

Ulusal Sendikal Rekabetin Uluslararası Düzeye Yansıması: Türkiye'deki Taşımacılık İşkolu Örneği

Erkan KIDAK¹

ORCID: 0000-0001-5856-5686

Banu UÇKAN HEKİMLER²

ORCID: 0000-0002-3099-5139

Öz: Sendikalar temsil ettiği üyelerin çıkarları için işverenlerle mücadele içerisine girdiği gibi, üyelik paylarını korumak veya genişletmek için birbirleriyle de mücadele içerisine girmektedir. Sendikal rekabet, ulusal ve uluslararası düzeyde farklı biçimlerde görülmektedir. İşkolunda ulusal düzeyde birbirleriyle rekabet hâlinde olan sendikalar, mücadelelerini uluslararası düzeyde de gösterebilmektedir. Bu çalışmada, Türkiye'deki taşımacılık, deniz taşımacılığı ve ardiye-antrepoculuk işkollarında faaliyet gösteren sendikaların uluslararası düzeydeki rekabetleri ele alınmaktadır. Araştırmada nitel yöntem kullanılmıştır. Söz konusu işkollarında faaliyet gösteren sendikaları kapsayan çalışma, 2019 yılında yapılan alan araştırması çerçevesindeki derinlemesine görüşmelere dayanmaktadır. Türkiye'de taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren sendikalar, Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) çatısı altında, ideolojik ve sosyoekonomik temelli olarak yoğun bir şekilde rekabet içerisine girmektedir. Uluslararası boyuttaki sendikal rekabetin en sık gerçekleştiği biçim, işkolundaki diğer sendikaların ITF'ye üyelik başvurusunu önleme davranışı olarak görülmektedir. Rekabette üstünlük sağlama stratejileri ve rakip sendikaların uluslararası örgütlerin faaliyetlerinden yararlanmasını önleme ve dışlanmasına yol açma politikaları, rekabetin diğer gerçekleşme biçimleridir. Diğer taraftan uluslararası örgüt çatısı altında ulusal temsile yönelik söylemler de söz konusu olabilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Sendikal rekabet, uluslararası sendikacılık, taşımacılık işkolu

¹ Arş. Gör, Pamukkale Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Bölümü,

² Prof. Dr Anadolu Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Bölümü,

Makale Geliş Tarihi: 26.03.2021- Makale Kabul Tarihi:01.08.2021

Reflection of National Trade Union Competition on the International Level: The Case of Transport Industry in Turkey

Abstract: Trade unions compete with employers for the interests of the members they represent, as well as with each other to protect or expand their membership shares. Trade union competition is seen in different forms at the national and international level. Trade unions, which are in competition with each other at the national level, can also show their struggles at the international level. In this study, the international competition of trade unions operating in the transportation, maritime transportation and warehousing sectors in Turkey were discussed. Qualitative method was used in the research. This study, which covers the unions operating in these sectors, is based on in-depth interviews within the framework of the field research conducted in 2019. Trade unions operating in the transportation sector in Turkey, under the umbrella of the International Transport Workers' Federation (ITF), compete intensely on ideological and socioeconomic grounds. The most frequent form of international trade union competition is seen as the behaviour of preventing other unions in the sector from applying for membership to the ITF. Other forms of competition are strategies to gain competitive advantage and policies to prevent rival unions from benefiting from the activities of international organizations and to cause their exclusion. On the other hand, there may be discourses about national representation under the umbrella of the international organization.

Keywords: Trade union rivalry, international unionism, transportation sector

Giriş

Çalışanların ekonomik ve sosyal hak ve çıkarlarını korumak ve geliştirmek üzere kurulan sendikalar, sınıfsal açıdan işverenlere, yasama ve yürütme organlarına karşı olduğu gibi birbirlerine karşı da mücadele vermektedir. Sendikaların mücadele güçlerini belirleyen en önemli unsurlardan birisi ise sahip oldukları üye sayılarıdır. Sendikaların üye potansiyeli hem sayısal hem de finansal gücünü önemli ölçüde etkilemektedir. Bu nedenle sendikalar üye sayılarını korumak ve arttırmak için birbirleriyle rekabet ortamına girebilmektedir.

Bireysel sendika özgürlüğünün doğal bir sonucu olan sendika çokluğu neticesinde ortaya çıkan sendikal rekabet, sendikasız işçileri örgütleme yönelik genişlemeci (aktif) bir rekabet olabileceği gibi, birbirlerinden üye çalmaya yönelik pazar payını hedefleyen (pasif) bir rekabet de olabilmektedir. Aktif sendikal rekabet, ülkedeki sendikalaşma oranını arttırırken; pasif sendikal rekabet, toplam

sendikalaşma oranında herhangi bir değışikliğe neden olmadan mevcut üyelerin sendikalar arasındaki dağılımını değıştirmektedir. Rekabet, sendikal harekete belirli bir dinamizm kazandırsa da başta Türkiye olmak üzere kimi ülkelerde işverenler tarafından bir tür sendikasılaştırma aracı olarak da kullanılmaktadır.

Sendikal rekabet yalnızca ulusal düzeyde değil, uluslararası düzeyde de yaşanabilmektedir. Uluslararası boyutta sendikal rekabet, küresel veya bölgesel örgütlerin birbirleriyle girdikleri mücadeleleri içerebileceği gibi, bu örgütlerin üyesi olan sendikalar arasındaki rekabeti de içerebilmektedir. Ulusal düzeyde birbirleriyle rekabet hâlinde olan sendikalar, söz konusu rekabetin dinamikleri çerçevesinde oluşan tutum ve davranışlarını, uluslararası sendikal örgütlerin çatısı altına taşıyabilmektedir. Aynı ülke merkezli sendikaların arasındaki rekabet davranışları, uluslararası sendikal örgütlerin çatısı altında daha geniş yelpazeli rekabet davranışlarına dönüşebilmektedir.

Uluslararası boyuttaki sendikal rekabet, farklı biçimlerde kendisini göstermektedir. Ülkedeki rakip sendikaların uluslararası örgütlere üyeliğini önleme, uluslararası boyuttaki sendikal rekabetin en belirgin örneğini oluşturmaktadır. Uluslararası sendikal örgütler, bir ulusal sendikal örgütün üyelik başvurusunun onaylanması veya reddedilmesi sürecinde, usul olarak o ülkede faaliyet gösterip kendisine üyeliği bulunan sendika merkezlerinin görüşlerini almaktadır. Görüşü alınan sendikaların, üyelik başvurusunda bulunan sendika ile ilişkileri ve aralarındaki rekabet düzeyi, bu aşamada yoğun bir biçimde hissedilmektedir. Bu süreç, sendikaların üyelik başvurularının reddedilmesine ve uluslararası faaliyetlere katılmamasına kadar gitmektedir.

Sendikaların uluslararası örgüt çatısı altındaki rekabet biçimleri, diğer sendikaların üyelik başvurularının önlenmesiyle sınırlı kalmamaktadır. Sendikalar, uluslararası örgütlerin faaliyetlerinden yararlanma konusundaki rekabet üstünlüklerini de korumaya çalışabilmektedir. Örgüte üyeliği görel olarak daha eskiye dayanan ve âdeta o ülkedeki işçilerin örgüt içerisindeki öncüsü-temsilcisi hâline gelen sendikalar, örgüte yeni üye olan ve ilişkilerini geliştirmeye çalışan sendikalara göre rekabet üstünlüğüne sahip olmaktadır³. Bu rekabet üstünlüğü, sıklıkla Küresel Sendika Federasyonları (GUF)'nın sağladığı olanaklar konusunda kendisini göstermektedir. Daha yüksek miktarda üyelik aidatı ödeyen sendikalar,

³ Rekabet üstünlüğünün arkasında, sendikaların uluslararası örgütlere ödediği üyelik aidatı miktarları rol oynamaktadır. Sendikalar, uluslararası sendikal örgütlere bildirdikleri üye sayılarıyla orantılı olarak üyelik aidatı ödemektedir. Bu araştırma kapsamında yer alan sendikalar, daha düşük miktarda aidat ödemek için uluslararası örgütlere üye sayılarını tam olarak bildirmemektedir. Sendikalar, toplu iş sözleşmesi yetkisi bulunmayan işyerlerindeki üyeleri için uluslararası örgüte üyelik aidatı ödememe yönünde tercihte bulunmaktadır. Uluslararası örgüte bildirdiği üye sayısı düşük olan sendikaların, örgüt içerisindeki temsil kabiliyeti de düşük düzeyde kalmaktadır. Bu durum, üye sayısı daha yüksek bildirilen sendikaların uluslararası örgüt çatısı altında rekabet üstünlüğüne sahip olmasına yol açmaktadır.

GUF'ların çokuluslu şirketlerdeki örgütlenmelere yönelik desteklerinden ve küresel kampanyalarından daha fazla yararlanabilmektedir.

Ülkedeki diğer sendikaların dışlanmasına yol açma, uluslararası dayanışma kampanyalarından yararlanmasını engelleme ve rakip sendikaya karşı propaganda faaliyetinde bulunma, sendikal rekabetin diğer biçimleri arasında yer almaktadır. Aynı ulusal sınırlarda başlayıp uluslararası örgüt içerisinde sürdürülen rekabet, ulusal düzeydeki sendikal rekabetin sonuçlarıyla paralel sonuçları beraberinde getirmektedir.

Uluslararası sendikal örgütlerin birbirleriyle olan rekabeti birçok araştırmaya konu olmaktadır, uluslararası sendikal örgütlere üye sendikaların birbirleri arasındaki rekabete ilişkin ampirik çalışmalar sınırlı kalmaktadır. Bu çalışmada Türkiye'de ulusal düzeydeki sendikal rekabete ilişkin genel bir değerlendirme yapıldıktan sonra, aynı rekabetin uluslararası boyutları Türkiye'deki 15 no'lu taşımacılık ve 16 no'lu gemi yapımı, deniz taşımacılığı, ardiye ve antrepoculuk işkolları özelinde ele alınmaktadır.

Türkiye'de Sendikal Rekabet

Sendika özgürlüğü sonucunda birçok ülkede farklı düzey ve şekillerde sendikal rekabet örnekleri görülmektedir. Türkiye'de ise sendikalar, bir taraftan yasal kısıtlama ve engeller, işverenlerin uyguladığı çeşitli sendikasızlaştırma politikaları ve gerek işçiler arasında gerekse kamuoyunda oluşan olumsuz sendikal algı nedeniyle örgütlenmede zorluklarla karşılaşırken diğer taraftan kendi aralarında, kimi zaman şiddeti artan, yıkıcı bir rekabet yürütmektedir.

Sendikal Rekabetin Kavramsal Çerçevesi

İşçilerin serbestçe sendika kurarak diledikleri sendikaya üye olabilmesine imkân sağlayan sendika özgürlüğü, beraberinde sendika çokluğunu ve sendikal rekabeti getirmektedir (Akkerman, 2008: 445; Uçkan, 2002: 8). Sendikalar mevcut ve potansiyel üye sayılarını arttırarak hem eylemlerinin etkinliklerini ve finansal yapılarını güçlendirmeye hem de toplu pazarlık yetkisini ellerinde tutmaya çalışmaktadır. Dolayısıyla sendikalar, örgütlenme faaliyetlerini yerine getirirken işkolunda faaliyet gösteren diğer sendikalar ile rekabet içerisine girebilmektedir. Sendikalar, işkolundaki örgütsüz işçileri örgütlenme biçiminde kendisini gösteren aktif (genişlemeci) politikalar ile rekabet içerisine girebileceği gibi, üye işçileri korumaya veya rakip sendikadan kendisine dahil etmeye yönelik pasif (koruyucu) rekabet politikalarını da benimseyebilmektedir. Pasif rekabet politikalarını benimseyen sendikacılık anlayışı, pazar payı sendikacılığı olarak da nitelendirilmektedir (Şenkal, 1998: 17).

Sendikal rekabeti tetikleyen iki önemli nedenden söz etmek mümkündür. Bunlardan birisi sosyoekonomik, diğeri ise ideolojik-siyasi temeldir. Sosyoekonomik nedenler, sendikaların günümüzdeki en temel ve en belirgin

faaliyeti olan toplu pazarlık süreçleriyle ilişkilidir (Uçkan, 2002: 11-14). Diğer taraftan siyasi-ideolojik temelli nedenler de sendikal rekabet açısından belirleyici olabilmektedir. Sendika çokluğu ilkesine bağlı olarak farklı politik görüşlere sahip ya da dini aidiyetlere göre hareket eden işçilerin diledikleri sendikaya üye olabilmesi, siyasi-ideolojik temelli rekabetin temel nedenidir.

Sendikal rekabet, Avrupa ülkelerinde genellikle ideolojik temelli olarak şekillenmiştir. Avrupa işçi sınıfının karşı karşıya kaldığı tarihsel koşullar, söz konusu ülkelerdeki sendikal hareketin de ideolojik temelli sendikal politikaları benimsemesine yol açmıştır. İsviçre’de Sosyal Demokrat Parti (SPS) ile yakın ilişkileri bulunan İsviçre Sendika Konfederasyonu (SGB) ve Hıristiyan Demokratik Halkın Partisi (CVP) ile yakın ilişkileri bulunan Hıristiyan Ulusal Sendika Konfederasyonu (CNG) arasındaki; İtalya’da İtalyan Genel Emek Konfederasyonu (CGIL), sosyalist İtalyan İşçi Sendikası (UIL) ve Katoliklerin temsilcisi İtalya İşçi Sendikaları Konfederasyonu (CISL) arasındaki; Portekiz’de Portekiz İşçileri Genel Konfederasyonu (CGTP-IN) ile Genel İşçi Sendikası (UGT) arasındaki rekabet, siyasi-ideolojik temelli rekabetin çeşitli ülkelerdeki örnekleri arasında yer almaktadır. Fransa’da Genel Emek Konfederasyonu (CGT) ile Fransız Demokratik İşçi Konfederasyonu (CFDT), birbirleriyle olduğu gibi Hıristiyan sendikacılığın temsilcisi olan Fransız Hıristiyan İşçiler Konfederasyonu (CFIC) ve sosyal demokrat eğilime sahip olan Genel İş Konfederasyonu (FO) ile de rekabet etmektedir. Fransa’da sendikal rekabet ortamına rağmen, CGT ve FO’nun bazı konularda ortak tavır aldığı da görülmektedir. Sendikal rekabet, Türkiye emek tarihinde de sıkça örnekleri görülen bir çatışma biçimidir. 12 Eylül 1980 darbesi öncesinde Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu (DİSK) ile Milliyetçi İşçi Sendikaları Konfederasyonu (MİSK)’nin birbirleriyle mücadeleleri, siyasi-ideolojik temelli rekabete Türkiye’den verilecek örnekler arasında yer almaktadır (Uçkan, 2002: 14-17).

