

**Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Cilt: 5 Sayı: 2 Yıl: 2013**

**LİMAN ÇALIŞANLARININ MESLEKİ TÜKENMİŞLİK
SEVİYELERİNİN İNCELENMESİ: BİR LİMAN UYGULAMASI**

**Barış KULEYİN¹,
Burak KÖSEOĞLU²
Ali Cemal TÖZ³**

ÖZET

Mesleki tükenmişlik, ağır iş yükü ve iş kaynaklı ağır zihinsel zorlanmalarda ortaya çıkabilen ruhsal bir hastalık olarak tanımlanmaktadır. Başka bir deyişle, meslek sebebiyle ruhsal ve fiziksel olarak bitme durumu şeklinde ifade edilmektedir. Mevcut yazın incelendiğinde, mesleki tükenmişlik konusunun birçok meslek grubunda irdelenmiş olduğu görülmektedir. Günümüzde artan ticaret hacminin denizyolu taşımacılığına yansımaları sebebiyle limanlardaki yoğunluk her geçen gün artmaktadır. Limanları mesleki kariyer alanları olarak seçen liman çalışanlarının bu yoğun tempodaki çalışma şartları her geçen gün daha da ağırlaşmaktadır. Bu sebeplerden dolayı, çalışmanın örneklemini bir liman işletmesinin çalışanları olarak seçilmiştir. Bu çalışmanın amacı, zorlu bir meslek olduğu tespit edilmiş limancılık mesleği çalışanlarının mesleki olarak tükenmişlik seviyelerini, en yaygın tükenmişlik envanterlerinden biri olan “Maslach Tükenmişlik Envanteri” (Maslach Burnout Inventory) yardımıyla saptamaktır. Bu çalışmada tükenmişlik seviyeleri, hem liman çalışanlarının demografik durumları ile ilişkilendirilmiş hem de mesleki kariyerlerine etkileri araştırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Liman çalışanları, mesleki tükenmişlik, tükenmişlik envanteri.*

¹Öğr. Gör., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, İzmir
baris.kuleyin@deu.edu.tr.

²Araş. Gör., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, İzmir
burak.koseoglu@deu.edu.tr.

³Öğr. Gör., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, İzmir
ali.toz@deu.edu.tr.

ANALYSING THE EXTENT OF VOCATIONAL BURNOUT PORT EMPLOYEES SUFFER FROM: A CASE STUDY AT SEAPORTS

ABSTRACT

Vocational burnout is defined as a psychological malady, or disease, likely to stem from certain pressure on mind as well as tough and stressful working conditions. In other words, it is thought to get exhausted both physically and psychologically mainly due to vocational (professional) environments. A relevant literature review reveals that vocational fatigue or burnout has been studied for various vocational groups. The ever growing trade volume has recently affected the growth of seaborne trade and thus shipping, which in turn has increased the work density at seaports. Hence, the working conditions at seaports, for those who have chosen to work at ports as their career, have become tougher and tougher. That's why the population sample for this study has constituted the employees of a seaport. The purpose of this research is to analyze the extent (level) of vocational fatigue seaport employees suffer from. For this analysis, "Maslach Burnout Inventory", one of the most prevalent fatigue-related inventories, has been used. In this research, the extents/levels of fatigue have been interrelated with the demographic data concerning the seaport employees, and the effect of the fatigue levels on vocational careers has been scrutinized.

Keywords: *Seaport employees, vocational burnout, burnout inventory.*

1. LİMAN TANIMI VE LİMAN ÇALIŞANLARI

Denizyolu taşımacılığı, uluslararası rekabetin yoğun yaşandığı bir sektördür. Zamanla talebe bağlı olarak gemilerin yapısı, tipi ve büyüklüğünü değiştirmiştir. Bu hususla gemilere hizmet veren limanlar ve kıyı tesisleri de kapasite olarak büyümüş, teknolojik ve yönetsel olarak da gelişmiştir. Deniz taşımacılığındaki hızlı teknolojik gelişmeler ve hava, deniz ve karayolu ulaştırma sistemlerinin bütünleşmesi taşıma araçlarının, elleçleme ekipmanlarının ve terminal hizmetlerinin de gelişmesine yol açmıştır (Topaloğlu, 2007: 48).

Her limanın tüm özelliklerini kapsayan genel bir "liman" tanımının mümkün olmadığı gibi herhangi iki liman arasında da önemli farklılıklar mevcuttur (Stopford, 2009: 81). Yaygın bir liman tanımına göre limanlar; gemilerin dalga, akıntı, rüzgâr, buz gibi çevresel ve meteorolojik etkenlere karşı korunduğu, rıhtım, iskele ve şamandıralarına deniz taşıma araçlarının yanaşıp bağlayabildiği, demir atarak sığınabildiği, gemi ve kıyı arası yük ve insan naklinin yapılabilirdiği,

karadaki sahalarda yüklerin muhafaza edilebildiği kara ve deniz alanlarıdır (Yüksel ve Çevik, 2010: 1).

