



## OTOBÜS KAPTANLIĞI PROGRAMI VE EĞİTİM PROGRAMI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Serkan AYCİL

[sserkan.aycil@gmail.com](mailto:sserkan.aycil@gmail.com)

ORCID: 0000-0002-3540-5548

**ÖZ:** Bu çalışmada amaç Otobüs Kaptanlığı Programının aktif olduğu yükseköğretim kurumlarının eğitim programlarını tespit etmek ve farklı ülkelerdeki uygulamalara değinerek Otobüs Kaptanlığı Programı hakkında literatür oluşturmaya çalışmaktır. Araştırmanın verileri; otobüs kaptanlığının farklı ülkelerdeki uygulamaları, Otobüs Kaptanlığı Programı bulunan yükseköğretim kurumları, mevcut programların aktiflik veya pasiflik durumu, genel kontenjan bilgisi, zorunlu dersler, seçmeli dersler ve staj uygulaması biçiminde sıralanmıştır. Nitel araştırma yöntemleri içerisinde bir veri toplama yöntemi olan doküman taraması yöntemiyle toplanan veriler içerik analizine tabi tutulmuştur. Doküman taraması güvenilirliği ve temsil edilebilirliği denetlenmiş yayınlar üzerinden oluşturulmuşken nicel veriler ÖSYM, YÖK Atlas ve ilgili yükseköğretim kurumlarının web sayfaları üzerinden erişilen bilgilendirme notları yardımıyla oluşturulmuştur. Buna göre zorunlu dersler içerisinde mevzuat ile ilgili derslerin geniş bir yer tuttuğu görülmüş olup zorunlu dersler grubunda değerlendirilen Yönetim ve Organizasyon, İnsan Kaynakları Yönetimi ve Matematik derslerinin doğrudan otobüs kaptanlığı veya şoförlük mesleğiyle ilgili olmadığı anlaşılmıştır. Seçmeli ders sayısının ise meslek yüksekokulu bazında farklılık gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Otobüs Kaptanlığı, Otobüs Kaptanlığı Programı, Eğitim Programı, Meslek Yüksekokulu, Karayolu

**Jel Kodları:** I2, I23, R41, R42

## A RESEARCH ON BUS CAPTAIN PROGRAM AND EDUCATION PROGRAM

**ABSTRACT:** The aim of this study is to determine the curriculum of higher education institutions where the Bus Captain Program is active and to try to create literature about the Bus Captain Program by referring to the practices in different countries. The data of the study are listed as the applications of bus captaincy in different countries, higher education institutions with Bus Captain Program, the status of the existing programs as active or inactive, general quota information, compulsory courses, elective courses and internship practice. The data of the study were collected by document scanning method, which is a data collection method within qualitative research methods, and subjected to content analysis. While the document review was based on publications whose reliability and representativeness were checked, the quantitative data were created with the help of information notes accessed through ÖSYM, YÖK Atlas and the web pages of the relevant higher education institutions. Accordingly, it was observed that there was a large number of courses related to legislation among the compulsory courses, and it was understood that Management and Organization, Human Resources Management and Mathematics courses, which were evaluated in the compulsory courses group, were not directly related to the profession of bus captain or driver. It was concluded that the number of elective courses varies on the basis of vocational schools.

**Keywords:** Bus Captain, Bus Captain Program, Education Program, Vocational School, Highway

**Jel Codes:** I2, I23, R41, R42

### 1. GİRİŞ

Makale Gönderim Tarihi: 22.02.2024

Makale Kabul Tarihi: 15.04.2024

Citation Information / Kaynakça Bilgisi: Aycil, S. (2024). Otobüs Kaptanlığı Programı ve Eğitim Programı Üzerine Bir Araştırma, Türk Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi, 9(1), 54-63.

Günlük yaşamdan iş yaşamına kadar hemen her alanında etkinliğini sürdürerek insanların hayatında önemli bir yer tutan ulaştırma sistemleri günümüz dünyasının ayrılmaz ve vazgeçilmez bir parçası hâline gelmiştir.

Buna göre yük ve yolcuların bir yerden farklı bir yere nakledilmesine ulaşım adı verilmişken bireylerin, malların ve haberlerin iletilmesini sağlayan araçların bütününe de ulaştırma adı verilmiştir (Mücahid, 2019). Bu bağlamda ulaştırma sektörünün kendi içerisinde; karayolları, havayolları, demiryolları, denizyolları ve boru hattı biçiminde bir sınıflamaya tabi tutulduğunu belirtmek gerekmektedir (Evyapan, 1987). Yolcu taşımacılığı istatistikleri göz önünde bulundurulduğunda dünya genelinde insanların en yaygın olarak faydalandığı ulaştırma türünün hiç şüphesiz ki karayolu taşımacılığı olduğu görülmektedir. Karayoluna olan talebin bu denli fazla olmasında; başta yeryüzü şekilleri, topoğrafya, zemin yapısı, taşınacak yük miktarı ve zaman ile ilgili değişkenler rol oynamaktadır (Ekmekçi, 2012'den aktaran Mücahid, 2019).

