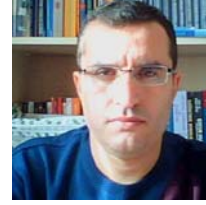




ULAŞIM HİZMETİNDE GÖREVLİ SÜRÜCÜLERİN STRESLE BAŞETME BECERİLERİ: BİR ALAN UYGULAMASI



Yrd. Doç. Dr. Ali Haydar ŞAR*



Yrd. Doç. Dr. Abdullah IŞIKLAR**

ÖZET

Ulaştırma hizmetlerinin önemli bir parçası olan şoförler gerek günlük, gerekse iş hayatında yaşadıkları olumsuz olaylar karşısında stresle karşı karşıya kalmakta ve bu durumda farklı baş etme davranışları sergilemektedirler. Araştırmada ulaştırma hizmetlerinde görev yapan şoförlerin, stresle başa çıkma davranışlarını bazı değişkenlere göre belirlenmeye çalışılmıştır. Araştırmanın uygulama alanını Sakarya Büyük Şehir Belediyesi Ulaştırma Hizmetlerinde çalışan toplam 266 şoför oluşturmaktadır. Araştırma sonucunda şoförlerin genel olarak stresle başa çıkmada; Dine Sığınma, Aktif Planlama ve Bilişsel Yapılandırma yöntemlerini kullandıkları, yaş, çalışma süresi, eğitim durumları ve işe karşı tutum değişkenlerine göre stresle baş etme becerilerinin istatistiksel olarak anlamlı farklılıklar gösterdiği, kaza yapan şoförlerin, Dış Yardım Arama ve Kaçma Biyo-Kimyasal boyutları, kaza yapmayan şoförlerin ise, Aktif Planlama, Bilişsel Yeniden Yapılandırma ve Dine Sığınma boyutlarını daha fazla kullandıkları sonucuna varılmıştır.

ANAHTAR KELİMELELER: Şoförler, stresle başa çıkma yöntemleri.

COPING SKILLS OF THE DRIVERS ON TRANSPORTATION SERVICE: A FIELD APPLICATION

ABSTRACT

Drivers who are an important part of the transportation service are under stress both in their daily lives and in the unpleasant events they come across in the working environment; thus,

* Sakarya Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, ahaydarsar@hotmail.com

** Erciyes Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, abdullah4238@erciyes.edu.tr



they are likely to display different kinds of coping behavior. In this study, we try to determine the coping behavior of the drivers according to some variables. The research is carried out among 266 drivers working for Transportation Service in Sakarya Metropolitan Municipality. Results of this study are as follows: drivers generally use Religion, Active Planning and Cognitive Construction Methods as coping behavior and these coping skills are statistically significant in terms of age, working hours, educational background and job attitude variables; drivers having experienced accidents before use Foreign Aid and Biochemical-escape more frequently than the drivers not having experienced any accidents; in contrast, the drivers not having experienced any accidents before the latter drivers use Active Planning, Cognitive Reconstruction and Religion more frequently than the aforementioned.

Key Words: Drivers, Coping skills.

GİRİŞ

Stres; vücudun, normal psikolojik dengesini bozan zararlı ve çeşitli anormal durumlara karşı gösterdiği tepki (Valaerie,1990), bireyin fizik ve sosyal çevredeki uyumsuz koşullar nedeniyle, bedensel ve psikolojik sınırlarının ötesinde harcadığı gayret (Cüceloğlu,1994), bir ölçüye kadar insanın mücadele gücünü ve başarıma azmini arttıran güçlüklerle başa çıkmasını kolaylaştıran ve ona direnme gücü veren fiziksel, duygusal ve zihinsel bir tepki olarak tanımlanmıştır (Howard, 2005).

Stresin temel etkisi, strese maruz kalmanın kendisi tarafından değil, buna verilen duygusal tepkiyle belirlenir (James, 1999). Stresin oluşması için insanın bedeninde biyo-kimyasal değişimler oluşması ve vücut sisteminin harekete geçmesi gereklidir (Pehlivan, 1995). Böyle bir biyo-kimyasal değişimde bireyde bazı değişiklikler ortaya çıkar. Bu değişiklikleri, fiziksel, duygusal, zihinsel, sosyal ve davranışsal olmak üzere beş grupta toplamak mümkündür (Braham, 1998; Schafer, 1987). Stres yaratan faktörleri üç grupta toplanmaktadır.

1. Kişisel Stres Kaynakları: İçer dönük veya dışa dönük kişilik yapısı (Erdoğan, 1999), kişiliğin saldırganlık, kızgınlık, öfke, depresyona yatkın olması (Girgin ve Kocabıyık, 2003), kişiliğin yapısının A tipi davranışlar (çok yavaş insanlara karşı sabırsızlık, dinlenme, dostluk veya zevk verici şeyler için çok az zaman ayırması) göstermesi (Güçlü, 2001) kişilik özelliğinden kaynaklanan stres faktörleri olarak belirtilmektedir.

2.Çevreden kaynaklanan stres kaynakları: Toplumsal ve teknolojik değişimler, aile içi yaşantılar, ulaşım sorunları (Erdoğan, 1999), düzenli bir hayat yaşayamama (Pehlivan, 2000),



enflasyon, işsizlik, siyasal belirsizlik ve işletmelerin küçülmesi (Gök, 2009) gibi faktörler önemli çevresel stres kaynaklarıdır.