Sendikal rekabetin olumlu ve olumsuz sonuçları üzerinde duran çeşitli çalışmalar bulunmaktadır. Ross ve Irvin 1951 yılında 5, Ross ve Hartman ise 1960 yılında 15 farklı ülkede yaptıkları araştırmayla (Ross ve Irvin, 1951; akt. Akkerson, 2008: 455); sendikal rekabet ile grev sıklığı ve süresi arasında doğru yönlü ilişki olduğunu ortaya koymuşlardır. Yapılan çalışmada sendika çokluğunun hem hukuki hem de fiili açıdan bulunduğu ülkelerde, rakip sendika etkisiyle daha fazla grev kararı alındığını ve işçilerin ücretlerinin yükselme oranının daha fazla olduğunu tespit etmişlerdir. Akkerson (2008: 445-447) ise yapmış olduğu araştırmada, ulusal düzeyde sendika çokluğu ve grev sıklığının yanında sektörel farkların da hesap edilmesi gerektiğini ileri sürmektedir. İsveç, İsviçre, Norveç, Hollanda, Belçika, Avusturya ve İtalya’daki imalat sanayi, inşaat, ticaret ve taşımacılık sektörlerinde araştırmasını gerçekleştiren Akkerson, sendika sayısı ile grev sıklığı arasında her sektörde homojen bir şekilde doğru orantı olmadığını belirtmektedir. İmalat sanayi ve inşaat sektörlerinde rekabetin sendikal mücadeleye dinamizm katan bir etkisi olduğunu belirten Akkerson, bu etkinin ticaret sektöründe etkisiz olduğunu ve

taşımacılık sektöründe yarı etkili olduğunu belirtmektedir (2008: 455-456). Akkerson'un çalışması bazı Avrupa ülkeleriyle sınırlıdır, ancak yine de rekabet ile sendikaların dinamizmi arasındaki ilişkiyi ulusal ve sektörel farklılıklara göre ortaya koyması açısından önem taşımaktadır.

Akkerson'un çalışmasına paralel olarak Türkiye'de de sendikal etkinlik düzeyi ile sendikal rekabet arasında doğru yönlü ilişki kuran araştırmalar bulunmaktadır (Şenkal, 1998). Bu görüşe göre, Türkiye'de sendikaların etkinlik yönünden yetersiz kalması, sendikal krizi derinleştirmektedir. Rekabetin etkisi altında, sendikalardan hem genişlemeci hem de pazar payını hedefleyen etkinliklerini arttırması beklenmektedir. Diğer yandan Türkiye'deki sendikal rekabetin, olumsuz sonuçlarının ağır bastığına yönelik görüşler daha yaygındır (Karadoğan, 2017: Uçkan, 2004). Rekabetin, işverenler tarafından sendikasızlaştırma aracı olarak kullanıldığı, uygulamadaki birçok örnekte görülmektedir. Bu doğrultuda sendikalar arası rekabetin, sendikal krizi daha da derinleştirdiği savunulmakta ve sendikal etkinliklerin arttırılarak üyelerin korunması ve örgütlenme faaliyetlerine ivme kazandırılması önerilmektedir (Karadoğan, 2017: 97).

Sendikal rekabetin her ülkede ve her sektörde ortaya çıkardığı sonuçlar farklı olabilmektedir. Bir başka ifadeyle, sosyoekonomik yapı, sınıf mücadelesi, örgütlenmenin biçimi, kültürel kompozisyon, ideolojik ve siyasi iklim gibi birçok değişken, sendikal mücadele ve sendikalar arasındaki rekabeti şekillendirmekte ve farklı sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. Bununla birlikte sendikal rekabet genel itibarıyla sendikal dinamizme neden olurken, diğer taraftan sendikaların ekonomik kayıplara uğramasına, sendikalara ilişkin olumsuz bir algı oluşmasına ve sendikalara olan güvenin azalmasına⁴ neden olabilmektedir.

Türkiye'de Sendikal Rekabet

Sendikal rekabet olgusu ile ulusal sınırlar içerisindeki örgütlenmelerde sıkça karşılaşılmaktadır. Türkiye'de işkolu düzeyinde kurulu olan sendikaların pasif rekabetleri⁵, işkolundaki örgütsüz işyerlerinde yürüttükleri örgütlenme faaliyetlerini içeren aktif rekabetleri ve konfederasyonların ulusal düzeydeki sosyal diyalog mekanizmaları içerisindeki temsiliyet hususunda gösterdiği mücadeleler, Türkiye'deki sendikal rekabete verilebilecek örnekler arasındadır⁶.

⁴ Özellikle Türkiye'de yetki itirazına bağlı olarak toplu pazarlığın getirdiği ekonomik ve sosyal haklara erişme sürecinin uzaması nedeniyle, işçiler, oluşan yığınlık sonucunda üyelikten vazgeçebilmekte ve sendikanın yetki sürecinde uyguladığı kimi yöntemler imajını zedeleyebilmektedir.

⁵2015 yılında Bursa, Kocaeli, Eskişehir, Ankara gibi metal sanayi ağırlıklı kentlerde ortaya çıkan pasif rekabet politikalarına bir örnek için bkz.

<https://www.evrensel.net/haber/351611/turkiye-isci-sinifi-tarihinden-portreler-metal-firtinasi> (Erişim Tarihi: 25 Kasım 2020).

⁶ Konfederal düzeyde rekabet örneği olarak Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu (Türk-İş) ile Hak İşçi Sendikaları Konfederasyonu (Hak-İş) arasında, taşeron işçilere kadro

Türkiye’de özellikle metal, gıda ve tekstil gibi imalat sanayiinde sendikal rekabet yoğun olmakla birlikte, emeğin sektörel dağılımındaki dönüşümüne paralel olarak sendikal rekabetin hizmetler sektörüne doğru kaymaya başladığı görülmektedir⁷. Sendikal rekabetin hizmetler sektöründe 10 no’lu ticaret, büro, eğitim ve güzel sanatlar, 15 no’lu taşımacılık, 16 no’lu gemi yapımı, deniz taşımacılığı, ardiye ve antrepoculuk, 17 no’lu sağlık ve sosyal hizmetler, 19 no’lu savunma ve güvenlik ile 20 no’lu genel işler işkolunda ağırlık kazandığını söylemek mümkündür. 17 no’lu sağlık ve sosyal hizmetler işkolu dışındaki bu işkollarında, sendikal yoğunlaşma oranının da oldukça düşük olduğu görülmektedir⁸.

verilmesinden sonra ortaya çıkan kamu personel rejimi konusundaki rekabet örneği için bkz. <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/turk-is-ile-hak-is-kamuda-kadroya-gecirilen-isciler-konusunda-ters-dustu-1758739> (Erişim Tarihi: 1 Aralık 2020). 2017 yılının Aralık ayında çıkarılan 696 sayılı Kanun Hükmünde Kararname (KHK) ile kamu sektöründeki alt işveren işçilerinin sürekli işçi pozisyonlarına geçişleri öngörülmüştü. KHK ile işçilerin buldukları işkollarında faaliyet gösteren sendikalara üye olmaları düzenlenmişti. 1 Kasım 2020 tarihinden itibaren ise, bu işçilerin kamu kurumlarının asıl işkollarında bildirilmeleri ve bu işkollarındaki sendikalara üye olmaları gerektiği belirtildi. Bu durum, işçilerin 1 Kasım 2020 öncesi üye oldukları sendikalardan istifa edip asıl işverenin işyerinde yürürlükte olan toplu iş sözleşmelerinin tarafı olan sendikalara üye olmalarını sağladı. Bu süreçte özellikle üniversitelerde ve çeşitli kamu kurumlarında sendikal rekabette yoğunlaşmalar görülmeye başladı. Kamu sektöründe yoğun bir biçimde örgütlü olan Tez-Koop-İş ve Koop-İş ile Öz Büro-İş arasındaki çatışmalar, bu rekabet türüne örnek olarak karşımıza çıkmaktadır. Tez-Koop-İş’in Gençlik ve Spor Bakanlığı örneğinde olduğu gibi rekabetin boyutunu gösteren açıklaması için bkz. <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/iscilerin-hem-yeni-uyelikleri-engelleniyor-hem-de-tehdit-ediliyorlar-1788543> (Erişim Tarihi: 8 Şubat 2021).

⁷ Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı (ÇSGB)’nin 2021 yılı Ocak ayına ilişkin istatistiklerine göre, Türkiye’de işçi statüsünde toplam kayıtlı istihdam 14 milyon 371 bin 96’dır. Aynı verilere göre hizmetler sektörüne dahil olarak değerlendirilen 10 no’lu ticaret, büro, eğitim ve güzel sanatlar, 15 no’lu taşımacılık, 16 no’lu gemi yapımı, deniz taşımacılığı, ardiye ve antrepoculuk, 17 no’lu sağlık ve sosyal hizmetler, 19 no’lu savunma ve güvenlik ile 20 no’lu genel işler işkollarında çalışan işçi sayısı toplam 6 buçuk milyonun üzerindedir. İlgili veriler için bkz. <https://www.cs.gb.gov.tr/media/67207/2021-ocak.pdf> (Erişim Tarihi: 20 Haziran 2021).

⁸ 0-1 arasında değişen sendikal yoğunlaşma oranı, bir işkolunda faaliyet gösteren sendika sayısına ve bu sendikaların üyelik paylarına bağlı olarak hesaplanmaktadır. Bir işkolunda faaliyet gösteren sendika sayısı arttıkça ve sendikaların üyelik payları birbirine yaklaştıkça, sendikal yoğunlaşma oranı 0’a yaklaşırken, işkolundaki sendika sayısı azalıp üyelik payları arasında farklılık arttıkça sendikal yoğunlaşma oranı 1’e yaklaşmaktadır. Bu nedenle sendikal yoğunlaşma oranı 0’a yaklaştıkça sendikal rekabetin arttığını, 1’e yaklaştıkça sendikal rekabetin azaldığını söylemek mümkündür. Sendikal yoğunlaşma oranı için bkz: Uçkan, 2002: 9-10.

Tablo 1: Türkiye’de Hizmetler Sektöründe Sendikal Rekabetin Yoğun Yaşandığı İşkollarına İlişkin Sendikalaşma Verileri (2021 Ocak)

	10 no’lu Ticaret, Büro, Eğitim ve Güzel Sanatlar İşkolu	15 no’lu Taşımacılık İşkolu	16 no’lu Gemi Yapımı, Deniz Taşımacılığı, Ardiye ve Antrepoculuk İşkolu	17 no’lu Sağlık ve Sosyal Hizmetler İşkolu	19 no’lu Güvenlik ve Savunma İşkolu	20 no’lu Genel İşler İşkolu
İşçi Sayısı	3 milyon 809 bin 188	811 bin 642	205 bin 580	653 bin 513	221 bin 145	851 bin 747
Sendikalı İşçi Sayısı/Sendikalaşma oranı	262 bin 187/ %6,88	78 bin 154/ %9,62	17 bin 509/ %8,51	231 bin 811/ %35,47	69 bin 797/ %31,56	453 bin 124/ %53,19
Sendika Sayısı	24	12	5	11	15	14
Sendikal Yoğunlaşma Oranı	0,34	0,22	0,32	0,67	0,30	0,38

Kaynak: ÇSGB’nin⁹ 2021 Ocak ayı Sendika Üye Sayılarına İlişkin Tebliği’ne dayanarak yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

⁹ Bu araştırmanın gerçekleştirildiği dönemde, söz konusu veriler Aile, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı (AÇSGB) tarafından sağlanmaktaydı. Ancak 21 Nisan 2021 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanan Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’yle birlikte ÇSGB ve Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı birbirinden ayrılmıştır. Dolayısıyla bu çalışmada da Bakanlık ismi olarak ÇSGB kullanılmaktadır.

10 no'lu ticaret, büro, eğitim ve güzel sanatlar işkolu, nicelik olarak Türkiye'nin en büyük işkoludur. Ancak işkolunun niteliği itibariyle güvencesiz ve esnek çalışma pratiklerine uygun yapısı nedeniyle, örgütlenme oranı yalnızca yüzde 6,88'dir. İşkolunun çok geniş bir alanı kapsamaması ve dağınık yapısına bağlı olarak toplam 24 sendika faaliyet göstermektedir. Bununla birlikte toplu pazarlık yetkisi için bir ön koşul olan %1'lik işkolu barajını yalnızca Tez Koop-İş (107 bin 823 üye), Koop-İş (104 bin 308 üye) ve Öz Büro-İş (38 bin 155 üye) aşmaktadır. Bu işkolunda sendikal rekabet özel sektörde ağırlıklı olarak alışveriş merkezlerinde¹⁰ görülürken, kamu sektöründeki rekabetin merkezi üniversitelerdir.

Kamu sektöründe sendika yöneticileri ile işverenler arasındaki muhtaçlık ve karşılıklı fayda ilişkisine dayalı olan "sembiyotik ilişkilerin" (Çelik, 2019b: 66), sendikal rekabetin şekillenmesinde de rol oynadığını ileri sürmek mümkündür. Türkiye'de sağlık ve sosyal hizmetler, savunma ve güvenlik ile genel işler işkollarında kamu sektörünün ağırlıkta olmasının da etkisiyle örgütlenme oranları Türkiye ortalamasının üzerindedir (Tablo 1). Genel işler işkolunda faaliyet gösteren Belediye-İş, Genel-İş ve Hizmet-İş, genellikle belediyelerde örgütlendiği için, yerel seçimler bu sendikaların faaliyetleri açısından belirleyici öneme sahiptir. Nitekim 2019 yılında yapılan yerel seçimler sonucunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB)'nin Adalet ve Kalkınma Partisi (AKP)'nden Cumhuriyet Halk Partisi (CHP)'ne geçmesiyle birlikte, Belediye-İş İBB'de örgütlenme faaliyetlerini arttırmaya başlamıştır. Ancak ÇSGB'nin 11 ay boyunca yetki tespiti yapmaması ve ardından İBB ve bağlı iştiraklerini tek bir işletme olarak ele alarak Hizmet-İş lehine yetki tespitinde bulunması üzerine, Belediye-İş ile Hizmet-İş arasındaki rekabetin şiddeti artmıştır.¹¹ Belediyelerin ağırlıkta olduğu genel işler işkolundaki bu rekabetin pazar payını korumayı hedeflediği, ülkedeki sendikalaşma oranının artmasında bir işleve sahip olmadığını söylemek mümkündür.

¹⁰ Hazır giyim sektöründe perakende ticaret faaliyetlerini yerine getiren ve alışveriş merkezlerinde çalışan işçileri örgütlemeyi hedefleyen rekabete, sıklıkla Tez-Koop-İş ve Koop-İş arasında rastlanmaktadır. Her ikisi de Türk-İş'e üye olan bu sendikalar arasındaki rekabetin arkasında sosyoekonomik ve ideolojik nedenler bir arada yer almaktadır. Yaptığı bir açıklamasında küresel bir şirketin UNI Küresel Sendika ile yürürlükte olan çerçeve sözleşmesindeki ilkeleri ihlal ettiğini belirten Tez-Koop-İş, yaptığı farklı bir basın açıklamasında da Koop-İş'in Türk-İş ve ÇSGB kanallarını kullanarak rekabette üstünlük sağlamaya çalıştığını ileri sürmüştür.