1923 yılı itibarıyla Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne sadece 18.350 km'lik uzunluğa sahip bir karayolu ağı kalmıştır. Kalan yolun 13.900 km'si stabilize yollardan oluşurken diğer 4.450 km'si ise toprak yollardan oluşmaktaydı. Bu dönemde kullanılan araç sayısı sınırlı olduğundan ulaşım yatırımları genellikle demiryolu yapımına aktarılmıştır. Cumhuriyet'in ilanından 1950'li yıllara kadar geçen süreçte karayollarında kullanılan araç sayılarının çok fazla olmamasından dolayı bu dönemde yapılan yatırımların çoğu demiryollarına aktarılmıştır (Çetin, Barış ve Saroğlu, 2011). Sonraki süreçte karayolu yapımına önem verilmiş ve çıkarılan 19 Ocak 1925 tarih ve 542 sayılı Yol Mükellefiyeti Kanunu ile birlikte yol yapım çalışmaları yükümlülük esasına dayandırılmıştır. Henüz makinenin yaygınlaşmadığı ve kazma kürekle yol yapımına devam edildiği bu dönemde Yol Mükellefiyeti Kanunu yürürlükten kaldırılmış ve yerine köklü bir çözüm olan 10 Haziran 1929 tarih ve 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu çıkarılmıştır (Özdemir, 2013). 1950 yılına kadar geçen süreçte ise toplam karayolu ağı 43.743 km uzunluğa ulaşmış ve Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. 1950'li yılından sonraki süreçte ulaşım sisteminde köklü değişiklik yapılmış ve motorlu taşıtların seyrini kolaylaştıracak yolların geliştirilmesine yönelik çalışmalara başlanmıştır (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2024). Ulaşım olanaklarının, karayollarının kullanımına dönük değişimler göstermesiyle birlikte hem otomotiv endüstrisindeki gelişimler ivme kazanmış hem de kentleşmeye bağlı olarak oluşan ulaşım ağı gereksinimi artmıştır. Bu bağlamda 1960'ta toplam uzunluğu 61.542 km'ye ulaşan karayolu ağı 1984'te 310.398 km'ye 2015'te ise 238 776 km'ye ulaşmıştır (Aydemir ve Çubuk, 2016; Mücahid, 2019).

Günümüzde insanların gerek denizyolu gerek havayolu gerekse demiryolu alternatifini kullanarak seyahat etmelerinin yolu yine karayolu ağını kullanmalarından geçmektedir. Dolayısıyla birçok alternatif ulaşım ağı olmasına rağmen karayolu ulaşımı hâlâ bütün insanlar için bir zorunluluk olarak görülmektedir. Günlük yaşamda sıkça karşılaşılan olgulardan birisi de motorlu taşıtları kullanma yeterliliği bulunanların sürücü olarak kabul edildiği gerçeğidir. Buna göre mevcut sistemde cinsiyet ayrımı gözetmeksizin birçok yetişkinin taşıt kullanma ehliyetine sahip olduğu ve bir taşıt vasıtasıyla bir yerden başka bir yere seyahat etme mecburiyetlerinin bulunduğu bilinmektedir. Dolayısıyla insanların özellikle şehir içi toplu taşıma alternatifi ya da şehirlerarası yolcu taşımacılığı faaliyetleriyle ulaşım sağlamaları artık kaçınılmaz bir durumdur. Bunun için en ideal yapıda tasarlanmış olan ulaşım aracı ise otobüslerdir. Çünkü otobüsler hem yolcu hem de bagaj taşıma kapasitesi bakımından oldukça ergonomik araçlardır.

Her ülkede olduğu gibi Türkiye'de de otobüsler hem şehir içi toplu taşımada hem de şehirlerarası yolcu taşımacılığında yaygın olarak kullanılmaktadır. Gerek otomotiv endüstrisindeki gelişimler gerekse kentleşmeye bağlı oluşan ihtiyaçlar yolcu otobüslerinin her alanda kullanılabilir olmasının önünü açmış ve otobüsleri toplumun vazgeçilmezleri arasına taşımıştır. Bu bağlamda Türkiye'de trafiğe kayıtlı otobüs sayısı yıllar itibarıyla artış göstermekle birlikte toplam otobüs sayısı 2002'de 120.097 iken 2010'da 208.510'a 2015'te 217.056'ya 2023'te ise 210.740'a kadar yükselmiştir (Veri Kaynağı, 2024). Bu denli yüksek rakamların telaffuz edildiği mevcut piyasa koşullarında otobüs ve otobüs işletmeciliği ile ilgili uygulamalara ihtiyaç duyulması ve sektörde oluşan açıkların kapatılmaya çalışılması olasıdır. Otobüs tedarikçiliği, teknik destek, servis imkânları, terminaller, sigorta şirketleri, acenteler, aracı kullanmak için gerekli olan belgeler, kaptan ve kaptan yardımcısı temini gibi hususlar temel ihtiyaçların bir kısmını oluşturmaktadır. Bu denli geniş bir faaliyet alanına sahip bir sektörün otobüs kaptanı ihtiyacı ise günümüzde sadece üç meslek yüksekokulu bünyesinde faaliyet gösteren Otobüs Kaptanlığı Programı tarafından karşılanmaya çalışılmaktadır.

Günümüze kadar yapılmış olan çalışmalar genellikle şehirlerarası yolcu taşımacılığı ve şehir içi toplu taşıma ekseninde şekillenmiş olup ele alınan konular İETT araçları, tramvaylar, metrobüsler, minibüs, özel halk otobüsü ve ticari taksi şoförlüğü biçiminde sıralanmaktadır. Yapılan çalışmalarda ise genellikle şoförlerin istihdam biçimleri, çalışma koşulları, toplumsal cinsiyet rolleri, iş tatmin düzeyleri, performansları, psikolojik ihtiyaçları ve yaşadıkları trafik kazaları gibi olgular ele alınmıştır. Diğerlerinden farklı olan bu çalışmanın amacı Otobüs Kaptanlığı Programının aktif olduğu yükseköğretim kurumlarının eğitim programlarını tespit etmek ve farklı ülkelerdeki uygulamalara değinerek Otobüs Kaptanlığı Programı hakkında literatür oluşturmaya çalışmaktır.

