterliydi	85	79,4	79,4	79,4
	Yetersizdi	9	8,4	8,4	87,9
	Fikrim yok	13	12,1	12,1	100,0
	Toplam	107	100,0	100,0	

şekil-21 Mesleki Yeterlilik Eğitimi Size G3re Yeterli Miydi? Sorusuna Verilen Cevaplar (S3r3c3c3)



Ankete katılan s3r3c3c3lerin 85'i (%79,4)eğitimi yeterli olarak değerlendirirken, 9'u (%8,4) yetersiz ve 13'3 fikrim yok şeklinde değerlendirmişlerdir.

Tablo-36 Mesleki Yeterlilik Eğitimi Size Göre Yeterli miydi? Sorusunun Çapraz Tablosu (Sürücü)

		S5.Mesleki Yeterlilik eğitimi size göre yeterli miydi?		
		Yeterliydi	Yetersizdi	Fikrim yok
		Sayı	Sayı	Sayı
Cinsiyet (Sürücü)	Erkek	81	7	13
	Kadın	4	2	
Yaş (Sürücü)	18-29	39	3	6
	30-39	34	6	5
	40-49	9		2
	50-59	3		
	60-69			
Öğrenim (Sürücü)	İlkokul	22	5	5
	Ortaokul	26	4	4
	Lise	31		4
	Lisans	4		
	Lisansüstü	2		
Sürücünün; Ehliyet Sınıfı	B	25	2	4
	C	1		
	D	12	1	2
	E	47	6	7
	G			
Faaliyet alanı	Ticari Taksi / Dolmuş	10	3	
	Minibüs	12	2	2
	Otobüs	9		3
	Kamyonet	35	3	6
	Kamyon/Tır	18	1	2
	Tanker	1		

Ankete katılan 81 erkek ve 4 kadın sürücü “Mesleki Yeterlilik eğitimi size göre yeterli miydi?” sorusuna “yeterli” şeklinde cevap vermişlerdir. Ancak 7 erkek ve 2 kadın sürücü “yetersiz” olarak değerlendirmiştir. Erkeklerden 13 kişi ise fikri olmadığını belirtmiştir.

Sürücülerin bir kısmının eğitimle ilgili beklentilerinin daha yüksek olduğu söylenebilir. Bu nedenle eğitim programlarının ve uygulama biçimlerinin gözden geçirilmesi faydalı olabilir. Genel olarak değerlendirildiğinde ise eğitimin kalitesinin uygun olduğu belirtilmiştir.

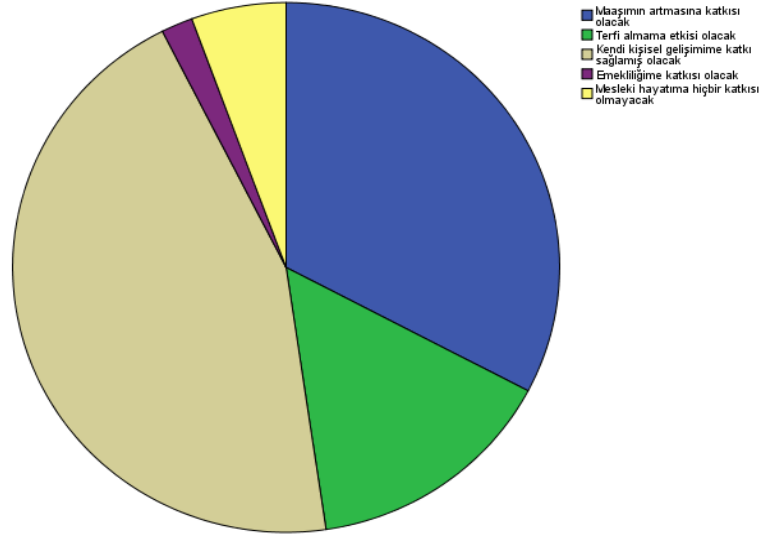
3.2.3.6. Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini Almış Olmanın İş Yaşamınızda Size Maddi ve Mesleki Açından Ne Yönde Etkisinin Olacağını Düşünüyorsunuz? Sorusuna Ait Frekans ve Çapraz Tablo Değerlendirmeleri

Tablo-37 Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini Almış Olmanın İş Yaşamınızda Size Maddi ve Mesleki Açından Ne Yönde Etkisinin Olacağını Düşünüyorsunuz? Sorusunun Frekans Tablosu (Sürücü)

		Sıklık	Yüzde	Geçerli Yüzde	Toplam Yüzde
Geçerli	Maaşımın artmasına katkısı olacak	35	32,7	32,7	32,7
	Terfi almama etkisi olacak	16	15,0	15,0	47,7
	Kendi kişisel gelişimime katkı sağlamış olacak	48	44,9	44,9	92,5
	Emekliliğime katkısı olacak	2	1,9	1,9	94,4
	Mesleki hayatıma hiçbir katkısı olmayacak	6	5,6	5,6	100,0
	Toplam	107	100,0	100,0	

Şekil-22 Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini Almış Olmanın İş Yaşamınızda Size Maddi ve Mesleki Açından Ne Yönde Etkisinin Olacağını Düşünüyorsunuz? Sorusuna verilen Cevaplar (Sürücü)

S6.Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini almış olmanın iş yaşamınızda size maddi ve mesleki açıdan ne yönde etkisinin olacağını düşünüyorsunuz?



Ankete katılan sürücülerin 35'i (%32,7) eğitimlerin maaşlarının artmasına katkı sağlayacak olarak değerlendirirken, 16'sı (%15,0) terfi almasına etkisi olacak, 48'i (%44,9) kendi kişisel gelişimime katkı sağlamış olacak, 2'si (%1,9) emekliliğine katkısı olacak ve 6'sı (%5,6) meslek hayatına hiçbir katkısı olmayacak şeklinde değerlendirmişlerdir.

Tablo-38 Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini Almış Olmanın İş Yaşamınızda Size Maddi ve Mesleki Açından Ne Yönde Etkisinin Olacağını Düşünüyorsunuz? Sorusunun Çapraz Tablosu (Sürücü)

		S6. Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini almış olmanın iş yaşamınızda size maddi ve mesleki açıdan ne yönde etkisinin olacağını düşünüyorsunuz?				
		Maaşının artmasına katkısı olacak	Terfi almama etkisi olacak	Kendi kişisel gelişimime katkı sağlamış olacak	Emekliliğime katkısı olacak	Mesleki hayatıma hiçbir katkısı olmayacak
		Sayı	Sayı	Sayı	Sayı	Sayı
Cinsiyet (Sürücü)	Erkek	35	14	44	2	6
	Kadın		2	4		
Yaş (Sürücü)	18-29	13	9	21	1	4
	30-39	19	4	20	1	1
	40-49	3	1	6		1
	50-59		2	1		
	60-69					
Öğrenim (Sürücü)	İlkokul	14	5	13		
	Ortaokul	8	6	17	1	2
	Lise	12	4	15	1	3
	Lisans	1	1	2		
	Lisansüstü			1		1
Sürücünün; Ehliyet Sınıfı	B	9	7	12	1	2
	C	1				
	D	6	2	7		
	E	19	7	29	1	4
	G					
Faaliyet alanı	Ticari Taksi / Dolmuş	4	1	7		1
	Minibüs	4	3	7	1	1
	Otobüs	4		5		3
	Kamyonet	13	10	19	1	1
	Kamyon/Tır	10	2	9		
	Tanker			1		

Ankete katılan 44 erkek ve 4 kadın “Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini almış olmanın iş yaşamınızda size maddi ve mesleki açıdan ne yönde etkisinin olacağını düşünüyorsunuz?” sorusuna “kişisel gelişimime katkı sağlamış olacak” şeklinde cevap vermişlerdir.

Ayrıca 35 erkek maaşlarına katkı sağlayacağını değerlendirmişlerdir. Ancak 6 erkek sürücü “hiçbir konuda katkısı olmayacağını değerlendirmiştir.