Liman çalışanı; limandaki gemilerin yükleme ve boşaltması esnasında çalışan işçiler olarak tanımlanmaktadır. Fakat bu kısa tanım liman işçilerinin tanımlanmasında yeterli olmamaktadır. Liman çalışanı; liman sahası içinde konteyner, genel kargo benzeri tüm yük çeşitlerinin yüklenmesi, boşaltılması, muhafaza edilmesi, kontrolü, elleçlenmesi ile bağlanması operasyonlarında çalışan ve bu operasyonlar için gerekli araç/gereci kullanan işçiler olarak tanımlanabilir (Dock Work Convention, 1973).

Dünyada küresel anlamda rekabetin son derece önemli olduğu düşünüldüğünde limanların etkinliği ve verimliliğini etkileyen en önemli unsurlardan birinin de liman çalışanları ve liman çalışanlarının performansı olduğu da açıkça görülmektedir. Emek-yoğun bir sektör olan limancılık sektörü çalışma saatlerinin esnekliği, artan iş yükü ve yoğunlaşan liman şartları liman çalışanlarının verimliliğini doğrudan etkilemektedir. Liman çalışanlarının bu yoğunluk çerçevesinde performanslarını sürekli yüksek seviyede tutmaları ise uzun dönemde yorulmalarına ve tükenmelerine sebep olmaktadır.

2. MESLEKİ TÜKENMİŞLİK VE MASLACH TÜKENMİŞLİK ENVANTERİ

Maslach ve Jackson tükenmişliği; insanda ortaya çıkan fiziksel bitkinlik, uzun süren yorgunluk, çaresizlik ve umutsuzluk duyguları, yaptığı işe, hayata ve diğer insanlara karşı gösterdiği olumsuz tutumları kapsayan fiziksel ve zihinsel boyutlu bir sendrom olarak tanımlamışlardır. Günümüzde kabul gören en yaygın tükenmişlik tanımı Maslach ve arkadaşları tarafından yapılan ve tükenmişliği üç boyutlu bir kavram olarak algılayan tanımdır. Bu tanımda tükenmişlik; işi gereği sürekli diğer insanlarla yüz yüze çalışan sıklıkla ortaya çıkan üç boyutlu bir sendrom olarak kabul edilmektedir. Bu üç boyut duygusal tükenme, duyarsızlaşma ve kişisel başarıda düşme hissi olarak adlandırılmıştır (Vızlı, 2005: 11)

3. MESLEKİ TÜKENMİŞLİĞİN BOYUTLARI

Tükenmişlik üç ana boyutta incelenmektedir. Bunlar: Duygusal tükenme, duyarsızlaşma ve kişisel başarısızlık hissidir.

Duygusal Tükenme: Duygusal tükenme (emotional exhaustion, exhaustion); tükenmişliğin bireysel stres boyutunu belirtmekte ve

“Bireyin duygusal ve fiziksel kaynaklarında azalmayı” ifade etmektedir. Maslach’a göre “Çalışanların fiziksel ve duygusal açıdan kendilerini aşırı yorgun ve yıpranmış hissetmeleri” şeklinde tanımlanır (Sürgevil, 2005: 38).

Duyarsızlaşma: Maslach' a göre tükenmişliğin üç bileşeninden duyarsızlaşma alt boyutu en problemlili boyut olarak görünmektedir. Duyarsızlaşma; kişinin bakım ve hizmet verdiklerine karşı, duygudan yoksun biçimde tutum ve davranışlar sergilemesini içermektedir. Bu davranış katı, soğuk ve ilgisiz şekillerde kendini belli eder. Duygusal tükenme yaşayan kişi, kendisini diğer insanların sorunlarını çözmede güçsüz hisseder ve duyarsızlaşmayı bir kaçış yolu olarak kullanır. İnsanlarla olan ilişkilerini işin yapılabilmesi için gerekli olan en az düzeye indirir. Duyarsızlaşma, Maslach tarafından "hizmet verilen kişilere karşı uzaklaşmış, katı hatta insancıl olmayan bir yanıt" olarak tanımlanmıştır. Uzaklaşmanın artmasıyla, diğerlerinin gereksinmelerine aldırış etmeyen bir tutum ve duygularına aldırılmama durumu meydana gelmektedir (Vızlı, 2005: 20). Duyarsızlaşma, “insanlara birer nesne gibi davranma” ya işaret eder ve sıklıkla ilişkide bulunulan kişilerden bahsedilirken kişi isimleri yerine, nesne isimlerini kullanmak şeklinde kendini gösterir (Sürgevil, 2005: 40).