## 2. LİTERATÜR TARAMASI

Yapılan literatür taramasında otobüs kaptanlığını eğitim-öğretim ya da doğrudan Otobüs Kaptanlığı Programı bazında ele alan herhangi bir çalışmaya ulaşılamamıştır. Bu nedenle çalışmalar, literatürde yaygın olarak ele alınan otobüs kaptanlığı mesleğiyle ilgili araştırmalar üzerinden ilerletilmeye çalışılmıştır. Ayrıca yabancı literatürde yer alan uygulamalar hakkında araştırmalar yapılmış ve elde edilen bulgular, otobüs kaptanlığının farklı ülkelerdeki uygulamaları başlığı altında sunulmuştur.

Kıran (2010) çalışmasında, doğadan esinlenilerek geliştirilmiş olan sezgisel optimizasyon tekniklerinden biri olan arı kolonisi optimizasyonunu ele almıştır. Arı sisteminin bir metodu olan bu teknikle, seçili bir yolcu durağındaki araç kalkış saatleri üzerine incelemelerde bulunulmuştur. Buna göre ulaşımda oluşan aksaklıkların şoför sayısı, mola saatleri ve dinlenme süreleriyle ilgili olduğu tespitinde bulunulmuş ve bu doğrultuda iyileştirilmelerin sağlanması için çalışmalara başlanmıştır.

Türten (2014) Kayseri ilinde yaptığı çalışmasında özel halk otobüsü şoförü olarak hizmet sunan 291 şoförün stres faktörlerini belirlemeye yönelik bir araştırma gerçekleştirmiştir. Buna göre uzun çalışma saatleri, terfi, takdir ve mesleki ilerleme gibi birçok faktörün stresi tetiklediği görülmekle birlikte strese neden olan en temel unsurun maddi olanaklardan kaynaklı faktörlere bağlı olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Adar ve Kılıç Delice (2019) çalışmasında şehir içi toplu taşıma faaliyetinde bulunan şoförlerin, çalışma biçimlerinin gerek kas ve iskelet sistemiyle ilgili sorunlara gerekse zihinsel açıdan baskı ve yorgunluk hissine yol açtığı üzerinde durmuştur. Sonuç olarak güvenli bir toplu taşıma faaliyetinde bulunulabilmesi için şoförlerin iş yüklerinin azaltılmasının önemi ortaya konmuştur.

Mücahid (2019) çalışmasında şehirlerarası otobüs şoförlerinin yaptıkları kazaları irdeleyerek yapılan kazaların nedenlerini ve sonuçlarını ortaya koyarak önerilerde bulunmuştur. Bunun için kamu ve özel sektörden 351 kişiyle görüşülmüş ve görüşülen kişilerin sorulara verdikleri cevaplar istatistik programı yardımıyla analiz edilmiştir. Buna göre çalışma koşullarında yaşanan olumsuzlukların yıllık kaza sayısını doğrudan etkilediği sonucuna ulaşılmıştır.

Avcı (2021) şehirlerarası yolcu taşımacılığı faaliyetinde bulunan otobüs şoförlerinin iş yaşamlarını sosyal hizmet uygulamaları bağlamında ele alan bir çalışma yapmıştır. Bunun için öncelikle 24 otobüs şoförü ile görüşmeler gerçekleştirmiş ve otobüs şoförlerinin mesleklerine ilişkin görüş, istek ve beklentileri tanımlamıştır. Sonuç olarak otobüs şoförlerinin çalışma ilişkilerine değinilerek iş yeri kaynaklı stresörlerin şoförlerde oluşturduğu etkiler ortaya konmuş ve buna göre sosyal politika önerilerinde bulunmuştur.

Kürkçü (2021) Adana ilinde şehir içi otobüs şoförü olarak hizmet sunan kadınların şoförlük mesleğine başlamaya karar verdiklerinde ailelerinden ve çevrelerinden nasıl bir geri dönüş aldıklarını incelemeye çalışmıştır. Bunun için otobüs şoförlüğü yapan 15 kadınla görüşülmüştür. Sonuç olarak erkek işi olarak atfedilen bir mesleği icra etmenin kadınlar açısından bir damgalanma sürecine neden olduğu görülmüş ve şoförlük mesleğinin çeşitli fiziksel ve psikolojik rahatsızlıklara yol açtığı tespitinde bulunulmuştur.

