

Otobüs Şoförlerinin Çalışma Koşulları Üzerine Bir Araştırma*

Mehmet ÖÇAL**
Adem KORKMAZ***

Öz: Ulaşım insanlık tarihi kadar kadim ve onun günlük yaşantısı için hayati olan bir eylemdir. Kişilerin veya eşyaların bir yerden bir yere taşınma ihtiyacı ile ortaya çıkmış taşımacılık alanındaki teknolojik gelişmeler ile başlı başına bir sektör haline gelmiş ulaşım sistemleri günümüzde ülkeler ve yurttaşları için sosyal ve ekonomik katkısı sebebiyle bir gelişim aracı halini almıştır. Ulaşım sektörlerinde, özellikle yolcu taşımacılığında, ülkemizde en fazla tercih edilen yöntem otobüsle karayolu taşımacılığıdır. Ancak bahsedilen sektör gerek çalışanların çalışma koşulları gerekse sektörün karşı karşıya olduğu çeşitli problemler sebebiyle günümüzde bir takım sorunlarla karşı karşıyadır.

Bu çalışmada otobüs şoförlerinin çalışma hayatında karşılaştıkları sorunlardan yola çıkılarak sektörde çalışan şoförler ile görüşmeler gerçekleştirilmiş, bu görüşmeler ışığında sektörün çalışanlar açısından mevcut durum analizi yapılmıştır. Gerçekleştirilen görüşmeler neticesinde çalışma sürelerinin aşıldığı, şoförlere konaklama imkânı sunulmadığı, işin stres faktörünün çeşitli meslek hastalıklarına sebep olduğu, işin çalışanın sosyal hayatını diğer mesleklere göre nazaran daha olumsuz etkilediği, şoförlük mesleğinin hor görüldüğü, şoförlere verilen harcırahların yetersizliği gibi sorunlar tespit edilmiştir. Çalışma sonucunda sektörde çalışan şoförlerin çalışma koşullarının iyileştirilmesi için kamu otoritesi ve diğer yerel yönetim oluşumları ile şoförlere sahip çıkılarak çalışma koşullarının desteklenmesi gerekliliği ortaya çıkarılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Ulaşım Sektörü, Yolcu Taşımacılığı, Otobüs Şoförlerinin Sorunları, Sosyal Politika.

A Study on Working Conditions of Bus Drivers

Abstract: Transportation is a ancient and vital action for world and the daily life of humanity. The concept that has become a sector in itself with the technological developments that emerged with the

* Makale Geliş Tarihi: 16 Şubat 2019

** Arş. Gör. Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi,

*** Prof. Dr. Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Rektörlük,

need to move people or goods from one place to another, has become a social and economic development tool for the countries and their citizens. In transportation sectors, especially in passenger transportation, the most preferred system in our country is bus transportation by road. However, the sector is facing a number of problems due to the working conditions of the employees and the various problems facing the sector.

In the view of the mentioned problems, interviews were made with drivers in the sector and a current situation analysis was conducted for the employees in the light of these interviews. As a result of the interviews, the accommodation problems of the drivers, work-life balances, occupational diseases, wage-subsistence receivables, organization and representation and social security situations, the need of the sector, the competitive pressure factor in the sector, the view of employers on occupational health and safety and social security expenditures, many issues such as the factors that determine the wages of employees have been shed light on and the solution / policy recommendations for these problems have been developed. As a result of the study, it has been revealed that the drivers working in the sector should support the public authorities and others to improve their working conditions.

Key Words: Transportation Sector, Passenger Transportation, Bus Driver Problems, Social Policy.

Giriş

Ulaşım sektörü ülkeler için gerek ekonomik kalkınma gerekse sosyal refahın geliştirilmesi için çok önemli ve vazgeçilemez bir konumda bulunmaktadır. Ülke ekonomisine yaptığı nominal katkı, yarattığı katma değer, istihdam potansiyeli, kişilerin yaşam kalitesini artırması bu vazgeçilmezliğin boyutlarından yalnızca bir kaçıdır.

Bu çalışmada otobüsle şehirlerarası tarifeli yolcu taşımacılığı sektörü incelenmiştir. Otobüsle şehirlerarası tarifeli yolcu taşımacılığı ülkemizde önemli taşıma biçimlerinden bir tanesidir. Yağın ve daha ucuz oluşu, aktarmasız seyahat imkânı ve son yıllarda gelişen otoyol ve bölünmüş yollar ile hızlı ve neredeyse her notaya erişebilme imkânı sistemi revaçta tutmaya devam etmektedir. Ulaştırma Bakanlığı verilerine göre Türkiye’de şehirlerarası yolcu taşımacılığının yaklaşık %90,5’i karayolu ile gerçekleşmektedir.

Ülkemizdeki otobüsle şehirlerarası karayolu yolcu taşımacılığı sektörünün incelendiği bu çalışmada, ulaşım kavramı ve kavramın tarihsel gelişimi, ulaşım sistemleri, gibi genel literatüre ilişkin kavramlar incelenmiş ve netleştirilmiş, Hane Halkı İşgücü Anketleri bağlamında sektörün çalışan profilleri ve ülke

ekonomisindeki yerine ilişkin analizler gerçekleştirilmiştir. Araştırma kapsamında ise şehirlerarası otobüs şoförleri ile yapılan yarı yapılandırılmış derinlemesine görüşmeler ile sektörde çalışma koşulları ve sektörün geleceğine ilişkin bir değerlendirmede bulunulmuştur. Söz konusu görüşmeler ile birlikte şoförlerin çalışma hayatında karşılaştıkları sorunlar irdelenmiş ve bu sorunlara çözüm önerileri ile politikalar geliştirilmiştir.

Şoförler ile yapılan görüşmelerden genel itibari ile bu kişilerin çalışma hayatına ilişkin karşılaştıkları sorunların giderilerek iş yerinde insan onuruna yakışan iş ortamının sağlanması gerekliliği ortaya çıkartılmıştır. Görüşmeler ile mesleğin çalışanları tatmin etmeği ve mesleğin eski saygınlığını ciddi oranda yitirdiği, çalışanların ücret alacaklarına ilişkin sorunlar ve yetersizlikler yaşadığı, çalışma sırasında yıkanma ve yemek gibi temel ihtiyaçların tam manası ile karşılanamadığı, mesleğin iş-yaşam dengesini sağlamadığı, iş sağlığı ve güvenliği eğitimlerinin verimli bir şekilde gerçekleşemediği durumuna bağlı olarak güvenlik kültürü anlayışının yerleşmemiş olduğu, çalışma sürelerinin aşıldığı gibi durumlar saptanmıştır.