Kişisel Başarı: Maslach tükenmişlik modelinin üçüncü boyutu “kişisel başarı / kişisel yeterlilik” boyutudur. Bu boyut; kişinin işindeki yeterlilik ve başarı duygularını tanımlar. Maslach’a göre kavramsal olarak, “öz yeterlilik” ve “öğrenilmiş çaresizlik” gibi olgularla ilişkili olduğu düşünülen kişisel başarı hissi; tükenmişliğin kişisel gelişme boyutunu temsil etmektedir. Düşük kişisel başarı hissi tükenmişliğin bir parçasını oluşturmaktadır. Yetersizlik, başarısızlık duygusu, düşük moral, iş verimliliğinde azalma, düşük üretkenlik, kişilerarası anlaşmazlık, sorunlarla başa çıkmada yetersiz kalma, benlik saygısında (öz saygıda) azalma gibi belirtilerle karakterize edilen düşük kişisel başarı/kişisel yeterlilik duygusu; en yalın haliyle “*Kişinin kendisini olumsuz değerlendirmeye eğiliminde olmasını ifade eder*” (Sürgevil, 2005: 40). Suçluluk, sevilme hissi ve başarısızlık duygulan, kendine saygıyı azaltarak kişiyi depresyona sokabilmektedir (Vızlı, 2005: 21)

4. ARAŞTIRMANIN AMACI

Emek-yoğun bir meslek grubu olan liman çalışanlarının mesleki olarak tükenmişlik seviyelerini, en yaygın tükenmişlik envanterlerinden biri olan “Maslach Tükenmişlik Envanteri” yardımıyla saptamak bu çalışmanın esas amacıdır. Çalışmada tükenmişlik seviyeleri yaş, cinsiyet, evlilik durumu, çocuk durumu, mezun olunan okul, limandaki görev,

kariyer boyunca limanlarda geçirilen toplam zaman ve genel olarak çalışılmış liman tipine göre değerlendirilmiştir.

5. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Tanımlayıcı özellikte olan bu çalışmada araştırma yöntemi olarak anket metodu benimsenmiştir. Bilgi toplama elemanı olarak kullanılan anket; “kişisel bilgiler” ve “Maslach Tükenmişlik Envanteri” soruları olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. Toplam 22 sorudan oluşan envantere puanlama 1 (hiçbir zaman) ve 5 (her zaman) arasında yapılmıştır. Tükenmişliğin üç ana boyutu olan “duygusal tükenme”, “duyarsızlaşma” ve “kişisel başarısızlık hissi” boyutları sırasıyla envanterin (1, 2, 3, 6, 8, 13, 14, 16, 20), (5, 10, 11, 15, 22) ve (4, 7, 9, 12, 17, 18, 19, 21) nolu sorularıyla analiz edilmektedir. Anketlerin değerlendirilmesinde SPSS 17.0 programı kullanılmıştır. Güvenilirlik testi (Cronbach's Alpha) (0,62) yapılmış ve uygun değerde olduğu tespit edilmiştir (Matkar, 2012: 89). Araştırmada kullanılan ölçeğin (Tükenmişlik ölçeği) alt ölçeklerinin güvenilirlik analizleri, iç tutarlılık Cronbach Alpha katsayılarının hesaplanmasıyla yapılmıştır. Bu doğrultuda tükenmişlik ölçeğinin alt ölçeklerine ilişkin güvenilirlik bilgileri aşağıda yer almaktadır.

Tablo 1. Tükenmişlik Alt Ölçeklerinin İç Tutarlılık Katsayıları

ALT ÖLÇEKLER	Madde Sayısı	N	ÖLÇEK			
			Ortalama	Varyans	Standart Sapma	Alfa (α)
Duygusal Tükenme	9	74	16,6216	37,718	6,14149	0,801
Duyarsızlaşma	5	74	8,9054	10,279	3,20603	0,490
Kişisel Başarı	8	74	32,2838	35,631	5,96915	0,750

Tablo 1’den de görülebileceği gibi; tükenmişlik alt ölçeklerinin iç tutarlılık katsayıları (Cronbach Alpha) duygusal tükenme alt ölçeği 0,80; duyarsızlaşma alt ölçeği 0,49; kişisel başarı alt ölçeği 0,75 şeklindedir. Duyarsızlaşma alt ölçeğinin güvenilirliği diğer alt ölçeklere nazaran daha düşük olmakla birlikte, sosyal bilimler için kabul edilir düzeydedir. Tükenmişliğin tüm alt ölçeklerinin güvenilir oluşu, araştırmada yapılan ölçmenin tutarlı sonuçlar vereceği beklentisini güçlendirmektedir.