### 3. OTOBÜS KAPTANLIĞININ FARKLI ÜLKELERDEKİ UYGULAMALARI

Dünyanın birçok yerinde otobüs kaptanlığıyla ilgili farklı uygulamalar bulunmasına rağmen genel olarak otobüs kaptanı olabilmek için üniversite düzeyinde bir eğitim derecesine sahip olma zorunluluğu bulunmamaktadır. Otobüs kaptanlığı için lise düzeyinde bir diplomaya sahip olmak yeterli görülmele birlikte otobüs kaptanlarının %36'sı bu dereceye sahiptir. Bunun yanı sıra otobüs kaptanlarının %22'sinin önlisans %19'unun ise lisans düzeyinde bir eğitim derecesine sahip olduğu bilinmektedir (ZIPPIA, 2024). Otobüs kaptanı olmak için öncelikle ilgili iş alanında uzmanlaşmak ve yaş şartı, sürücü belgesi, ilk yardım eğitimi, psikolojik testler ve yangın söndürme eğitimi gibi zorunlulukları tamamlamak gerekmektedir (Safety Training Pros, 2024; ZIPPIA, 2024). Buna göre ABD'de yapılan araştırmalar mevcut otobüs kaptanlarının %23'ünün kendi iş alanlarında uzman olduğunu göstermekte olup otobüs kaptanı olmak için en ideal uzmanlık alanlarının ise işletme %22.8, caza-adalet % 7.7, genel çalışmalar %8.8, muhasebe %5.8, sağlık yönetimi %5.5, tıbbi hizmetler % 5.3, eğitim %4.9, psikoloji %4.1, hemşirelik %3.6, özel alanlar %3.6, liberal sanatlar %3.5, kozmetik %2.8, okul öncesi eğitimi %2.4, otomotiv teknolojisi %2.4, yönetim %2.4, ilköğretim %2.4, elektrik mühendisliği %2.3, iletişim %2.2 ve insan kaynakları %2.1 olduğunu göstermektedir (ZIPPIA, 2024). Otobüs kaptanlığı konusundaki benzer uygulamalar aşağıda sıralanmıştır.

Amerika Birleşik Devletleri'nin New England bölgesinde yer alan ve toplamda altı kampüsü bulunan 'Rhode Island Community College' istihdam sürecine katkı sunmak amacıyla üç ayrı program başlığı altında mesleki eğitim vermektedir. Bölgenin en büyük ikinci kamu kurumu olan ve eğitim süresi iki yıl ile sınırlı olan bu kolejde ulaştırma programı içerisinde okul otobüsü lisansı eğitimi verilmektedir. Devletin zorunlu tuttuğu kuralları konu alan teorik eğitimlerden sonra yazılı bir sınav yapılmakta başarılı olunması durumunda yol testi için ikinci bir eğitime geçilmektedir (Rhode Island Community Collage, 2024).

ABD'nin güneyinde yer alan 'Alabama Community College' devlet üniversitesi sistemi kapsamında otobüs şoförlerini eğitmek için özel bir izin almıştır. Buna göre kursiyerler 15 saatlik bir eğitimin sonunda yol testine çıkmakta başarılı olunması durumunda kendilerine ticari sürücü lisansı, Alabama okul otobüsü sertifikası ve işe hazırlık sertifikası verilmektedir (Alabama Community College System, 2023).

Singapur Sosyal Bilimler Üniversitesi'ne bağlı özerk bir enstitü olan IAL kendi sektöründe uzman çalışanlar yetiştirmek ve gençlere mentor desteği sağlamak için eğitim programları düzenlemektedir. Bu bağlamda SBS transit ve eğitim sağlayıcısı NTUC LearningHub ile bağlantılı olarak üç yıl boyunca yaklaşık 80 kıdemli toplu taşıma otobüsü kaptanına mesleki ve teknik eğitimler vermeyi hedeflemektedir (Seow, 2023).

### 4. ARAŞTIRMA METODOLOJİSİ

Nitel araştırma yöntemleri içerisinde bir veri toplama yöntemi olan doküman taraması yöntemiyle elde edilen veriler sonraki aşamada içerik analizine tabi tutulmuştur.

#### 4.1. Araştırmanın Verileri

Araştırmanın verileri "Bulgular" başlığı altında sistemli bir biçimde sıralanmış olup bu veriler; Otobüs Kaptanlığı Programının aktif olduğu yükseköğretim kurumları, mevcut programların aktiflik ya da pasiflik durumu, genel kontenjan bilgisi, zorunlu dersler, seçmeli dersler ve staj uygulaması biçiminde belirlenmiştir. Bu bağlamda gerekli olan nicel verilere ilgili yükseköğretim kurumlarının web sayfalarının yanı sıra ÖSYM ve YÖK Atlas kurumsal web sayfaları üzerinden erişim sağlanmıştır.

#### 4.2. Verilerin Analizi

Doküman taraması ve nicel veriler çalışmanın esasını oluşturmaktadır. Doküman taraması; güvenilirlik ve temsil edilebilirlik yönünden denetlenmiş yayınlar ile yönetmelik, yönerge ve raporlar üzerinden oluşturulmuşken nicel veriler ÖSYM, YÖK Atlas ve ilgili yükseköğretim kurumlarının web sayfaları üzerinden alınarak tablolara işlenmiş ve çalışmanın kurgusu oluşturulmuştur. Son olarak tablolara işlenen her bir veri önce kendi içerisinde sonrasında diğer tablolara mukayese edilerek araştırmacı tarafından yorumlanmıştır.

## 5. BULGULAR

Çalışmanın bu bölümünde Otobüs Kaptanlığı Programına dair; bağlı bulunulan yükseköğretim kurumları, program durumu, kontenjan bilgisi, zorunlu dersler, seçmeli dersler ve staj uygulaması hakkında bilgilendirmede bulunulmuştur.