Sürücüler açısından değerlendirdiğimizde, yöneticilerden farklı olarak erkek ve kadın sürücülerin eğitimleri bir kariyer basamağı değil de daha çok kişisel gelişimleri ve maddi beklenti içerisinde aldıkları söylenebilir.

Hipotez-3: Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesinin getiri beklentileri yöneticiler ve sürücüler açısından farklıdır hipotezi doğrulanmıştır.

Dolayısıyla işletmeler özellikle bu eğitimleri sürücülere kişisel olarak mesleki gelişimlerine katkısı olacak ve maddi getiri sağlayacak şekilde sunulmalıdırlar.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Çalışmanın uygulama kısmında anket yöntemi ile veriler elde edilerek 2 ölçek kullanılmıştır. Birinci ölçek yöneticilere uygulanan demografik faktörlerden ve 6 adet tanımlayıcı sorudan oluşan ölçektir. İkinci ölçek aynı kapsamda sürücülere uygulanmak için hazırlanmış olan ölçektir. İkinci ölçeğin de ilk bölümü demografik sorulardan ikinci bölümü tanımlayıcı sorulardan oluşmaktadır.

Araştırma, değişkenlerini ölçmek için geliştirilen ölçeklerle toplanan bilgilerle sınırlandırılmıştır. Bu çalışma, İstanbul ilinde ve bir alan uygulaması olarak, karayolu taşımacılığı faaliyetlerine ait mesleki eğitimleri veren 2 mesleki yeterlilik merkezi ile sınırlıdır.

Ankete katılan yöneticilerin %83,8 erkek ve %16,2 kadın olması, Örneklemin genel olarak erkek ağırlıklı olduğunu göstermektedir. Sektörde erkek ağırlıklı çalışan kesimin mevcut olmasının ana nedeni, sektör ile ilgili eğitim altyapısının eksikliklerinden dolayı kadroların yönetici olarak ortaya çıkmasıdır. Sektördeki kadın sayısının az olması sektör ile ilgili eğitim öğretim faaliyetlerinin, orta öğretim ve yükseköğretim kurumlarında diğer mesleklere göre geç başlaması ve mevcut eğitimlere katılan bayan sayısının az olmasından kaynaklanmaktadır. Bu durum yöneticilerin de erkek ağırlıklı olması sonucunu doğurmuştur. Ulaştırma alanı ile ilgili orta öğretim ve yükseköğretim alanında açılan mesleki bölümler ve mesleki yeterlilik eğitimleri neticesinde, kadınların ulaştırma alanında eğitim görmeyi tercih etmelerinin desteklenmesi ile önümüzdeki yıllarda kadın yönetici sayısında önemli artış sağlanması için yararlı olacaktır.

Ankete katılan yöneticilerden büyük bölümünün 18-29 yaş arasında olduğu görülmektedir. Katılımcıların büyük bir çoğunluğunun 18 ila 29 yaş arasında olması mesleki yeterlilik belgesi ve eğitiminin karayolu taşımacılığı sektöründe yönetici olarak istihdam edilecek kişiler için sektörde önem arz eden bir konu olmasından kaynaklanmaktadır. Yönetici olabilmek için zorunlu belgelendirme şartı gelmesi ve ilgili işletmelerde mutlaka mesleki eğitim görmüş ve sınavlarından başarılı olarak mesleki yeterlilik belgesine sahip yönetici istihdamının kanunen zorunlu tutulmasında eğitimlere katılım açısından önemli olmaktadır.

Araştırmaya katılan yöneticilerin, genel olarak mesleki yeterlilik belgesini sektörde beyaz yaka personel olarak istihdam olabilmeleri ve sektördeki kariyerleri için önem arz eden bir faktör olarak görmelerini sağlamıştır. Bu durum yöneticilik eğitimi alan kişilerin büyük bölümünün genç yaşta olmasını sağlamıştır.

Yöneticilik eğitimi alan kişilerin genç yaşta olmasının sebeplerinin araştırılması, verilen eğitimler açısından katılımcı profiline uygun yöntem ve teknikler ile katkı sağlanmasını temin edebilir.

İş hayatındaki yoğun rekabet ortamında, yöneticilerin başarı sağlamaları ve hızla değişen iş dünyasının da değişime adapte olabilmeleri için bilgilerini ve yeteneklerini güncel tutmaları gerekmektedir. Bu nedenle mesleki yeterlilik eğitimlerinin uzaktan eğitimle desteklenmesi yöneticiler için yararlı olacaktır.

Araştırmaya katılan yöneticilerin öğrenim durumları incelendiğinde, yöneticilerin büyük oranda orta öğretim mezunu olduğu görülmektedir. Araştırma sonuçları Türkiye'deki Karayolu Sektöründe çalışan yöneticilerin, asli eğitim seviyelerinin yüksek olmadığı göstermektedir. Mesleki yeterlilik belgelerine katılımda kanunen şart koşulan öğrenim düzeyinin minimum şartları, sektörle ilgili mesleki eğitim faaliyetlerinin geç başlamış olması ve biran önce çalışma hayatına atılma isteği gibi çeşitli faktörler bu duruma neden olmuştur. Yapılan Mesleki yeterlilik eğitimi ile altyapısal bir öğrenim sorunu olan sektördeki eğitim eksikliği önemli ölçüde giderilmiş olacaktır. Yapılan eğitimlerin belirli aralıklarla yenilenmesi sektör çalışanlarının bilgilerini güncel tutulması için yararlı olabilir.

Ülkemizde Ulaştırma alanı ile ilgili mesleki yeterlilik eğitimleri, orta öğretim yüksekokul, lisans ve lisansüstü programları hızla çoğalmaya devam etmektedir. Bu araştırmanın, ülkemizdeki lojistik sektörüne yönelik benzer nitelikteki araştırmaların yapılmasına katkı sağlayacağını ümit ediyorum.

Mesleki yeterlilik eğitimlerine katılanların genel olarak öğrenim durumları yüksek olmadığından verilen mesleki yeterlilik eğitimlerinin süreleri ve kapsamının artırılması meslek mensuplarının alt yapısal eğitim eksikliklerinin giderilmesi için katkı sağlayacaktır.

Ankete katılanların yöneticilerin hangi tür eğitimler aldıkları incelendiğinde yöneticilerin eğitim aldıkları ve araştırmamızdaki dağılımın üst ve orta düzey eğitimler için normal dağılım olarak karşımıza çıkmaktadır. Eğitim türleri de birbiriyle orantılı olduğu görülmektedir. Bu durumun nedeni sektörde faaliyet gösteren işletmelerde, yönetici olarak istihdam edilecek kişiler için işletmelere en az bir orta düzey yönetici ve en az bir üst düzey yönetici belgesi olan kişi olması şartının kanunen zorunlu olmasından ileri gelmektedir.

Ankete katılan yöneticilerin hangi faaliyet alanlarında oldukları incelendiğinde, (%40,5) Uluslararası Yük ve Kargo Taşımacılığı alanında faaliyet gösterdiği ve dolayısıyla Uluslararası Yük ve Kargo Taşımacılığı belgelerinin eğitimlerine katıldıkları görülmektedir.

Yöneticilerde en fazla faaliyet alanı ve eğitim türü olarak Uluslararası yük ve kargo taşımacılığı alanında olmasının nedeni, her geçen gün yapılan uluslararası taşıma faaliyetlerinin artış göstermesinin nedeni, ticaretin özellikle İstanbul'da yoğun olması ve uluslararası alanda alınan mesleki yeterlilik belgelerinin, yurtiçi taşıma faaliyetlerini de kapsamı olarak gösterilebilir. Uluslararası yöneticilik eğitimi müfredatına yabancı dil dersinin eklenmesi, yöneticilerin vizyonunu geliştirilmesi adına yararlı olabilir.

Ankete katılan sürücülerin büyük oranda yaşlarının 18-29 yaş arasında, genç yaşta olmasının, mesleğin kendine özgü çalışma koşulları olması ve ticari araç sürücülüğü mesleğinin diğer meslek türleriyle kıyaslandığında, gerek eğitim süreleri gerekse eğitim öğretim maliyetlerinin daha düşük olması, özetle kısa yoldan meslek sahibi olunabilmesi faktörüne dayandığı öngörülebilmektedir.