Anketlerin uygulanması konusunda Türkiye’nin önemli limanlarından biri çalışma alanı olarak seçilmiştir. Söz konusu limandan 84 kişilik bir geri dönüş alınmış ve elimize ulaşan anketlerden 74 âdeti geçerli anket olarak kullanılmıştır. Veri analizi için; frekans tabloları,

tanımlayıcı istatistikler, Bağımsız Örneklem T Testi ve ANOVA (tek yönlü varyans analizi) kullanılmıştır.

Türkçeye çevrilen form, iyi İngilizce düzeyine sahip dört farklı kişi tarafından Türkçeye çevrilmiştir. Türkçe formun çeviri geçerliliği, geriye çevirme (ters çeviri) tekniği ile sınanmıştır. Bu doğrultuda, Türkçe form; formu İngilizceden Türkçeye çevirenlerden farklı olmak kaydıyla, dört farklı kişi tarafından İngilizceye çevrilmiştir. Bu çeviriler kıyaslanarak, ölçeğin bazı maddeleri tekrar gözden geçirilmiş ve ölçeğin son haline ulaşılmıştır (Sürgevil, 2005: 93).

Tablo 2. Tükenmişlik Düzeyi Puanlamaları

	Yüksek	Orta	Düşük
Duygusal Tükenme	27 ve üzeri	17 - 26	0 - 16
Duyarsızlaşma	13 ve üzeri	7 - 12	0 - 6
Kişisel Başarı	0 - 31	32 - 38	39 ve üzeri

Tablo 2’de de görüldüğü gibi, mesleki tükenmişlik bahsedilen üç ana başlık altında düşük, orta, yüksek olmak üzere üç seviyede incelenmiştir. Puan değerlendirmesinde, duygusal tükenme ve duyarsızlaşma boyutlarında ne kadar yüksek puan alınmışsa, kişi o boyutta o kadar çok tükenmiş demektir. Kişisel başarı alt başlığı ile ilgili sorular ters cevaplıdır. Birey kişisel başarı alt başlığında ne kadar az puan alırsa o kadar çok tükenmiş; bir başka deyişle kişisel “başarısızlık” hissi yüksek demektir. Örneğin kişisel başarı puanı ortalaması 20 olan bir grup, kendisini kişisel olarak başarısız hissetmektedir.

6. BULGULAR

Ankete katılanların % 56’sı otuz dört yaş ve üzeri olmakla beraber sadece % 5,5’i 22–25 yaş aralığındadır. 74 adet katılımcının tamamı erkektir. Katılımcıların % 88’i evli, % 80’i çocuk sahibi, yalnızca % 19’u üniversite mezunu, % 92’si mavi yakalı ve % 63’ü yedi yıldan fazla bir süredir limanlarda çalışan kişilerden oluşmaktadır. Katılımcıların % 16’sı limanın kuru yük/dökme yük bölümünde, % 47’si konteyner ve % 37’si limanın tüm bölümlerinde çalıştığı ifade etmiştir.

Tablo 3. Demografik Bulgular

Yaş	f	Oran (%)
22-25 yaş	4	5,5
26-29 yaş	11	15,1
30-33 yaş	17	23,3
34 ve üzeri	41	56,2
Cinsiyet	f	Oran (%)
Erkek	74	100
Kadın	0	0
Evlilik Durumu	f	Oran (%)
Evli	65	87,8
Bekâr	9	12,2
Çocuk Durumu	f	Oran (%)
Var	57	80,3
Yok	14	19,7
Mezun Olunan Okul	f	Oran (%)
Fakülte	8	11,0
Meslek Yüksek Okulu	6	8,2
Meslek Lisesi	12	16,4
Lise	20	27,4
Ortaokul	8	11,0
İlkokul	19	26,0
Limandaki Görevi	f	Oran (%)
Beyaz Yakalı	6	8,1
Mavi Yakalı	68	91,9
Limarlardaki Toplam Çalışma Süresi	f	Oran (%)
1-3 Yıl	21	28,8
4-6 Yıl	6	8,2
7 ve üzeri	46	63,0
Limannın Çalışılan Bölümü	f	Oran (%)
Kuru yük – Dökme yük	12	16,5
Konteyner	34	46,6
Tüm Bölümler	27	37,0

Genel olarak katılımcıların mesleki tükenmişlik seviyeleri “duygusal tükenmişlik” (16,7) boyutunda düşük, “duyarsızlaşma” (8,9) ve “kişisel başarısızlık hissi” (32,3) boyutlarında ise orta olarak tespit edilmiştir. Yani katılımcı liman çalışanları duygusal olarak düşük seviyede tükenmiş, duyarsızlaşma boyutunda orta seviyede bir duyarsızlaşma düzeyine sahip ve kişisel başarısızlık hissi boyutunda ise

kendisini kişisel olarak başarılı, tatmin olmuş olarak isimlendirebilecek bir puan ortalamasına sahiptir. Bir başka deyişle kişisel başarı boyutunda mesleki olarak henüz tükenmemiş, kişisel “başarısızlık” hissi orta seviyede tespit edilmiştir.