**Tablo 1.** Otobüs Kaptanlığı Programı Temel Bilgileri

Yükseköğretim Kurumları	Meslek Yüksekokulu	Program Durumu	Kontenjan
Afyon Kocatepe Üniversitesi	Sultandağı Meslek Yüksekokulu	2020’de kapandı	-
Amasya Üniversitesi	Taşova Yüksel Akın Meslek Yüksekokulu	2019’da kapandı	-
Karabük Üniversitesi	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Teknik Bilimler Meslek Yüksekokulu	Devam ediyor	32
Kütahya Dumlupınar Üniversitesi	Kütahya Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu	Devam ediyor	27
Sinop Üniversitesi	Gerze Meslek Yüksekokulu	Devam ediyor	32
Yozgat Bozok Üniversitesi	Akdağmadeni Meslek Yüksekokulu	2019’da kapandı	-

**Kaynak:** (ÖSYM, 2018; ÖSYM, 2019; ÖSYM, 2020; ÖSYM, 2021; YÖK Atlas, 2024).

Tablo 1’de görüldüğü üzere Otobüs Kaptanlığı Programına 2024 yılı itibarıyla toplam 91 kontenjan ayrıldığı ve sadece Gerze MYO, Kütahya Sosyal Bilimler MYO ve TOBB Teknik Bilimler MYO’da öğrenci alınmaya devam edildiği anlaşılmaktadır. Buna göre Akdağmadeni MYO ve Taşova Yüksel Akın MYO’da 2019 yılı itibarıyla Sultandağı MYO’da ise 2020 yılı itibarıyla öğrenci alımının sonlandığı görülmektedir.

**Tablo 2.** Otobüs Kaptanlığı Programı Zorunlu Dersler

Zorunlu Dersler	Gerze MYO	Kütahya Sosyal Bilimler MYO	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Teknik Bilimler MYO
Araç ve Yol Güvenliği	Z		
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I	Z	Z	Z
Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi II	Z	Z	Z
Çevre ve Kent Psikolojisi	Z		
Davranış Bilimleri		Z	
Endüstriye Dayalı Eğitim (EDE)			Z
Endüstriye Dayalı Eğitim (EDE)*			Z
Genel Hukuk Bilgisi			Z
Genel Trafik Bilgisi	Z	Z	Z
Halkla İlişkiler	Z		
Harita ve Yol Bilgisi	Z		
Hukuk Bilgisi	Z		
İleri Sürücülük Teknikleri	Z	Z	Z
İlk Yardım	Z	Z	
İnsan Kaynakları Yönetimi	Z		
İş Güvenliği	Z		
İş Sağlığı ve Güvenliği			Z
İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku		Z	
İşletme Becerileri ve Grup Çalışması	Z		
İşletmede Mesleki Eğitim I		Z	

İşletmede Mesleki Eğitim 11		Z	
İşletmede Mesleki Eğitim 111		Z	
Kara Ulaştırma Ekonomisi	Z		
Kariyer Planlaması		Z	
Matematik			Z
Meslek Etiği	Z		
Mesleki Yabancı Dil-I	Z		
Mesleki Yabancı Dil-II	Z		
Motorlu Taşıt Teknolojisi			Z
Otobüs Elektrik Elektronik	Z		
Otobüs İşletmeciliği		Z	Z
Otobüslerde Teknik Sistemler		Z	
Protokol ve Sosyal Davranış	Z		
Seyahat Acenteciliği	Z		
Sigorta ve Taşımacılık Hukuku	Z	Z	
Sürüş Psikolojisi		Z	
Sürüş Psikolojisi ve Stres Yönetimi	Z		
Taşıt Motorları	Z		
Taşıt Teknik Sistemleri I	Z		Z
Taşıt Teknik Sistemleri II	Z		Z
Taşıt ve Yol Güvenliği			Z
Temel Sürücülük Eğitimi I	Z	Z	Z
Temel Sürücülük Eğitimi II	Z	Z	
Trafik Mevzuatı ve Kuralları	Z	Z	Z
Trafik ve Denetleme Tekniği			Z
Trafik ve Yol Güvenliği		Z	
Turizm ve Seyahat Sosyolojisi		Z	
Türk Dili I	Z	Z	Z
Türk Dili II	Z	Z	Z
Ulaştırma Mevzuatı	Z		
Uygulamalı Sürücü Eğitimi I	Z	Z	Z
Uygulamalı Sürücü Eğitimi II	Z	Z	Z
Yabancı Dil I	Z		Z
Yabancı Dil II	Z		Z
Yönetim ve Organizasyon	Z		

**Kaynak:** (Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, t.y.; Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, 2023a; Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, 2024; Sinop Üniversitesi, 2019; TOBB Teknik Bilimler MYO, 2022).

Tablo 2’de görüldüğü üzere Otobüs Kaptanlığı Programında zorunlu ders grubunda sunulan ders sayısının 55 olduğu ve bu derslerin meslek yüksekokulu bazında dağılımının ise farklılık gösterdiği anlaşılmaktadır. Ayrıca uzaktan öğretim olanıyla sunulan Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi, Türk Dili ve Yabancı Dil derslerine ayrı bir grup başlığı açılmadığı bu derslerin de zorunlu dersler grubu içerisinde değerlendirildiği görülmektedir.