Ülkemizin vaz geçilmez sektörlerinden olan şehirlerarası otobüsle yolcu taşımacılığı ciddi sorunlarla karşı karşıyadır. Sosyal politika ve sosyal koruma perspektifi ile söz konusu sorunlar çalışanlar nazarında ele alınmaya çalışılmıştır.

Sektör Olarak “Ulaşım”

Ulaşım sektörü, tüm sistemleri ile hizmetler sektörü içerisinde yer alan ve tüm dünyada yarattığı katma değeri ile sektörler içerisinde payı gün geçtikçe artan bir sektördür. Çeşitli uluslararası normlar ve Türkiye Cumhuriyeti Anayasasındaki “seyahat özgürlüğü” kavramı üzerine kurgulanmış ve şekillendirilmiş olan sektör günümüzde farklı araç veya şekillerde gerçekleştirilmektedir. Sektörün ulaşılmış olduğu çeşitlilik ülkelerin gayri safi milli hasıllarında sektörün payını arttırmış buna bağlı olarak sektörün istihdam olanakları da genişleme göstermiştir. Günümüzde genel anlamda ulaşım sektörü gerek ortaya çıkardığı katma değer gerekse istihdam olanakları açısından vazgeçilmez olma yolunda ilerlemektedir. Dahası sektörün sosyo-kültürel açıdan insanlar üzerindeki duygusal etkisi ve seyahatin anayasal tanımlanması kamu ve özel sektörün alanda sürekli iyileştirme ve geliştirme yapmalarını da zorunlu tutmaktadır.

En geniş anlamı ile bir yerden bir yere gidiş geliş, bir şeyi bir yerden başka bir yere aktarma olarak tanımlanan ulaştırma kavramı, günümüzde çok geniş ve iç içe geçmiş bir sektör konumuna gelmiştir (www.tdk.gov.tr, e.t., 18.12.2018). Ulaşım veya taşımacılık kavramları mal veya emtia taşımacılığı bir diğer deyişle kargo/nakliye işleri ile özdeşleşmesine rağmen günümüzde yolcu taşımacılığının sektörün bel kemiğini meydana getirdiği söylenebilecektir. Dahası şehirlerarası yolcu taşımacılığının gelişmesi sektördeki ilgili firmalardan dinlenme tesislerine çok geniş bir yelpazede etki alanının oluşmasını sağlamış sektörü genişletmiştir. Ulaşım sektörü, üstlendiği fonksiyonlar ve yukarıda bahsedilen çarpan etkileri açısından

hizmet sektörü açısından önemli bir yere sahiptir. Sektörün 2000’li yıllarda GSYH’ya yaptığı %15’lik katkı bahsedilen durumun kanıtı niteliği taşıyabilecektir. Sektörün geliştirilmesi ve ilgili sorunlarının giderilmesi sektörün çarpan etkisi sebebiyle gerek ekonomik kalkınma gerekse yurttaşların yaşam kalitelerinin artırılmasında önemli rol oynayacaktır (Ardıç-Sadaklıoğlu, 2009: 167-168).

Yukarıda bahsedilen çarpan etkisi ve ekonomik katkı söz konusu sektörü bir ülkede ekonomik ve kültürel faaliyetleri geliştiren temel sektörlerden biri şeklinde konumlandırmıştır. Bu sebeple doğal kaynakların verimli bir şekilde kullanılması, mal ve hizmetlerin süratli bir şekilde dağıtılması, iç ve dış ticaretin geliştirilmesi ulaşım sektörünün planlanması ve düzenli bir ulaştırma ağının varlığı ile mümkün olacağı ifade edilmektedir. Ek olarak ulaştırmanın bir hizmet sektörü olması tarım ve sanayi sektörlerinde olduğu gibi bir depolamaya imkân vermemekte dolayısıyla bu hizmetlerin maksimum fayda ve verimlilik için gerektiği yerde gerektiği kadar verilmesi faktörünü ortaya çıkarmaktadır. Bu durum ulaşım politikalarının değişken ve farklı ülke şartlarına göre tanımlanıp uygulanmasını gerekli kılmaktadır. Bahsedilenler ışığında ulaşım sektörünün temel amacı ulaştırma talebini, en kısa zamanda ve minimum maliyetle, güvenli bir şekilde sunmak olarak tanımlanabilecektir. Bu amaca ulaşım sistemlerinin yalnızca bir tanesine önem veya ağırlık vererek değil ulaştırma sistemleri arasında eşgüdümü sağlayacak bir alt yapının oluşturulması ile ulaşılabileceği belirtilmektedir (Akgüngör-Demirel, 2004: 424).

Bahsedilen ulaşım sektörünün sistemleri ise aşağıda verilmiştir.

Tablo 1. Ulaşım Sektörleri/Sistemleri

Karayolu Sektörü	Çeşitli araçlar ile karayolları ile yapılan genel itibariyle başlangıç ve bitiş noktaları arasında aktarmaya gerek kalmayan ulaşım veya taşıma sektörüdür
Demiryolu Sektörü	Tren, lokomotif, vs. araçlar ile demiryolu üzerinde yapılan ulaşım veya taşıma sistemidir. Diğer sektörlerden az maliyetli olmasına karşın sınırlı alt yapı en büyük dezavantaj konumundadır.
Havayolu Sektörü	Hava araçları ile belirli rota ve istikamette yapılan ulaşım veya taşıma sektörüdür.
Denizcilik Sektörü	Deniz araçları ile belirli liman veya benzer yerden yine benzer yerlere gerçekleştirilen ulaşım veya taşıma sektörüdür. En ucuz taşıma/ulaşım/nakliye sektörü olarak ön plana çıkmaktadır.
Boru Hattı Sektörü	Diğer sektörlerden farklı olarak yalnızca mal veya hammaddeyi borular aracılığıyla nakletme/taşıma sektörüdür. Ülkemizin coğrafi konumu gereği bu sektörde önemli bir merkez olacağı düşünülmektedir.
Bilgi ve İşlem Sektörü	Ulaşım sektörü hizmetlerinin istenilen hız ve kalitede, kesintisiz olarak sunulabilmesi için oluşturulacak bilgi ve işlem alt yapıları sektörüdür. Temel olarak bir ulaşım sektörü olmamasına karşı sürecin etkinliği ve etkililiği için elzem bir silsiledir.

Kaynak: Yazar tarafından *Ulaştırma Bakanlığı Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü* ve www.mfa.gov.tr, adreslerinden derlenerek oluşturulmuştur.