¹¹ ÇSGB'nin çoğunluk tespiti işlemine karşı, Belediye-İş 3 farklı hukuki statüde 7 farklı tüzel kişiliğin toplanarak tek bir yetki tespiti yapılmasını, bakanlığın kendi uygulamasına, kanuna ve sendika seçme özgürlüğüne aykırı olarak değerlendirmiştir bkz. http://www.belediyeis.org.tr/Basindan-Cumhuriyet-Sendika_ozgurlugu_ihlal_edildi-a41-1377-tr.htm (Erişim Tarihi: 25 Aralık 2020). İBB işyerlerini kapsayan yetki sürecinde, Belediye-İş ve Hizmet-İş arasındaki rekabet hakkında Genel-İş de ÇSGB'nin yasaya aykırı hareket ettiğini, Hizmet-İş ile ortak çalıştığını ve işçilerin özgür iradesi ile sendika seçmesinin engellendiğini vurgulamıştır.

Sağlık ve sosyal hizmetler işkolunda da ticaret, büro, eğitim ve güzel sanatlar işkolundakine benzer şekilde, 696 sayılı KHK ile sürekli işçi pozisyonuna geçirilen işçileri hedefleyen bir rekabet söz konusudur. Kamu hastanelerinde, 1 Kasım 2020'ye kadar genel işler işkolunda yoğunlaşan işçiler, söz konusu tarih itibarıyla 17 no'lu sağlık ve sosyal hizmetler işkolunda bildirilmiştir. Böylelikle Temmuz 2020 itibarıyla¹² sağlık işkolunda çalışan işçi sayısı 514 bin 59 iken, 2021 yılının Ocak ayında bu sayı yüzde 27 oranında artarak 653 bin 513'e yükselmiştir. Aynı dönemde Türkiye Sağlık-İş'in üye sayısı yüzde 130, Öz Sağlık-İş'in üye sayısı yüzde 244 ve Dev Sağlık-İş'in üye sayısı yüzde 92 oranında artmıştır. İlk etapta genişlemeci rekabetin etkisiyle bu sayıların arttığı düşünülse de, söz konusu işçilerin büyük çoğunluğunun 20 no'lu işkolundan devralındığı göz önünde tutulduğunda işkolunda pasif rekabet politikasının hâlâ belirleyici olduğunu ileri sürmek mümkündür.

19 no'lu Savunma ve güvenlik işkolunda ise, kayıtlı çalışan işçi sayısı 2020 yılının Temmuz ayında 294 bin 69 iken, bu sayı 2021 yılının Ocak ayında 221 bin 145'e kadar düşmüştür. 696 sayılı KHK ile sürekli işçi pozisyonlarına geçirilen işçilerin, bağlı oldukları kurumlarda asıl işkolunda bildirildikleri 1 Kasım 2020 tarihi itibarıyla 19 no'lu işkolunda ciddi bir küçülme meydana gelmiştir. Bu durum, işkolunda faaliyet gösteren sendikaları da olumsuz yönde etkilemiştir. T. Harb-İş Sendikası dışında bu işkolundaki tüm sendikalar önemli üye kayıpları yaşamıştır¹³. Dolayısıyla savunma ve güvenlik işkolunda rekabet içinde olan sendikaların pazar payları önemli ölçüde azalmıştır.

Ulaştırma ve lojistik hizmetlerinin yerine getirildiği 15 no'lu taşımacılık ile 16 no'lu gemi yapımı, deniz taşımacılığı, ardiye ve antrepoculuk işkollarında da rekabetin etkileri görülmektedir. 15 no'lu işkolunda 12, 16 no'lu işkolunda ise 5 sendika faaliyet göstermektedir. Taşımacılık, şehir içi toplu taşımadan, kıtalararası yolcu ve yük taşımacılığına dek çok geniş bir yelpazeyi içinde barındırmaktadır. Şehir içi toplu taşımacılığında yerel idarelerin payı yüksek olup diğer taşımacılık işlerinde özel sektör belirleyici öneme sahiptir. Yerel idarelerdeki rekabet¹⁴, genel işler işkolunda olduğu gibi ideolojik temelli olarak ortaya çıkmakta, diğer sektörlerde ise ideolojik etkenlerin yanında sosyoekonomik nedenler de devreye girmektedir. TÜMTİS'in çokuluslu kargo taşımacılık şirketi olan Deutsche Post-DHL (Dalsey, Hillblom ve Lynn)'deki örgütlenmesi sırasında, Taşıma-İş Sendikası

¹² ÇSGB'nin 2020 yılının Temmuz ayına ilişkin istatistikleri için bkz. https://ailevecalisma.gov.tr/media/52856/2020_temmuz.pdf

¹³ Öz-İş'in üye sayısı 8 bin 949'dan bin 481'e, Güvenlik-İş'in üye sayısı, 39 bin 759'dan 17 bin 368'e, Güvenlik-Sen'in üye sayısı 3 bin 916'dan 2 bin 158'e ve Öz Güven-Sen'in üye sayısı 50 bin 605'ten 26 bin 194'e düşmüştür.

¹⁴ Gaziantep Büyükşehir Belediyesi'nin şehir içi toplu taşımacılığı hizmetlerini yerine getiren Gazi Ulaş'ta TÜMTİS ile Öz Taşıma-İş arasındaki rekabet hakkında detaylı bilgi için bkz. <http://tumtis.org/v2/2016/0808/gaziantep-buyuksehir-belediyesine-bagli-gazi-ulasta-isci-kiyimi-devam-ediyor/> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2021).

ile işveren arasında TÜMTİS'in örgütlenmesini önlemek amacıyla takım sözleşmesi yapılması ve ardından Taşıma-İş'in Hak-İş'e üye olarak Öz Taşıma-İş adını almasının ardından iki sendika arasındaki çatışmanın artması, bu sektördeki rekabetin son hâlini ortaya koymaktadır. 16 no'lu işkolunda ise rekabet, diğer sektörlerde olduğu kadar keskin bir hâl almamaktadır. Aksine, Liman-İş ve Türk Deniz-İş arasında hem ulusal hem de uluslararası boyutta işbirliği anlaşmaları öne çıkmaktadır.

Türkiye'deki Sendikal Rekabetin Uluslararası Boyutu

Sendikal rekabeti bir coğrafi alan, sektör, işyeri veya işletme ile sınırlı olarak ele almak mümkün olduğu gibi ulusal veya uluslararası boyutta da incelemek mümkündür. Sendikal rekabetin, uluslararası düzeydeki farklı boyutlarını şu şekilde sınıflandırmak mümkündür:

i.Uluslararası örgütlerin birbirleriyle mücadeleleri. Uluslararası sendikal örgütler, birbirleriyle ideolojik veya sosyoekonomik temelli olarak rekabet edebilmektedir. 21'inci yüzyılın ilk çeyreğinde faaliyetlerine devam eden Uluslararası Sendikalar Konfederasyonu (ITUC) ile Dünya Sendikalar Federasyonu (WFTU) arasındaki rekabet, uluslararası düzeydeki sendikal rekabetin ilk boyutuna örnek teşkil etmektedir. ITUC, 2020 yılı itibarıyla 200 milyondan fazla üyeyi temsil ederken¹⁵, WFTU'ya üye sendikaların üye sayıları toplamı 95 milyondur¹⁶. ITUC'un rekabet üstünlüğü sayısal çoklukla da sınırlı olarak düşünülmemelidir. Örgüt, uluslararası finans kuruluşları, hükümetler, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD)'nün Sendika Danışma Komitesi (TUAC) ve Birleşmiş Milletler (BM) tarafından yaygın bir biçimde tüm dünya işçilerinin temsilcisi olarak kabul edilmektedir¹⁷.

Uluslararası sendikacılığa ilişkin çalışmalarda, uluslararası örgütlerin birbirleriyle rekabetleri hakkındaki örneklere sıkça rastlanmaktadır (Gallin, 2013: 81; Işık, 2005: 283; Munck, 1995: 319; Beling, 1964: 561-564; Morris, 1956: 79). Özellikle Soğuk Savaş yıllarındaki iki kutuplu dünya düzeni içerisinde, uluslararası sendikal örgütlerin birbirleriyle girdikleri mücadeleyi bu kapsamda ele almak

¹⁵ ITUC, 2019 yılının Kasım ayında yayınlanan son verilerine göre, 163 farklı ülkeden 332 sendika merkezini temsil etmektedir ve toplam üye sayısı 200 milyon 182 bin 174'tür. Detaylı bilgi için bkz. https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/list_of_affiliates_nov_2019.pdf (Erişim Tarihi: 10 Mart 2021).

¹⁶ WFTU hakkında detaylı bilgi için bkz.

http://www.wftucentral.org/download/documents/documents%20en/Platform_2016-2020_EN_web.pdf (Erişim Tarihi: 10 Mart 2021).

¹⁷ WFTU, BM nezdinde danışma statüsüne sahip olsa da dünya genelinde yaygın olarak işçi temsilciliğini ITUC'un yerine getirdiğini söylemek mümkündür.

mümkündür¹⁸.

ii. Aynı ulusal sınırlarda faaliyet gösteren sendikal örgütlerin, aynı uluslararası örgüt çatısı altında sürdürdükleri rekabet. Aynı ulusal sınırlar içerisinde faaliyet gösteren sendikalar, üye oldukları uluslararası örgütlerin çatısı altında rekabet içerisine girebilmektedir. Türk-İş, Hak-İş ve DİSK'in 2006'ya dek ICFTU ve 2006 sonrasında ITUC içerisindeki rekabetleri bu duruma örnek olarak verilebilir. Türkiye'deki sendikaların uluslararası örgütlerin çatısı altındaki rekabetleri 1960'lı yıllara dayanmaktadır.

Marshall Planı ekseninde düzenlenen yardımlar çerçevesinde, ABD sendikaları ile Türk-İş arasındaki ilişkiler, Türkiye sendikacılık hareketinin uluslararasılaşmasının temelinde yatmaktadır (Koç, 2014: 4). Türk-İş, 1950'li yıllarda ICFTU ile temas kurmuştur. Türk-İş ile ABD sendikaları arasındaki ilişkilerin 1960'lı yıllarda derinleşmesi, konfederasyon içerisindeki bölünme sürecini hızlandırmıştır. Maden-İş, Basın-İş, Gıda-İş ve Lastik-İş'in, Türk-İş'ten ayrılarak DİSK'i kurmasında, ABD sendikalarının Türk-İş üzerindeki nüfuzunun artması rol oynamıştır (DİSK Tarihi, 2020: 97-98).

1970'li yıllarda Türk-İş'in ICFTU içerisinde Türkiye'yi temsil konusunda tekel olma doğrultusundaki tutumu, DİSK temsilcilerinin Türkiye'deki toplantılara dahi katılmasının önlenmesi, diğer taraftan DİSK'in CGT ve CGIL gibi sendikalarla kurduğu yakın ilişkiler aracılığıyla Türk-İş'i saf dışı bırakma çabaları, sendikalar arası rekabetin tarihteki örnekleri olarak gösterilebilir (Aker, 1996: 435).

1970'li yıllarda DİSK, ICFTU ve WFTU ile ilişkiler kurmuştur. Türk-İş ile DİSK arasında, DİSK'in kurulmasıyla başlayan rekabete, Hak-İş, ICFTU'ya ilk üyelik başvurusunu yaptığı 1995 yılında katılmıştır. Hak-İş'in ICFTU'ya yaptığı üyelik başvurusunun, Türk-İş ve DİSK'in olumsuz görüş bildirmesi üzerine reddedilmesi, Türkiye'deki sendikaların uluslararası boyuttaki rekabet davranışlarına emsal gösterilmesi açısından önem taşımaktadır. Türk-İş ve DİSK, Hak-İş'in tüzüğünde laiklik, demokrasi ve cumhuriyet kavramlarına yer verilmemesini olumsuz görüş gerekçesi olarak göstermiştir. Hak-İş'in 8. Olağan Genel Kurulu'nda yaptığı değişiklikle bu kavramlara yer vermesiyle birlikte, ICFTU'ya üyelik başvurusu kabul edilmiştir (Uçkan Hekimler, 2002: 113).

Türkiye'de memur konfederasyonları arasındaki rekabetin de benzer şekilde uluslararası düzeye taşındığını söylemek mümkündür. KESK, Memur-Sen'in ITUC'a üye olmasını engellemeye çalışırken, DİSK ve Türk-İş de Memur-Sen'in

¹⁸ İkinci Dünya Savaşı'nın ardından etkisini gösteren iki kutuplu dünya düzeni içerisinde, sendikal örgütlenme de ikiye bölünmüştür. Bir tarafta Batı ülke sendikalarının etkisi altında olan Uluslararası Hür İşçi Sendikaları Konfederasyonu, diğer tarafta Sosyalist kanadı temsil eden Dünya Sendikalar Federasyonu (WFTU) yer almıştır. Bunların dışında Hıristiyan sendikacılığın temsilcisi olan Dünya Emek Konfederasyonu (WCL) bulunmaktadır. WCL ile ICFTU, 2006 yılında birleşerek ITUC'u kurmuşlardır. Uluslararası sendikacılıktaki bölünme ve rekabet ile ilgili detaylı bir çalışma için: Kıdak, E. (2020), Küreselleşmenin Koridorlarında Yeni Enternasyonalizm, Ankara: Siyasal Kitabevi.

üyelik başvurusunun reddedilmesi doğrultusunda görüş bildirerek bu rekabete katılmaktadır. Nitekim ITUC da Memur-Sen'in üyelik başvurusunu, "bağımsız karakterinin tartışılabilir olması durumunu göz önüne alarak" dikkate almamıştır¹⁹. Benzer rekabet davranışlarının, işkolu düzeyinde faaliyet gösteren sendikalar arasında da yaşandığını görmek mümkündür. Nitekim Türk Metal Sendikası'nın Industriall Küresel Sendikası'na üyelik başvurusunun, uzun yıllar kabul edilmemesinin arkasında yatan en önemli nedenlerden birisi Birleşik Metal-İş ile arasındaki rekabetti. Sendikalar arasındaki gerilim ve yetki uyumsuzlukları, yapısal ve ideolojik farklılıklar, Birleşik Metal-İş'in olumsuz görüş bildirmesinin arkasında yatmaktaydı²⁰. 2019 yılında iki sendika arasında imzalanan centilmenlik anlaşmasıyla Türk Metal Sendikası'nın üyelik başvurusu onaylanmıştır (Çelik, 2019a).

iii. Farklı ulusal sınırlarda faaliyet gösteren sendikal örgütlerin, aynı uluslararası sendikal örgüt çatısı altında sürdürdükleri rekabet. Uluslararası sendikal örgütler içerisinde, farklı ulusal sınırlarda faaliyet gösteren sendikalar arasında da rekabet görülebilmektedir. Birinci Enternasyonal'den itibaren sendikal rekabetin ideolojik açıdan en keskin olduğu örnekler, bu boyuttaki rekabet davranışlarında görülmektedir. İki dünya savaşı arasındaki dönemde, İkinci Enternasyonal içerisinde, savaş karşıtları ile kendi ulus devletlerinin bayrağı altında savaşı destekleyen sendikal örgütlerin mücadeleleri bu tip rekabetin öncülleri arasındadır. İşçi aristokrasisi yaklaşımının²¹ nesnel koşullarını oluşturan bu süreç, Kızıl İşçi Sendikaları Enternasyonal (RILU)'nin kurulmasına ve ayrışmaların başlamasına yol açmıştır. Dünya savaşlarının ardından soğuk savaş döneminde de ideolojik etmenler bu tip rekabetin belirleyici unsur olmuştur (Kıdak, 2020a: 238-239). Dünya sistemleri analizi çerçevesinde uluslararası sendikal örgütlerin yapısını değerlendirmek gerekirse, Avrupa ve ABD merkezli sendikaların ITUC gibi örgütler içerisinde hegemonik niteliğe sahip olduklarını ileri sürmek mümkündür. ABD ve Avrupa merkezli sendikal örgütlerin, uluslararası örgütlerin politikalarını, kendi temsil ettikleri işgücünün sorunlarına daha fazla eğilme doğrultusunda yönlendirmeleri, uluslararası işçi dayanışmasının nesnel temellerini olumsuz yönde

¹⁹ Detaylı bilgi için bkz. <http://kesk.org.tr/2011/03/17/ituctan-memur-sene-sok-yanit/> (Erişim Tarihi: 28 Haziran 2021).