**Tablo 3.** Otobüs Kaptanlığı Programı Seçmeli Dersler

Seçmeli Dersler	Gerze MYO	Kütahya Sosyal Bilimler MYO	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Teknik Bilimler MYO
Akademik Türkçe			S
Araştırma Yöntem ve Teknikleri			S
Bilgi ve İletişim Teknolojisi			S
Değerler Eğitimi			S
Diksiyon			S
Girişimcilik I			S
Girişimcilik II			S
Halkla İlişkiler			S
İletişim			S
İngilizce I		S	
İngilizce II		S	
İnsan Kaynakları Yönetimi			S
İş Sağlığı ve Güvenliği		S	
İş ve Sosyal Güvenlik Hukuku			S
İşletme Becerileri Grup Çalışması			S
İşletme Yönetimi			S
Kaza Yeri İnceleme ve Bilirkişilik			S
Kitle Taşımacılığı	S	S	S
Meslek Etiği			S
Mesleki Yabancı Dil I			S
Mesleki Yabancı Dil II			S
Müşteri İlişkileri Yönetimi			S
Protokol ve Sosyal Davranış Kuralları			S
Seyahat Acentacılığı			S
Sınav Matematiği	S		
Sigorta ve Taşımacılık Hukuku			S
Sürüş Psikolojisi			S
Turizm Coğrafyası	S		S
Turizm İşletmeciliği			S
Turizm ve Seyahat Sosyolojisi			S
Ulaştırma Sistemleri	S		
Yönetim ve Organizasyon			S
Yönlendirilmiş Çalışma	S		

**Kaynak:** (Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, t.y.; Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, 2023a; Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, 2024; Sinop Üniversitesi, 2019; TOBB Teknik Bilimler MYO, 2022).

Tablo 3'te görüldüğü üzere Otobüs Kaptanlığı Programında zorunlu ders grubunda sunulan ders sayısının 33 olduğu ve bu gruptaki derslerin meslek yüksekokulu bazındaki seçenek dağılımının ise oldukça farklılıklar gösterdiği anlaşılmaktadır. Ayrıca bütün üniversitelerde zorunlu hâle gelen ve AKTS karşılığı bulunmayan kariyer planlaması dersinin Gerze MYO ve TOBB Teknik Bilimler MYO'daki zorunlu veya seçmeli dersler grubunda belirtilmediği Kütahya Sosyal Bilimler MYO'da ise bu dersin seçmeli dersler grubunda belirtildiği görülmektedir.

**Tablo 4.** Otobüs Kaptanlığı Programı Staj Uygulaması

Meslek Yüksekokulu	Zorunlu Staj Süresi (İş Günü)	AKTS
Gerze Meslek Yüksekokulu	30	8
Kütahya Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu	30	-
Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Teknik Bilimler Meslek Yüksekokulu	İsteğe Bağlı	-

**Kaynak:** (Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, 2023b; Sinop Üniversitesi, 2019; TOBB Teknik Bilimler MYO, 2022).

Tablo 4'te görüldüğü üzere Otobüs Kaptanlığı Programındaki zorunlu staj uygulamasının meslek yüksekokulu bazında farklılıklar gösterdiği, staj uygulaması konusunu her üniversitenin kendi dinamikleri içerisinde değerlendirdiği anlaşılmaktadır.

## 6. TARTIŞMA VE SONUÇ

Şoförlük mesleği içerisinde ayrı bir disiplin olan otobüs kaptanlığının günümüzde gerek şehir içi toplu taşıma gerekse şehirlerarası yolcu taşımacılığı açısından önemli bir konuma ve pazar payına sahip olduğu bilinmektedir. Buna göre otobüs kaptanlığının bilimsel bir platforma taşınması ve belirlenen hedefler ölçüsünde öğrencilere mesleki yetkinlik kazandırılmaya çalışılması olumlu bir gelişme olarak ortaya çıkmaktadır. Ancak Tablo 1'de görüldüğü üzere Otobüs Kaptanlığı Programının 2024 yılı itibarıyla sadece Gerze MYO, Kütahya Sosyal Bilimler MYO ve TOBB Teknik Bilimler MYO'da öğrenci alımına devam ettiği Akdağmadeni MYO ve Taşova Yüksel Akın MYO'da 2019 yılı itibarıyla Sultandağı MYO'da ise 2020 yılı itibarıyla öğrenci alımını sonlandırdığı anlaşılmaktadır. Bu bağlamda sorumluluğun sadece kontenjanı düşük tutan MYO'lara ya da ilgili programları kapatan yükseköğretim kurumlarına yüklenmesi yanılığa neden olabilmektedir. Çünkü çözümün tek yetkili merci yükseköğretim kurumları değildir. Bu nedenle pazar payı yüksek olan bu sektöre eleman temin etmek için önlemlerin alınması ve politikalar üretilmesi gerekmektedir. Buna göre Otobüs Kaptanlığı Programının revize edilerek tercih edilebilir programlar arasına dâhil edilmesi yönünde çalışmalar başlatılmalıdır.

Yabancı ülkelerde otobüs kaptanlığının farklı uygulamaları bulunmakla birlikte otobüs kaptanlığı konusu genellikle okul otobüsü kaptanlığı biçiminde ele alınmıştır. Buna göre otobüs kaptanı ihtiyacını karşılamak için akademik programlar açmak yerine daha çok akademik kurumların nezaretinde verilen teorik ve uygulamalı eğitimlere (lisans, sertifika vb.) öncelik verildiği görülmektedir. Bu bağlamda otobüs kaptanlığı eğitimi veren kurumların mevcut faaliyetlerini yaygın kampüs ağına sahip kolejler ve üniversitelere bağlı özerk enstitüler üzerinden karşıladıkları anlaşılmaktadır. Dolayısıyla ülkemizdeki mevcut akademik uygulama hem verilen mesleki eğitimin niteliğini arttırmakta hem de kazandırdığı eğitsel becerilerle öğrencilere yaşam boyu öğrenme alışkanlığı kazandırmaktadır.