Ulaşım sektörünün ülkelerin gayri safi yurt içi hasıllarına maksimum katkı sağlaması ve vatandaşlarının yaşam kaliteleri ve refahlarının artırılması için yukarıda bahsedilen tüm sistem/sektörlere dengeli yatırımlar yapılmalıdır. Yolcu, mal/malzeme, hammadde gibi ürünlerin bir yerden başka bir yere ulaştırılmasında yukarıdaki her sistemin kendi avantaj ve dezavantajları bulunmaktadır. Bu durum bahsedilen dengeli yatırım uygulamasının önemine işaret etmektedir.

Ülke ekonomileri genel itibarıyla üç sektör üzerine yapılanmıştır. Bunlar tarım, sanayi ve hizmet sektörleridir. Hizmetler sektörü diğer sektörlerden farklı yapıda olup bir ürünü somut olarak ortaya koymaktan ziyade kolay tüketilebilen ve üretici ile tüketicinin doğrudan iletişim halinde olduğu bir özellik taşımaktadır (Koyuncu, 2015: 7).

21. yüzyılda sosyo, ekonomik ve kültürel yaşamı canlı tutabilmenin anahtarı ulaşım sektörünün elindedir. Ulaşım hizmetlerinin, çağdaş teknolojileri kullanan, çevreye duyarlı, uluslararası norm ve kurallara uyum sağlayan hızlı ve güvenli taşıma türleri arasında dengenin sağlanabildiği, insan merkezli bir bakış açısına sahip olmak zorunlulukları ifade edilmektedir. Özellikle ekonomik kalkınmanın sağlanabilmesi bu alandaki teknolojik yeniliklere ayak uydurabilmekle yakinen ilişkilidir. Ulaştırma bir hizmet türüdür ve daha önce de belirtildiği üzere depolanmadığı gibi sektörün ve toplumun gereksinimleri halinde üretim ve sunum zorunluluğu da bulunmaktadır. Yani ulaşımda arz karşılığı üretilecek veya sunulacak talebin doğru tanımlanması elzemdir. Bu durum ulaşımda arz ve talebin hayata geçirilirken bir ulaşım plan veya politikası üzerine şekillendirilmesi zorunluluğunu ortaya çıkarmaktadır. En azından etkili ve verimli bir süreç için plan ve politika uygulaması şarttır. Kamu otoriteleri ve özel sektörce sunulan ulaşım hizmetleri, ekonomide başlı başına bir maliyet unsuru olmasının yanında diğer sektörlerle de yakinen ilişkili bir uygulamadır. Bu noktada ulaşım hizmeti, doğru planlanmış, yeterli alt yapısı olan, hızlı, güvenli ve ekonomik bir taşıma türü veya “kombinasyonu” ile diğer sektörlerle avantaj sağlayarak ekonomiyi olumlu etkilemektedir (TMMOB, 2014: 1).

Bahsedilen ekonomik etki teknolojik gelişimin diğer sektörleri de etkilemesi ile ulaşım mı ekonomiyi yoksa ekonomi mi ulaşımı etkiliyor tartışmalarının da doğmasına sebep olmuştur. Tarihte meydana gelen bir takım olaylar bu muğlaklığı giderebilecek potansiyele sahiptir. Örneğin tekerleği icat edemeyen Maya ve Aztek gibi Güney Amerika veya Afrika Kıtasındaki farklı medeniyetlerin batı toplumu karşısında direnememesi, yine tekerleğin 19. Yüzyıla kadar Japonya'ya girememesi sonucu Japon ekonomisinin gelişme sürecine geç girmesi ulaşımın ekonomiye etkisinin göstergesi olarak nitelendirilebilir. Bahsedilen ekonomik katkının, ulaştırmanın meydana getirdiği iki faydanın sonucu olduğu belirtilmektedir. Bunlar zaman ve yer faydalarıdır. Zaman faydası, insan, canlı veya eşyaların istendiği anda istendiği yerde bulundurulabilmesi ile ilgili bir faydadır. Birçok malın faydası zaman unsuruyla ölçülebilir. Örneğin bozulabilir malların tazeliklerini koruyabilmeleri ulaşımın zaman faktörü ile doğrudan ilişkilidir. Yere ilişkin fayda ise üretime

ilişkindir. Üretim temel kaynağı olan hammaddeye ulaşabilme doğrudan ulaşım ile ilişkilidir. Ek olarak ulaşım yalnızca ekonomiye değil, siyasetten sosyal yapıya kadar uzanan bir çarpan etkisine sahiptir (Köksal, 1996: 8-9).

Türkiye’de 2008-2013 yılları arasında ulaşım sektörü ülke GSYH’sına %14 oranında katkı sağlamıştır. Bu dönemde ulaşım sektörüne yönelik talep yaklaşık %8 oranında artış göstermiştir. Bu büyüme içerisinde karayolu ulaşımı için yıllık talep %7,6, demiryolu taşımacılığı %2, denizyolu %5, hava taşımacılığında %16 olarak gerçekleşmiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2014: 10).

Sektörün Türkiye İstatistik Kurumu ulaşım istatistiklerine göre ülke ekonomisine gayri safi katma değeri açısından 2017 yılı itibarıyla yaklaşık %8’lik bir katkı yaptığı görülmektedir. Söz konusu katkı 2009 yılında %8,7 olarak gerçekleşmiştir. 2009 yılında 87.806.475 TL olarak gerçekleşen katkı 2017 yılında 238.686.281 TL olmuştur. Parasal miktardaki artışa rağmen ülke ekonomisine katkının düşüş içerisinde olması sektörün maliyetlerinin artışı, enflasyon gibi sebeplere bağlanabilecektir.

Otobüsle Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı

Şehirlerarası otobüsle yolcu taşımacılığı kavramının mevzuat tanımının konunun anlaşılabilirliğine katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Karayolu Taşıma Yönetmeliği Şehirlerarası taşıma, herhangi bir il/ilçe veya bunların belirlenmiş herhangi bir noktasından veya yerleşim biriminden başlayıp diğer ilin/ilçenin herhangi bir noktasında veya yerleşim biriminde biten taşımacılık olarak tanımlanmaktadır. Otobüs ise yapısı itibarıyla sürücüsü dâhil en az 9 oturma yeri olan ve yolcu taşımak için imal edilmiş motorlu taşıttır. Büyük otobüs ise şoför dâhil 17 adetten fazla oturma yerine sahip olan motorlu araç olarak ifade edilmiştir (Ulaştırma Bakanlığı, 2011: 63; Karayolu Taşıma Yönetmeliği, 2004).