Sürücüler ağırlıklı olarak öğrenim seviyelerini değerlendirdiğimizde genel olarak eğitim seviyelerinin düşük olduğu görülmektedir. Bu durum mesleğin alt yapısından kaynaklı eksiklikler ve birçok kişinin, kısa sürede, kısa eğitim süresi ve düşük maliyetle meslek eğitimi alarak, bir an önce çalışma hayatına dahil olabilmesi için uygun bir meslek türü olmasından kaynaklanmaktadır.

Eğitimin kısa ve maliyetinin düşük oluşu avantajlı gibi gözükse de alınan eğitim sonrası bir yenileme eğitimi olmaması, dezavantajlı bir durumdur. Mesleki yeterlilik belgesi alan kişilerin belli aralıklarla yenileme eğitimlerine katılmaları yenilik ve değişimlere daha kolay adapte olmalarını sağlayacaktır. Bu nedenle belirli aralıklarla sürücüler için yapılan mesleki yeterlilik eğitimlerinin tekrarlanması meslek mensupları için yararlı olacaktır.

Mesleki yeterlilik eğitimleri ile ilgili çalışmalar, meslek odalarına kayıtlı tüm meslek mensuplarını kapsayacak şekilde değerlendirilmesinin yararlı olacağı düşünülmektedir.

SRC mesleki yeterlilik eğitimlerine katılan sürücülerin, ehliyet sınıflarının, özellikle ağır vasıta ehliyetlerinde yoğunlaşmaktadır. Bunun nedenleri ağır vasıta ticari araç kullananlar için yol ve belge denetimlerinin diğer ticari araçlara göre daha fazla yapılması ve ticari araç kullanımını meslek olarak hedefleyen kişilerin ağır vasıta ehliyet sahibi olmaları durumunda kullanmaya hak sahibi oldukları araç sayısının fazla olmasından kaynaklanmaktadır. Bu durum ağır vasıta ehliyetin tercih edilmesini ve SRC eğitimine katılan kişilerin bu türde yoğunlaşmasını sağladığı öngörüsünü oluşturmaktadır.

Mesleki Yeterlilik Eğitimlerine katılan, sürücülerin en fazla faaliyet alanı olarak ticari yük araçları olmasının nedenleri, yurtiçi ve yurt dışına yapılan ithalatı, ihracatın özellikle İstanbul'da yoğunluk arz etmesi ve ticari yük taşımacılığı işi yapan araç

sürücülerinin mesleki yeterlilik belgesi zorunluluğu kapsamında ilgili birimlerce yolcu taşımacılığı yapan meslek mensuplarına göre daha fazla denetlenmesinden kaynaklandığı söylenebilir.

Meslek mensupları yolcu taşımacılığı faaliyeti ve yük taşımacılığı faaliyetlerinde istihdam olan kişilerin eşit şekilde denetlenmesi yük ve yolcu taşıma eğitimlerine katılımların artırılması için yararlı olabilir.

Mesleki yeterlilik kapsamında hangi türde eğitim alındığı çapraz tablosu (Yönetici) için incelendiğinde erkeklerin en fazla “uluslararası yük taşımacılığı, kapsamında (üst düzey yöneticilik) mesleki yeterlilik eğitimi” aldıkları görülmektedir. Bu durumun sebebi Türkiye’de yük taşımacılığı ile ilgili talebin artış göstermesi ve uluslararası alanda alınan mesleki yeterlilik belgesinin yurt içi taşımacılık alanını kapsamaması ile yurtiçi taşımacılık alanında da yöneticilik belgesi olarak kullanılabilmesinden ileri gelmektedir.

Araştırma sonuçlarına göre kadınlar “uluslararası yük taşımacılığı alanında üst düzey yöneticilik, mesleki yeterlilik eğitimi” ve “Yurt içi Yolcu Taşımacılığı, alanında Üst Düzey Yöneticilik, Mesleki Yeterlilik Eğitimi” almış olduklarının tespitiyle, kadınların uluslararası yük taşımacılığı yapan işletmeler ve yurt içi yolcu taşımacılığı yapan işletmelerde yönetici, olarak çalışmayı tercih ettikleri görülmektedir.

Tehlikeli maddelerin taşınması eğitimini sadece erkekler almış ve az talep edilen bir eğitim türü olarak görülerek, kadınların bu türde eğitim almadıkları tespit edilmiştir. Bu durumun nedeni, mesleki yeterlilik kapsamındaki yöneticilik eğitimlerinde tehlikeli yük nakli yapan işletmelerde istihdam olacak yöneticilerin, yük ve kargo taşımacılığı kapsamında mesleki yeterlilik eğitimi alınması yeterli olması, tehlikeli madde taşımacılığı ile ilgili ayrı bir eğitim şartı bulunmaması, bu duruma gerekçe olarak gösterilebilir.

Yöneticilik kapsamında verilen eğitimlerin tehlikeli madde nakli yapan işletme yöneticileri için ayrı bir kapsamda yürütülmesi ve zorunlu olması yöneticilerin tehlikeli madde eğitimlerine katılımlarını artırılması için yarar sağlayacaktır.

Yüksek öğrenim düzeyinde olan kişilerin, üst düzey yöneticilik “mesleki yeterlilik eğitimlerine” daha fazla yöneldikleri görülmektedir. Öğrenim seviyesi yüksek olan kişilerin yük taşımacılığı ile ilgili alanda üst düzey yöneticilik eğitimi almayı tercih etmeleri ve aldıkları eğitimlerin uluslararası belge türü olduğu görülmektedir. Bu durumun nedeni yük taşımacılığı alanında sektörün sürekli gelişim gösterme eğiliminde oluşu ve uluslararası alanda alınan belgenin yurtiçi faaliyet alanındaki yöneticilik faaliyetlerini sağlayan belge türünü de kapsamamasından ileri gelmektedir.

Ankete katılan yöneticilerden hemen hepsi Mesleki Yeterlilik Belgesi sahibi olabilmek için kayıt olduğu eğitim programına büyük oranda devam ettikleri görülmüştür. Genel olarak yöneticilerin eğitim devamlılığının olduğu ve bu konunun desteklendiği görülmektedir.

Bu durumun en önemli nedeni olarak, mesleki eğitime devam sağlamayan kişilerin mesleki yeterlilik sınavına giremediği ve mesleki yeterlilik yönetmeliği gereği, ilgili eğitime devamın zorunlu olduğu ve derse devamın bakanlıkça denetlendiği bilinmekte bu konu ile ilgili zorunluluk ve denetiminden kaynaklı, katılım yoğun olarak sağlandığı öngörülebilmektedir.

Ankete katılan yöneticiler, Mesleki Yeterlilik Belgesi sahibi olabilmek için eğitimlere yoğun olarak katıldıkları tespit edilmiştir. Çok düşük bir kısmı ise vakit bulamadıkları için katılmadıklarını ifade ettikleri görülmektedir. Bazı yöneticilerin iş yükü ve çalışma dinlenme sürelerindeki uyumsuzluk iş koşulları vb. nedenlerden eğitimlerin bir kısmına katılmadıkları görülmektedir. Bu durum bazı işletmelerin konunun önemini göz ardı ettikleri öngörüsü oluşturmaktadır.

Mesleki yeterlilik eğitimlerine katılımın özendirilmesi ve katılımı artırılmasını temin edilebilmesi adına ne yapılabileceği konusunda araştırma yapılması ilgili eğitimlere katılımların artırılması için yararlı olabilir.

Ankete katılan yöneticiler çoğunlukla “verilen eğitimlerde hangi konular öncelikli olarak ele alındı? ” sorusuna “eğitimin kalitesi” şeklinde cevap vermişlerdir. Bir kısım katılımcı ise her ikisi ve maddiyat olarak cevap vermiştir. Eğitimlerde eğitimin kalitesinin ön planda tutulmasının nedeni eğitimi özendirmek ve faydalı olmasını sağlamakla birlikte bakanlıkça yetkilendirilmiş mesleki yeterlilik eğitimi veren kurumların, özel öğretim kurumları olması ve ne kadar iyi hizmet verebilirler ise kendilerine olan talebin dolaylı olarak da maddi kazancın o kadar artacağı öngörüsünden kaynaklı olmasından ileri gelmektedir.