Zorunlu ders sayısı toplamı 55 olmakla birlikte zorunlu ders sayısının Gerze MYO'da 36, Kütahya Sosyal Bilimler MYO'da 24, TOBB Teknik Bilimler MYO'da ise 23 olarak belirlendiği görülmektedir. Yine derslerin birçoğunun hem birinci dönemde hem de ikinci dönemde (Taşıt Teknik Sistemleri I, Taşıt Teknik Sistemleri II, Mesleki Yabancı Dil-I, Mesleki Yabancı Dil-II) alınabilecek biçiminde sunulduğu anlaşılmaktadır. Bu bağlamda içerik itibarıyla birbirinin benzeri olan Sürüş Psikolojisi, Sürüş Psikolojisi ve Stres Yönetimi, İş Güvenliği, İş Sağlığı ve Güvenliği, Otobüs Elektrik Elektronik, Otobüslerde Teknik Sistemler, Araç ve Yol Güvenliği, Taşıt ve Yol Güvenliği, Trafik ve Yol Güvenliği, Taşıt Motorları ve Motorlu Taşıt Teknolojisi derslerinin birleştirilerek sunulması mümkündür. Ayrıca zorunlu dersler içerisinde mevzuat ile alakalı derslerin geniş bir yer tuttuğu görülmekte olup zorunlu dersler grubunda değerlendirilen Yönetim ve Organizasyon, İnsan Kaynakları Yönetimi ve Matematik derslerinin diğer dersler gibi doğrudan otobüs kaptanlığı ya da şoförlük mesleğiyle ilgili olmadığı görülmektedir.

Seçmeli ders sayısının Gerze MYO'da 5, Kütahya Sosyal Bilimler MYO'da 4, TOBB Teknik Bilimler MYO ise 27 olarak belirlendiği görülmektedir. Seçmeli derslerdeki sayı ve çeşitlilik bir yandan öğrencilerin güçlü yönlerini keşfetmelerine olanak sunarken diğer yandan da ilgi duydukları konularda uzmanlaşmalarına olanak sunmaktadır. Buna göre Gerze MYO ve Kütahya Sosyal Bilimler MYO'da ders



seçme hakkının daha kısıtlı tutulduğu görülmekle birlikte TOBB Teknik Bilimler MYO'da seçme hakkının daha geniş bir ölçekte tutulduğu görülmektedir. Ayrıca yine seçmeli dersler grubunda yer alan Araştırma Yöntem ve Teknikleri, Sınav Matematiği ve Akademik Türkçe derslerinin otobüs kaptanlığı alanının dışında kaldığı anlaşılmakta olup bu derslerin daha çok kariyer planı yapanlara ya da akademik alanda ilerlemeyi düşünen öğrencilere yönelik olduğu anlaşılmaktadır.

Seçmeli dersler grubunda yer alan Kaza Yeri İnceleme ve Bilirkişilik, Kitle Taşımacılığı, Turizm ve Seyahat Sosyolojisi, Meslek Etiği, Sigorta ve Taşımacılık Hukuku, Seyahat Acentacılığı ve Sürüş Psikolojisi derslerinin içerik itibarıyla mevzuat bilgisi gerektiren derslerle ilişkili olduğu görülmektedir. Buna göre ilgili derslerin tamamının zorunlu dersler grubu içerisinde değerlendirilmesinin daha doğru olacağı öngörülmektedir.

Günümüze değin yapılmış benzer çalışmalardan farklı olan bu çalışmada Otobüs Kaptanlığı Programının eğitim programı irdelenmiş olup Otobüs Kaptanlığı Programı hakkında bilgilendirmelerde bulunulmuştur. Literatüre katkı sunacağı düşünülen bu araştırmanın sonraki süreçte yapılacak çalışmalara kaynak teşkil etmesi beklenmektedir.

---

**Etik Beyanı:** *Bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara uyulduğunu yazarlar beyan eder. Aksi bir durumun tespiti halinde Türk Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisinin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk çalışmanın yazar(lar)ına aittir.*

---

## KAYNAKLAR

- Adar, T. ve Kılıç Delice, E. (2019). Şehir içi toplu taşıma şoförlerinin toplam iş yüklerinin fiziksel ve zihinsel iş yükü ölçütlerine göre yeni bir yaklaşımla karşılaştırılması. Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi, 26(1), 254-267.
- Alabama Community College System. (2023). Skills for success training from alabama community college system aims to solve school bus driver shortage. <https://www.accs.edu/blog/2022/11/23/skills-for-success-training-from-alabama-community-college-system-aims-to-solve-school-bus-driver-shortage/> (Erişim Tarihi: 20.03.2024).
- Avcı, Ö. (2021). Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüs şoförlerinin çalışma koşullarının mesleki sosyal hizmet bağlamında değerlendirilmesi: nitel bir araştırma. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Burdur Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Burdur.
- Aydemir, H. ve Çubuk, M. K. (2016). Karayollarının Türkiye'de genel durumunun araştırılması ile yaşanan değişimler ve gelecek stratejilerine dair tavsiyeler. Gazi Mühendislik Bilimleri Dergisi, 2(3), 128-146.
- Çetin, B., Barış, S., ve Saroğlu, S. (2011). Türkiye'de karayollarının gelişimine tarihsel bir bakış. Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 1(1), 123-150.
- Evyapan, R. (1987). Demiryolunda ulaştırma maliyetlerinin değerlendirilmesi ve Türkiye'deki uygulama. (Yayımlanmamış doktora tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Karayolları Genel Müdürlüğü. (2024). Kurumsal tarihçe. <https://www.kgm.gov.tr/sayfalar/kgm/sitetr/kurumsal/tarihce.aspx> (Erişim Tarihi: 21.03.2024).
- Kıran, M. S. (2010). Arı kolonisi ile şoför-hat-zaman optimizasyonu. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- Kürkçü, A. (2021). Kent içi ulaşımda kadın emeği: toplumsal cinsiyet rolleri ekseninde otobüs şoförü kadınlar. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizli.
- Kütahya Dumlupınar Üniversitesi. (t.y.). Bilgi paketi. <https://obs.dpu.edu.tr/oibs/bologna/index.aspx?lang=tr&curOp=showPac&curUnit=50&curSunit=50641#> (Erişim Tarihi: 01.04.2024).