3.İşle ilgili stres kaynakları: Aşırı iş yükü, ücret yetersizliği, çalışma saatinin uzunluğu, gürültü, kalabalık, sorumluluklar, zaman baskısı, araç-gereç yetersizliği, çalışmaların karşılığını alamama, huzursuzluk, dedikodu, kişilik uyumsuzluğu, (Chang, 2007), görüş farklılığı, statü düşüklüğü, monotonluk (Rawshan, 1998), kalabalık ortamlar (Klassen ve Chiu, 2010), aile ve sosyal hayata yeteri kadar zaman ayıramama (Gümüştekin ve Öztemiz, 2004), çalışma koşulları ve iş ortamında yaşanan olumsuzluklar (Ağma, 2007) çalışma hayatından kaynaklanan stresler olarak belirtilmektedir. Stres bireylerin kendi yaşantılarını ve içinde yaşadıkları grupların yaşantılarını derinden etkilemektedir. Aynı zamanda bireyin iş performansını düşürmektedir (Turunç ve Çelik, 2010). Bireylerin çalışma koşulları (Lozanski, 2003), aile için yaşantı ve iletişim sorunları (Kellowag, 2002), madde kullanımları, konsantrasyon ve uyku problemleri (Howard, 2005), motivasyon kaybı yaşamaları (İmirlioğlu, 2009), hata yapma korkuları (Şar, 2004) gibi sorunlar iş yeri performansları düşmektedir. Stres ile iş doyumunu arasında ters yönlü bir ilişki olduğu (Kumaş, 2008; Akgündüz, 2006), iş stresi ile tükenmişlik arasında doğrusal bir ilişki olduğu belirtilmiştir (Alanyalı, 2006). Stres tamamen insana zararlı olarak algılanmamalı, uygun nitelikte ve yoğunlukta olduğunda kişiyi geliştiren, onu harekete geçiren, deneyim kazandıran ve güçlendiren bir uyarıcı olarak da tanımlanmaktadır (Barutçugil, 2002).

Bireylerin stresle yaşama biçimleri de, stresle karşılaştıklarında başvurdukları baş etme yöntemleri de farklılık gösterir. Araştırmalarda; sınıf öğretmenlerinin, sevdikleriyle vakit geçirme, olumlu diyaloglarda bulunma ve ortam yaratma (Doğan, 2008), kadın öğretim elemanlarının kabul ve bilişsel yeniden yapılandırmayı fazla kullandıkları (Kara ve Koç, 2009), demir yollarında çalışan işçi ve memurların dua ve ibadete yöneldikleri (Okutan ve Tengilimlioğlu, www.belgeler.com/blg/29m/stres-yonetimi), sosyal destek arama ve duygulara odaklanma ve yadsıma yöntemlerini kullandıkları (Sağlam, 2005) bulunmuştur.

Ulaştırma hizmetlerinde görev yapan şoförler stres açısından en riskli gruplardan birisini oluşturmaktadır. Zaman baskısı, kötü organizasyonlar, işe karışmalar, işi zamanında yetiştirme telaşı ve monoton bir çalışma şekli gibi faktörler sürücüler için önemli stres kaynaklarını oluşturmaktadır (Greiner, 1998). Sürücüler, çalışma koşullarından kaynaklanan



bu problemlerin üstesinden gelebilmek için sıklıkla sigara içme davranışına başvurdukları belirlenmiştir (Greiner, 1997).

Benzer araştırmalarda; stresli altındaki sürücülerin yüksek oranda hata yapma korkusu, kurallara uymakta güçlük çektikleri ve kendilerine yönelik güvensizlik yaşadıkları (Kontogiannis, 2006), hatalarıyla baş edemedikleri (Peltzer ve Renne, 2004), iş performansında düşüklük yaşadıkları (Jamal, 2007), çok sık hastalıklara yakalandıkları (Kompier, 2000), önemli tükenmişlik duygusu ile baş etmekte çok zorlandıkları (Desmond, 2009) bulunmuştur.

Bu araştırmada; ulaştırma hizmetlerinde görev yapan şoförlerin stresle başa çıkma davranışlarının genel olarak ne olduğu, bazı değişkenlere göre farklılaşıp farklılaşmadığının belirlenmesi amaç edinilmiştir. Bu amaçla ilişkili olarak aşağıdaki sorulara cevap aranmıştır.

1-Ulaşım sektöründeki sürücüler genel olarak ne tür stresle başa çıkma yöntemleri kullanmaktadırlar?

2-Ulaşım sektöründeki sürücülerin stresle baş etme yöntemleri yaş değişkeni açısından farklılaşmakta mıdır?

3-Bireylerin çalışma süreleri stresle baş etmede bir faktör müdür?

4- Ulaşım sektöründeki sürücülerin işini sevme durumuna göre stresle baş etme becerileri değişmekte midir?

5- Ulaşım sektöründeki sürücülerin eğitim durumları stresle başa çıkmada bir faktör müdür?

6-Sürücülerin baş etme düzeylerine göre kaza yapıp yapmama durumları farklılaşmakta mıdır?

YÖNTEM

Katılımcılar: Bu araştırmaya, Temmuz 2011 yılında Sakarya İli Büyük Şehir Belediyesi Ulaştırma Hizmetlerine bağlı otobüs işletmelerinin düzenlemiş olduğu “Kişisel Gelişim Semineri” ne katılan toplam 266 şoför katılmıştır.

Veri Toplama Araçları: Bu araştırmada gerekli bilgileri toplamak amacıyla Kişisel Bilgi Formu ve Özbay (1993), tarafından geliştirilen Stresle Baş Etme Becerisi Anketi kullanılmıştır.



1-Kişisel Bilgi Formu: Araştırmada katılımcıların işleriyle ve kişisel bilgilerine yönelik bilgilerini belirlemek amacıyla araştırmacılar tarafından geliştirilen Kişisel Bilgi Formu kullanılmıştır.