Uluslararası Çalışma Örgütü ise şehirlerarası ve uluslararası otobüs hizmetlerini, programlara göre çalışılan uzun mesafeli toplu taşımacılık olarak tanımlamaktadır (2015a: 5).

Hizmet üretiminin gerçekleştiği sektörlerden olan, insan ve eşyaların yer değiştirme ihtiyacının karşılandığı ulaşım sektörünün en önemli ayaklarından bir tanesi şehirlerarası yolcu taşımacılığı sistemidir. Türkiye’nin sahip olduğu coğrafi alan ve bu alanın özellikleri karayolu ulaşımında transit taşıma imkânı sağlaması ile söz konusu sistem ayrıcalıklı bir konumda bulunmaktadır (Doğan-Dikmen, 2018: 768-769).

Türkiye’de şehirlerarası yolcu taşımacılığında en çok rağbet gören ulaşım aracının otobüsler olduğu ilgili bakanlık tarafından edilmektedir. Bu noktada şehirlerarası karayolu yolcu taşımacılığının Türkiye için önemli bir pazardır. Ülkemizde insanların gelir durumları, alışkanlıkları ve ülkenin mevcut ulaşım altyapısı gibi sebepler karayolu yolcu taşımacılığında otobüsleri ön plana çıkartmakta ve öncelikli tercih edilebilir bir konuma yükseltmektedir. 2014 yılı

verilerine göre Türkiye’de şehirlerarası yolcu taşımacılığının yaklaşık %90,5’i karayolu ile gerçekleşmektedir (Kılıç, vd., 2016: 68-69; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014: 10).

Tablo 2. Yıllar İtibari Türkiye’de Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Yapan Firma ve Otobüs Sayıları

	Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Yapan Firma Sayısı	Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Yapan Otobüs Sayısı
2003	575	9468
2004	634	9520
2005	833	10.601
2006	928	19.587
2007	1104	24.072
2008	1278	27.091
2009	1326	21.489
2010	1527	24.378
2011	31.935	52.707

Kaynak: Kara Yolları Düzenleme Genel Müdürlüğü’nden Aktaran Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, İstatistiklerle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme, 2011, s. 18

Tabloda görüldüğü üzere ilgili sektördeki gerek firma gerekse otobüs sayısı bir artış eğilimindedir. Ancak söz konusu verinin 2011 yılından günümüze olan dağılımına ulaşılabilir.

Son yıllarda yaşanan ekonomik krizler artan ve haksız rekabet, otomobil sayısı ve otomobil kullananların artması, akaryakıt maliyetlerinin yükselmesi, yolcu profiline değişmesi ve havayolu firmalarının sunmuş olduğu fırsatlar sektörü bir takım sorunlarla karşı karşıya bırakmıştır (Ardıç-Sadaklıoğlu, 2009: 168). Özellikle hava taşımacılığında uygulanan ÖTV istisnasının karayolu taşımacılığına uygulanmamasının sektörler arası rekabeti olumsuz etkilediği düşünülmektedir. Belirtilen durum sektörde çalışma koşullarını çalışan ücretleri açısından baskı altına almakta, çalışma koşullarının iyileşmesini engellemektedir.

Uluslararası Çalışma Örgütü’nün hazırlamış olduğu raporda söz konusu sektörün geleceğinin akaryakıt fiyatlarının seyrine bağlı olduğu ifade edilmektedir. Sektördeki büyümenin az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere bağlı olduğu da Uluslararası Çalışma Örgütü’nün ilgili raporunda belirtilen bir gerçektir. Bu durumun gerekçesi gelişmiş ülkelerde yolcu taşımacılığının gelişmiş ve hızlı demiryolu veya havayolu ağırlıklı yapıldığı gerçeğidir. Karayolu yolcu taşımacılığı sektörünün gelişimi ülkeden ülkeye farklılık gösteren bir yapıya sahiptir. Yüksek gelirli ve gelişmiş ülkelerde şehirlerarası otobüsle yolcu taşımacılığı gerek ülkelerin gayri safı yurt içi hâsıla gerekse diğer sosyal-kültürel ve ekonomik göstergelerine çok fazla pay ve katkı vermedikleri belirtilmiştir. Bu ülkelerde diğer sistemlerin gelişmiş olmasının yanında kişisel araç kullanımının da yaygın olması geçerli bir

sebeplere olabilecektir. Avrupa Birliği'nin 28 üyesinde şehirlerarası otobüsle yolcu taşımacılığının gayri safi yurt içi hâsıla içindeki payı %9,2 olarak hesaplanmıştır. Durum gelişmekte ve az gelişmiş ülkelerde farklılık arz etmekte, Türkiye'nin de içinde bulunduğu Tayland, Kamerun, Çin gibi ülkelerde yolcu taşımacılığının çok büyük oranlarının otobüslerle gerçekleştirildiği ileri sürülmektedir. Şehirlerarası yolcu taşımacılığında ülke bazında sahip olunan otobüs ve otobüs filolarının kıyaslaması yapıldığında ilk üç sırayı Çin, Endonezya ve Hindistan'ın almış olduğu görülmektedir. Ülkemiz söz konusu sıralamada küresel araç filosunun %3,7'sine sahip olarak yedinci sırada yer almaktadır (ILO, 2015a: 6-7).

Otobüsle Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Sektörü Çalışanlarının Profilleri

Sektör çalışanlarının profillerinin belirlenmesi bir diğer ifade ile sektörün çalışanlar açısından mevcut durumunun ortaya konulması araştırmanın önemli bir boyutunu teşkil etmektedir. Analizlerde “2016 Yılı Hane Halkı İşgücü Anketleri” sektörün 4 basamaklı NACE kodu olan “49.39” kodu ile sınırlandırılarak analiz edilmiştir.

Tablo 3. Otobüsle Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Sektöründe Çalışanların Cinsiyet, Medeni Durum ve Hane Halkı Büyüklükleri

Cinsiyet	N	Geçerli Yüzde (%)
Erkek	456.060	94
Kadın	29.223	6
TOPLAM	485.283	100
Medeni Durum	N	Geçerli Yüzde (%)
Hiç Evlenmemiş	85.654	17,7
Evli	379.650	78,2
Boşanmış	18.689	3,9
Eşi Ölmüş	1290	0,3
TOPLAM	485.283	100
Hane Halkı Büyüklüğü	N	Ortalama Kişi Sayısı
Hanedeki Toplam Fert Sayısı	485.283	4

Kaynak: 2016 Hane Halkı İşgücü Anketlerinde tarafımızca derlenmiştir.