Araştırmaya katılan yöneticiler genel olarak verilen mesleki eğitimi yeterli gördükleri tespit edilmiştir.

Ankete katılan “Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini almış olmanın iş yaşamınızda size maddi ve mesleki açıdan ne yönde etkisinin olacağını düşünüyorsunuz?” sorusuna genel olarak “terfi almama etkisi olacak” şeklinde cevap vermişlerdir. Yöneticiler verdikleri cevabı, mesleki katkı sağlamak ve görevde yükselmek yönüyle değerlendirdiğimizde yöneticiler, ilgili eğitimleri kariyerlerinde ilerlemeleri açısından önem arz eden bir konu olarak görmekte oldukları söylenebilir.

Mesleki yeterlilik eğitimlerine katılım yönünden, yöneticilerin özendirilmesi için terfi konusu hakkında yöneticilerin bilgilendirilmeleri ve mesleki gelişim yönüyle eğitimlerin tanıtılması ilgili eğitimlere katılımların artmasına katkıda sağlayabilir.

Mesleki Yeterlilik Kapsamında, hangi tür SRC belgesi eğitimi aldınız çapraz tablosunda Yurt içi Yolcu Taşımacılığı ve Yurt içi Yük ve Kargo Taşımacılığı eğitimleri, aldıkları görülmektedir. Bu durum Ankete katılan sürücülerin katıldıkları mesleki eğitimi türü seçiminde, çalıştıkları işletmelerin faaliyet alanında ihtiyaç duyulan belge türüne göre seçim yaptıkları söylenebilir.

Öğrenim seviyesi yüksek düzeyde olan kişilerin ve Kadınların bu eğitimlere katılımlarının mevcut olduğu görülmektedir. Bu durumun nedeni ve yüksek öğrenim mezunu kişiler ile kadın katılımcıların ilgili SRC belgesi eğitimlerine katılımları, çalıştıkları işletmelerde kendilerine araç tahsis edilmesi ve tahsis edilen araç binek araçta olsa ruhsatında hususi araç ibaresi olmamasından ileri gelmektedir. Çalıştıkları şirket adına ticari olarak tescil edilmiş araç kullanmak durumunda olmalarından ilgili eğitimlere katıldıkları söylenebilir.

Ankete katılan kişileri çoğunlukla sürücü (SRC) belgesi için katıldığınız eğitim programına devam ettiniz mi? sorusuna katıldıkları şeklinde cevap vermişlerdir.

Genel olarak sürücülerin eğitim devamlılığının olduğu ve bu konunun desteklendiği görülmekle birlikte kayıt oldukları belge türü ile ilgili eğitimlere katılım göstermeyen kişilerin mesleki eğitim mevzuatı gereği, bakanlıkça yapılan belge sınavına katılamayacağı ve eğitim devamlılığı şartının oluşu nedeniyle, derse devamlılığının denetlenmesi katılımı arttıran faktörlerdir.

Mesleki yeterlilik eğitimlerine katılımın artırılabilmesi için yapılan eğitim devam denetimleri yanında, belgesiz eleman istihdamının önüne geçilebilmesi adına işletmelerin denetlenmeleri yararlı olabilir.

Ankete katılanlara 87 erkek ve 5 kadın sürücü belgesi sahibi olabilmek için katıldığınız eğitim programına devam ettiniz mi? sorusuna; 9 erkek ve 1 kadın zamanı olmadığı ve 2 erkek sürücü ilginç konular bulmadığını, 3 erkek ise diğer nedenler ile bir kısmına katılmadıklarını belirtmişlerdir.

Sürücüler iş yükü, üst yönetim, motivasyon eksikliği vb. nedenlerden eğitimlerin bir kısmına katılmadıklarını bazı işletmelerde konunun öneminin zaman zaman göz ardı edilebildiğini göstermektedir. Mesleki yeterlilik eğitimlerine katılımın artırılması için sürücülere, bu eğitimlerin öneminin açıklanması ve sürekli olarak geri bildirim sağlanması gerekmektedir.

Ankete katılan sürücüler çoğunlukla “verilen eğitimlerde hangi konular öncelikli olarak ele alındı? ” sorusuna sadece 4 erkek ve 2 kadın “maddi beklentinin” ön planda tutulduğunu belirtmişler 9’u da her ikisinin de ön planda olduğunu belirtmişlerdir.

Eğitimlerde, mesleki eğitimin kalitesinin ön planda tutulduğu görülmektedir. Bu durumun temel nedeni eğitimi özendirme ve faydalı olmasını sağlamaktır. Ayrıca

yetkilendirilmiş mesleki yeterlilik eğitimi veren kurumların, özel öğretim kurumları olması, ilgili kurumların ne kadar yüksek kalitede eğitim hizmeti sunulabilir ise kendilerine olan talebin doğrudan da maddi getiri ve tercih edilirliliğın o kadar artacağı öngörüsünün var olmasından kaynaklandığı söylenebilir. Ulaştırma alanında mesleki yeterlilik eğitimi almış olan kişilere iletişim, stres yönetimi, motivasyon, gibi konularda düzenli olarak eğitim verilmesi işlerini daha sağlıklı yapabilmeleri için yararlı olabilir.

Araştırmaya katılan sürücülerin genel olarak verilen SRC, mesleki eğitimini yeterli gördüğü tespit edilmiştir. Mesleki yeterlilik eğitiminin katılımcılar tarafından genel olarak yeterli görülmesi ile birlikte, az miktarda da olsa bazı katılımcılar yetersiz ve fikrim yok şeklinde beyanlarda bulunması, sürücülerin bir kısmının eğitimle ilgili beklentilerinin daha farklı olduğu izlenimi ortaya çıkartmaktadır. Bu nedenle eğitim programlarının gözden geçirilmesi faydalı olabilir. Ticari araç sürücülüğü için SRC mesleki yeterlilik belgesi alabilmek için yazılı sınavları başarılı olan adayların, uygulamalı bir eğitime ve sınava tabi tutulmaları mesleki gelişimleri için yararlı olacaktır.

Eğitim programlarının belirli aralıklarla tekrar edilmesi ve uzaktan eğitim ile desteklenmesi, eğitimden alınacak verimin artırılmasını sağlayabilir. Bu konun araştırılması ve uygulanması yapılan mesleki eğitimlere katkı sağlayacaktır.

Ankete katılan kişiler SRC “Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini almış olmanın iş yaşamınızda size maddi ve mesleki açıdan ne yönde etkisinin olacağını düşünüyorsunuz?” sorusuna genel olarak “maaşımın yükselmesi” ve kişisel gelişimlerinin artacağı şeklinde cevap vermişlerdir.

Sürücülerin verdikleri cevabı, maaşta yükseliş ve mesleki katkı sağlamak yönüyle değerlendirdiğimizde sürücüler, ilgili eğitimleri ve aldıkları belgeleri maaşlarının yükselmesi açısından önem arz eden bir konu olarak görmekte oldukları söylenebilir.

Dolayısıyla SRC ile ilgili mesleki yeterlilik eğitimleri ve belgeleri, sürücülerin çalışma koşullarının iyileşmesi ve yaptıkları işte, eğitimden geçmeleri neticesinde, edindikleri belgelerin, kendilerine maddi katkı sağlayacağı unsuru gözetilecek şekilde tanıtılarak sürücülere sunmalıdır. Bu uygulama sürücüler açısından mesleki eğitimin özendirilmesi için yarar sağlayacaktır.