2. Stresle Başa-Çıkma Tutumları Envanteri (SBTE)

Araştırmada Ulaştırma Sektöründe Çalışan Sürücülerin Stresle Başa Çıkma Tutumlarını belirlemek amacıyla “Stresle Başa çıkma Tutumları Envanteri” kullanılmıştır. Envanterin orijinal şekli Özbay (1993), tarafından Amerika Birleşik Devletlerinde, üniversitede öğrenimine devam eden yabancı uyruklu öğrencilere yönelik geliştirilmiş olan stresle başa çıkma yolları ölçeğidir. Envanterin uyarlanması, Özbay ve Şahin (1997), tarafından gerçekleştirilmiştir. Türkçe uyarlama çalışmasında faktör analizi sonucunda 56 maddelik orijinal başa çıkma envanterinden 43 ifade, 6 faktör altında toplanmıştır. 6 faktör, “Dine Sığınma”, “Dış Yardım Arama”, “Aktif Planlama”, “Kaçma Duygusal-Eylemsel”, “Kaçma Biyo-Kimyasal ve “Kabul-Bilişsel Yeniden Yapılanma” olarak nitelendirilmiştir Envanter, 5’li likert tipi derecelendirmeye düzenlenmiştir. Şahin ve Durak (1995), tarafından Türkçeye uyarlanan Stresle Başa Çıkma Tarzları Ölçeği ölçüt(Eş Değere Form) olarak kabul edilmiştir. “Stresle Başa Çıkma Tarzları Ölçeği” ile “**Stresle Başa-Çıkma Tutumları Envanteri**” arasında genel olarak 0.54 ($p<.001$) düzeyinde bir ilişki bulunmuştur. Testin güvenilirlik hesapları Cronbah Alfa katsayısı 0.81 olarak bulunmuştur.

İşlem: Ulaştırma Hizmetlerinde görevli otobüs şoförlerine (266) kendilerine ve işe yönelik Kişisel Bilgi formu ile Stresle Baş Etme Becerisi Anketi şoförlere birebir uygulanarak toplanmış, uygulama sonucunda eksik cevap veren bireylere ait anketler çıkarılmıştır.

Verilerin Analizi: Araştırmada toplanan veriler üzerinde frekans ve yüzde, Kay-kare, t testi ve Varyans analizi gibi betimsel analizler yapılmış ve sonuçlar yorumlanmıştır.

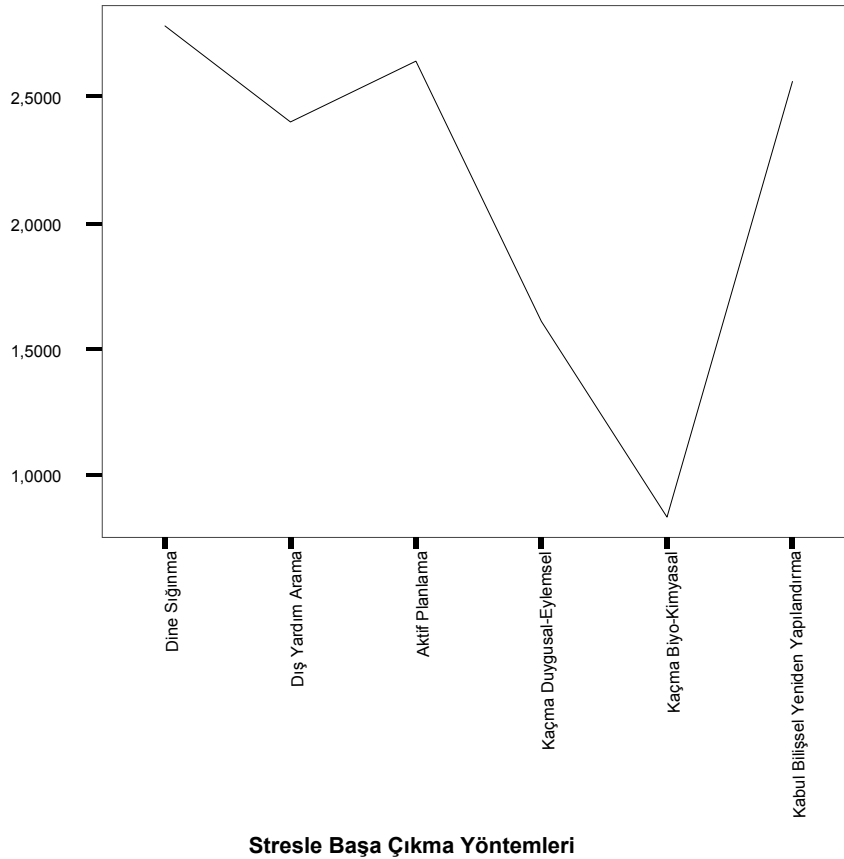


BULGULAR

1-Ulaşım sektöründeki sürücülerin genel olarak ne tür stresle başa çıkma yöntemleri kullanmaktadırlar?

Tablo 1. Ulaştırma Sektöründe Çalışan Sürücülerin Stresle Başa Çıkma Yöntemleri

	Ortalama	std. Sapma	Çarpıklık	
	N=266	N=266	N=266	Std. Hata
Dine Sığınma	2,7863	,79634	-,393	,149
Dış Yardım Arama	2,4043	,61222	-,256	,149
Aktif Planlama	2,6410	,62078	-,263	,149
Kaçma Duygusal-Eylemsel	1,6047	,58459	,320	,149
Kaçma Biyo-Kimyasal	,8280	,75221	,709	,149
Kabul Bilişsel Yeniden Yapılandırma	2,5602	,89285	2,499	,149



Şekil 1. Ulaştırma Sektöründe Çalışan Sürücülerin Stresle Başa Çıkma Yöntemleri



Araştırmaya katılan şoförlerin genel olarak stresle baş etme davranışları tablo 1 ve şekil 1 de incelenmiştir. Buna göre, şoförler stresle baş etmede en çok Dine Sığınma, Aktif Planlama ve Bilişsel Yapılandırma yöntemlerini kullanırken, en az, Kaçma Biyokimyasal ve Kaçma Duygusal Eylemsel yöntemlere başvurdukları görülmektedir.