- Kütahya Dumlupınar Üniversitesi. (2023a). 2023-2024 eğitim öğretim yılı bahar dönemi ders programı. <https://ksbmyo.dpu.edu.tr/tr/index/duyuru/19142/2023-2024-egitim-ogretim-yili-bahar-donemi-ders-programi> (Erişim Tarihi: 01.02.2024).
- Kütahya Dumlupınar Üniversitesi. (2023b). Staj işlemleri. <https://ksbmyo.dpu.edu.tr/tr/index/sayfa/10772/staj-islemleri> (Erişim Tarihi: 01.02.2024).
- Kütahya Dumlupınar Üniversitesi. (2024). 2023-2024 güz dönemi ders programı. <https://ksbmyo.dpu.edu.tr/tr/index/duyuru/12073/2023-2024-guz-donemi-ders-programi> (Erişim Tarihi: 01.02.2024).
- Mücahid, M. (2019). Şehirlerarası otobüs şoförlerinin kazalarının irdelenmesi neden, sonuç, çözüm önerileri. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). T.C. Üsküdar Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- ÖSYM. (2018). Yükseköğretim Kurumları sınavı. <https://www.osym.gov.tr/TR,15240/2018-yuksekogretim-programlari-ve-kontenjanlari-kilavuzu.html> (Erişim Tarihi: 10.12.2023).
- ÖSYM. (2019). Yükseköğretim Kurumları sınavı. <https://www.osym.gov.tr/TR,16858/2019-yuksekogretim-programlari-ve-kontenjanlari-kilavuzu.html>(Erişim Tarihi: 10.12.2023).
- ÖSYM. (2020). Yükseköğretim Kurumları sınavı. <https://www.osym.gov.tr/TR,19431/2020-yuksekogretim-kurumlari-sinavi-yks-yuksekogretim-programlari-ve-kontenjanlari-kilavuzu.html>(Erişim Tarihi: 10.12.2023).
- ÖSYM. (2021). Yükseköğretim Kurumları sınavı. <https://www.osym.gov.tr/TR,21247/2021-yuksekogretim-kurumlari-sinavi-yks-yuksekogretim-programlari-ve-kontenjanlari-kilavuzu.html>(Erişim Tarihi: 10.12.2023).
- Özdemir, N. (2013). Cumhuriyet döneminde Türkiye’de yol vergisi. Tarih Araştırmaları Dergisi, 32(53), 213-248. [https://doi.org/10.1501/Tarar\\_0000000541](https://doi.org/10.1501/Tarar_0000000541)
- Rhode Island Community Collage. (2024). School bus certification. <https://www.ccri.edu/workforce/transportation/SchoolBusCertification.html> (Erişim Tarihi: 20.03.2024).
- Safety Training Pros. (2024). First aid training for school bus drivers-EMSA approved. <https://safetytrainingpros.com/first-aid-training-school-bus-drivers/> (Erişim Tarihi: 20.03.2024).
- Seow, J. (2023). New training pathway to help experienced workers become trainers, starting with bus captains. <https://www.straitstimes.com/business/new-training-pathway-to-help-experienced-workers-become-trainers-starting-with-bus-captains> (Erişim Tarihi: 20.03.2024).
- Sinop Üniversitesi. (2019). Bilgi paketi. <https://obs.sinop.edu.tr/oibs/bologna/index.aspx?lang=tr&curOp=showPac&curUnit=69&curSunit=699#> (Erişim Tarihi: 01.02.2024).
- TOBB Teknik Bilimler MYO. (2022). Otobüs Kaptanlığı Programı 2021-2022 akademik yılı ders planı. <https://myo.karabuk.edu.tr/yuklenen/dosyalar/126912021121501.pdf> (Erişim Tarihi: 12.01.2024).
- Türten, B. (2014). Örgütsel stres ve stres faktörlerinin belirlenmesine yönelik bir araştırma: Kayseri Büyükşehir Belediyesi özel halk otobüsü şoförleri örneği. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). T.C. Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri.
- Veri Kaynağı. (2024). Yıllara göre otobüs sayısı. <https://www.verikaynagi.com/grafik/otobus-sayisi/> (Erişim Tarihi: 20.02.2024).
- YÖK Atlas. (2024). Otobüs Kaptanlığı Programı bulunan tüm üniversiteler. <https://yokatlas.yok.gov.tr/onlisans-program.php?b=30048> (Erişim Tarihi: 15.01.2024).
- ZIPPIA. (2024). Bus driver education requirements. <https://www.zippia.com/bus-driver-jobs/education/#most-common-degree> (Erişim Tarihi: 20.03.2024).