²⁰ Sendikal rekabetin bir aracı olarak üyeliği önleme politikası, araştırmanın bulgularının ele alındığı bölümde ele alınmaktadır. Türkiye'deki sendikaların ITF'ye üyelik başvurularında karşılaşılan üyeliği önleme politikalarından örnekler verilmektedir.

²¹ Ücret düzeyi, gelir dağılımı adaleti, sosyal güvenlik hakkına erişim ve sendikal hak ve özgürlüklerin kullanımı gibi değişkenlere bağlı olarak oluşan tabakalaşmada, işçi sınıfı içerisinde imtiyazlara sahip olan azınlık grup "işçi aristokrasisi" olarak ifade edilmektedir. Lenin (2013: 110), İngiliz işçi sınıfını Birinci Dünya Savaşı'nda ulusal hükümetinin yanında saf tutarak oportünist bir tavır sergilemesi nedeniyle işçi aristokrasisi olarak değerlendirmektedir. İşçi aristokrasisi yaklaşımına göre, uluslararası sendikal örgütlerin işçi sınıfı içerisinde imtiyazlı bir niteliğe sahip olan ABD ve Batı Avrupa işçilerinin çıkarları doğrultusunda politikalar yürüttüğünü ileri sürmek mümkündür.

etkilemektedir (Arrighi vd., 2012: 31-33). Söz konusu sendikal örgütlerin uluslararası örgütler içerisinde birbirleriyle güç ilişkileri çerçevesinde girdikleri rekabet, bu kapsamda ele alınabilecek türdendir. Küreselleşme sürecinde ABD’li Teamster ile İngiliz UNITE sendikasının gerek üye sayısı gerekse Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF)’na ödedikleri aidatlar itibarıyla örgüt içerisinde etkinliklerini artırma konusundaki rekabetleri bu çerçevede değerlendirebilir (Kıdak, 2020b: 242). Aynı şekilde Industrial çatısı altında Almanya’daki IG Metall ile ABD’deki Otomobil, Havacılık ve Tarım İşçileri Sendikası (UAW) arasındaki rekabeti bu çerçevede örnek vermek mümkündür.

iv. Farklı uluslararası sendikal örgüt çatısı altında olan, aynı ulusal sınırlarda faaliyet gösteren sendikal örgütlerin birbirleriyle rekabetleri. Diğer bir boyut ise farklı uluslararası örgüt çatısı altında olup aynı ulusal sınırlarda faaliyet gösteren sendikalar arasındaki rekabettir. GUF’lara üye olan sendikalar ile WFTU’ya bağlı İşkolu Enternasyonallerine (TUI) üye olanlar arasındaki rekabet buna örnektir. TUI’lerin küresel çerçeve sözleşmeler gibi araçları bulunmazken; GUF üyesi sendikalar çokuluslu şirketlerde örgütlenme konusunda üstünlüğe sahip olmaktadır. (Kıdak, 2020a: 253). Öte yandan ulusal sendikalar hem GUF’lara üye olarak hem de WFTU üyesi olarak ilgili TUI çatısı altında faaliyet gösterebilmektedir. Bu iki kanat arasındaki tercihler ise ideolojik veya sosyoekonomik koşullara göre değişebilmektedir. DİSK’e bağlı Nakliyat-İş ve Sosyal-İş, WFTU üyesi olarak işkollarında örgütlü olan TUI’lerin çatısı altında faaliyet göstermekle birlikte, Sosyal-İş UNI, Nakliyat-İş ise ITF üyesidir.

Uluslararası boyuttaki sendikal rekabette ideolojik ve sosyoekonomik gerekçeler iç içe geçmiştir. Enternasyonal örgütler içerisindeki tartışmaların kökeninde ideoloji geniş bir yer tutsa da küreselleşme sürecinde çokuluslu şirketlerin etkilerinin artmasına bağlı olarak, sendikal örgütlerin sosyoekonomik amaçlara daha fazla eğildiği görülmektedir.

Uluslararası sendikal örgütlere üyelikten başlayarak örgüt içerisindeki faaliyetlere değin birçok konuda, sendikalar arası rekabetin etkilerini gözlemek olanaklıdır. GUF’ların veya konfederasyon düzeyindeki üst örgütlerin, üyelik başvurularında ulusal düzeydeki diğer sendikal örgütlerden görüş alması, düzenlenecek kampanyaların komite kararlarına bağlı olması ve komite seçimlerinde uygulanan delegasyon sistemi gibi birçok konuda örgüt içerisindeki rekabet belirleyici etkiye sahip olmaktadır.

Türkiye’deki sendikal rekabet, uluslararası örgütlerin çatısı altında farklı biçimlerde sürdürülebilmektedir. Sendikalar, birbirlerinin üst örgüte üyeliklerini engelleme, diğer sendikaların küresel kampanya ve desteklerden yararlanmalarını önleme, uluslararası örgütlerin etkinliklerinde kendilerine rekabet üstünlüğü sağlama ve diğer sendikaların dışlanması doğrultusunda rekabet davranışları sergileyebilmektedir.

Sendikaların bu davranışları göstermesi siyasi-ideolojik veya sosyoekonomik temelli olabilmektedir. İdeolojik açıdan rekabetin uluslararası

boyuta taşınmasına DİSK, Türk-İş ve Hak-İş arasındaki ilişkileri örnek göstermek mümkündür. Ancak işkolu sendikaları, örgütlenme, toplu iş sözleşmesi ve eğitim gibi faaliyetler aracılığıyla üyelere doğrudan temas eden bir yapıya sahip olduğundan, rekabette sosyoekonomik faktörlerin daha belirgin olduğu söylenebilir. Diğer taraftan konfederasyonlar arasındaki rekabet, yalnızca ideolojik temellere dayanmamaktadır. Her bir değişkenin, bazen konjonktür gereği bazen de birtakım sosyal olaylara bağlı olarak, rekabetteki etkisi artabilmekte ya da azalabilmektedir.

Türkiye’de Taşımacılık İşkolunda Faaliyet Gösteren Sendikaların Uluslararası Düzeydeki Rekabeti

Hava, kara, deniz ve demiryolu taşımacılığını ve depolama ve limancılık gibi lojistik hizmetlerini içeren taşımacılık sektörü²², küreselleşme sürecinde lokomotif rolü üstlenmektedir. “Küreselleşmenin koridoru” olarak nitelendirilen (Kıdak, 2020b) taşımacılık sektörünün, küresel tedarik zincirlerini birbirine bağlaması, kapitalizmin sürdürülebilirliği açısından önem taşımaktadır. Sürdürülebilir kalkınmayla ilişkili olan bu gereklilik, emeğin örgütlenmesine koşut bir biçimde tanımlanmaktadır. Taşımacılık sektöründe emeğin, sermayeye paralel olarak ulus ötesi örgütlenmesi gerekliliği, büyük ölçüde ITF ile vücut bulmaktadır (Munck, 2003: 83-100). ITF, 2020 yılı itibarıyla dünya üzerindeki 20 milyon taşımacılık işçisini temsil eden bir GUF’tur. 1896 yılında kurulan bu örgüt, küreselleşme sürecinde çokuluslu şirketlerle imzalanan küresel çerçeve sözleşmeler, denizcilik sektöründe imzalanan tek tip toplu sözleşmeler, örgütlenme hak ve özgürlüklerinin evrensel düzeyde uygulanabilirliğini sağlamak için gerçekleştirilen küresel endüstriyel eylemler ve dayanışma kampanyaları, uluslararası finans kuruluşları ve diğer hükümet dışı örgütler nezdinde taşımacılık işçilerinin temsili gibi roller üstlenmektedir. Bu roller, ITF’in küreselleşmeye sosyal ve insan odaklı bir misyon yüklenmesini amaç edinen reformist yaklaşıma sahip olduğunu göstermektedir.

Taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren diğer bir uluslararası örgüt ise WFTU’ya bağlı TUI Transport’tur. TUI Transport, WFTU içerisinde taşımacılık sektöründeki sendikaları temsil etmektedir. SSCB’nin dağılmasının ardından WFTU’nun Üçüncü Dünya ile sınırlı bir alana hapsolması, sektörel düzeyde faaliyet gösteren TUI Transport’a da yansımaktadır. Türkiye’den Nakliyat-İş, TUI Transport çatısı altında faaliyetlerde bulunmaktadır. Ancak bu faaliyetler GUF’larla aynı ölçüde etkili olmamaktadır.

Türkiye’deki sendikaların üye olduğu veya üyelik başvurusu yaptığı diğer bir uluslararası örgüt ise Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ETF)’dur. ETF,

²² Bu çalışmada, Türkiye’deki taşımacılık sektörü ile İşkolları Yönetmeliği’nin 15 no’lu Taşımacılık ve 16 no’lu Gemi Yapımı, Deniz Taşımacılığı, Ardiye ve Antrepoculuk işkolları kastedilmektedir.

Avrupa bölgesinde adil geçiş uygulamaları çerçevesinde bir sendikal anlayışa sahiptir. ITF ile organik bir ilişkisi bulunmamakla birlikte, ETF içerisinde hâkim olan sendikal anlayışın ITF çatısı altındaki etkilerine rastlamak mümkündür. Türkiye'deki sendikalar da bölgesel olarak Avrupa Sendikalar Konfederasyonu (ETUC) ve diğer bölgesel sanayi federasyonları ile ilişki geliştirebilmektedir. Taşımacılık sektöründe ise bu sanayi federasyonu rolünü ETF üstlenmektedir (Kıdak, 2020b: 144-145).

Araştırmanın Kapsamı ve Örneklemi²³

Türkiye'de taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren sendikalar, araştırmanın evrenini oluşturmaktadır. TÜMTİS, Nakliyat-İş, Demiryol-İş, Liman-İş, Türk Deniz-İş, Limter-İş, Öz Taşıma-İş ve Hava-Sen, bu araştırmanın kapsamında görüşülen sendikalardır. Araştırmanın söz konusu örgütlerle sınırlandırılmasının nedeni, bu sendikaların uluslararası faaliyetleriyle ilişkilidir. Araştırmanın gerçekleştirildiği 2019 yılı itibarıyla TÜMTİS, Nakliyat-İş, Demiryol-İş, Liman-İş ve Türk Deniz-İş ITF ve ETF'ye, Limter-İş yalnızca ITF'ye üyedir (Tablo 2). Öz Taşıma-İş ve Hava-Sen ise bu araştırmanın yapıldığı dönemde ITF'ye üyelik başvurusu bulunan sendikalardır.

²³ Bu araştırma, 2019 yılında Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Anabilim Dalı'nda Erkan Kıdak tarafından yazılmış olan "Uluslararası Sendikal Örgütlerin Ulusal Sendikalara Etkisi" başlıklı yüksek lisans tezine dayanmaktadır.

Tablo 2: Araştırmanın Örneklemine Oluşturan Sendikal Örgütlerle İlgili Bilgiler ve Görüşmecilerin Kodlanması

Sendika	Görüşülen(ler)in Statüsü	Üye Sayısı ²⁴	Üyelik Payı (%)	Üye Olunan Konfederasyon	Üye Olunan Uluslararası Örgütler
Demiryol-İş	Genel Başkan Yardımcısı (DY1) ve Uzman (DY2)	21.067	2,60	Türk-İş	ITF ve ETF
TÜMTİS	Genel Başkan (T)	12.287	1,52	Türk-İş	ITF ve ETF
Nakliyat-İş	Genel Başkan (N1) ve Uzman (N2)	4.595	0,57	DİSK	ITF, ETF ve TUI Transport
Öz Taşıma-İş	Genel Başkan (Öz)	12.658	1,56	Hak-İş	-
Hava-Sen	Genel Başkan (H)	1.094	0,14	Bağımsız	-
Liman-İş	Genel Başkan (L1) ve Uzman (L2)	5.825	2,84	Hak-İş	ITF ve ETF
Türk Deniz-İş	Şube Başkanı (Den)	7.036	3,43	Türk-İş	ITF ve ETF
Limter-İş	Genel Başkan (Lim1) ve DİSK Uluslararası İlişkiler Uzmanı (Lim2)	193	0,10	DİSK	ITF

Kaynak: Araştırma çerçevesinde yazarlar tarafından oluşturulmuştur.

Hava-İş, 2017 yılına dek ITF ve ETF üyesi iken, ITF'nin yayınladığı bir sirkülerinde “*Ocalan'a Özgürlük*” kampanyasını başlatması nedeniyle 2017 yılındaki Genel Kurulu'nda her iki örgütten de istifa kararı almıştır. Çalışmanın yapıldığı 2019 yılında yeniden üyelik başvurusunda bulunmuş ve bu başvuru 2020 yılında ITF tarafından onaylanmıştır. Hava-İş'in ITF'den istifası ve yeniden üyelik başvurusunda bulunması, araştırma bulgularında da sıklıkla karşımıza çıkmaktadır. Araştırma esnasında Hava-İş ile görüşme talebinde bulunulmuş olmasına karşın, herhangi bir dönüş yapılmaması nedeniyle bu sendikayla görüşme gerçekleştirilememiş ve bu nedenle Tablo 2'de Hava-İş ile ilgili bilgilere yer verilmemiştir. Deniz taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren Deniz Çalışanları Dayanışma Derneği (DAD-DER), ITF'ye üyeliği bulunan diğer bir örgüt olmakla birlikte, Türkiye'de mevzuat çerçevesinde sendika statüsüne sahip olmadığından araştırma kapsamı dışında bırakılmıştır.

²⁴ Araştırma 2019 yılında gerçekleştirilmiştir, ancak üye sayılarına ve sendikaların işkolundaki üyelik oranlarına ilişkin veriler ÇSGB'nin 2021 yılı Ocak ayı istatistiklerine göre revize edilmiştir.

Araştırmanın Yöntemi ve Sınırlılıklar

Çalışmada nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Araştırma kapsamında yer alan sendikaları temsil eden yönetici veya uzmanlarla, yarı yapılandırılmış soru formu üzerinden yüz yüze görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Örnekleme oluşturan kişilerin bireysel deneyimleri ve sahip oldukları bilgilerini sınırlandırmamak amacıyla, soru formlarının katı bir biçimde yapılandırılmaması ve esnek tutulması ilkesi benimsenmiştir (Merriam, 2018: 18; Stake, 2010: 95-97).