2-Ulaştırma Sektöründe çalışan sürücülerin Stresle Başa Çıkma Yöntemleri “Yaş” değişkenine göre farklılaşmakta mıdır? Sorusuna ilişkin bulgular.

Tablo 2. “Yaş” Değişkenine Göre Ulaştırma Sektöründe çalışan sürücülerin Stresle Başa Çıkma Turum Puan Ortalamaları Standart Sapmaları F Değerleri ve Önemlilik Düzeyleri.

		N	Ortalama	Std. Sapma	SD	KO / KT		F	P
						Kareler Ort.	Kareler Top.		
Dine Sığınma	1- 25-30 yas	17	2,72	,95					
	2- 31-35 yas	53	2,45	,78					2<4
	3-36-40 yas	62	2,76	,87					
	4- 41-45 yas	79	3,13	,59	5-260	GA=3,38	16,92	5,82	,000
	5- 46-50 yas	31	2,74	,76		Gi=0,58	151,13		
	6- 51+	24	2,57	,78		Toplam=	168,05		
Dış Yardım Arama	1- 25-30 yas	17	2,03	,65					
	2- 31-35 yas	53	2,43	,65					
	3-36-40 yas	62	2,42	,59					
	4- 41-45 yas	79	2,55	,65	5-260	GA=1,01	5,05	2,78	,018
	5- 46-50 yas	31	2,30	,50		Gi=0,36	94,28		
	6- 51+	24	2,25	,42		Toplam=	99,33		
Aktif Planlama	1- 25-30 yas	17	2,48	,80					
	2- 31-35 yas	53	2,81	,43					
	3-36-40 yas	62	2,62	,56					
	4- 41-45 yas	79	2,80	,59	5-260	GA=2,08	10,45	5,92	,000
	5- 46-50 yas	31	2,45	,58		Gi=0,35	91,68		
	6- 51+	24	2,17	,81		Toplam=	102,12		6<4
Kaçma Duygusal-Eylemsel	1- 25-30 yas	17	1,27	,41					
	2- 31-35 yas	53	1,61	,47					
	3-36-40 yas	62	1,62	,72					
	4- 41-45 yas	79	1,72	,57	5-260	GA=0,70	3,53	2,11	,065
	5- 46-50 yas	31	1,49	,68		Gi=0,33	87,03		
	6- 51+	24	1,54	,31		Toplam=	90,56		
Kaçma Biyo-Kimyasal	1- 25-30 yas	17	,65	,65					
	2- 31-35 yas	53	,93	,82					
	3-36-40 yas	62	,89	,72					
	4- 41-45 yas	79	,69	,62	5-260	GA=0,84	4,22	1,51	,188
	5- 46-50 yas	31	,80	,84		Gi=0,56	145,72		
	6- 51+	24	1,06	,96		Toplam=	149,94		
Kabul Bilişsel Yeniden Yapılandırma	1- 25-30 yas	17	2,58	,77					
	2- 31-35 yas	53	2,40	,48					
	3-36-40 yas	62	2,54	1,34					
	4- 41-45 yas	79	2,75	,74	5-260	GA=1,01	5,10	1,29	,270
	5- 46-50 yas	31	2,41	,72		Gi=0,79	206,16		
	6- 51+	24	2,51	,85		Toplam=	211,25		



Araştırmaya katılan şoförlerin yaşları itibariyle stresle baş etme davranışları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olup olmadığı Varyans Analiz testi ile araştırılmıştır. Tablo 2 incelendiğinde yaşlara göre stresle baş etme yöntemleri istatistiksel olarak anlamlı derecede farklılaşmaktadır. Buna göre; Kaçma-Duygusal-Eylemsel, Kaçma-Biyolojik-Kimyasal ve Kabul Bilişsel Yeniden Yapılandırma boyutları için yaş grupları itibariyle ortalamalar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olmadığı; Dine Sığınma, Dış Yardım Arama ve Aktif Planlama boyutları için yaş grupları puan ortalamaları arasında istatistiksel olarak anlamlı olduğu ($p<.05$) tespit edilmiştir. Sonuç olarak 41-45 yaş aralığındaki şoförler Dine Sığınma, Dış Yardım Arama ve Aktif Planlama boyutlarını diğer yaş gruplarından daha fazla kullanırken, diğer boyutlarda yaşlar arasında anlamlı bir fark yoktur.

3-Ulaştırma Sektöründe çalışan sürücülerin Stresle Başa Çıkma Yöntemleri “Çalışma Süresi” değişkenine göre farklılaşmakta mıdır? Sorusuna ilişkin bulgular.

Tablo 3. “Çalışma Süresi” Değişkenine Göre Ulaştırma Sektöründe çalışan sürücülerin Stresle Başa Çıkma Turum Puan Ortalamaları Standart Sapmaları F Değerleri ve Önemlilik Düzeyleri.

		N	Ortalama	Std. Sapma	SD	KO / KT		F	P
						Kareler Ort.	Kareler Top.		
Dine Sığınma	1- 1-5 yıl	96	2,901	,675		GA=1,128	2,256		
	2- 5-10 yıl	89	2,760	,925	2-263	Gi=,630	165,795	1,790	,169
	3- 10+	81	2,679	,768		Toplam=	168,051		
Dış Yardım Aram	1- 1-5 yıl	96	2,553	,548		GA=1,768	3,535		1>2
	2- 5-10 yıl	89	2,287	,653	2-263	Gi=,364	95,790	4,853	,009
	3- 10+	81	2,357	,609		Toplam=	99,325		
Aktif Planlama	1- 1-5 yıl	96	2,838	,471		GA=3,274	6,549		1>2 1>3
	2- 5-10 yıl	89	2,593	,707	2-263	Gi=,363	95,575	9,010	,000
	3- 10+	81	2,460	,617		Toplam=	102,123		
Kaçma Duygusal-Eylems	1- 1-5 yıl	96	1,686	,605		GA=,500	1,000		
	2- 5-10 yıl	89	1,565	,466	2-263	Gi=,341	89,563	1,468	,232
	3- 10+	81	1,552	,668		Toplam=	90,562		
Kaçma Biyolojik-Kimyasal	1- 1-5 yıl	96	,841	,706		GA=,922	1,845		
	2- 5-10 yıl	89	,722	,693	2-263	Gi=,563	148,099	1,638	,196
	3- 10+	81	,929	,854		Toplam=	149,944		
Kabul Bilişsel Yeniden Yapılandırma	1- 1-5 yıl	96	2,574	1,096		GA=,017	,035		
	2- 5-10 yıl	89	2,547	,816	2-263	Gi=,803	211,217	,022	,979
	3- 10+	81	2,557	,694		Toplam=	211,252		