Sektör çalışanlarının çok büyük bir kısmının erkeklerden meydana geldiği görülmektedir. Kadın çalışan sayısı toplam çalışanların sadece %6'sını oluşturmaktadır. Söz konusu veriler ilgili NACE koduna sahip sektördeki tüm çalışanları kapsamaktadır. Her ne kadar son yıllardan firmaların kadın hostes/muavin istihdam etme yönündeki yönelimleri olsa da söz konusu işin çalışma koşulları ve diğer etmenlerinin kadınlar açısından mesleğin tercih edilmemesine sebep olduğu düşünülmektedir. Örneklerin medeni durumları

incelendiğinde ise %78,2'lik payın evli çalışanlardan oluştuğu ortaya çıkmaktadır. Çalışanların hane halkı büyüklüğü ise ortalama dört kişi olarak hesaplanmaktadır. Çalışan kişilerin bakmakla yükümlü oldukları kişi sayısının Türkiye ortalama aile büyüklüğü ile benzer olduğu düşünülmektedir.

Tablo 4. Çalışanların Yaş Grupları ve Ortalaması

Bitirilen Yaş Grubu	N	Geçerli Yüzde (%)
15-19	6802	1,4
20-24	35.173	7,2
25-29	50.610	10,4
30-34	60.647	12,5
35-39	73.168	15,1
40-44	72.563	15
45-49	64.804	13,4
50-54	58.327	12
55-59	40.859	8,4
60-64	17.088	3,5
65+	5242	1,1
TOPLAM	485.283	100
Çalışanların Yaş Ortalaması	N	Ortalama Yaş
Bitirilen Yaş	485.283	40,7

Kaynak: 2016 Hane Halkı İşgücü Anketlerinde tarafımızca derlenmiştir.

Bitirilen yaş gruplarının ağırlıklı olarak 35-39 ve 40-44 yaşları olduğu görülmektedir. Söz konusu sektörde otobüs şoförleri 65 yaşına kadar çalışabilmektedir. Sektör çalışanlarının yaş ortalaması ise 41 olarak hesaplanmıştır.

Tablo 5. Çalışanların Eğitim Durumu

En Son Tamamlanan Okul Seviyesi	N	Geçerli Yüzde (%)
Okul Bitirmeyen	6888	1,4
İlkokul (5 yıllık)	218,479	45
İlköğretim (8 yıllık)	111,004	22,9
Mesleki- Teknik Lise	57,314	11,8
Genel Lise	51,676	10,6
Yüksekokul veya Fakülte	38,567	7,9
Yüksek lisans veya Doktora	1355	0,3
TOPLAM	485,283	100

Kaynak: 2016 Hane Halkı İşgücü Anketlerinde tarafımızca derlenmiştir.

Çalışanların %45'inin 5 yıllık ilköğretim mezunu olduğu hesaplanmıştır. Bu oranı sırası ile 8 yıllık ilköğretim, meslek lisesi ve genel lise izlemektedir. Çalışanların yarıya yakınının 5 yıllık temel eğitim mezunu olması söz konusu işin nitelik gerektirmeyen bir iş olduğu sonucunu ortaya çıkarmaktadır. Sektördeki yükseköğretim mezunu çalışan sayısı ise %8'in biraz üzerinde gerçekleşmiştir.

Tablo 6 . Sektörde Çalışanların Sosyal Güvenlik Kurumuna Kayıtlılık Durumu

Sosyal Güvenlik Kurumuna Kayıtlılık	N	Ortalama (%)
Kayıtlı	351.307	72,4
Kayıt Dışı	133.976	27,6
TOPLAM	485.283	100

Kaynak: 2016 Hane Halkı İşgücü Anketlerinde tarafımızca derlenmiştir.

Sektörde çalışanlar kayıtlılık açısından Türkiye ortalamasının üzerinde bir seyir izlemektedir. Çalışanların %72,4'ünün Sosyal Güvenlik Kurumuna kayıtlı olduğu görülmüştür. Kayıt dışılığın Türkiye ortalamasının altında olduğu dikkat çekmiştir. Söz konusu sektör için bu olumlu bir faktördür. Bu durumun sebebi ise sektörün kendine has özellikleri ile ilgilidir. Sigortasız çalışan şoförlere otopark çıkışı verilmemesi ve her otoparkta trafik ekiplerince bahsedilen kayıtlılığın denetlenmesi kayıt dışılığı azaltan başlıca sebeplerdir. Aynı şekilde trafik ekiplerince yapılan takoraf kontrollerinde de bu hususa dikkat edilmektedir.

Tablo 7. Çalışan Sayısı Açısından İşyeri/İşletme Büyüklükleri

Kuruluş, İşyeri/İşletme Çalışan Sayısı	N	Geçerli Yüzde (%)
10 ve daha az kişi	263.338	54,3
11-19 Kişi	26.203	5,4
20-49 Kişi	77.228	15,9
50 ve Daha Fazla Kişi	115.958	23,9
Bilmiyor Ama Ondan Fazla Kişi	2556	0,5
TOPLAM	485.283	100

Kaynak: 2016 Hane Halkı İşgücü Anketlerinde tarafımızca derlenmiştir.

Söz konusu sektörde istihdamın 10 ve daha az işçi çalıştıran işyerinde yoğunlaştığı görülmektedir. Sektörde istihdamın bahsedilen dağılımı çalışanlar açısından 4857 sayılı İş Kanununun bir takım güvencelerinden yararlanamamaları handikabını doğurmaktadır. 4857 sayılı kanunun en önemli güvencelerinden olan ve kanunun 18. Maddesinde düzenlenen iş güvencesi uygulaması bunlardan bir tanesidir. Yine iş kanununa göre işçi ücretlerinin 5 ve daha fazla işçi çalıştıran kurumların banka aracılığı ile yatırılması gibi denetleyici uygulamalar yukarıda bahsedilen durumun diğer bir örneğidir (4857 sayılı İK).

Tablo 8. Çalışanların Çalışma Süreleri, Çalışma Biçimleri ve Ücret Miktarı

Çalışmaya Başlanılan Yıl	N	Yıl
İşte Çalışmaya Başlanan Yıl	485.283	2012
İşyerinde Çalışma Şekli	N	Geçerli Yüzde (%)
Tam Zamanlı	444.391	91,6
Yarı Zamanlı	40.892	8,4
TOPLAM	485.283	100
Referans Hafta İçinde Haftalık Çalışma Süresi	N	Ortalama Çalışılan Saat
Referans Haftada Fiili Çalışma	485.283	48,8
Esas Bir Haftada Çalışılan Genellikle Çalışılan Süre	N	Ortalama Çalışılan Saat
Esas Haftada Fiili Çalışma	485.283	50,8
Geçen Ay İçinde Elde Edilen Net Ücret	N	Ortalama Ücret
Çalışılan Son Ay Elde Edilen Net Ücret	485.283	1453,70

Kaynak: 2016 Hane Halkı İşgücü Anketlerinde tarafımızca derlenmiştir.