Araştırmanın bulgularına erişmek için görüşmecilere, Türkiye’deki rakip sendikalarla olan ilişkileri, uluslararası örgütlerin çatısı altında ön plana çıkan sendikaların faaliyetleri, diğer sendika temsilcileri hakkındaki görüşleri, üyelik başvurusunda bulunan sendikalara yönelik tutumları veya kendilerine yönelik tutumlar, üyeliğin getirileri konusundaki rekabetleri, küresel örgütlerin sağladığı maddi destekler ve diğer olanaklar gibi birçok konu hakkında sorular yöneltilmiştir. Alınan yanıtlar çerçevesinde görüşmeler derinleştirilerek ulusal düzeydeki sendikal rekabetin uluslararası boyuta taşınması taşımacılık sektörü özelinde değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Araştırmanın Bulguları

Yapılan görüşmelerden elde edilen bulgulara göre, taşımacılık sektöründeki sendikal rekabetin uluslararası boyutunda ana belirleyicilerinden birisi, sendikaların uluslararası sendikacılığa ilişkin yaklaşımları olduğu için analizler esas itibarıyla bu çerçeveden yapılmaya çalışılmıştır.

Görüşmecilerin ifadeleri yeni enternasyonalist görüşle²⁵ örtüştüğü gibi, uluslararası örgütlere işçi aristokrasisi veya sendikal emperyalizm²⁶ perspektifinden yaklaşan görüşmeciler de bulunmaktadır. Diğer taraftan görüşmecilerden

²⁵ Üretim, dağıtım ve tüketim faaliyetlerinin uluslararası nitelik kazandığı, sermayenin küreselleştiği süreçte sınıfsal dayanışmanın da küreselleşmesi gerektiğini ifade eden görüşü “yeni enternasyonalizm” olarak ifade etmek mümkündür (Waterman, 2001: 45). Bu yaklaşıma göre, çokuluslu şirketlerin sömürü tehdidine karşı emeğin de küreselleşerek sınıfsal mücadele göstermesi gerektiğine inanılmaktadır. Yeni enternasyonalizmin en temel araçları GUF’ların taraf olduğu küresel çerçeve sözleşmeler ve küresel endüstriyel eylemler gibi kampanyalar olmaktadır (Uçkan Hekimler, 2017: 263-164).

²⁶ Sendikal emperyalizm kavramı, genellikle ABD sendikaları ve ICFTU’nun az gelişmiş ülkelerdeki sendikal hareketi etkisi altına alma girişimlerini ifade etmede kullanılmaktadır. Amerikan Özgür Emek Gelişim Enstitüsü (AIFLD)’nün Türkiye gibi ülkelerdeki sendikaları, sağladıkları fonlar ve eğitimler aracılığıyla etkisi altına alması sendikal emperyalizm politikası örneği olarak gösterilmektedir (Işıklı, 2005: 283). Sendikal emperyalizm yaklaşımına göre, uluslararası sendikal örgütler emperyalist politikaların yayılmasına araç olmaktadır.

bazılarının da uluslararası örgüt çatısı altında ulusal temsilin sağlanması²⁷ amacıyla üst örgütlerle ilişkilerini geliştirmeye çalıştıkları görülmektedir.

Araştırma kapsamındaki sendikaları temsil eden görüşmecilerin uluslararası sendikacılığa yaklaşımlarını şu şekilde sınıflandırılmak mümkündür (Kıdak, 2020b: 252):

- T – Yeni enternasyonalizm ve işçi aristokrasisi,
- Nak1 ve Nak2 – Marksist enternasyonalist²⁸ ve sendikal emperyalizm,
- DY1 ve DY2 – Pasif üyelik²⁹,
- L1 ve L2 – Yeni enternasyonalizm ve işçi aristokrasisi,
- Den – Yeni enternasyonalizm,
- Lim1 ve Lim2 – Marksist enternasyonalist,
- Öz– Muhafazakâr³⁰ / ulusal temsil,
- H– Yeni enternasyonalist.

Uluslararası Sendikal Örgütler İçinde Yürütülen Rekabet Politikaları

Rekabet Üstünlüğü Politikası

Uluslararası örgütlere, diğer sendikalardan önce üyeliği bulunan veya önceden ilişkilerini geliştiren sendikalar, diğer sendikalar karşısında rekabet üstünlüğü sağlamaktadır. Bu rekabet üstünlüğü, etkinliklerden yararlanma, delegasyonda ve çeşitli komitelerde temsiliyet oranında yükseklik, kampanyalardan faydalanma ve

²⁷Ulusal temsil söylemi, araştırmanın yazarları tarafından, bir sendika temsilcisinin uluslararası örgüt çatısı altında, bağlı bulunduğu ulusun çıkarlarını korumayı ve geliştirmeyi amaçlayan yaklaşımını ifade etmede kullanılmaktadır.

²⁸ Marksist enternasyonalizm düşüncesi, Marx ve Engels'in "dünyanın bütün ülkelerinin işçileri birleşin" çağrısına dayanmaktadır. Küresel düzeydeki sınıf çatışmasından galip çıkmanın ön koşulu olarak mücadelenin birleştirilmesi gerektiğine inanılmaktadır (Marx ve Engels, 2016: 41). Enternasyonalizm düşüncesi, Birinci Enternasyonal'in kuruluşunda doğrudan rol almasa da 19'uncu yüzyıldan itibaren uluslararası sendikacılığın temelinde önemli bir konuma sahip olmuştur.

²⁹ Sendikalar, uluslararası sendikal örgütlere üye olmakla birlikte, bu örgütlerin faaliyetlerine aktif bir biçimde katılmama, eksik katılma veya üyeliğini dondurma gibi tutum sergileyebilmektedir. Yazarlar, bu tür tutum ve davranışları "pasif üyelik" kavramıyla açıklamaktadır.

³⁰ Muhafazakâr sendikacılık, 19'uncu yüzyılda bazı Kıta Avrupası ülkelerindeki Kilise etkisiyle şekillenen sendikal anlayışı ifade etmede kullanılmaktadır (Işıklı, 2005: 287-288). Hıristiyan sendikacılık olarak da tanımlanan bu anlayış günümüzde de varlığını korumaktadır. Türkiye'de de Avrupa'daki Hıristiyan sendikacılığın temel dinamiklerine benzer şekilde dini veya milli değerler çerçevesinde sendikacılık anlayışına sahip olan yapılar söz konusu olabilmektedir. Ancak söz konusu dönemdeki Avrupa ülkelerinden farklı olarak Türkiye'de dini kurumlar sendikalar üzerinde doğrudan belirleyici role sahip olmamıştır. Bu çalışmada ise, dini ve milli değerleri koruyarak uluslararası örgütlerde Türkiye işçilerini temsil etmek isteyen sendikal yapılar muhafazakâr olarak değerlendirilmektedir.

çokuluslu şirketlerdeki örgütlenmede özellikle ITF ve ETF'nin desteğini almada işlevsellik kazanmaktadır.

Türkiye'den TÜMTİS, Liman-İş ve Türk Deniz-İş'in, diğer sendikalara göre ITF ve ETF ile daha yakından ilişkiler kurduğu görülmektedir. Üyelikte aidat ödeme ve toplantılara katılmanın yanında, ITF ve ETF'nin düzenlediği dayanışma kampanyalarına katılmaları, kendi mücadeleleri için de dayanışma talebinde bulunmaları ve diğer ülke sendikalarıyla yakın temas kurmaları bu sendikaları öne çıkarmaktadır.

“Tek taraflı dayanışma gerçekçi değil. Bu konuda uluslararası sendikalardan eleştiri alıyoruz. İşte sizin sendikalarınız geliyor, dayanışma diyor, ama işi bitince en ufak çağrımıza cevap vermiyor. Dayanışma karşılıklı olmalı (T)...”

“Sermaye istediği yerde yatırım yapıyor. İşçi hakkı en iyi nerede yeniyorsa gidip orayı buluyor. Türkiye'yi de cennet sayıyor. Buna karşı sendikalar ne yapacak? Türkiye'ye kapanıp kalacak mı (L1)?”

“Emek X ülkesinde karşılığını alırken, Y ülkesinde alamıyor... Buna karşı global örgütlenme olmazsa olmaz bir gerçek (Den).”

Yukarıdaki ifadelerden, görüşmecilerin küresel dayanışmaya verdikleri önem ön plana çıkmaktadır. Her üç görüşmecinin söylemleri de yeni enternasyonalizm teorisiyle örtüşmektedir. Üç sendikayı temsil eden görüşmeciler, Türkiye ve az gelişmiş ülkelerde çokuluslu şirketlerde örgütlenmede, küresel sendikal örgütlerin işlevsel nitelik kazandığı yönündeki argümanlarla (Hyman ve Gumbrell-McCormick, 2010: 328; Waterman, 2004: 217-220; Munck, 1995: 332) paralel düşünmektedir.

T, uluslararası düzeydeki rekabette sağladıkları üstünlüğü TÜMTİS'in küresel dayanışmada “*çekim merkezi*” olduğunu ifade ederek vurgulamaktadır. Türkiye'deki birçok sendikanın uluslararası ilişkilerinin yazışmalarla sınırlı olduğunu ve TÜMTİS'in öncü niteliğe sahip olduğunu ifade etmektedir.

Diğer sendikaların “*içişlerinde bağımsız olma*” misyonuyla, küresel dayanışmadan kaçındığını belirten T, çokuluslu şirketlerdeki örgütlenmelerinde ITF'den aldıkları desteklerin ve dayanışma kampanyalarının basına yansımalarının etkisiyle, diğer sendikaların da uluslararasılaşmaya yöneldiklerini öne sürmektedir. Ayrıca Türkiye'deki sendikal emperyalist perspektifin büyük ölçüde TÜMTİS'in çokuluslu şirket örgütlenmelerindeki başarıları aracılığıyla kırıldığını belirtmektedir.

Üyeliği Önleme Politikası

ITF, sendikaların üyelik başvurularında, diğer uluslararası sendikal örgütlere benzer şekilde, aynı ülkedeki üye sendikaların görüşlerine başvurmaktadır. Taşımacılık sektöründe Öz Taşıma-İş'in 2017 yılında ITF'ye üyelik başvurusunda bulunması üzerine, ITF'nin Türkiye'deki üyelerine görüşlerini sorması bu usule emsal teşkil etmektedir.

Görüşmeci T, Öz Taşıma-İş'in başvurusuna olumsuz görüş bildirdiklerini açıkça beyan etmiştir. Bunun nedeni olarak ise, çokuluslu bir şirket olan DHL'de TÜMTİS'in örgütlenmesi sırasında, işveren güdümünde bir sendika olarak Taşıma-İş'in kurulduğunu ve takım sözleşmesi yapılarak sendikal örgütlenmenin engellenmeye çalışıldığını şu şekilde ifade etmiştir:

"...Taşıma-İş'i bağımsız sınıf sendikası olarak değerlendirmiyoruz. Nedeni de ortada. Biz DHL'de 100 gün boyunca bir kapıda direniş yapmışız, bir örgütlenme çalışmamız var ve bu sendika o zaman kuruluyor... Sendika ne hikmet ise başka örgütlenecek yer bulamıyor. Kapıda direniş sürdürdüğümüz işçiler için takım sözleşmesi yapıyor. Öbür işçileri toplayıp araçlara bindiriyor. Bu sendikaya üye olacaksınız, olmazsanız yarın işe gelmeyin diyor. Gidip depolarda işverenler işçiyi zorla topluyor. Taşıma-İş'in yöneticileri gidiyor anlatıyor: size takım sözleşmesi yapalım bu sendika kötü bir sendika, biz iyi bir sendikayız. İşveren bu sendikayı istemiyor, bizi istiyor şeklinde (T)..."

Öz Taşıma-İş'i temsil eden Görüşmeci Öz, kurulmasından itibaren 7 yıl içinde işkolunun en fazla üyeye sahip sendika hâline gelmesinin³¹ arkasında işveren veya hükümet etkisinin bulunmadığını savunmaktadır. Araştırmanın yapıldığı dönemde 23 bin üyelerinin bulunduğunu belirten Öz, bu üyelere 20-21 bininin daha önce hiçbir sendikaya üye olmadığını, başka sendikalardan istifa ederek kendilerine üye olan işçi sayısının sınırlı sayıda olduğunu ifade etmektedir. Öz'ün bu ifadesi, aktif rekabet politikalarını benimsediklerini gösterse de, bu önermenin doğruluğunu kanıtlamak için söz konusu işletme ve işyerlerindeki işgücü devir oranının hesap edilmesi gerekmektedir.

Öz, DHL'de takım sözleşmesi imzaladıklarını kabul ederken, bu sözleşmenin örgütlenmekten sonra TÜMTİS için emsal teşkil ettiğini ileri sürmektedir. TÜMTİS ile DHL arasında imzalanan toplu iş sözleşmesiyle işçilere sağlanan hakların, daha önce kendi imzaladıkları takım sözleşmesindeki üzerine çıkamadığını belirtmektedir.

TÜMTİS'in taşımacılık işkolundaki çokuluslu şirketlerde, ITF ve ETF kanallarının desteğiyle örgütlenme deneyimi bulunduğunu ifade eden Öz, TÜMTİS'in ITF çatısı altında ayrıcalıklı bir konuma sahip olduğunu ve uluslararası örgütlerin çatısı altında tekel olmayı amaçladığını ileri sürmektedir. Öz, bu savını şu ifadeyle dile getirmektedir:

"Şimdi evin kızı olur. Eve bir gelin geldiği zaman, onu bir anda kabullenemez. Aynı onun gibi bir şey yani (Öz)..."

³¹ Araştırmanın yapıldığı 2019 yılı Mart ayı itibariyle Öz Taşıma-İş yaklaşık 23 bin üyeye işkolunun en büyük sendikasıydı. Ancak 31 Mart 2019'da yapılan yerel seçimlerin ardından birçok büyükşehirde AKP'nin yerine CHP'li yönetimlerin seçilmesinin ardından üye sayısı 2021 Ocak itibariyle 12 bine kadar düşmüştür.

ITF çatısı altında TÜMTİS'in kendilerine yönelik karalama kampanyası başlattığını öne süren Öz, Türk-İş üyesi Demiryol-İş ve Türk Deniz-İş'in de aynı konfederasyon altında bulunmaları nedeniyle bu kampanyalara katıldıklarını düşünmektedir. Aras Kargo, UPS, DHL, DHL Express gibi şirketlerdeki örgütlenmelerinde TÜMTİS'in ITF'den maddi ve manevi birçok destek gördüğünü, işten atılan işçilerin ücret kayıplarının ITF kampanyaları sayesinde telafi edildiğini belirtirken, ITF'yi TÜMTİS'e karşı *kayırmacı* davranmakla itham etmektedir:

“Demiryol-İş gidiyor, Nakliyat-İş gidiyor ya da biz gidiyoruz, olmuyor. TÜMTİS oluyor. Sebebi bunlar eskiden beri dünya görüşleri birbirine çok yakın ya da onların söylediklerine artık itibar etmişler. O evin eskiden beri sahibi gibi (Öz)...”.