Ankete katılan yöneticilerin sektörde erkek ağırlıklı çalışan kesimin mevcut olmasının ana nedeni, sektör ile ilgili eğitim altyapısının eksikliklerinden dolayı kadroların yönetici olarak ortaya çıkmasıdır. Sektördeki kadın sayısının az olması sektör ile ilgili eğitim öğretim faaliyetlerinin geç başlaması sebebiyle olmuştur. Bu durum yöneticilerin de erkek ağırlıklı olması sonucunu doğurmuştur.

Ulaştırma alanı ile ilgili orta öğretim ve yükseköğretim alanında açılan mesleki bölümler ve mesleki yeterlilik eğitimleri neticesinde, kadınların ulaştırma alanı ile ilgili eğitim almayı tercih etmeleri durumun da önümüzdeki yıllarda kadın yönetici sayısında önemli artış sağlanabileceği öngörülebilir. Sektörde kadın istihdamının arttırılabilmesi için yapılması gerekenler araştırılması gereken bir konudur.

Ankete katılan yöneticilerden büyük bölümünün 18-29 yaş arasında olduğu görülmektedir. Araştırmaya katılan yöneticilerin, genel olarak mesleki yeterlilik belgesini sektörde beyaz yaka personel olarak istihdam olabilmeleri ve sektördeki kariyerleri için önem arz eden bir faktör olarak görmelerini sağlayarak, yöneticilik eğitimi alan kişilerin büyük bölümünün genç yaşta olmasını sağlamıştır.

Ankete katılan yöneticilerin öğrenim durumları incelendiğinde, yöneticilerin büyük oranda orta öğretim mezunu olduğu görülmektedir. Yapılan Mesleki yeterlilik eğitimlerinin müfredatının genişletilmesi meslek eğitimi ile altyapısal bir öğrenim sorunu olan sektör çalışanlarının eğitim eksikliğinin önemli ölçüde giderilebilmesi için yararlı olabilir.

Ankete katılan sürücülerin büyük oranda yaşlarının 18-29 yaş arasında, genç yaşta olduğu tespit edilmiştir. Bu durum mesleğin kendine özgü çalışma koşulları olması ve ticari araç sürücülüğü mesleğinin diğer meslek türleriyle kıyaslandığında, gerek eğitim süreleri gerekse eğitim öğretim maliyetlerinin daha düşük olması, özetle kısa yoldan meslek sahibi olunabilmesi faktörüne dayandığı öngörülebilir. Ticari araç şoförlüğü ile ilgili profesyonelleşme için ülkemizde sürücülük eğitimi verilen yükseköğretim programlarının yayınlattırılması yararlı olabilir. Ticari araç şoförlüğü için verilen eğitimlerin verimliliğinin arttırılabilmesi için Avrupa'daki sürücü eğitimi ile Türkiye'deki sürücü eğitiminin nasıl yapıldığı konusunun karşılaştırmalı olarak araştırılması ve uyumlu hale getirilmesi, yapılan eğitimlerin kalitesinin artması için yararlı olabilir.

Sürücüler ağırlıklı olarak öğrenim seviyelerini değerlendirdiğimizde genel olarak eğitim seviyelerinin düşük olduğu görülmektedir. Bu durum kısa sürede, düşük eğitim süresi ve belgelendirme maliyeti ile meslek eğitimi alarak, bir an önce çalışma hayatına dâhil olabilmesi için sürücülük mesleğinin uygun bir meslek türü olmasından kaynaklanmaktadır. Genel olarak sürücüler ağır vasıta ehliyeti sahibidirler. Kullanmaya hak sahibi oldukları araç sayısının fazla olması, ağır vasıta ehliyet alınmasının temel sebebi olmaktadır.

Türkiye de bir ehliyetle birçok araç kullanılması uygulamasına son verilerek ehliyetlerin bir ya da aynı türde birkaç araç şeklinde sınıflandırılması, sürücülerin araç sevk ve idare kabiliyetlerinin arttırılabilmesi için yararlı olabilir.

Ehliyet sınıflarının kullanılacak araçlar yönüyle daraltılması ve ayrıntılı şekilde düzenlenmesi, konusunun araştırılması sürücüler ve trafik güvenli açısından yarar sağlayabilecektir.

Mesleki Yeterlilik Eğitimlerine katılan, sürücülerin en fazla faaliyet alanı olarak ticari yük araçları olmasının nedenleri yurtiçi ve yurt dışına yapılan ithalatı, ihracatın özellikle İstanbul'da yoğunluk arz etmesi ve ticari yük taşımacılığı işi yapan araç sürücülerinin mesleki yeterlilik belgesi zorunluluğu kapsamında ilgili birimlerce daha fazla denetlenmesinden kaynaklandığı söylenebilir. İlgili belge denetiminin tüm sürücüler için yapılması mesleki yeterlilik eğitimlerine katılımın arttırılması için yararlı olacaktır. İlgili mesleki eğitimlere katılımın arttırılması konusunda neler yapılabileceğinin araştırılma konusu olması, eğitime katılıma arttırılması açısından katkı sağlayacağından, sektör açısından yararlı olacaktır.

Ankete katılan yöneticiler ve Sürücülerin alanları ile ilgili mesleki yeterlilik belgesi sahibi olabilmek için kayıt olduğu eğitim programına büyük oranda devam ettikleri tespit edilmiş fakat bazı işletmelerin konunun önemini göz ardı ettikleri görülmektedir. Ankete katılan yönetici ve sürücülerin derse devamlılığının bakanlıkça denetlenmesi katılımı arttıran önemli bir faktördür.

Bu nedenle, bakanlığın ders devamı ile ilgili denetleme faaliyetini yoğunlaştırması, eğitime katılımın arttırılması için yararlı olacaktır.

Ankete katılan yöneticiler ve sürücüler, eğitimlerde eğitimin kalitesinin ön planda tutulduğunu düşünmektedir. Araştırmaya katılan yöneticiler ve sürücüler genel olarak verilen mesleki eğitimi yeterli gördükleri tespit edilmiştir.

Ankete katılan yönetici ve sürücülerin "Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesi almış olmakla ilgili beklentileri farklıdır.

Yöneticiler, ilgili eğitimleri kariyerlerinde ilerlemeleri açısından önem arz eden bir konu olarak görmekte iken sürücüler ilgili eğitimleri ücretlerindeki artış olacağı algısı ve mesleki gelişimleri yönüyle önem arz eden bir konu olarak görmektedirler.

Yöneticiler için mesleki yeterlilik eğitimi ve belgesinin kariyerlerinde ilerleme yönüyle tanıtılması sürücüler için ise mesleki yeterlilik eğitimi ve belgesinin sürücülerin çalışma koşullarının iyileşmesi ve yaptıkları işte kendilerine maddi katkı sağlayacağı unsuru gözetilecek şekilde tanıtılarak sunması ilgili mesleki eğitimlere ve belgelere kişilerin teşvik edilmesi açısından yararlı olacaktır.

Yöneticiler için mesleki yeterlilik eğitimlerine katılımın özendirilmesi ve teşvik edilmesi için yapılması gerekenlerin araştırılması, eğitime katılımın arttırılması açısından yararlı olacaktır.