Analizlere bakarak sektörde çalışanların 2016 yılı itibariyle ortalama 4 yıllık tecrübeye sahip oldukları söylenebilecektir. Bu rakam aynı zamanda sektörde iş değiştirmenin de çok yaygın olmadığı, çalışanların ortalama olarak sık iş değiştirmediklerini göstermektedir. Sektörde çalışanların %91,6'sının tam zamanlı olarak çalıştığı görülmektedir. Türkiye'de söz konusu karayolu ulaşım sektörü işin gerekliliği sebebiyle esnek çalışmaya uyum sağlayamamaktadır. Şöyle ki, üç şoförle seyahate başlayan bir otobüste şoförler ve muavinin 5-6 günü aralıksız olarak aynı otobüsün içerisinde geçmektedir. İlgili yönetmelikte, ağır vasıta ehliyeti ile araç kullananların günlük çalışma süresinin 9 saati geçemeyeceği haftalık çalışma süresinin ise 45 saat olduğu belirtilmiştir (Haftalık İş Günlerine Bölünemeyen Çalışma Süreleri Tüzüğü, 1973). Referans hafta ve esas hafta içerisinde çalışma sürelerinin gerek İş Mevzuatı gerekse Haftalık İş Günlerine Bölünemeyen Çalışma Süreleri Tüzüğünde belirtilen maksimum çalışma sürelerini aştığı görülmektedir. Bu noktada çalışanların fazla çalışma ücretlerini alıp alamadıkları ayrı bir araştırma konusu olarak ortaya çıkmaktadır. Çalışanların, çalışmış oldukları son ay için elde ettikleri net gelirleri ortalama 1453,70 TL olarak hesaplanmıştır. 2016 yılı net asgari ücreti 1300,99 TL'dir (www.csgeb.gov.tr/istatistikler/calisma-hayati-istatistikleri/asgari-ucret., e.t., 22.12.2018). Sektörde 2016 yılı itibariyle çalışanların ortalama ücretlerinin asgari ücretin yaklaşık %10 üzerinde olduğu söylenebilecektir. ancak bazı şoförlerin kendi hesabına çalışan kişiler olduğu dolayısıyla ücret değil gelir elde ettikleri ifade edilmelidir.

Tablo 9. Çalışanların İş Bulma Şekli

İş Bulma Şekli	N	Geçerli Ortalama (%)
Kendi İmkanlarıyla	173,881	59,9
İŞ-KUR Aracılığıyla	860	0,3
Özel İstihdam Büroları Aracılığıyla	505	0,2
Akraba, Eş, Dost Yardımıyla	114,949	23,7
Diğer Şekillerde	306	0,1
Kayıp Veri	194.781	-
TOPLAM	485.283	100

Kaynak: 2016 Hane Halkı İşgücü Anketlerinde tarafımızca derlenmiştir.

Sektör çalışanlarının mevcut işlerini nasıl buldukları, hangi kurum/kuruluş veya şekil ile işe yerleştikleri ulaşım sektörünün kendine has yapısı ve özelliklerinin belirlenmesinde faydalı olabilecektir. Yapılan analizlerde çalışanların çok büyük kısmının işlerini kendi yöntemleri ile buldukları görülmüştür. İŞ-KUR'un ilgili sektördeki istihdam payının yok denebilecek kadar az olduğu dikkat çekmiştir. Bu noktada ülke ekonomisinde önemli bir payı olan sektörün geleceğinin koruma/güvence altına alınmasında meslek edindirmeye ilişkin kurslarda sektöre yönelik hizmetlere de yer açılması, yükseköğretim kurumlarında ilgili programların oluşturulması etkili olabilecektir.

Şehirlerarası Tarifelerde Çalışan Otobüs Şoförlerinin Çalışma Koşulları Üzerine Bir Alan Araştırması

Araştırmanın Kavramsal Çerçevesi

Şoförlerin çalışma koşulları ve sektöre yönelik incelemeler barındıran az sayıda çalışma, bu çalışmanın temel hareket noktasını meydana getirmektedir. Söz edilen çalışma/araştırmalarda şoförlerin tek yönlü sağlık durumları veya mesleğin çalışanlar üzerindeki psikolojik etkileri gibi tek yönlü konular araştırılmış, çalışanların meslek algısı, iş-sosyal hayat dengeleri, meslek hastalığı veya iş kazası durumları, stres faktörünün hayatlarına etkisi, dinlenme ve çalışma süreleri veya ücretleri gibi genel anlamda bir çalışma hayatı analizi yapılmamıştır. Yine bu çalışmalarda sektöre yönelik az sayıda çalışma olduğu ve daha kapsamlı araştırmaların yapılması gerektiği vurgulanmıştır.

“Türkiye’de yolcu taşımacılığının büyük bir bölümü karayolu ile yapılmaktadır. Karayolu ile yolcu taşımacılığının, Türkiye seyahat sektöründe önemli bir yer tutmasına rağmen konu ile ilgili bilimsel çalışmalar oldukça sınırlı kalmıştır...” (Duman, vd., 2007: 151).

Sektöre ilişkin yazılı yayın organlarında da ilgili konu oldukça sık yer bulmaktadır. “*Şoförlerin çalışma koşulları iyileştirilmeli*” konulu yayın bülteni bunlardan yalnızca bir tanesidir (Taşıma Dünyası, 2018: 6).

Çalışmaya şeklini veren ve çalışmanın temel yapı taşını oluşturan, şoförlerin çalışma hayatına ilişkin çok yönlü sorunları ve sektörün işverenler açısından sorunları ile gelecek projeksiyonu konuları yapılan literatür taramaları ve çalışma kapsamında gerçekleştirilen görüşmeler neticesinde belirlenmiştir. Belirlenen sorunların geçerliliği/gerçekliği yine görüşmeler sırasında görüşmeciler ile teyit edilmiştir.

Araştırmanın Yöntemi

Çalışma kapsamında gerçekleştirilen araştırma nitel bir araştırmadır. Nitel araştırmayı, “gözlem, görüşme ve doküman analizi gibi nitel veri toplama tekniklerinin kullanıldığı, algıların ve olayların doğal ortamda gerçekçi ve bütüncül bir biçimde ortaya konmasına yönelik nitel bir sürecin izlendiği araştırma” olarak tanımlamak mümkündür (Yıldırım- Şimşek, 2011: 39).