Öz, tüm bu desteklere rağmen TÜMTİS'in toplu iş sözleşmelerinde başarısız olduğunu öne sürmektedir. DHL'de 2012 yılında işkolu barajı nedeniyle yetki alamadıklarını, 2019 yılı itibarıyla işyerlerinde referandum yapılsa, kendilerinin kazanacağını iddia etmektedir. Ancak Öz'ün barajların kaldırılmasına yönelik eğiliminin bulunmaması bu iddiasıyla çelişmektedir.

TÜMTİS ile Taşıma-İş (Hak-İş'e üye olmasının ardından 2013 yılında Öz Taşıma-İş ismini almıştır) arasında DHL'deki örgütlenme sırasında başlayan rekabet, belediyelerin toplu taşıma işletmelerinde ve özel sektörde hem genişlemeci hem de pazar payını korumaya yönelik olarak devam etmektedir. Gaziantep Büyükşehir Belediyesi'nin toplu taşıma hizmetlerinde çalışan işçiler uzun yıllar boyunca TÜMTİS üyesi iken, yerel seçimlerin ardından Öz Taşıma-İş'in yetkili sendika hâline gelmesi, rekabet ortamını daha da derinleştirmiştir.

“...Öz Taşıma-İş, gidip böyle bağımsız işyerleri bularak, mücadele ederek burada örgütlenen değil, direk siyasi iktidarın direktifiyle, belediyelerin talimatı ve yardımıyla, baskıyla örgütlenen bir yapı. Gaziantep'teki sendikanın il temsilcisi -onlar il başkanı diyorlar- bizden götürdükleri şirketin personel müdürü aynı zamanda... 3-4 yıl içinde 25 bin üye yapmanın imkânı, olanağı yok (T)!”

TÜMTİS'in örgütlenmelerde antidemokratik yasalardan uygulamadaki sorunlara kadar çok geniş sorunlarla karşı karşıya kaldığını, buna karşın Öz Taşıma-İş'in siyasi iktidarla bağlantılarını kullanarak kamu işyerlerinde kolaylıkla örgütlenebildiğini belirten T, bu sendikanın uluslararası federasyonlara herhangi bir katkı sunmasının mümkün olmadığını ileri sürmektedir. Bu gerekçelerle kendilerinin olumsuz görüş bildirdiğini, ITF üyesi diğer sendikaların da bu doğrultuda görüş bildirmesi gerektiğini ifade etmektedir. Türkiye'deki sendikacılığın temel özellikleri arasında yer alan *sembiyotik ilişkiler*, sendikal rekabetin uluslararası örgütler içerisinde sürdürülmesinin zemininde de yer almaktadır.

TÜMTİS ile Öz Taşıma-İş arasındaki rekabet doğrultusunda geliştirilen iddialara, işkolundaki diğer sendikalar da katılmaktadır. Nak1, Nakliyat-İş'in ITF ve ETF üyelik başvurusuna da TÜMTİS'in engel olmaya çalıştığını belirtmektedir (Kıdak, 2020b: 140)³². TÜMTİS, Nakliyat-İş'in ITF başvurusu konusunda olumsuz görüş bildirmiş, Nakliyat-İş'in üyeliği ancak 2014 yılında kara taşımacılığı bölüm başkanının değişmesinden sonra onaylanmıştır. Karayolu taşımacılığı sektöründeki sendikal rekabet olgusunun keskin bir boyut kazandığı görülmektedir. Nak1 de Öz gibi TÜMTİS'in uluslararası örgütler içerisinde tekelleşmeye çabaladığını ileri sürmektedir:

“Bizim üye olmamızı istemediler. Uluslararası dayanışmayı kendi tekellerinde tutmak için, çünkü onlar uluslararası dayanışmadan DHL örgütlenmesinde, UPS'te falan yararlandılar (Nak1).”

ITF'nin nezdinde TÜMTİS'in ayrı bir konuma sahip olduğunu işaret eden Nak1, diğer taraftan ilkesel olarak “*sarı sendikacılıkla mücadele*” benimsediklerinin altını çizmektedir ve Öz Taşıma-İş başvurusuyla ilgili şu eklemeyi yapmaktadır:

“Öz Taşıma-İş'i DHL'de TÜMTİS'in direnişini kırmak için kurdular. Ondan dolayı da biz başta o süreçle ilgili eleştiri yapılırsa, üye olmasında bir problem görmüyoruz. Ama o işverenin kurdurduğu bir sendikaydı o zaman. Daha sonra Hak-İş'e katıldı. Ama doğuşundaki süreç kabul edilebilir bir süreç değil. Takım sözleşmesi falan yaptılar. O bakımdan da onun ilgili bir geçmişle ilgili bir hesaplaşma olması kaydıyla üye olmasında bir şey yok. Diğer o sendikalarla içten içe Öz Taşıma-İş'ten bir farkları yok yani (Nak1)...”.

Nak1 ve Nak2, Öz Taşıma-İş'in, nitelik açısından Türkiye'deki diğer sendikalara benzediğini, bu yüzden üye olmasında sakınca olmadığını belirtirken, Nakliyat-İş dışındaki tüm sendikaların uzlaşmacı anlayışa sahip olduğunu ileri sürmektedir. Diğer yandan ITF'nin Öz Taşıma-İş başvurusuyla ilgili görüş yazısının ellere “adres hatası” nedeniyle ulaşmadığını belirtmektedir.

Demiryol-İş'in, Öz Taşıma-İş'in üyelik başvurusuna olumsuz görüş bildiren sendikalar arasında yer aldığını söylemek mümkündür³³. Uluslararası örgüt çatısı

³²TÜMTİS ile Nakliyat-İş arasındaki rekabet oldukça eskiye dayanmaktadır. İki sendika arasındaki gerginlik silahlı çatışmaya kadar uzanmıştır. Detaylı bilgi için bkz. <https://www.evrensel.net/haber/155666/provokatorler-is-basinda> (Erişim Tarihi: 4 Şubat 2021).

³³ Demiryol-İş Genel Başkanı Ergün Atalay, bu çalışmanın hazırlandığı 2021 yılı itibarıyla Türk-İş Genel Başkanlığı görevini sürdürmektedir. TÜMTİS'in Türk-İş üyesi bir sendika olması ve Öz Taşıma-İş'in kamu işyerlerinde pazar paylarını hedefleyen rekabet davranışında bulunması gibi nedenlerle Demiryol-İş'in olumsuz görüş bildirdiği sonucuna varılabilir. Görüşme Ergün Atalay ile yapılmamış, Demiryol-İş'in farklı bir yöneticisi ile yapılmıştır, ancak görüşmecinin ifadelerinden bu çıkarımda bulunulmuştur.

altında aktif faaliyetleri bulunmamasına rağmen, Demiryol-İş'in Öz Taşıma-İş'in başvurusu konusundaki katı yaklaşımı, rekabetin boyutunu göstermesi açısından önem taşımaktadır. DY1, Öz Taşıma-İş'in siyasi kanallar aracılığıyla rekabeti keskinleştirmesini şu ifadelerle açıklamaktadır:

“Gidip sıfırdan bir işyerine örgütlenme yapmıyorlar. Siz gidip örgütlenme yapıyorsunuz. Bunun bir maliyeti var, bir çabası var, bir emeği var. Örgütlüyorsunuz, toplu sözleşme yapıyorsunuz. Fakat siyasi baskılarla beraber bir gecede, o çalışanlarınızın tamamı orada toplu sözleşme olmasına rağmen, Öz Taşıma-İş Sendikası'na geçiriliyor. Bunun örneğini yaşadık. Ankara'da, Kayseri'de yaşadık. TÜMTİS, Gaziantep'te yaşadı. Bir de DHL'de yaşamıştı (DY1).”

Liman-İş'i temsil eden L1, gerek aynı konfederasyon çatısı altında olması gerekse uluslararası örgüt çatısı altında Türkiye işçi sınıfının daha fazla temsil edilmesi gibi sebeplerle Öz Taşıma-İş'in üyeliğinin onaylanması doğrultusunda görüş bildirmiştir. Üye sayısı nedeniyle baraj sorunu yaşayan Limter-İş ise Öz Taşıma-İş'in başvurusuna olumsuz görüş bildirmiştir. Türkiye'deki diğer sendikalarla ITF çatısı altında rekabete girmediklerini belirten Lim2, TÜMTİS'in eylemlerine sıklıkla destek verdiklerini, DHL'deki sürecin ise Öz Taşıma-İş başvurusuna olumsuz görüş verilmesi için yeterli olduğunu ifade etmiştir:

“Türkiye'de bir sendika var. Hem ITF hem ETUC, ITUC hem de UNI, bu sendikaya adeta savaş açmış durumda. TÜMTİS'in DHL'deki örgütlenmesi sırasında sahte bir sendika kuruldu. İşçilere TÜMTİS'ten istifa edin, bu sendikaya üye olun diye baskı yaptılar, şantaj yaptılar. Üstelik o dönem ITF'nin o konuda bir küresel çalışması var. ITF'yi karşısına alıp bir sendika kuruldu. Sendikanın başkanı da daha önce başka bir sendikanın başkanı... Taşıma işçisi olmayan, hamal olmayan, işi yokken birdenbire ortaya çıktı. TÜMTİS'in örgütlenme yaptığı bir yere girip üye kaydetmeye başladı... Öz Taşıma-İş'e bir baktığımızda bağımsız olmadığını, demokratik olmadığını zaten görüyoruz (Lim2)...”

Birçok görüşmecinin ifadesinden, Öz Taşıma-İş ile TÜMTİS arasında var olan sert rekabetin uluslararası boyutta keskinleştiği anlaşılmaktadır. İşkolundaki rakip diğer sendikaların da hakkında olumsuz algıya sahip oldukları Öz Taşıma-İş'in ITF'ye üyeliğinin engellenmesi biçiminde bir rekabet davranışı içine girdikleri görülmektedir.

Ulusal Rekabeti Uluslararası Sendikal Örgüt Çatısı Altında Doğrudan Sürdürme Politikası

Türkiye'de havayolu taşımacılığı faaliyetleri, 15 no'lu taşımacılık işkolunun sınırları içerisinde yer almaktadır. İşkolu kara ve demiryolları ile aynı kapsamda yer almasına rağmen, havayolu taşımacılığı sektörünün kendine özgü koşulları, uçuş hizmetlerinde çalışanların Borçlar Kanunu kapsamına girmesi, mülga kanunlar dönemindeki işkolları düzenlemeleri doğrultusunda yaratılan birikim gibi nedenlerle

Hava-İş Sendikası, 2017 yılına dek sektörün tekel sendikası olarak karşımıza çıkmaktaydı. 2017 yılında yapılan Genel Kurul'da, yönetime muhalif bir hareket olarak ortaya çıkan Zeytin Dalı hareketi, seçimlerde yenilgiye uğradıktan sonra, 2018 yılında Türk Havayolları (THY)'nin uçuş ekiplerinden birçok kişinin ayrılmasıyla birlikte Hava-Sen'in kurulmasına öncülük etmiştir.

Sektörde tekel konumunda yer alan Hava-İş, üyelerinin bir kısmının Hava-Sen'e geçmesi nedeniyle kendisini yoğun bir rekabetin içinde bulmuştur. H, araştırmanın yapıldığı dönem itibariyle 21 bin üyesi bulunan Hava-İş'in, 19 bin üyesinin THY çalışanlarından oluştuğu, ancak genel kurul delegelerinin belirlenmesindeki usulsüzlükler nedeniyle çeşitli nakliye firmalarında çalışan kamyon şoförlerini temsil eden delege sayısının THY çalışanlarının iki mislinden fazla olduğunu öne sürmüştür. Hava-İş'in aidat gelirlerinin yüzde 90'ının THY çalışanlarından tahsil edilmesine rağmen, toplam 300 delege içerisinde THY'yi 97 delegenin temsil etmesi yoğun bir şekilde eleştirilmiştir (Çelik, 2018).

Hava-İş Genel Başkanı ise yayınladığı bildiri³⁴ ile Zeytin Dalı hareketini kastederek, bu girişimin "karanlık odaklarla işbirliği yaparak sendikayı ele geçirmeye çalıştığını" ve kendilerine yönelik asılsız iftira kampanyaları yürüttüğünü öne sürmüştür. Hareketin öncü isimlerinin yaşları ile ilgili olarak ise Hava-İş'in "emekliliğin geçirileceği bir yer olmadığı" belirtilmiştir. Yapılan açıklama, sendikal rekabette ana eksenin ideolojik ve sosyoekonomik temellerden bireysel çıkarlara yöneldiğinin doğrudan bir göstergesidir. Sendikal rekabetin ilk olarak aynı sendika çatısı altında başlaması, daha sonra ise tartışmanın emek hareketinin sorunlarını aşan konulara da sirayet etmesi ve dikkat çeken üslup sorunları içeren basın açıklamalarıyla derinleşmesi bu durumu açık bir biçimde göstermektedir.

Hava-Sen'in kuruluşuna giden sürecin dışında, 2017 yılındaki genel kurulda öne çıkan diğer bir gelişme ise, Hava-İş'in ITF'nin "Öcalan'a Özgürlük" kampanyasını içeren sirküleri nedeniyle hem ITF hem de ETF üyeliğinden ayrılma kararı olmuştur. Genel kurul kararına istinaden 23 Kasım 2017 tarihli ve 2017.28/60.01/37 sayılı yazı ile her iki örgüt üyeliğinden istifa edildiği bildirilmiştir. Sendikanın genel başkanı tarafından yapılan açıklamada ITF'nin terör örgütü lehine kampanya düzenlemesinin kabul edilemez olduğu vurgulanmıştır.

Bu araştırma çerçevesinde yapılan görüşmelerde, ITF'nin söz konusu kampanyayı başlatmak için Türkiye'deki diğer sendikaların görüşlerine başvurmadığı tespit edilmiştir. ITF'nin Türkiye'deki siyasi ve hukuki bir konu hakkında kampanya başlatmadan önce üye sendikalarla temas kurmaması, ihmâlden öte politik bir tercihi yansıtmaktadır. Nitekim 2019 yılında yapılan araştırmada ITF yetkilisiyle yapılan görüşmede, Avrupa merkezli birkaç sendikanın ITF Genel Sekreteri aracılığıyla bu kampanyayı başlattıkları öne sürülmüştür (Kıdak, 2020b:

³⁴ Bildiri metni için bkz. <http://www.havais.org.tr/haber-detay/h1-itemproprnamegenel-baskanimizdan-mesajh1> (Erişim Tarihi: 7 Mart 2021).

138-139). Bu durum, uluslararası sendikacılığa yönelik işçi aristokrasisi yaklaşımının önermelerini desteklemektedir.

“... bunlar PKK’yı destekliyor, bunlardan bize hayır gelmez, bunlar bizim düşmanımızdır diye çıktılar söylediler. Bizim üyelerimizden içeride kalın mücadele edelim, niye çıkıyoruz diye bağırınlar olmasına rağmen, konuyla yakından uzaktan alakası olmayan kamyoncular el kaldırdılar ve ITF’den bu nedenle çıkıldı (H)...”

H, Hava-İş’in istifa etmek yerine, sorunu örgüt içerisinde yönetim kurulu ve delegasyon ile temas kurarak çözmeye çalışmasının daha işlevsel olacağını düşünmektedir. Türkiye’deki diğer üye sendikalar da yakın bir görüşü beyan etmektedir.