Araştırma kapsamında ele alınan, yöneticiler ve sürücülere yönelik demografik faktörler ile tanımlayıcı unsurlar incelenerek tespitlerde bulunulmuş ve ilgili tarafların yararına sunulmaya gayret gösterilmiştir. Ulaştırma hizmetleri konusunda, mesleki eğitim ve mesleki uzmanlaşmaya verilen önemin artması ile ilgili alanda yapılan araştırmaların artış göstermesi, ulaştırma sektörüne katkı sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR

- ALTAŞ Yasin, **Lojistik Yönetimi**, Türk Endüstri Mühendisleri Grubu Yayınları, İstanbul, 2006.
- BİRDOĞAN Baki, **Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi**, Volkan Matbaacılık, Trabzon, 2004.
- ÇANCI Metin ve Murat ERDAL, **Lojistik Yönetimi**, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Yayını, İstanbul, 2003.
- GÖRÇÜN Ömer Faruk, **Örnek Olay ve Uygulamalarla Tedarik Zinciri Yönetimi**, Beta Basım Yayım, İstanbul, 2010.
- GÜLEN Gülen, **Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2011.
- KARACAN Sami, **Lojistik Faaliyetlerde Maliyetleme**, Umuttepe Yayınları, Kocaeli, 2011.
- KAYABAŞI Aydın, **Rekabet Gücü Perspektifinde Lojistik Faaliyetlerde Performans Geliştirme**, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2010.
- KESKİN Hakan, **Lojistik-Tedarik Zinciri Yönetimi**, Nobel Yayınları, Ankara, 2008.
- KOÇEL Tamer, **İşletme Yöneticiliği**, Beta Yayınları, İstanbul, 2003.
- ORHAN Osman Zeki, **Dünyada ve Türkiye’ de Lojistik Sektörünün Gelişimi**, İTO Yayınları, İstanbul, 2003.
- ŞAHİN Cemalettin, **Türkiye’de Coğrafya Eğitimi, Sorunları ve Çözüm Önerileri**, Gündüz Eğitim Yayıncılık, Ankara, 2003.
- TANYAŞ Mehmet, **Lojistik Temel Kavramlar**, İİBF Yayınları, Mersin, 2011.
- TEZCAN Ercüment, **Avrupa Birliği Kurumlar Hukuku**, Beta Basım Yay., İstanbul, 2001.
- YILDIRIM Cemal, **Araştırma Metotları**, Teknik Yayınlar, Ankara, 1996.

MAKALELER

- AKIN Bahadır, “Rekabetçi Üstünlük ve Teknoloji: Küresel Bir Yaklaşım”, **Verimlilik Dergisi**, 1999, 23-57.
- AKYILDIZ Murat, “Lojistik Dış Kaynak Kullanımının Gelişimi ve Türkiye’deki Kullanım Biçimleri”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 2004, 14-40.
- AYBOĞA Hanifi, “Globalleşme Sürecinde Muhasebe Alanındaki Gelişmelere Göre Ülkemizin Durumu”, **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Balıkesir, 2002, 39-65.
- KARA Mehmet, “Küresel Ticarete Lojistik Üslerin Önemi ve Türkiye”, **Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, 2009, 49-84.
- MARICE Jack, “Institute of Chartered Accountants in England and Wales”, **Accountants Digest**, 1998, 1-36.
- ÖZ Murat, “Lojistikte Yeni Yaklaşımlar”, **KSÜ İİBF Dergisi**, 2011, 45-67.

TEZLER

- AS Erdal, Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları(1923-1960), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir, 2006, **(Yayınlanmamış Doktora Tezi)**.
- BAHAR Ersin, Lojistikte Risk Yönetimi ve Bir Uygulama, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2007, **(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**.
- EKER Özge, Lojistik Yönetimi ve Tedarik Lojistiği Sürecinde Performansın Arttırılması, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2006, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**.
- ERCAN Ayşegül Türkiye'deki Karayolu Taşımacılığında Meslek İ Yeterlilik Eğitiminin İncelenmesi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Haziran **(Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi)**, 2008.
- ÖCAL Hülya, İşletmelerde Dış Kaynaklardan Yararlanma ve İşletme Performansı Üzerindeki Etkileri, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Balıkesir, 2006, **(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**.
- POLAT Sinem, Lojistik Şirketlerde Muhasebe Organizasyonu ve Lojistik Maliyetler Uygulamalar, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2007, **(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**.
- TAN Ahmet, Türkiye'de Şehirlerarası Taşımacılık Yapan Sürücülerin Sosyal ve Ekonomik Durumlarının İncelenmesi Üzerine Bir Araştırma, Ankara, 1999, **(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**.
- UÇAR Ahmet, Türkiye' de Lojistik Sektörünün Gelişimi ve Sorunları, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2007, **(Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**.
- YILMAZ Ümit Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Eğitimi için Bir E-Öğrenme Modeli Önerisi Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü **(Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi)**, 2013.

İNTERNET

- Abuyum Resmi Sayfası, "ÜDY belgesinin tanımı", <http://www.abuyum.com/udy-belgesinin-tanimi/166/Page.aspx>, (Erişim Tarihi: 13.09.2014).
- ARGEDESTEK Resmi Sayfası, "Karayolu Taşıma Yönetmeliği", <http://argedestek.kocaeli.edu.tr/dosyalar/KarayoluTasimaYonetmelik.pdf>, (Erişim Tarihi: 19.01.2015).
- ATABARI Resmi Sayfası, "Düzenli Yolcu Taşımacılığı", <http://atabari.org/wp-content/uploads/2012/05/D%C3%9CZENL%C4%B0-YOLCU-TA%C5%9EIMACILI%C4%9EI-DERS-NOTU1.pdf>, (Erişim Tarihi: 05.02.2015).
- Beykoz Sürüsü Kursu Resmi Sayfası, "Mesleki Yeterlilik Belge Türleri", <http://beykozsurucukursu.com/trafikvecevrebilgisi.pdf>, (Erişim Tarihi: 13.01.2015).
- DHGM Resmi Sayfası, "İngiltere ve Türkiye Eğitim Sistemlerinin Karşılaştırılması", http://dhgm.meb.gov.tr/yayimler/dergiler/Milli_Egitim_Dergisi/155-156/karacaoglu.htm, (Erişim Tarihi: 10.02.2015).

- EMİRMITSK Resmi Sayfası “Eğitim Programlarının Açılması”, http://www.emirmsk.com/index.php?option=com_content&view=article&id=75:etim-programlarnn-acilmas&catid=36:yoenetmelkler&Itemid=71, (Erişim Tarihi: 29.12.2014).
- Etonet Resmi Sayfası “Karayolu Taşımacılığında Eğitimin Özellikleri”, <http://www.etonet.org.tr/estoweb/kaynak/dokumanlar/kbelgeleri/karayoluTasimaYonetmeli.pdf>, (Erişim Tarihi: 29.01.2015).
- Gazi Üniversitesi Resmi Sayfası, “Küreselleşme - Yerelleşme”, <http://www.hbvdergisi.gazi.edu.tr/index.php/TKHBVD/article/viewFile/1091/1080>, (Erişim Tarihi: 13.10.2014)
- Gültekin Altıntaş Kişisel Sayfası, “Lojistik Yönetimi”, <http://www.gultekinaltuntas.com/wp-content/uploads/2010/02/Ders-VII.ppt>, (Erişim Tarihi: 06.09.2014).
- İstanbul Teknik Üniversitesi Resmi Sayfası, “Üretimde Malzeme Akışının Planlanması ve Tasarımı”, <http://transport.itu.edu.tr/PDF/mak419/MAK419-4.pdf>, (Erişim Tarihi: 22.10.2014).
- İZKA Resmi Sayfası, “Türkiye Turizm Stratejisi”, http://www.izka.org.tr/files/planlama/1_Ust_Olcekli_Plan_Programlar/Turkiye_Turizm_Strateji.pdf, (Erişim Tarihi: 07.01.2015).
- Karayolları Genel Müdürlüğü Resmi Sayfası, “Karayolları Trafik Yönetmeliği”, <http://www.kgm.gov.tr/sitecollectiondocuments/kgmdocuments/trafik/kanunyonnetmelik/trafikyonnetmelik.pdf>, (Erişim Tarihi: 28.11.2014).
- Karayolu, http://www.aractedarik.com/?page=2&baslik=kara_yolu&a=110&b=1&c=110, (Erişim Tarihi: 22.08.2014).
- KGK Resmi Sayfası, “Sigortacılık Eğitimi Ders Notları”, <http://www.kgk.gov.tr/contents/files/pdf/egitim/isttic/SigortaBankaSPK.pdf>, (Erişim Tarihi: 27.01.2015).
- KGM Resmi Sayfası, “Araç Bilgisi ve Ekonomik Araç Kullanımı”, <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Yayinlar/YayinPdf/Karayollar%C4%B1.pdf>, (Erişim Tarihi: 18.01.2015).
- KGM Resmi Sayfası, “Mesleki Yeterlilik Ders ve Sınavı ile İlgili Öneriler”, <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/KanunYonetmelik/2918SayiliKanun.pdf>, (Erişim Tarihi: 17.01.2015).
- KGM Resmi Sayfası, “Mesleki Yeterlilik Eğitimi”, <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/KanunYonetmelik/128MaddeDegisiklik.pdf>, (Erişim Tarihi: 05.01.2015).
- Kocaeli Üniversitesi Yayınları, “Lojistik Sektöründe Yoğunlaşma Analizi ve Lojistik Gelişmişlik”, http://akademikpersonel.kocaeli.edu.tr/ybayrak/sci/ybayrak12.07.2013_15.26.38sci.pdf, (Erişim Tarihi: 22.08.2014).
- MEGEP Resmi Sayfası, “Kara Yolu Taşımacılığı 2”, http://hbogm.meb.gov.tr/modulerprogramlar/programlar/ogretmenlik_ogretim/MTS_mbs/Karayolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1l%C4%B1%C4%9F%C4%B1-2.pdf, (Erişim tarihi: 22.09.2014).
- MEGEP Resmi Sayfası, “Kara Yolu Taşımacılığı”, http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Kara%20Yolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1l%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf, (Erişim Tarihi: 16.07.2014).
- MEGEP Resmi Sayfası, “Karayolu Taşımacılığının Türkiye’deki Gelişimi”, http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Kara.pdf, (Erişim Tarihi: 22.09.2014).