Araştırmaya katılan şoförlerin çalışma yılı itibariyle stresle baş etme davranışları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olup olmadığı Varyans Analiz testi ile araştırılmıştır (Tablo 3). Tablo 3 incelendiğinde yaşlara göre stresle baş etme yöntemleri istatistiksel olarak anlamlı derecede farklılaşmaktadır. Buna göre; Dış Yardım Arama ve Aktif Planlama boyutları için puan ortalamaları arasında istatistiksel olarak farkın anlamlı olduğu; Dine Sığınma, Kaçma Duygusal-Eylemsel, Kaçma Biyo-Kimyasal, Kabul Bilişsel Yeniden Yapılandırma boyutları için grupların puan ortalamaları arasında istatistiksel olarak farkın anlamlı olmadığı ($P < .05$) tespit edilmiştir. Tablo 3 incelendiğinde farklılığın çalışma yılı 1-5 yıl olanlar ile diğer gruplar arasında olduğu görülmektedir. Bu sonuca göre çalışma yılı 1-5 yıl arasında olan şoförler Dış Yardım Arama ve Aktif Planlama boyutlarını daha fazla kullanırken, diğer boyutlar için gruplar arasında anlamlı bir fark yoktur.

4-Ulaştırma Sektöründe çalışan sürücülerin Stresle Başa Çıkma Yöntemleri “Yaptıkları İşe Karşı Duygusal Tutum” değişkenine göre farklılaşmakta mıdır? Sorusuna ilişkin bulgular.

Tablo 4. “İşe Karşı Geliştirilen Duygusal Tutum” Değişkenine Göre Ulaştırma Sektöründe çalışan sürücülerin Stresle Başa Çıkma Turum Puan Ortalamaları Standart Sapmaları t Değerleri ve Önemlilik Düzeyleri.

	işine karşı Duygusal Tutumu	N	Ortalama	Std. Sapma	t-değerleri
Dine Sığınma	Olumlu	236	2,845	,766	Sd=264
	Olumsuz	30	2,322	,886	t= 3,458 P=,001
Dış Yardım Arama	Olumlu	236	2,456	,610	Sd=264
	Olumsuz	30	1,996	,468	t= 3,938 P=,000
Aktif Planlama	Olumlu	236	2,706	,613	Sd=264
	Olumsuz	30	2,130	,419	t= 4,998 P=,000
Kaçma Duygusal-Eylemsel	Olumlu	236	1,205	,501	Sd=264
	Olumsuz	30	1,656	,576	t= 4,095 P=,000
Kaçma Biyo-Kimyasal	Olumlu	236	,818	,744	Sd=264
	Olumsuz	30	,908	,821	t= -,620 P=,536
Kabul Bilişsel Yeniden Yapılandırma	Olumlu	236	2,633	,889	Sd=264
	Olumsuz	30	1,986	,702	t= 3,837 P=,000



Araştırmaya katılan şoförlerin işe karşı olumlu tutuma sahip olup olmama durumuna göre stresle baş etme davranışları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olup olmadığı t testi ile araştırılmıştır (Tablo 4). Tablo 4 incelendiğinde olumlu tutuma sahip olup olmama durumuna göre stresle baş etme yöntemleri istatistiksel olarak anlamlı derecede farklılaşmaktadır. Buna göre; Dine Sığınma, Dış Yardım Arama, Kaçma Duygusal Eylemsel, Aktif Planlama ve Kabul Bilişsel Yeniden Yapılandırma boyutları puan ortalamaları arasında istatistiksel olarak farkın anlamlı olduğu, Kaçma Biyo-Kimyasal boyutunda puan ortalamaları arasında istatistiksel olarak farkın anlamlı olmadığı ($p<.05$) görülmektedir. Sonuç olarak, işe karşı olumlu tutuma sahip olan şoförler; Dine Sığınma, Dış Yardım Arama, Aktif Planlama ve Bilişsel Yeniden Yapılandırma boyutlarını kullanırken, olumsuz tutuma sahip şoförlerin ise daha çok Kaçma Duygusal Eylemsel boyutunu kullanmakta olduğu görülmektedir.

5-Ulaştırma Sektöründe çalışan sürücülerin Stresle Başa Çıkma Yöntemleri “Eğitim Düzeyi” değişkenine göre farklılaşmakta mıdır? Sorusuna ilişkin bulgular.

Tablo 5. “Eğitim Düzeyi” Değişkenine Göre Ulaştırma Sektöründe çalışan sürücülerin Stresle Başa Çıkma Turum Puan Ortalamaları Standart Sapmaları F Değerleri ve Önemlilik Düzeyleri.