Hava-Sen’i temsil eden görüşmeci H, ITF’nin daveti üzerine üyelik başvurusunda bulduklarını ileri sürmektedir. Henüz örgüte üye değilken, Türkiye’ye gelen ITF heyetinin Hava-Sen’i ziyaret ederek mektup aracılığıyla davette bulunmasının kendileri için büyük bir gelişme olduğunu belirtmektedir. 20 Ocak 2019 tarihinde toplanan olağanüstü genel kurulda alınan kararla üyelik başvurusunda bulunulmuştur. H, kendilerinin üyelik başvurusunu yapmasının ardından Hava-İş’in de derhal üyelik başvurusunda bulunduğunu belirtmektedir. H, Türkiye’deki diğer sendikaların birçoğunun ITF’ye kendileri hakkında olumsuz görüş bildirdiğini, ancak Hava-İş’in de benzer biçimde olumlu görüş alamayacağını iddia etmektedir. Ancak Hava-İş’in başvurusu, bu araştırmanın tamamlanmasının ardından 2020 yılı içerisinde onaylanmış ve üyeliği yeniden aktif duruma gelmiştir.

Rekabet Yerine İşbirliği Politikası

Türkiye’de 16 no’lu gemi yapımı, deniz taşımacılığı, ardiye ve antrepoculuk işkolu, 2012 yılında çıkarılan 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu sonrasında oluşturulmuştur. Gemi yapımı, imalat sanayi sektörünün bir faaliyet kolu iken, deniz taşımacılığı deniz, okyanus, göl ve akarsulardaki tüm taşımacılık faaliyetlerini içermektedir. Diğer taraftan ardiye ve antrepoculuk içerisinde limancılık ve depolama gibi lojistik hizmetler yer almaktadır. 2013 yılında çıkarılan İşkolları Yönetmeliği ile tüm bu hizmetler, 16 no’lu işkolu içerisinde düzenlenmiştir. Bu düzenleme, Liman-İş’in Türk-İş’ten ayrılarak Hak-İş’e üye olması sonucunu doğurmuştur. Liman-İş’in Türk-İş üyeliğinden ayrılmasının arkasında, Demiryol-İş ile aralarındaki rekabet rol oynamıştır. Aynı işkolunda olmasa da, her iki sendika da Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD)’na ait işletmelerde örgütlüdür. Ardiye ve antrepoculuk işkolunun kara taşımacılığı ile birleşmesi durumunda, işyeri/işletmedeki tek yetkili sendika ilkesi gereği Demiryol-İş’in TCDD’ye ait limanlardaki işçileri de kendisine üye yapması sonucu ortaya çıkacaktır. Yönetmelikte ardiye ve antrepoculuk faaliyetlerinin 16 no’lu işkolunda belirtilmesiyle, Liman-İş’in TCDD’deki yetkisinin korunması sağlanmıştır. Bu gelişme, Liman-İş’in örgütsel olarak korunmasının yanında Türk-İş içerisinde dışlanması sonucunu beraberinde getirmiştir (Karadoğan, 2017: 2117-2119).

Liman-İş'in Hak-İş üyeliğine geçmesiyle sonuçlanan sürecin ardından, Liman-İş özel sektördeki örgütlenmelerine hız kazandırmış ve bu doğrultuda çokuluslu şirketlerdeki örgütlenmelerini geliştirmek ve sermayenin küreselleşmesi karşısında yerelliğe hapsolmemek amacıyla ITF ile ilişkilerini geliştirmeye başlamıştır. Aynı dönemde, işkolundaki deniz taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren Türk Deniz-İş de ITF ile ilişkilerini güçlendirmeye çalışmıştır.

İki sendika arasında birbirlerinin örgütlü olduğu veya örgütlenme faaliyeti yürüttüğü işyerlerinde rekabete girilmeyeceğine dair centilmenlik anlaşması bulunmaktadır. Türk Deniz-İş, hem yerel idarelere ait şehir içi deniz taşımacılığı hizmetlerinde hem de özel sektördeki yük ve yolcu taşımacılığı hizmetlerinde çalışan işçileri örgütlemeye çalışmakta, Liman-İş ise limancılık sektöründe faaliyet göstermektedir. Yapılan görüşmelerden elde edilen bulgular bu önermeyi desteklemektedir.

Liman-İş ile Türk Deniz-İş arasındaki centilmenlik anlaşması araştırmanın yapıldığı dönem itibariyle uluslararası nitelik kazanmayı da başarmıştır. Taşımacılık sektöründeki sendikal rekabet davranışlarının derinleşmesinin tersine, iki sendika arasındaki sıkı ilişkiler, birlikte proje yürütme noktasına kadar erişmiştir. Den, ITF çatısı altında ortak hareket etme kapasitesinin geliştirilmesi doğrultusundaki mutabakatın, çeşitli uluslararası kuruluşların çatısı altında birlikte proje yapılması gibi birçok işbirliğinin ortaya çıkarmasında işlevsel olduğunu ifade etmektedir. Den, iki sendika arasındaki işbirliğinin nesnel temelini şu şekilde özetlemektedir:

“Ben konfederasyona bağlı olmak için değil, çalışanın hakkını savunabilmek için sendikacılık yapıyorum... Asıl amacı gerçekleştiremezsek ben zaten sendikacılığı yapamam ki konfederasyona bağlı olayım! Bunu da ben Liman-İş Sendikası ile yapacağım. Çünkü benim gemiye ulaşabilmem için her şeyden önce limandan geçmem lazım. Yarın öbür gün bunlar geliştirilebilir de (Den)...”

Den, GUF çatısı altında işkolunun niteliği gereği dayanışma gösterilmesinin zaruri olduğuna dikkat çekmektedir. Ayrıca ulusal düzeydeki rekabetin, uluslararası örgüt çatısı altında sürdürülmesine eleştirel yaklaşmaktadır. Bu eleştirinin arkasında sendikalar için pazar payının genişliğini işaret ederek rekabetin örgütlenmeyi sektöre uğrattığını belirtmektedir. “İTHY’de işverenin Hava-Sen’i sendikasızlaştırma aracı olarak kullanılabileceği” endişesi, Den’in pasif sendikal rekabetin sendikasızlaştırmada rol oynadığına yönelik tespitini yansıtmaktadır. Den, rekabete ilişkin düşünceleri doğrultusunda Öz Taşıma-İş’in başvurusuna yönelik olumlu görüş bildirdiklerini, Hava-Sen’e ise sendikasızlaştırma aracına dönüşmediği sürece destek vereceklerini belirtmektedir.

ITF ile ilişkilerinin gelişmesi ve sendikanın üye sayısının artmasının birbirine koşut bir biçimde geliştiğini öne süren L2, Den ile aynı doğrultuda görüş beyan etmektedir. 2011 yılı öncesinde sendikanın ITF’ye olan aidat borçlarını dahi ödeyemediğini belirten L1 ise, 2019 yılında sendikanın hem ulusal hem de

uluslararası boyutta saygınlığa erişmesinin arkasında yine ulusal ve uluslararası düzeydeki işbirliklerinin rol oynadığını ifade etmektedir. ITF çatısı altında Türkiye’deki sendikaların işbirliği geliştirmesinin, hem işçi örgütlenmesinde hem de ulusal dayanışmanın sağlanmasında öneme sahip olduğunu öne sürmektedir. L1 konuyla ilgili şu görüşleri ifade etmektedir:

“Bir oraya gittiğimizde en ufak bir konuda anlayamazsak, her birimiz Türkiye’yi farklı pencerelerden eleştirip prim yapmaya çalışırsak, orada İngiliz gelir terör örgütünü işçi sınıfı mücadelesi gibi açıklar. Hiçbirimiz de bir şey diyemeyiz (L1).”

Bu görüş, uluslararası sendikacılık konusunda yeni enternasyonalist eğilimi bulunan L’in, sendikal rekabet konusunda ulusal temsili ön plana aldığını göstermektedir. Bu ayrımın arkasında, temsil edilen üye kitlesinin ideolojik kompozisyonunun rol oynadığı düşünülmektedir. Sendikaların üyelerini sınıfsal ve aynı zamanda kimlik yönünden temsil ettiğine yönelik bir bulgu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Uluslararası Sendikal Örgütlere İlişkin Söylemler

Sendikalar, uluslararası sendikal örgütlere yönelik farklı perspektiflere sahip olabilmekte ve kendi sahip oldukları yaklaşımlara bağlı olarak söylem geliştirebilmektedir. Muhafazakâr bir yapıya sahip olan sendikaların uluslararası örgüt çatısı altında ulusal temsili ön plana çıkarması, Marksist Leninist yaklaşıma sahip olan görüşmecilerin uluslararası örgütlere işçi aristokrasisi veya sendikal emperyalizm çerçevesinde eğilmesi buna örnek olarak verilebilir.

Ulusal Temsil Söylemi

Taşıma-İş, 2012 yılında kurulmuş ve aynı yıl DHL’de tartışmalara konu olan takım sözleşmesini imzalamış, 2013 yılında ise Hak-İş’e üye olarak Öz Taşıma-İş adını almıştır. 2017 yılında da ITF’ye üyelik başvurusunda bulunmuştur. T tarafından “*direnış kurucu*” olarak nitelendirilen Öz Taşıma-İş, kendisini işverenle işbirliği içerisinde “kazan-kazan” anlayışını benimsemektedir. Bu anlayışı içinde barındıran sendikal model, paydaş/uysal sendikacılık olarak nitelendirilmektedir (Kılıç vd., 2018: 272).

Öz Taşıma-İş’in sendikal anlayışı, uluslararası ilişkilerine de yansımaktadır. Öz, ITF’ye üyelik başvurusunun arkasında küresel rekabet koşullarında uluslararası işbirliği gereksinimi fikrinin yattığını söylemektedir. Öte yandan küresel rekabet koşulları altında Türkiye’nin ulusal olarak örgütler içerisinde daha fazla temsil edilmesi gerektiğini eklemektedir:

“...Bizim olmadığımız toplantılarda muhtemelendir ki (ve öyledir) veriyor veritiriyorlardır Türkiye’de zulüm var (diye). ... Şimdi bunlar var da hep mi kötü? İyi tarafını niye söylemiyorsun?.. Bunları bizim olmadığımız zaman dile getiremiyorsunuz (Öz).”

Uluslararası örgüt çatısı altında ulusun temsilini merkeze alan bir yaklaşıma sahip olan Öz, bu yaklaşımdan uzak sendika yöneticisi ve uzmanlarını da şu şekilde eleştirmektedir:

“... Bizim ülkeden de bugüne kadar gitmişler, ne yapmışlar? Selamunaleyküm, aleykümselem. Gitmişler, çaydı-çorbaydı, çayırdabayırda dolaşmışlar. Öyle olmamak lazım işte. Orada durmalısın, müdahale etmelisin neyse, bunu biraz kendine dert edinmelisin (Öz).”

Öz’ün ifadelerinden, uluslararası işçi dayanışmasının yerine, milletler arası bir yapılanma içerisinde Türkiye’nin temsili söyleminin daha fazla ön plana çıktığı görülmektedir. *Türkiye’deki tüm sendikaların bir ailenin parçasını oluşturduğu* yaklaşımı, bu savı güçlendirmektedir. Öz bu yaklaşımını, ITF’nin “Öcalan’a Özgürlük” kampanyası sonrasında Hava-İş’in istifa etmek yerine, örgüt içerisinde kalarak Türkiye’yi temsil etme doğrultusundaki mücadeleyi sürdürmesi gerektiğini belirterek desteklemektedir.

Türkiye’deki diğer sendikalardan TÜMTİS, Liman-İş, Türk Deniz-İş, Demiryol-İş ve Nakliyat-İş’i temsil eden görüşmeciler de, küresel işbölümü çerçevesinde oluşan merkez-çevre ülke ayrımları doğrultusunda, Türkiye’deki işçilerin çokuluslu şirketler için ucuz emek rezervine dönüşmesini engellemek amacıyla uluslararası ilişkilerin geliştirilmesine gerektiğine inanmaktadır. Ancak Öz’de sınıfsal temsilin ötesinde, milliyetçi reflekslerin yanı sıra ideolojik temelli bir rekabet söylemi de göze çarpmaktadır.

Sendikal Emperyalizm ve Dışlanma Söylemi

Küreselleşmeyi eşitsiz gelişmenin kaynağı olarak gören yaklaşımı benimseyen Nak1, uluslararası sendikacılığın anti-kapitalist mücadeleyi yönlendirme işlevi bulunması gerektiğini düşünmektedir. Bu düşünce, Amin (2018: 159)’in tekeli sermayenin baskısı doğrultusunda çevre ülkelerdeki sömürü oranını arttırdığı tezine dayanmaktadır. Emperyalizmin yarattığı krizin derinleşmesi sonucunda artan sömürü oranına ve bütünsel olarak sömürü olgusuna karşı tek yol olarak ise Marksist ve Leninist bir siyasi çizgide şekillenecek sınıf mücadelesi gösterilmektedir.

WFTU’nun ve TUI Transport’un Marksist sınıf sendikacılığı ilkelerini benimsediğini, ITF gibi GUF’ların ve Avrupa merkezli sendikal örgütlerin büyük çoğunluğunun emperyalizmin sendikal alandaki temsilcisi olduğunu iddia etmektedir. Bu görüşe göre, GUF’ların emperyalist politikaları yayma aracı olduğuna inanılmaktadır (Koç, 2014: 12). Şirket tekelleriyle yakın ilişkiler kurulması ve uzlaşmacı faaliyetler yürütülmesi, sınıf sendikacılığından uzaklaşılmasına yol açmaktadır. Uzlaşmacı ve reformist eğilimlerin işçi aristokrasisinin zeminini hazırlayarak sınıf mücadelesini zarara uğrattığı düşünülmektedir.

Nakliyat-İş’in rekabetçi davranışları, ulusal düzeydeki rakip sendikalarla sınırlı kalmamakta, uluslararası örgütler arasındaki ideolojik kutuplaşma doğrultusunda da rekabet politikaları benimsenmektedir. ITF’nin gelirlerinin büyük

çoğunluğunun uluslararası tekellerden oluştuğundan hareketle (Kıdak 2020a: 168), bu örgütün sınıfsal dayanışmayı sağlayamayacağı ifade edilmektedir:

“İşverenlerin gemi taşımacılığında, konteyner taşımacılığında uluslararası planda olması gereken standartlar var. Ona uymasının karşılığı, ITF’ye yardımlarda bulunuyorlar... Gelirlerinin yüzde 70-80 gibi büyük bir çoğunluğu, bu yardımlardan oluşuyor... O bakımdan bize de Medlog sürecinde, MSC’yi karşımıza alamayız dediler, bizimle bir tek dayanışma eylemi yapmadılar. 126 kişi işten çıkarıldı. Burada çok önemli bir aşamaya gelindi. Genel merkezi kısa süreli de olsa işgal ettik. Ondan sonra Tekirdağ’da, Mersin’de, İzmir’de, burada (İstanbul’da), Samsun’da eylemlerimiz oldu. Biz gelin dedik ya, bir görün. Sonra işçilere silah çektiler, bir türlü baskılar oldu, ama ITF kılını kıpırdatmadı (Nak1)!..”