Tablo 4. Yaş ve Tükenmişlik Boyutları

Boyut	Yaş	N	Ortalama	Standart Sapma	F	Sig.
Duygusal Tükenmişlik	22-25 yaş	4	15,5000	7,85281	,061	,980
	26-29 yaş	11	17,0000	5,31037		
	30-33 yaş	17	16,5882	7,85063		
	34 yaş ve üzeri	41	16,7805	5,61031		
	Toplam	73	16,6986	6,14565		
Duyarsızlaşma	22-25 yaş	4	8,7500	2,06155	1,957	,128
	26-29 yaş	11	10,9091	3,91036		
	30-33 yaş	17	9,0588	2,88250		
	34 yaş ve üzeri	41	8,3171	3,13400		
	Toplam	73	8,9041	3,22819		
Kişisel Başarı	22-25 yaş	4	34,2500	2,98608	,164	,920
	26-29 yaş	11	31,8182	4,23835		
	30-33 yaş	17	32,1176	6,13272		
	34 ve üzeri	41	32,2195	6,64647		
	Toplam	73	32,2466	6,00181		

Tablo 4’te görüldüğü gibi, yaş bağımsız değişkeniyle liman çalışanlarının duygusal tükenmişlik seviyeleri arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. 26–29 yaş arası 17 puan ortalamasıyla duygusal tükenmenin en yüksek yaş aralığı olarak göze çarpmakta ve genel değerlendirmenin biraz üzerine çıkarak duygusal tükenmişlik orta seviyede tespit edilmektedir. Duyarsızlaşma açısından da anlamlı bir ilişkiye rastlanılmamıştır. 26–29 yaş arası 10,9 puan ortalamasıyla duyarsızlaşmanın en yüksek olduğu yaş olarak göze çarpmakta ve genel değerlendirmeye birlikte duyarsızlaşma orta seviyede tespit edilmektedir. Kişisel başarısızlık hissi değişkeni ise yaşla beraber azalmakla birlikte puanlardan anlaşılacağı üzere meslekten umulduğunun bulunduğu, arzu edilen başarıya ulaşıldığına ve beklentilerin karşılandığına işaret etmektedir. 26–29 yaş arası 31,8 puan ortalamasıyla kişisel başarısızlık hissinin en yüksek olduğu yaş olarak göze çarpmakta ve genel değerlendirmeyle birlikte kişisel başarısızlık hissi orta seviyede tespit

edilmektedir. Sonuç olarak yaş grupları arasında, hiçbir tükenmişlik boyutunda anlamlı bir farklılık elde edilmemiştir.

Tablo 5. Evlilik ve Tükenmişlik Boyutları

Boyut	Evlilik Durumu	N	Ortalama	Standart Sapma	F	Sig.
Duygusal Tükenmişlik	Evli	65	16,5077	5,44324	1,260	,265
	Bekâr	9	17,5556	10,22388		
Duyarsızlaşma	Evli	65	8,8615	3,18628	,020	,887
	Bekâr	9	9,2222	3,52767		
Kişisel Başarı	Evli	65	32,6000	5,80086	,006	,937
	Bekâr	9	30,0000	7,01783		

Tüm katımcıların erkek olması nedeniyle cinsiyet başlığında tükenmişliğin incelenmesi mümkün olamamıştır. Tablo 5’te görüldüğü gibi, evlilik durumu ile tükenmişlik arasında da anlamlı bir ilişkiye rastlanamamıştır. Ancak buna rağmen, evli liman çalışanlarının bekârlara göre duygusal tükenmişlik ve duyarsızlaşma alt başlıklarında daha az tükenmiş olduğu tespit edilmiştir. Kişisel başarı alt başlığında ise bekâr liman çalışanları belirgin bir şekilde daha çok tükenmiştir. Genel olarak her iki grup da orta seviyede duygusal tükenmişlik, duyarsızlaşma ve kişisel başarısızlık hissine sahiptir.