	Eğitim Düzeyi	N	Ortalama	Std. Sapma	t-değerleri
Dine Sığınma	ilköğretim	186	2,858	,758	Sd=264
	lise	80	2,621	,861	t= 2,240 P=,026
Dış Yardım Arama	ilköğretim	186	2,459	,606	Sd=264
	lise	80	2,276	,610	t= 2,253 P=,025
Aktif Planlama	ilköğretim	186	2,668	,626	Sd=264
	lise	80	2,578	,606	t=1,094 P=,000
Kaçma Duygusal-Eylemsel	ilköğretim	186	1,700	,583	Sd=264
	lise	80	1,382	,527	t=4,198 P=,000
Kaçma Biyo-Kimyasal	ilköğretim	186	,894	,808	Sd=264
	lise	80	,675	,578	t=2,191 P=,029
Kabul Bilişsel Yeniden Yapılandırma	ilköğretim	186	2,621	,972	Sd=264
	lise	80	2,420	,657	t=1,689 P=,092



Araştırmaya katılan şoförlerin eğitim durumuna göre stresle baş etme davranışları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olup olmadığı t testi ile araştırılmıştır (Tablo 5). Tablo 5 incelendiğinde eğitim durumuna göre stresle baş etme yöntemleri istatistiksel olarak anlamlı derecede farklılaşmaktadır. Buna göre; Aktif Planlama ve Kaçma Duygusal Eylemsel boyutlarında puan ortalamaları arasında istatistiksel olarak farkın anlamlı olduğu, Dine Sığınma, Dış Yardım Arama, Kaçma Biyo-Kimyasal ve Kabul Bilişsel Yeniden Yapılandırma boyutları puan ortalamaları arasında istatistiksel olarak farkın anlamlı olmadığı ($p < .05$) görülmektedir. Sonuç olarak, İlköğretim mezunu olan şoförler lise mezunu olan şoförlere oranla Aktif Planlama ve Kaçma Duygusal Eylemsel boyutları daha fazla kullanmakta olduğu görülmektedir.

6-Ulaştırma Sektöründe çalışan sürücülerin Stresle Başa Çıkma Yöntemleri ile kaza yapmaları arasında bir ilişki var mıdır? Sorusuna ilişkin bulgular.

Tablo 6. Ulaştırma Sektöründe Çalışan sürücülerin Stresle Başa Çıkma Turumlar ile Kaza Yapmaları Arasındaki İlişkiye Ait KAY-KARE değerleri.



Araştırmaya katılan şoförlerin kaza yapıp yapmama durumuna göre stresle baş etme davranışları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark olup olmadığı kay-kare testi ile araştırılmıştır (Tablo 6). Tablo 6 incelendiğinde kaza yapıp yapmama durumuna göre stresle baş etme yöntemleri istatistiksel olarak anlamlı derecede farklılaşmaktadır. Buna göre; kaza yapan şoförler, Dış Yardım Arama ve Kaçma Biyo-Kimyasal boyutları, kaza yapmayan



şoförler ise, Aktif Planlama, Bilişsel Yeniden Yapılandırma ve Dine Sığınma boyutlarını daha fazla kullanmaktadırlar.

TARTIŞMA

Araştırmada; ulaştırma hizmetlerinde görev yapan şoförlerin stresle başa çıkma davranışlarının bazı değişkenlere göre (Genel, yaş, çalışma süresi, eğitim durumu, yapılan işe karşı tutum ve kaza yapıp yapmama durumu) belirlenmesine çalışılmıştır.

Araştırmaya katılan şoförlerin genel olarak stresle başa çıkmada Dine Sığınma, Aktif Planlama ve Bilişsel Yapılandırma yöntemlerini kullanırken, en az başvurdukları yöntemler ise, Kaçma Biyokimyasal ve Kaçma Duygusal Eylemsel yöntemler olduğu görülmüştür. Konu ile ilgili araştırmalarda; sınıf öğretmenlerin stres karşısında, Dine Sığınma, Dış Yardım Arama (Doğan, 2008), öğretim elemanlarının Kabul Bilişsel Yeniden Yapılandırma (Kara ve Koç, 2009), Demir Yollarında çalışan memur ve işçilerin, Dine Sığınma (Okutan ve Temlioğlu, www.belgeler.com), Hemşirelerin, Kaçma Duygusal Eylemsel ve Dış Destek Arama (Sağlam, 2005) yöntemlerini kullandıkları sonucuna ulaşılmıştır. Bu sonuçların yapılan araştırma ile benzerlik gösterdiği ve araştırmayı desteklediği söylenebilir.

Araştırmaya katılan şoförlerin yaşları itibariyle stresle başa çıkma davranışlarında; 41-45 yaş aralığındaki şoförler Dine Sığınma, Dış Yardım Arama ve Aktif Planlama boyutlarındaki puan ortalamaları diğer yaş guruplarından daha yüksekken, diğer boyutlarda yaşlar arasında anlamlı bir fark yoktur. Kara ve Koç (2009)' un çalışmasında bu yaş gurubundaki öğretim elemanlarının, Aktif Planlama, Dış Yardım Arama, Kaçma Biyo-Kimyasal boyutlarına, 23-27 yaş arasında olan hemşirelerin Dış Destek Arama ve Duygusal Eylemsel (Sağlam, 2005), boyutlarına daha fazla ağırlık verdiklerini bulmuştur. Bu sonuçların araştırma sonuçlarına benzerlik gösterdiği ve çalışmayı desteklediği söylenebilir.

Araştırmaya katılan şoförlerin çalışma yılı itibariyle stresle başa çıkma davranışlarında; çalışma yılı 1-5 yıl arasında olan şoförler; Dış Yardım Arama ve Aktif Planlama boyutlarını, 5-10 ve 10 ve yukarı çalışma yılına sahip olanlar; Dine Sığınma, Aktif Planlama ve Bilişsel Yeniden Yapılandırma boyutlarına daha fazla eğilim gösterdikleri sonucuna varılmıştır. Kara ve Koç (2009)' un çalışmasında çalışma sürelerine göre, 5-8 yıl arasında olanlar Aktif Planlama, Dış Yardım Arama ve Kaçma Soyutlama becerilerini, 9-11 yıl arası Dış Yardım Arama, 12 ve üzeri olanlar Aktif Planlama ve Kaçma Soyutlama boyutlarına ağırlık verdikleri bulunmuştur. Bu sonuçlar araştırma sonuçlarını desteklemektedir.