Araştırma, nitel araştırmaya dayalı veri tekniklerinden olan derinlemesine görüşme, yarı yapılandırılmış sorulardan oluşturulmuştur. Yarı yapılandırılmış görüşmede amaç, araştırmacının önceden sormayı planladığı görüşme protokolü ile birlikte görüşmenin akışına bağlı olarak değişik yan ya da alt sorularla görüşmenin seyri etkilenebilir ve kişinin yanıtlarını açmasını, ayrıntılandırmasını sağlayabilmektedir. Eğer kişi görüşme esnasında bazı soruların yanıtlarını başka soruların içerisinde yanıtlamış ise araştırmacı bu soruları sormayabilmektedir. Yarı yapılandırılmış görüşme tekniği, sahip olduğu belirli düzeyde standartlık ve aynı zamanda bünyesinde barındırdığı esneklik ile birlikte özellikle eğitim ve bilim araştırmalarında daha uygun bir teknik görünümü vermektedir. Bu görüşme türü nitel araştırmalar içerisinde görülmektedir. Belirtildiği üzere yarı yapılandırılmış görüşme tekniğinin veya görüşme formu yaklaşımının araştırmacıya sunduğu en önemli avantajı görüşmenin, araştırmacı tarafından önceden hazırlanmış görüşme protokolüne göre şekillendirilmesidir. Bu sebeple yöntem daha sistematik ve karşılaşılabılır bilgiler sunmaktadır (Ekiz, 2003: 57; Yıldırım- Şimşek, 2011: 122-123).

Araştırma verilerinin analizinde kullanılan kategorik içerik perspektifi modeli şu şekilde verilebilecektir (Ulusoy, 2017: 6-7):

ÇALIŞMA MODELİ
Kategorik İçerik Perspektifi¹
Ana Başlıklar (Bağlam)

Şoförlerin çalışma koşulları, sektörün karşı karşıya olduğu sorunlar, sektörün geleceğine dair bir analiz

Her bir görüşmenin bağımsız metinler olarak kabul edilerek alt metinlerin oluşturulması.

İçerik Kategorilerinin Tanımının Yapılması:

Cümleler, cümle öbekleri, kelimeler, sıfat grupları, atasözleri, deyimler, benzetmeler, sloganlar, ve yaşam öykülerinin içeriği.

Metaforik Kategorilerin Tanımlanması:

Belirlenen Metaforlar (şoförler için şoförlerle yapılan görüşmeler neticesinde): Bir Meslek Olarak Şoförlük, Ne ol, ne öl: Ücretler, Tabutta uyumak, Parası pul karısı dul olan meslek, Denetimin gücü kayıtlı istihdama teşvik, Mıs gibi yapmak İSG eğitimleri iş kazası ve meslek hastalıkları, stres şoförlüğün vazgeçilmezi ve sağlığa etkisi, Sofrada bir kişinin eksik olduğu evler, Ağzı yakan meslek

Belirlenen Başlıklar (işverenler ve sektör için firma sahipleri ile yapılan görüşmeler neticesinde): Sektörün temel sorunları, çalışanların ücretlerini belirleyen faktörler, denetim ve yasal zorunluluklara bakış, SGK ve İSG maliyetlerinin işverene yansması, Sektörün devlet tarafından mali teşviki

İçerik kategorileri yapılmış metinlerin sıralanması, birleştirilmesi

Sonuçların dökümü, karşılaştırmalar ve yorumlamalar.

Şeklinde modellenmiştir. Gerçekleştirilen görüşme, amacına göre “araştırma”, katılanların sayısına göre “bireysel”, kuralların katılığına göre, “yarı yapılandırılmış-derinlemesine görüşme” bütününde yapılmıştır.

Araştırmanın Alan ve Birimi

Şehirlerarası tarifelerde çalışan otobüs şoförleri açısından alan Türkiye’deki tüm uzun yol şoförleridir. Ancak söz konusu sektör ülkemizde belli başlı 20 kadar firma tarafından gerçekleştirilmektedir. Buradan yola çıkarak gerçekleştirilen görüşmelerin çoğu farklı firmalarda çalışan şoförlerle gerçekleştirilmiştir. Gerçekleştirilen 17 görüşme sonucunda görüşülen birimlerin alanı ve alana ilişkin sorunları net bir şekilde yansıtabileceği düşünülmektedir.

¹ Tekniğin model olarak gösterilmesinde Cevdet Yılmaz’ın 2010 yılında yapmış olduğu çalışma temel alınmıştır. Aktaran: Hacer Ulusoy, Çalışan Kadınlarda Cinsiyet Roller ve Meslek Algısı(Güvenlik Görevlileri Örneği), Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Isparta, 2017, s.6-7

Tablo 10. Görüşmeci Listesi (Şoförler)

Görüşmeci Kodu	Görüşme Süresi
1	12 dakika 29 saniye
2	45 dakika 50 saniye
3	14 dakika 48 saniye
4	8 dakika 18 saniye
5	19 dakika 51 saniye
6	14 dakika 27 saniye
7	17 dakika 57 saniye
8	21 dakika 11 saniye
9	18 dakika 35 saniye
10	23 dakika 09 saniye
11	10 dakika 38 saniye
12	20 dakika 25 saniye
13	33 dakika 12 saniye
14	19 dakika 44 saniye
15	27 dakika 35 saniye
16	7 dakika 31 saniye
17	12 dakika 44 saniye

Kaynak: Yapılan görüşmelerin ses kayıt sürelerine göre tarafımızca hazırlanmıştır.

Gerçekleştirildiği yerler açısından görüşmeler genellikle otobüs yolculuğu sırasında veya dinlenme tesislerinde, çay ocağı veya kahvehanelerde, otogarlarda ve firma yazanelerinde yapılmıştır.

Bir Meslek Olarak Şoförlük

Meslek, kişinin hayatını devam ettirmek için yürüttüğü, kuralları kolektif bir biçimde belirlenmiş, gerekli bir eğitimle kazanılmış bilgi ve becerilere dayalı eylemler bütünü olarak tanımlanabilecektir. Çağdaş bir toplumda bireyin mesleğini seçmesi yaşamındaki en önemli kararlardan bir tanesi olarak ifade edilmektedir. Kişinin zamanının çoğunu işgal eden mesleğin seçimi bu yüzden çok önemlidir. Kişinin mesleği ve meslek seçimi yalnızca ne işle meşgul olunacağı değil aynı zamanda nasıl bir yaşam süreceği ile de ilgilidir. Bireyin seçtiği meslek gelecekteki refahını, yaşam kalitesi ve standartlarını belirleyecek olan temel unsurdur. Kişinin ilgili mesleği seçmesinde tercihi etkileyen şartlardan bir tanesi de mesleğin saygınlığı ve sosyal statüsü olarak belirlenmiştir (Ensari- Alay, 2017: 409- 417).