Tablo 6. Çocuk Durumu ve Tükenmişlik Boyutları

Boyut	Evlilik Durumu	N	Ortalama	Standart Sapma	F	Sig.
Duygusal Tükenmişlik	Var	57	16,1579	5,27389	3,951	,051
	Yok	14	19,0000	8,97004		
Duyarsızlaşma	Var	57	8,4912	3,10600	,459	,500
	Yok	14	10,1429	3,54872		
Kişisel Başarı	Var	57	32,5789	5,97599	,037	,849
	Yok	14	30,7857	6,15416		

Tablo 6’da görüldüğü gibi, çocuğu olmayan liman çalışanlarının çocuklu liman çalışanlarına göre duygusal tükenmişlik, duyarsızlaşma ve kişisel başarısızlık hissi alt başlıklarında daha fazla tükenmiş olduğu tespit edilmiştir. Genel olarak her iki grup da orta seviyede duyarsızlaşma ve orta seviyede kişisel başarısızlık hissine sahiptir. İki grubun en fazla farklılaştığı tükenmişlik ölçütü duygusal tükenmişlik boyutudur. Çocuğu olmayan liman çalışanlarının orta seviyede duygusal tükenmişlik yaşadığı

görülmektedir. Tablo 7’de görüldüğü gibi, mezuniyet bağımsız değişkeniyle liman çalışanlarının duygusal tükenmişlik seviyeleri arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Meslek lisesi mezunları 18,6 puan ortalamasıyla duygusal tükenmenin en yüksek bulunduğu grup olarak göze çarpmakta ve genel değerlendirmeye birlikte duygusal tükenmişlik orta seviyede tespit edilmektedir.

Duyarsızlaşma açısından da anlamlı bir ilişkiye rastlanılmamıştır. Meslek lisesi mezunları 10,0 puan ortalamasıyla duyarsızlaşmanın en yüksek olduğu grup olarak göze çarpmakta ve genel değerlendirmenin üzerine çıkmaktadır. Kişisel başarısızlık hissi değişkeni açısından ise 30 puanla tükenmişlik seviyesinin en yüksek olduğu grubun ilkökul mezunları olduğu görülmektedir. Sonuç olarak mezuniyet grupları arasında, hiçbir tükenmişlik boyutunda anlamlı bir farklılık elde edilmemiştir.

Tablo 7. Mezun Olunan Okul ve Tükenmişlik Boyutları

Boyut	Mezuniyet	N	Ortalama	Standart Sapma	F	Sig.
Duygusal Tükenmişlik	Fakülte	8	16,2500	4,49603	,623	,683
	MYO	6	14,8333	3,76386		
	Meslek L.	12	18,6667	7,16473		
	Lise	20	17,2000	8,56922		
	Ortaokul	8	16,0000	3,81725		
	İlkokul	19	15,2105	3,66028		
	Toplam	73	16,4932	6,04640		
Duyarsızlaşma	Fakülte	8	8,5000	2,77746	,644	,667
	MYO	6	9,0000	2,28035		
	Meslek L.	12	10,0833	3,42340		
	Lise	20	8,5500	3,48644		
	Ortaokul	8	7,6250	3,24863		
	İlkokul	19	9,0526	3,27403		
	Toplam	73	8,8630	3,20726		
Kişisel Başarı	Fakülte	8	32,7500	3,10530	,962	,448
	MYO	6	32,0000	4,04969		
	Meslek L.	12	33,0000	3,69274		
	Lise	20	32,9000	6,59266		
	Ortaokul	8	35,0000	3,25137		
	İlkokul	19	30,0000	8,25295		
	Toplam	73	32,3014	6,00852		

Tablo 8. Limandaki Pozisyon ve Tükenmişlik Boyutları

Boyut	Limandaki Pozisyon	N	Ortalama	Standart Sapma	F	Sig.
Duygusal Tükenmişlik	Beyaz yaka	6	15,3333	5,64506	,005	,944
	Mavi yaka	68	16,7500	6,19430		
Duyarsızlaşma	Beyaz yaka	6	8,8333	2,92689	,021	,885
	Mavi yaka	68	8,9118	3,24950		
Kişisel Başarı	Beyaz yaka	6	35,5000	4,46094	,161	,690
	Mavi yaka	68	32,0000	6,02730		

Tablo 8’de görüldüğü gibi, limandaki pozisyon ile tükenmişlik arasında anlamlı bir ilişkiye rastlanamamıştır. Ancak buna rağmen, tüm alt ölçeklere mavi yakalı liman çalışanlarının ufak tefek farklılıklarla daha fazla tükenmiş olduğu tespit edilmiştir. Bu farkın en belirgin olduğu alt ölçek 32 puanlık bir değerle kişisel başarısızlık alt ölçeğidir. Genel olarak her iki grup da düşük seviyede duygusal tükenmişlik, orta seviyede duyarsızlaşma ve orta seviyede kişisel başarısızlık hissine sahiptir.