Araştırmaya katılan şoförlerin işe karşı tutumları itibariyle stresle başa çıkma davranışlarında; işe karşı olumlu tutuma sahip olan şoförler; Dine Sığınma, Dış Yardım Arama, Aktif Planlama ve Bilişsel Yeniden Yapılandırma boyutlarını kullanırken, olumsuz tutuma sahip şoförlerin ise daha çok Kaçma Duygusal Eylemsel boyutunu kullanmakta olduğu sonucuna varılmıştır. Bu teknikler stres kaynağı ile hiçbir şekilde yüzleşmeyi veya onla bir çatışmayı göze almayı içermemektedir. Buda stres kaynağının ortadan kalkmamasına, bireyin daha çok duygusal olarak stres kaynağını görmezlikten gelme veya stres kaynağına yönelik alkol, uyuşturucu, sigara gibi pasif başa çıkma yollarına yönelmesine neden olmaktadır(Koç ve Tutkun, 2001). Sürücülerin kaza yapmaları ile işe karşı olumlu tutum arasında anlamlı bir ilişki olduğu, buna göre olumlu tutuma sahip olan sürücülerin, olumsuz tutuma sahip olan sürücülere göre daha az hatalı olduklarını ve hatalarla daha iyi baş edebildikleri (Peltzer ve Renne, 2004) sonucuna varmıştır.

Araştırmaya katılan şoförlerin eğitim durumları itibariyle stresle başa çıkma davranışlarında; İlköğretim mezunu olan şoförler lise mezunu olan şoförlere oranla Aktif Planlama ve Kaçma Duygusal Eylemsel boyutları ağırlıklı olarak daha fazla kullanmakta olduğu, diğer boyutlarda anlamlı bir fark olmadığı sonucuna varılmıştır.

Araştırmaya katılan şoförlerin kaza yapıp yapmama durumları itibariyle stresle başa çıkma davranışlarında; kaza yapan şoförler, Dış Yardım Arama ve Kaçma Biyo-Kimyasal boyutları, kaza yapmayan şoförler ise, Aktif Planlama, Bilişsel Yeniden Yapılandırma ve Dine Sığınma boyutlarını daha fazla kullandıkları sonucuna varılmıştır.

Araştırma bulgularına dayalı olarak aşağıdaki öneriler geliştirilmiştir.

Uzun çalışma koşulları şoförlerin stres yaşamalarına, sonuç olarak işte verimsizlik, işe gelmeme ya da geç gelme problemlerinin yaşanmasına neden olmaktadır. Çalışma sürelerinin uygun hale getirilmesi, mola ve yemek aralarının uzatılması yoluyla şoförlerin dinlenmelerinin sağlanması stresle baş edebilmelerine katkı sağlayabilecektir.

Sürekli aynı davranışları sergileme işle ilgili monotonluğa sebep olmakta ve stres yaratmaktadır. Monotonluğun ortadan kaldırılması için farklı alternatifler geliştirilmesi stresle baş edebilmelerine katkı sağlayabilecektir.

Stresi tamamen ortadan kaldırmak mümkün olmadığından şoförlerin stresin olumsuz etkilerini en aza indirgeyebilmelerine ilişkin stresle baş etme becerilerine dönük kişisel gelişim etkinliklerine katılmaları şoförlerin stresle baş edebilmelerine katkı sağlayabilecektir.



İş ortamında demokratik bir ortam oluşturulması, etkili bir iletişim kurulmasının sağlanması ve olumlu bir çalışma iklimi hazırlanması şoförlerin stresle baş edebilmelerine katkı sağlayabilecektir.

Şoförlerin sürekli olarak psikometrik ölçümlerinin ve genel sağlık kontrollerinin yapılması, problemleri durumlarda yardım sağlanması stresi kontrol altına alma ve dolayısıyla kaza riskini azaltmaya katkı sağlayabilir.

Şoförlerin yoğun stresli durumlarında onlara psikolojik yardımlarda bulunmak stresle baş edebilmelerine katkı sağlayabilecektir.

KAYNAKÇA

Ağma, F. Şafak (2007). İş Yaşamında Stresin Nedenleri ve Olumsuz Etkileri, *Yüksek Lisans Tezi*, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme A.B.D. İstanbul.

Akgündüz, S. (2006). Örgütsel Stres Kaynaklarının Çalışanların İş Tatmini Üzerindeki Etkisi ve Banka Çalışanları İçin Yapılan Bir Araştırma, *Yüksek Lisans Tezi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme A.B.D., Yönetim ve Organizasyon Bilim Dalı, İzmir.

Alanyalı, L. Kemal (2006). Örgütsel Stres Kaynaklarının İş Tatminine Olan etkilerinin Tükenmişlik ve Dinçlik Etkileri Bağlamında İncelenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Uludağ Üniversitesi, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri A.B.D. Çalışma Psikolojisi ve İnsan Kaynakları Bilim Dalı, Bursa.

Barutçugil, İ. (2009). Organizasyonlarda Duyguların Yönetimi. İstanbul: *Kariyer Yayıncılık* 144.

Braham, B.J. (1998). Stres Yönetimi. Ateş Altında Sakin Kalabilmek. (Çev.: Vedat G.Diker). İstanbul: *Hayat Yayınları*.

Chang, Te-Yi. & Yu-Lien, C. (2007). Relationship Between Role Stress and Job Performance in Salespeople Employed by Travel Agents in Taiwan, *International Journal of Stress Management*, 14. 2. 211-223.

Cüceloğlu, D. (1994). İnsan ve Davranışı. Psikolojinin Temel Kavramları. İstanbul: *Remzi Kitabevi*.

Desmond, P. A. & Gerald, M. (2009). Individual differences in stress and fatigue in two field studies of driving. *Transportation Research, Part F*, 12, 265–276.