Sendikal emperyalizm çerçevesinden uluslararası sendikacılığa yönelik değerlendirmeleri bulunan Nak1, GUF’ların Türkiye gibi ülkelerdeki sendikalar arasında seçici davrandığını ileri sürmektedir. Küresel endüstriyel eylem gibi araçların kullanılarak destek verilmesi taleplerine yanıt alamadıklarından yakınmaktadır. Diğer taraftan TÜMTİS’in bu tür desteklerden kolaylıkla yararlanabilmesini eleştirmektedir. Nak2, desteklerden yoksun bırakılmasını, sınıf sendikacılığı doğrultusundaki tavırları ve WFTU ile yakın ilişkilerine bağlamaktadır. Nakliyat-İş Genel Başkanı’nın TUI Transport’un yönetim kurulunda yer almasının da bu durumu tetiklediğini söylemek mümkündür.

Sonuç

Türkiye’de taşımacılık, deniz taşımacılığı ve ardiye-antrepoculuk işkollarında faaliyet gösteren sendikaların uluslararası boyuttaki rekabetlerinin incelendiği nitel araştırmanın bulgularına göre, uluslararası rekabetin en sık gerçekleştiği biçimlerin başında üyeliği önleme girişimleri gelmektedir. Önce üye olan ve/veya ilişkilerini diğer sendikalara göre daha erken geliştiren sendikalar, rekabet üstünlüğüne sahip olmaktadır. Bu rekabet üstünlüğü, bir yandan uluslararası örgütün faaliyetlerinden yararlanmada öncelikli konuma sahip olma olanağını getirirken, öte yandan ülkedeki diğer sendikaların üyeliğini önleme veya dışlanmasına yol açma gibi sonuçları beraberinde getirebilmektedir.

Türkiye’den TÜMTİS, Liman-İş ve Türk Deniz-İş, ITF ve ETF içerisinde rekabet üstünlüğüne sahip sendikalar olarak göze çarpmaktadır. Bu sendikalar, uluslararası sendikacılığa yeni enternasyonalizm perspektifinden yaklaşmaktadır. Çokuluslu şirketlerdeki örgütlenmelerde ve kıtalar arası taşımacılığın yapıldığı denizcilik sektöründe, Türkiye işçi sınıfının yoğun olarak bu üç sendika tarafından temsil edildiği görülmektedir. Bu sendikaların, ülkedeki diğer sendikaların üyelik başvurularına yönelik tutumları belirleyici olmaktadır. Ayrıca bu sendikaların, ITF’nin küresel çerçeve sözleşmeleri, eylem kararları ve dayanışma

kampanyalarından diğer sendikalara oranla daha fazla yararlandığı; diğer taraftan da örgütün çeşitli organlarında temsiliyet hususunda avantajlı konumda yer aldıkları tespit edilmektedir.

Sendikal emperyalizm ve işçi aristokrasisi yaklaşımlarının daha fazla savunulduğu bir sendika olan Nakliyat-İş'in ITF çatısı altındaki rekabet gücü düşük düzeyde kalmaktadır. WFTU ile daha yakın ilişkileri bulunan Nakliyat-İş, ITF'yi bir taraftan emperyalizmin sendikal alandaki temsilcisi olarak görmekte, diğer taraftan ise işkolundaki rakibi olan TÜMTİS'i kayırdığını ileri sürmektedir. Çokuluslu şirketlerdeki örgütlenmelerinde destek alamadıklarından yakınması, Nakliyat-İş'in enternasyonalizme ilgi duyduğunu, ancak rekabet avantajı bulunmaması nedeniyle ITF'ye ihtiyatlı yaklaştığını göstermektedir. Buna karşı Nakliyat-İş'in, ideolojik bir tutum sergileyerek WFTU bünyesi altındaki uluslararası faaliyetlere daha yoğun biçimde katıldığı görülmektedir.

Uluslararası örgüt çatısı altında ulusal temsil söylemine yönelik bulgular, milliyetçi şovenizmin sendikal rekabet açısından değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır. ITF'nin yayınladığı sirkülerinde "Öcalan'a Özgürlük" kampanyası başlatması üzerine, Hava-İş'in radikal bir kararla üyelikten istifa etmesi bu gerekliliğin arkasında yatmaktadır. Hava-İş, 2017 yılında gerçekleştirilen genel kurulu sonrasında Hava-Sen'in kurulması nedeniyle hem ulusal düzeyde üye kaybına uğramış hem de uluslararası örgüt üyeliğinden istifa ederek tepkilere yol açmıştır. Türkiye'deki sendikaların büyük bir kısmı Hava-İş'in istifa etmek yerine, örgüt içerisinde kalarak görüşlerini beyan etmesi gerektiğini ileri sürmektedir. Diğer yandan, Hava-İş ile Hava-Sen arasındaki rekabet, ulusal düzeydeki biçimiyle -keskin bir şekilde- uluslararası ilişkiler açısından da sürdürülmektedir.

Milliyetçi refleksleri merkeze alarak uluslararası ilişkilere odaklanan diğer bir sendika ise Öz Taşıma-İş'tir. Türkiye'nin tüm uluslararası mecralarda temsil edilmesi gerektiğini öne süren Öz Taşıma-İş, ITF'ye üyelik başvurusunda bulunmuş, ancak Türkiye'deki sendikaların yoğun muhalefeti nedeniyle, ITF üyelik başvurusunu onaylamamıştır. ITF'nin Öz Taşıma-İş'in başvurusunu bekletmesinin en önemli nedenlerinden birisi TÜMTİS ile ulusal ölçekte süren rekabettir. Bu rekabete Türkiye'deki diğer sendikaların da taraf olarak katılmasının arkasında, Türkiye'deki sendikal hareketin çok kutuplu yapısı yatmaktadır.

Sendikal rekabet davranışlarının meydana gelmesinde, sendikaların uluslararası sendikacılığa yönelik yaklaşımları ana değişken olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yaklaşımın ortaya çıkmasında ise ideolojik, sosyoekonomik ve beşeri faktörler birlikte rol oynamaktadır. Taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren Türkiye merkezli sendikaların rekabet davranışlarının arkasında tüm bu nedenlerin farklı ölçülerde etkili olduğu, bu araştırmayla ortaya konulmaya çalışılmıştır. Görüşmeciler rekabet davranışlarının şekillenmesinde, sosyoekonomik veya ideolojik koşullardan birisini öne sürmekte, ancak görüşmelerin derinleştirilmesiyle tüm etmenlerin birlikte rekabetin itici gücünü oluşturduğu anlaşılmaktadır.

Sonuç olarak, sendikal rekabet politikalarının uluslararası örgütlerin çatısı altında sürdürülmesi, Türkiye işçi sınıfının uluslararası düzeydeki temsil gücünün sınırlı düzeyde kalmasına neden olmaktadır. Ulusal boyutta işverenlerin sendikasılaştırma aracı hâline gelen sendikal rekabet, uluslararası boyutta da işçi sınıfının örgütlenmesini ve dayanışma göstermesini olumsuz yönde etkilemektedir. Dolayısıyla Türkiye'deki sendikaların, uluslararası ilişkilerini ve rekabet politikalarını gözden geçirmedikleri takdirde uluslararası sendikal hareket içinde etkin bir yere sahip olamayacakları gibi uluslararası sendikal dayanışmanın da uzağında kalacaklarını ileri sürmek mümkündür.

KAYNAKÇA

- Aker, Ö. (1996). Uluslararası Hür İşçi Sendikaları Konfederasyonu, Türkiye Sendikacılık Ansiklopedisi, 3. Cilt (s. 433-435). İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yayınları.
- Akkerman, A. (2008). Union Competition and Strikes: The Need for Analysis at the Sector Level. *ILR Review*, 61(4), 445-459.
- Amin, S. (2018). Emperyalizm, Eşitsiz Gelişme (Çev: S. Lim). İstanbul: Yordam Kitap.
- Arrighi, A., Hopkins, T. K. ve Wallerstein, I. (2012). *Antisystemic Movements*. London&New York: Verso.
- Belediye-İş (2020), Sendika Özgürlüğü İhlâl Edildi, http://www.belediyeis.org.tr/Basindan-Cumhuriyet-Sendika_ozgurlugu_ihlal_edildi-a41-1377-tr.htm (Erişim Tarihi: 25 Aralık 2020).
- Beling, W. A. (1964). W.F.T.U. and Decolonisation: A Tunisian Case Study. *The Journal of Modern African Studies*, Vol. 2, No.4, 551-564.
- Çelik, A. (2018). Union busting at Turkish Airlines! <https://www.gunlukkoseyazilari.com/birgun-aziz-celik-16-nisan-2018-union-busting-at-turkish-airlines/408573> (Erişim Tarihi: 11 Mayıs 2018).
- Çelik, A. (2019a). Birleşik Metal-İş ve Türk Metal Arasında Tarihi Anlaşma, <https://www.birgun.net/haber/birlesik-metal-is-ve-turk-metal-arasinda-tarihi-anlasma-257118> (Erişim Tarihi: 19 Şubat 2021).
- Çelik, A. (2019b). Sembiyotik İlişkiler ve Otoriter Korporatizm Kısılcısında 2010'lu Yıllarda Türkiye'de Sendikalaşma, Toplu Pazarlık ve Grev Eğilimleri. *Uluslararası Yönetim, İktisat ve İşletme Dergisi*, 15(15), 36-69.
- ÇSGB (2021), 6356 sayılı SenTİSK Gereğince; İşkollarındaki İşçi Sayıları ve Sendikaların Üye Sayılarına İlişkin 2021 Ocak Ayı İstatistikleri Hakkında Tebliğ, <https://www.csgeb.gov.tr/media/67207/2021-ocak.pdf> (Erişim Tarihi: 20 Haziran 2021).
- Erdoğan, S. (2006). Küreselleşme Sürecinde Uluslararası Sendikacılık. Ankara: İmge Kitabevi.
- Gallin, D. (2013). The WFTU - Hydroponic Stalinism. *Global Labour Journal*, 4(1), 78-87.
- Güler, C. (2016). Dünden Bugüne Uluslararası Sendikal Hareket Yeni Arayışlar ve Sendikal Stratejiler. Ankara: Notabene Yayınları.
- Hava-İş (2017), <http://www.havais.org.tr/haber-detay/h1-itempropnamegenel-baskanimizdan-mesajh1> (Erişim Tarihi: 7 Mart 2021).
- Hyman, R. and Gumbrell-McCormick, R. (2010). Trade Unions, Politics and Parties: Is a New Configuration Possible? *ETUI Transfer*, 16(3), 315-331.
- Işıklı, A. (2003). Gerçek Örgütlenme Sendikacılık. Ankara: İmge Kitabevi.
- Işıklı, A. (2005). Sendikacılık ve Siyaset, 6. Baskı. Ankara: İmge Kitabevi.

- Lenin, V. I. (2013). *Emperyalizm: Kapitalizmin En Yüksek Aşaması*. Ankara: Sol Yayınları.
- ITUC (2019), List of Affiliated Organisations, https://www.ituc-csi.org/IMG/pdf/list_of_affiliates_nov_2019.pdf (Erişim Tarihi: 10 Mart 2021).
- Karadoğan, E. (2017). Sendika ve Konfederasyon İlişkileri Açısından Sendikaların Konfederasyon Hareketliliği: Liman-İş Örneği. *Çalışma ve Toplum*, 2017/4, 2093-2132.
- Karadoğan, E. (2017). Sendikalararası Rekabetin Türkiye'deki Sendikacılık Hareketinin Krizine Katkısı: TCDD Vangölü Feribot İşletme Müdürlüğü Örneği. *İş, Güç: Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi*, 19(4), 65-100.
- Kıdak, E. (2020a). Uluslararası Sendikal Örgütlerde İşçi Aristokrasisinin İzleri. *Sosyal Politika-İktisat Yazıları Prof. Dr. Seyhan Erdoğan'a Armağan* (s. 218-246). (Yayına Hazırlayanlar: H.T. Benli, D.Kutlu, E.Hacısalihoğlu ve G.Savul). Ankara: Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları.
- Kıdak, E. (2020b). Küreselleşmenin Koridorlarında Yeni Enternasyonalizm. Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Kılıç, S., Yüksel, B. ve Balcı, A. İ. (2018). Sendikalar Örgütlenme Stratejisi ile İlgili Ne Yapıyor? *Türk-İş, DİSK, Hak-İş Örnekleri*. *İş, Güç: Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi*, 20 (3), 259-284.
- Marx, K. ve Engels, F. (2016). *Komünist Manifesto*. İstanbul: Olympia Yayınları.
- Merriam, S. B. (2013). *Nitel Araştırma: Desen ve Uygulama için Bir Rehber* (Çev: S. Turan). Ankara: Nobel.
- Morris, B. S. (1956). *Communist International Front Organizations: Their Nature and Function*. *World Politics*, Vol.9, No.1, 76-87.
- Munck, R. (1995). *Uluslararası Emek Araştırmalar*, (Çev: C. Aygün). İstanbul: Öteki Yayınevi.
- Munck, R. (2003). *Emeğin Yeni Dünyası Küresel Mücadele, Küresel Dayanışma*, (Çev: M. Tekçe). Kitap Yayınevi.
- Stake, R. E. (2010). *Qualitative Research Studying How Things Works*. New York - London: The Guilford Press.
- Şenkal, A. (1998). *Globalleşen Dünyada Sendikalar*. *Çimento İşverenler Dergisi*, 15(5), 16-26.
- TÜMTİS (2016), Gaziantep Büyükşehir Belediyesi'ne Bağlı Gazi-Ulaş'ta İşçi Kıyımı Devam Ediyor! <http://tumtis.org/v2/2016/0808/gaziantep-buyuksehir-belediyesine-bagli-gazi-ulasta-isci-kiyimi-devam-ediyor/> (Erişim Tarihi: 10 Ocak 2021).
- Uçkan Hekimler, B. (2017). *Uluslararası İşçi Örgütlerinin Tarihsel Gelişimi, Faaliyetleri ve Üye Yapıları*. D. P. Güler içinde, *Uluslararası Sosyal Politika Teorisi, Normlar, Kurumlar, Sorunlar ve Güncel Gelişmeler*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 2. Baskı. Kocaeli: Umuttepe Yayınları.

- Uçkan, B. (2002). Türkiye'de Sendikalararası Rekabet. Selüloz-İş Sendikası Eğitim Yayını.
- Uçkan, B. ve Kağnıcıoğlu, D. (2009). İşçilerin Sendikalara İlişkin Algı ve Tutumları: Eskişehir Örneği. Çalışma ve Toplum, 3(22), 35-56.
- Waterman, P. (2004). Adventures of Emancipatory Labour Strategy as the New Global Movement Challenges International Unionism. Journal of World-Systems Research, 217-253.
- Waterman, P. (2001). Globalization, Social Movements, and the New Internationalism. A&C Black.
- WFTU (2016), Platform of Action 2016-2020,
http://www.wftucentral.org/download/documents/documents%20en/Platform_2016-2020_EN_web.pdf (Erişim Tarihi: 10 Mart 2021).