Tablo 9. Çalışma Süreleri ve Tükenmişlik Boyutları

Boyut	Çalışma Süreleri	N	Ortalama	Standart Sapma	F	Sig.
Duygusal Tükenmişlik	1-3 yıl	21	14,8571	4,47533	1,700	,190
	4-6 yıl	6	14,6667	3,38625		
	7 yıl ve üstü	46	17,5000	6,78479		
	Toplam	73	16,5068	6,06933		
Duyarsızlaşma	1-3 yıl	21	8,6667	2,41523	,229	,796
	4-6 yıl	6	8,5000	2,16795		
	7 yıl ve üstü	46	9,1522	3,62073		
	Toplam	73	8,9589	3,19478		
Kişisel Başarı	1-3 yıl	21	32,5714	4,01959	,238	,789
	4-6 yıl	6	33,5000	4,46094		
	7 yıl ve üstü	46	31,8913	6,89357		
	Toplam	73	32,2192	5,98435		

Duygusal tükenme tüm yıllar bazında bakıldığında düşük, duyarsızlaşma ve kişisel başarısızlık hissi orta seviyede seyretmektedir. Tablo 9’da görüldüğü gibi, çalışma süreleri bağımsız değişkeniyle liman çalışanlarının duygusal tükenmişlik seviyeleri arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. 7 yıl ve üstünde çalışma süresine sahip olan liman

çalışanları; duygusal tükenmenin (17,5), duyarsızlaşmanın (9,1) ve kişisel başarısızlık hissinin (31,8) en yüksek olduğu gruptur. Sonuç olarak çalışma süreleri arasında, hiçbir tükenmişlik boyutunda anlamlı bir farklılık elde edilmemiştir.

Tablo 10. Ağırlıklı Olarak Çalışılan Liman Tipi ve Tükenmişlik Boyutları

Boyut	Liman Tipi	N	Ortalama	Standart Sapma	F	Sig. (2-tailed).
Duygusal Tükenmişlik	Konteyner	29	16,4138	5,09564	2,555	,042
	Genel Yük	12	22,6667	9,07878		
Duyarsızlaşma	Konteyner	29	9,7931	3,43698	1,330	,879
	Genel Yük	12	9,5833	4,16606		
Kişisel Başarı	Konteyner	29	30,9655	5,72265	,112	,643
	Genel Yük	12	32,0000	6,66060		

Tablo 10’da görüldüğü gibi, ağırlıklı konteyner limanlarında çalışmış olanların genel yük limanı çalışanlarına göre duygusal tükenmişlik alt boyutunda anlamlı bir farklılık gösterdiği tespit edilmiştir. Genel yük limanlarında çalışmış olanların duygusal tükenmişlik seviyeleri konteyner limanlarında çalışmış olanlara göre oldukça yüksektir. Duyarsızlaşma ve kişisel başarısızlık hissi alt başlıklarında ise belirgin bir farklılığa rastlanılmamıştır.

Tablo 11. Limanın Çalışılan Bölümü ve Tükenmişlik Boyutları

Boyut	Limanın Bölümü	N	Ortalama	Standart Sapma	F	Sig.
Duygusal Tükenmişlik	Konteyner	34	15,7059	4,89607	2,011	,141
	Genel Yük	12	19,7500	5,69090		
	Konteyner+Genel Yük	28	16,4286	7,32033		
	Toplam	74	16,6351	6,12780		
Duyarsızlaşma	Konteyner	34	9,3235	3,30033	,595	,554
	Genel Yük	12	8,8333	3,18614		
	Konteyner+Genel Yük	28	8,4286	3,14382		
	Toplam	74	8,9054	3,20603		
Kişisel Başarı	Konteyner	34	31,2941	6,95235	1,016	,367
	Genel Yük	12	33,9167	3,14667		
	Konteyner+Genel Yük	28	32,7857	5,52675		
	Toplam	74	32,2838	5,96915		

Duygusal tükenme tüm yıllar bazında bakıldığında düşük, duyarsızlaşma ve kişisel başarısızlık hissi orta seviyede seyretmektedir. Tablo 9’da görüldüğü gibi, limanın çalışma bölümü bağımsız değişkeniyle liman çalışanlarının duygusal tükenmişlik seviyeleri arasında anlamlı bir ilişki görülmemektedir. Ancak genel yük bölümünde çalışanların duygusal olarak daha fazla tükenmişlik ifade ettikleri değerlendirilebilir. Dikkati çeken diğer bir husus, konteyner çalışanlarının kişisel başarısızlık hissi açısından en yüksek tükenmişlik seviyesine sahip olmasıdır. Sonuç olarak çalışma bölümleri arasında, hiçbir tükenmişlik boyutunda anlamlı bir farklılık elde edilmemiştir.