Doğan, F. (2008). Sınıf Öğretmenlerinin Stres Kaynakları ve Baş etme Yolları, *Yüksek Lisans Tezi*, G. Ü. Eğitim Bilimleri Enstitüsü, İlköğretim A.B.D. Sınıf Öğretmenliği Bilim Dalı, Ankara.

Erdoğan, İ. (1999). İşletme Yönetiminde Örgütsel Davranış. İstanbul: *Dönence Basım ve Yayın Hizmetleri*.

Jamal, M. (2007). Job Stress and Job Performance Controversy Revisited: An Empirical Examination in Two Countries, *International Journal of Stress Management*, 14, 2, 175-187.

James E. L. (1999). Stres Altında Başarılı Olmak (Çev.:T.Büyükonat). İstanbul: *Beyaz Yayınları*, 52,2.

Kara, D. ve Koç, H. (2009). Öğretim elemanlarının Stresle Başa Çıkma Davranışlarının Bazı Değişkenlere Göre Belirlenmesi, *İşletme Araştırmaları Dergisi*, 35-50.

Kellowag, E. Kevin (2002). Emerging Approaches to Workplace Stress, *Psychomatic Medicine*, Vol 66,s.8.

Kompier, M. A. J. & at all.(1998). Stress Prevention in Bus Drivers, *Journal of Occupational Health Psychology*, 5, (1), 11-31.

Greiner, B. & at all. (1998). Objective Stress Factors, Accidents, and Absenteeism in Transit Operators: A Theoretical Framework and Empirical Evidence, *Journal of Occupational Health Psychology*, 3,(2),130-146.

Greiner, B. & at all. (1997). Objective Measurement of Occupational Stress Factors—An Example With San Francisco Urban Transit Operators, *Journal of Occupational Health Psychology*, 2, (4), 325-342.

Gök, S. (2009). Çalışma yaşamının Önemli Bir Sorunu: Örgütsel stres, *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, XXVII, SAYI II.

Güçlü, N. (2001). Stres Yönetimi, *G.Ü. Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 21, (1),91-109.

Gümüştekin, G. EREN, ve A. B. ÖZTEMİZ (2004). Örgütsel Stres Yönetimi ve Uçucu Personel Üzerinde Bir Uygulama, *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Sayı: 23, Temmuz-Aralık, ss. 61-85.

Girgin, V. ve A.K. (2003). Kazaya Yatkınlık" Tanımı Yapılabilir mi, "Riskli Sürücüler Kimlerdir?, *Düşünen Adam*, 16(1): 35-38



Klassen, R.M. ve Ming, M. C. (2010). Effects on Teachers' Self-Efficacy and Job Satisfaction: Teacher Gender, Years of Experience, and Job Stres, *Journal of Educational Psychology*, 102, (3) 741-756

Koç, M. , Tutkun, Ö. (2001). “Polislerin Stresle Başa Çıkma Yolları”, *Polis Dergisi* 27, 95-1001.

Kontogiannis, T. (2006). Patterns of driver stress and coping strategies in a Greek sample and their relationship to aberrant behaviors and traffic accidents, *Accident Analysis & Prevention*, 38, (5), 913-924.

Kumaş, V. (2008). Öğretmenlerin İş Doyum Düzeyleri İle Stres Düzeyleri Arasındaki İlişki, *Yüksek Lisans Tezi*. Yeditepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eğitim Yönetimi ve Denetimi A.B.D. İstanbul.

Lozanski, L. (2003). Occupational Stress, *Canadian Association of University Teachers*, 1, 2.

Okutan, M. ve Tengilimlioğlu, D. www.belgeler.com/blg/29m/stres-yonetimi 13.07.2011

Peltzer, K. ve Renner, W. (2004). Psychosocial correlates of the impact of road traffic accidents among South African drivers and passengers, *Accident Analysis and Prevention*, 36, 367–374

Rawshan, A. (1998). Stres Yönetimi. (Çeviren: Şahin Cüceloğlu. İstanbul: *Sistem Yayıncılık*, 41.

İmirlioğlu, İ. (2009). Devlet Hastanelerinde Çalışan Doktorların ve Hemşirelerin Stres Kaynakları ve Stresin Performanslarına Etkilerine İlişkin Görüşleri (Ankara İli Örneği), *Verimlilik Dergisi*, 53-101.

Sağlam, Z. (2005). Acil Servis Hemşirelerinin Stres Kaynakları ve Başa Çıkma Yöntemlerinin Belirlenmesi, *Yüksek Lisans Tezi*, Marmara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Schafer, W. (1987). *Stress Management For Wellness*, Mc Graw Hill, New York.

Şar, S. (2004). Edremit Körfez Bölgesindeki Eczane Eczacılarının Stres Kaynakları, *Ankara Üniversitesi Eczacılık Fakültesi Dergisi*, 33(4):217-242.

Turunç, Ö. ve Çelik, M. (2010). Çalışanların Algıladıkları Örgütsel Destek ve İş Stresinin Örgütsel Özdeşleşme ve İş Performansına Etkisi, *Yönetim ve Ekonomi*, 17:2.

Howard, D. (2005). Facing The Challenges, Building Solutions, *Who*,s. 2

Pehlivan, İ. (1995). Yönetimde Stres Kaynakları. Ankara: *Pegem Yayınları*.



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ
Sayı: 27 Kasım – Aralık 2011
Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi
ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası
Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZİSTAN
<http://www.akademikbakis.org>



Pehlivan, İ. (2000). İş Yaşamında Stres. Ankara: *Pegem Yayınları*, 1. Baskı.

Valerie, J.S. ve Cary, L.C. (1990). Understanding Stress a Psychological Perspective For Health Professionals, *Chapman and Hall*.

<http://www.belgeler.com/blg/29m/stres-yonetimi> 13.07.2011

www.elsevier.com/locate/tr 12.07.2011