- MEGEP Resmi Sayfası, “Sürücülerin Özellikleri”, http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Kara%20Yolu%20Ta%C5%F%C4%B1mac%C4%B1%C4%B1%C4%9F%C4%B1.pdf, (Erişim Tarihi: 26.08.2014).
- MEGEP Resmi Sayfası, “Tehlikeli Madde Taşımacılığı”, http://www.megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Kara%20Yolu%20Ta%C5%9F%C4%B1mac%C4%B1l.pdf, (Erişim Tarihi: 04.01.2015).
- Mevzuat Bilgi Sistemi, “Gümrük Yönetmeliği”, <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspix?MevzuatKod=7.5.13472&sourceXmlSearch> (Erişim Tarihi: 06.10.2014).
- Mevzuat Bilgi Sistemi, “Karayolu Taşıma Yönetmeliği”, <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspix?MevzuatKod=7.5.13108&Mevzuatlliski=0&sourceXmlSearch=>, (Erişim Tarihi: 12.09.2014).
- Mevzuat Resmi Sayfası, “Karayolu Taşıma Kanunu”, <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4925.pdf>, (Erişim Tarihi: 04.02.2015).
- Milli Eğitim Bakanlığı Resmi İnternet Sayfası, “İlk Yardım Dersi”, http://mebk12.meb.gov.tr/meb_iys_dosyalar/34/41/972879/dosyalar/2014_02/27010609_trafik.pdf, (Erişim Tarihi: 10.02.2015).
- Naci Topçu Kişisel Sayfası, “Taşımacılık Operasyonları”, <http://nacitopcuoglumyo.gantep.edu.tr/download/toperasyon.pdf>, (Erişim Tarihi: 06.09.2014).
- Özgür Sürücü Kursu Resmi Sayfası, “Ulaştırma Mevzuatı”, <http://www.ozgursurucu.kursu.com/index.php?sayfa=sayfalar&id=78>, (Erişim Tarihi: 29.12.2014).
- SONDEVİR Resmi Sayfası “Türkiye’de Karayolları”, <http://www.sondevir.com/?aType=haberYazdir&ArticleID=163003&tip=haber>, (Erişim Tarihi: 16.09.2014)
- SRC Merkezi Resmi Sayfası, “Gümrük, TIR ve Kaçakçılık Mevzuatı”, <http://egitim.srcmerkezi.com/ekacakcilikmevzuati.htm>, (Erişim Tarihi: 10.02.2015).
- SRC Resmi Sayfası “Karayolu Taşıma Yönetmeliği”, <http://src.segmenler.com.tr/storage/catalogue/category/00000012-0139.pdf>, (Erişim Tarihi: 12.02.2015).
- T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, “Karayolu İşletmeciliğinde Mesleki Yeterliliğe Ait Politikalar”, http://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa, (Erişim Tarihi: 20.10.2014).
- T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, “Türkiye ve Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşmaları”, <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-ve-uluslararasi-karayolu-tasimaciligi-anlasmalari.tr.mfa>, (Erişim Tarihi: 27.10.2014).
- T.C. Dışişleri Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, “Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı”, http://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa, (Erişim Tarihi: 24.09.2014).
- T.C. Milli Eğitim Bakanlığı Resmî İnternet Sayfası, “Karayolu Eşya Taşımacılığı” <http://hbogm.meb.gov.tr/modulerprogramlar/programlar/>, (Erişim Tarihi: 28.09.2014).
- TAYRAS Resmi Sayfası “Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Yönetmeliği”, <http://www.tayras.com/mevzuat/w10.pdf>, (Erişim Tarihi: 27.11.2014).
- TESK Resmi Sayfası, “Karayolu Taşıma Kanunu”, <http://www.tesk.org.tr/tr/mevzuat/im12.php>, (Erişim Tarihi: 02.12.2014).
- Turkishtime Lojistik-3, “Lojistiğin 2013 Atılımı”, <http://www.utikad.org.tr/db/images/LOJISTIK2.pdf>, (Erişim Tarihi: 25.05.2014).

- TURSAB Resmi Sayfası, “Karayolu Taşımacılığı”, http://www.tursab.org.tr/dosya/7243/karayolu-tasima-onetmeligi_7243_5992682.pdf, (Erişim Tarihi: 28.01.2015).
- Tübitak Resmi İnternet Sayfası, “Ulaştırma ve Turizm Paneli”, <http://www.utikad.org.tr/db/files/TUBITAK%20Ulastirma%20ve%20Turizm%20Paneli.pdf>, (Erişim tarihi: 18.09.2014).
- UBAK Resmi Sayfası “Karayolu Taşımacılığında Eğitim Faaliyetleri”, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/KUGM/tr/Belgelik/doc/protokol/20140905_153303_2769_1_64.pdf, (Erişim Tarihi: 19.01.2015).
- Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı Resmi Sayfası, “Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Faaliyetleri”, <http://www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/99d39d6912e4864.pdf>, (Erişim Tarihi: 13.10.2014).
- Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı Resmi Sayfası, “Karayolu Taşımacılığında Mesleki Yeterlilik Faaliyetlerinin Yeterliliği Kavramı”, <http://www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/99d39d6912e4864.pdf>, (Erişim Tarihi: 11.06.2014).
- Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı Resmi Sayfası, “Ulaşan ve Erişen Türkiye”, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/yayinlar/20130117_113443_204_1_64.pdf, (Erişim Tarihi: 17.08.2014).
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Resmi Sayfası, “Karayolu Çalışma Gurubu Raporu”, http://www.tnd.org.tr/site/images/icerikler/dosya/karayolu_ura.pdf, (Erişim Tarihi: 02.02.2015).
- UTİKAD Resmi Sayfası, “Karayolu”, <http://www.utikad.org.tr/sector.asp?id=6>, (Erişim Tarihi: 28.11.2014).
- WEBNAK İnternet Sayfası, “Karayolu Taşımacılık Sektörü Hakkında Bilgiler ve Türkiye’de Karayolu Nakliye Sektörü”, <http://webnak.com.tr/blog/kara-yolu-tasimacilik-nakliye/>, (Erişim Tarihi: 09.09.2014).

RESMİ YAYINLAR

Resmi Gazete, 25.02.2004 Tarih, 25384 Sayı.

EKLER
TÜRKİYE'DEKİ KARAYOLU MESLEKİ YETERLİLİK FAALİYETLERİNE AİT
POLİTİKALARIN VE VERİLEN EĞİTİMLERİN, SEKTÖR ÇALIŞANLARI
ÜZERİNDEKİ ETKİSİ ÜZERİNE BİR UYGULAMA
ANKET ÖRNEKLERİ

Sayın yönetici,

T.C. İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı ,“Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı Faaliyetlerine ait Mesleki Yeterlilik Politika ve Eğitimler, Sektör Çalışanları Üzerinde bir uygulama” konulu tez çalışmam için aşağıdaki soruları cevaplamanıza ihtiyaç duyulmuştur. Verdiğiniz bilgilere dayalı olarak elde edilecek olan sonuçlar bu tezin geliştirilmesi çalışmalarında kullanılacaktır. Katkılarınız için çok teşekkür ederim. Aygün ÖZTÜRK

1.Mesleki Yeterlilik Kapsamında, hangi türde eğitim aldınız?