7. SONUÇ VE ÖNERİLER

Limancılık/denizcilik dikkat isteyen bir meslektir. Küçük bir dikkatsizlik anı bu meslekte kazalara sebebiyet verebilmekte ve bu kazalar kimi zaman milyonlarca canlının zarar görmesine sebep olmaktadır. Bu dikkatsizlik anının olası nedenlerinin başında “mesleki tükenmişlik sendromu” gelmektedir. Mesleki tükenmişlik günümüz itibariyle fazla bilinmeyen, göz önünde olmayan ama bir o kadar da ihmal edilmemesi gereken bir konudur. Limancılık sektörü bazı konularda çalışanlarını mesleki olarak tüketmeye çok açık görünmektedir. Limanlar, hem şirket bazında hem de çalışan bazında bu durumun önüne geçmeye çalışmalıdır. Literatürden de anlaşılacağı üzere, birçok örneklem grubunda mesleki tükenmişlik kavramı incelenmiş, insan psikolojisine zararlı ve çalışma koşullarını bozucu olduğu tespit edilmiştir.

Genel olarak çalışmamızın örneklem grubunun (katılımcıların) mesleki tükenmişlik seviyelerinin “duygusal tükenmişlik” boyutunda düşük, “duyarsızlaşma” ve “kişisel başarısızlık hissi” boyutlarında ise orta seviyede olduğu sonucuna varılmıştır. Katılımcı liman çalışanları duygusal olarak düşük seviyede tükenmiş, duyarsızlaşma boyutunda orta seviyede bir duyarsızlaşma düzeyine sahip ve kişisel başarısızlık hissi boyutunda ise kendisini kişisel olarak başarılı, tatmin olmuş olarak ifade edecek bir puan ortalamasına sahiptirler. Diğer bir değişle, kişisel başarı boyutunda mesleki olarak henüz tükenmemiş görülen katılımcıların, kişisel “başarısızlık” hisleri orta seviyede kalmıştır. Bağımsız değişkenlerle (yaş, cinsiyet, evlilik durumu, çocuk durumu, mezun olunan okul vb.) tükenmişlik boyutları arasında tespit edilen tek anlamlı farklılık; çalışılan ağırlıklı liman tipi (konteyner veya genel yük) ile duygusal tükenmişlik alt ölçeği arasındadır. Buna göre, ağırlıklı genel yük limanlarında çalışmış olanların duygusal tükenmişlik seviyeleri konteyner limanlarında çalışmış olanlara göre oldukça yüksektir. Bu

durum konteyner limanlarındaki çalışma sisteminin genel yük limanlarına kıyasla daha sistemli ve planlı olmasıyla açıklanabilir.

Liman çalışanlarının mesleki tükenmişliklerinin incelenmesinde bu çalışma ilk adım olmasına rağmen asla son adım olmamalıdır. Daha geniş bir liman çalışanı kitlesine, farklı limanlarda çalışan daha fazla katılımcıya ulaşılmalı ve limancılık sektöründeki mesleki tükenmişlik daha detaylı ve doğruya yakın incelenmelidir. Konunun önemi çeşitli çalışmalarla belirlenip Liman Başkanlıkları'na, sörvey kuruluşlarına ve liman tesislerine bildirilmeli onların da desteğiyle daha geniş bir liman çalışanı kitlesine ulaşılmalıdır.

KAYNAKLAR

DOCK WORK CONVENTION, 1973, ILO.

IZGAR, H. (2001) *Okul Yöneticilerinde Tükenmişlik*, Nobel Yayıncılık, Ankara.

MATKAR, A. (2012) Cronbach's Alpha Reliability Coefficient for Standard of Customer Services in Maharashtra State Cooperative Bank, *IUP Journal of Bank Management*, Vol. 11, No. 3, pp.89.

STOPFORD, M. (2008) *Maritime Economics*, Routledge, New York.

SÜRGEVİL, O. (2005) *Tükenmişlik ve Tükenmişliği Etkileyen Örgütsel Faktörler: Akademik Personel Üzerinde Bir Uygulama*, Dokuz Eylül University, İzmir.

TOPALOĞLU, H. (2007) *Dış Ticaret Yüklerimizin Taşınmasındaki Terminal Durumları ve Liman Yeterliliklerinin Değerlendirilmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.

VIZLI, C. (2005) *Görme Engelliler İlköğretim Okullarında Çalışan Öğretmenlerle Normal İlköğretim Okullarında Çalışan Öğretmenlerin Tükenmişlik Düzeylerinin Karşılaştırılması Üsküdar İlçesi Örneği*, Marmara University, İstanbul.

YÜKSEL, Y., ÇEVİK, Ö.E. (2010) *Limn Mühendisliği*, Deniz Mühendisliği Serisi No:3, Beta Yayıncılık, İstanbul.