- Uluslararası Yolcu Taşımacılığı, Kapsamında (Üst Düzey Yöneticilik) Mesleki Yeterlilik Eğitimi
- Yurtiçi Yolcu Taşımacılığı, Kapsamında(Üst Düzey Yöneticilik) Mesleki Yeterlilik Eğitimi
- Uluslararası Yük Taşımacılığı, kapsamında (Üst Düzey Yöneticilik) Mesleki Yeterlilik Eğitimi
- Yurt içi Yolcu Taşımacılığı, Kapsamında (Üst Düzey Yöneticilik) Mesleki Yeterlilik Eğitimi
- Uluslararası Yolcu Taşımacılığı, kapsamında (Orta Düzey Yöneticilik) Mesleki Yeterlilik Eğitimi
- Yurt içi Yolcu Taşımacılığı, kapsamında (Orta Düzey Yöneticilik) Mesleki Yeterlilik Eğitimi
- Tehlikeli Maddelerin Taşınması, (ADR) Kapsamında (Mesleki Yeterlilik Eğitimi)

2.Mesleki Yeterlilik Belgesi sahibi olabilmek için katıldığınız eğitim programına devam ettiniz mi?

- Eğitimin tümüne katıldım
- Eğitimin %80'ine katıldım
- Eğitimin %60'ına katıldım
- Eğitimin %50 sine katıldım
- Eğitimin %30'una katıldım
- Eğitimin %10'ına katıldım
- Eğitimin hiçbirine katılmadım

3.Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden katılamadınız?

- Eğitim beklentimin altında idi
- Zamanım olmadı
- İlginç konular yoktu
- Diğer nedenler.(yazınız).....

4. Mesleki Yeterlilik Eğitim (aldıysanız),(size göre), verilen eğitimlerde hangi konular öncelikli olarak ele alındı?

- EĞİTİM KALİTESİ
- MADDİ BEKLENTİ
- HER İKİSİ DE
- HİÇBİRİ

5. Mesleki Yeterlilik eğitimi size göre yeterli miydi?

- YETERLİYDİ
- YETERSİZDİ
- FİKRİM YOK

6. Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini almış olmanın iş yaşamınızda size maddi ve mesleki açıdan ne yönde etkisinin olacağını düşünüyorsunuz

- Maaşımın artmasına katkısı olacak
- Terfi almama etkisi olacak
- Kendi kişisel gelişimime katkı sağlamış olacak
- Emekliliğime katkısı olacak
- Mesleki hayatıma hiçbir katkısı olmayacak
- Hiçbir konuda bana katkısı olmayacak

Sayın yönetici,

T.C. İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı ,“Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı Mesleki Yeterlilik Faaliyetlerine ait Politikalar ve Eğitimler, Sektör Çalışanları Üzerine Bir Uygulama” konulu tez çalışmam için aşağıdaki soruları cevaplamanıza ihtiyaç duyulmuştur. Verdiğiniz bilgilere dayalı olarak elde edilecek olan sonuçlar bu tezin geliştirilmesi çalışmalarında kullanılacaktır. Katkılarınız için teşekkür ederim.

Aygün ÖZTÜRK

Cinsiyet

- Bay
- Bayan

Yaş Grubu

- 18-29
- 30-39
- 40-49
- 50-59
- 60-69

Öğrenim Durumu

- İlkokul
- Ortaokul
- Lise
- Lisans
- Lisansüstü

Yöneticinin;

(Eğitim Aldığı Mesleki Yeterlilik Türü)

- ÜDY (Üst Düzey Yönetici Eğitimi)
- ODY (Orta Düzey Yönetici Eğitimi)

Faaliyet Alanı

- Yurtiçi Yük ve Kargo Taşımacılığı
- Uluslararası Yük ve Kargo Taşımacılığı
- Yurtiçi Yolcu Taşımacılığı
- Uluslararası Yolcu Taşımacılığı
- Tehlikeli Madde Taşımacılığı

Sayın sürücü,

T.C. İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı ,“Türkiye’deki Karayolu Taşımacılığı Faaliyetlerine ait Politikalar ve Eğitimler, Sektör Çalışanları Üzerinde Bir Uygulama” konulu tez çalışmam için aşağıdaki soruları cevaplamanıza ihtiyaç duyulmuştur. Verdiğiniz bilgilere dayalı olarak elde edilecek olan sonuçlar bu tezin geliştirilmesi çalışmalarında kullanılacaktır. Katkılarınız için çok teşekkür ederim.

Aygün ÖZTÜRK

1.Mesleki Yeterlilik Kapsamında, hangi tür SRC belgesi eğitimi aldınız?

- Uluslararası Yolcu Taşımacılığı
- Yurt içi Yolcu Taşımacılığı
- Uluslararası Yük ve Kargo Taşımacılığı
- Yurt içi Yük ve Kargo Taşımacılığı
- Tehlikeli Madde Taşımacılığı

2.SRC belgesi sahibi olabilmek için katıldığınız eğitim programına devam ettiniz mi?

- Eğitimin tümüne katıldım
- Eğitimin %80'ine katıldım
- Eğitimin %60'ına katıldım
- Eğitimin %50 sine katıldım
- Eğitimin %30'una katıldım
- Eğitimin %10'ına katıldım
- Eğitimin hiçbirine katılamadım

3.Mesleki Yeterlilik Eğitimine Neden katılamadınız?

- Eğitim beklentimin altında idi
- Zamanım olmadı
- İlginç konular yoktu
- Diğer nedenler.(yazınız).....

4. SRC belgesi eğitimi aldığınız mesleki eğitim kurumu öncelikli olarak aşağıdaki unsurlardan hangisini ön planda tuttu?

- E ĞİTİM KAL İTESİ
- MADD İ BEKLENTİ
- HER İKİSİ DE
- HİÇBİRİ

5. Mesleki Yeterlilik eğitimi size göre yeterli miydi?

- YETERLİYDİ
- YETERSİZDİ
- FİKRİM YOK

6. Mesleki Yeterlilik Eğitimi ve Mesleki Yeterlilik Belgesini almış olmanın iş yaşamınızda size maddi ve mesleki açıdan ne yönde etkisinin olacağını düşünüyorsunuz?

- Maaşımın artmasına katkısı olacak
- Terfi almama etkisi olacak
- Kendi kişisel gelişimime katkı sağlamış olacak
- Emekliliğime katkısı olacak
- Mesleki hayatıma hiçbir katkısı olmayacak

Sayın sürücü,

T.C. İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı ,“Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı Faaliyetlerine ait Mesleki Yeterlilik Politika ve Eğitimleri, Sektör Çalışanları Üzerinde Bir Uygulama” konulu tez çalışmam için aşağıdaki soruları cevaplamanıza ihtiyaç duyulmuştur. Verdiğiniz bilgilere dayalı olarak elde edilecek olan sonuçlar bu tezin geliştirilmesi çalışmalarında kullanılacaktır. Katkılarınız için teşekkür ederim.

Aygün ÖZTÜRK

1- Cinsiyet

- Bay
- Bayan

2- Yaş Grubu

- 18-29
- 30-39
- 40-49
- 50-59
- 60-62

3- Öğrenim Durumu.

- İlkokul
- Ortaokul
- Lise
- Lisans
- Lisansüstü

4-Sürücünün; Ehliyet Sınıfı

- B
- C
- D
- E
- G

5- Faaliyet Alanı

- Ticari Taksi / Dolmuş
- Minibüs
- Otobüs
- Kamyonet
- Kamyon/Tır
- Tanker