Kişinin iş görme edimini yerine getirmekte olduğu mesleğinin sosyal statüsü ve prestiji hem işin yapılmasını hem de işi yapanı etkileyen bir unsurdur. Sosyal bir prestije sahip olunan, insanlarca saygı duyulan mesleklerde çalışan kişilerin işlerini daha verimli ve mutlu yaptıkları, sosyal statüsü düşük veya toplum tarafından hor görülen mesleklerde çalışan kişilerin ise daha az verimli çalışabilecekleri ve

psikolojik olarak prestijli mesleklerde çalışanlara nazaran handikaplı bir durumda oldukları düşünülmektedir.

Görüşmecilere yönetilen mesleğinizi nasıl görüyorsunuz? Yaptığınız işten memnun musunuz? Sorularına verilen cevaplar ile mesleğe bakış açısı ortaya çıkartılmaya çalışılmıştır.

“Şoförü gerçekten hor görüyorlar, şoförün dikkati dağıtılır mı? Morali bozulur mu? Adam aslında senin canını taşıyor” (Görüşmeci 1).

“Kaptanlık eskidendi bitti o iş, şuanda el alt seviyedesin. Muavininden yolcusuna hor görülüyor” (Görüşmeci 2).

“Şoför günümüzde hor görülüyor. Üçüncü sınıf vatandaşsın” (Görüşmeci 4).

“Şoför şu anda ne bileyim önceden herkes saygı duyardı ama şimdi bu kalmadı” (Görüşmeci 5).

“Yük sorumluluk senin ama biz hor görülüyor” (Görüşmeci 10).

“Bence herkes şoför oluyor. Eskiden çekirdekten olurdu şimdi herkes şoför” (Görüşmeci 16).

“Artık bilen de bilmeyen de aynı koltuğa oturuyor. Saygınlık diye bir şey yok. O kelimeyi unuttuk” (Görüşmeci 3).

“Herkes şoför oluyor acaba bu mu mesleği düşürdü bilmiyorum” (Görüşmeci 11).

“Bu işi bilende yapıyor bilmeyende kalitesi kalmadı” (Görüşmeci 15).

Yapılan görüşmelerdeki tüm görüşmeciler mesleğin günümüzde hor görülen bir meslek olduğunu ifade etmişlerdir. Söz konusu durumun mesleğe toplum tarafından duyulan saygı ile ilişkili olduğu düşünülmektedir. Görüşmecilerin bu durumdan rahatsızlıkları ve ortaya çıkan psikolojik durumlarının mesleğe olan bağlılıklarını azaltabileceği varsayılmaktadır. Ek olarak bazı görüşmeciler bu durumu mesleğe sahip olmada herhangi bir sınırlama/sınav veya tecrübe şartı bulunmaması sebebiyle gerçekleştirdiğini ileri sürmüşlerdir. Bu noktada mesleğin gerek çalışanların iyilik halleri gerekse sektörün nitelikli personel ihtiyacının karşılanabilmesi adına otobüs şoförü olabilmek için tecrübe veya yeterliliğe ilişkin bir takım sınav, kriterler getirmesinin faydalı olabileceği düşünülmektedir. Mesleği yapabilmenin ilk şartı olan SRC belgelerinin alınmasında kamu kurumları tarafından yapılacak zorunlu eğitimlerin bu sorunun aşılmasında faydalı olacağı düşünülmektedir. Mevcut kurslar günümüzde özel mesleki yeterlilik kurslarıncı verilmektedir. Mesleğe ilişkin “Otobüs Kaptanlığı” ön lisans programlarının etkinliğinin artırılması da yine bu konuya ilişkin bir çözüm önerisi olabilecektir. Bahsedilen aşamalardan geçmiş nitelikli personelin sektöre kazandırılması meslek hakkındaki toplumsal algıyı zamanla değiştirebilecektir.

Ne Ol, Ne Öl: Ücretler

Küresel tedarik zinciri yoluyla giderek yaygınlaşan kaynak kullanımı, karayolu

taşımacılığı sektöründe ekonomik gelişme ve istihdam için bir takım imkânlar doğmasına sebep olmuştur. Ancak söz konusu fırsat veya imkânlar yalnızca büyük ölçekli firmalar tarafından kullanılabilir. Küçük işletmelerin artan maliyetleri karşılayamaması sektördeki ücretleri baskı altına almaktadır. Sektördeki ücretlerin düşme eğiliminde olduğu da vurgulanmaktadır (ILO, 2015a: 3-5).

“Asgari ücret alıyoruz ve yeterli değil, Firmaların şartları benzer yemek parası vermiyor” (Görüşmeci 1).

“3000 lira ücret alıyorum. Asgari ücret ve harcırah veriyorlar. Harcırahın kaç para olduğunu bilmiyoruz. Belli değil. Komik rakamlar. Maaşlarımız gününde yatmıyor 10 gün 15 gün sarktığı oluyor. Yemek parası alamıyoruz. Yemeği cebimizden ödüyoruz” (Görüşmeci 2).

“Asgari ücret alıyorum uzun yolda 60 lira harcırah alıyorum, yeme içme sigara bana ait tatmin edici hiçbir şey yok” (Görüşmeci 3).

“2500-3000 arası değişiyor. Fazla çalışmada ücretleri alabiliyoruz” (Görüşmeci 4).

“Asgari ücret alıyoruz, yola gittiğimizde harcırah alıyoruz, 2500 bulmuyor, taş çatlasın 2100 lira. Yemek parası içinde” (Görüşmeci 5).

“Asgari ücret artı harcırah çalışıyorum 5 kere tuvalete gidince harcırah bitiyor” (Görüşmeci 7).

“Asgari ücret ve harcırahlar çalışıyoruz ortalama 2500 lira, ama her maaşımın 300-400 lirasını aylık cezalara veriyorum. Bu her şoför için aynıdır” (Görüşmeci 9).

“2500-3000 lira arası, asgari ücret üzeri harcırah alıyorum ama hiçbir maaşımı tam aldığımı hatırlamam” (Görüşmeci 10).

“Asgari ücret alıyorum fazla çalışırsam da aynı alamıyorum” (Görüşmeci 14).

“Maaş artı harcırah çalışıyoruz. Önceden yemek parası ayrı verilirdi. Şoförün yemesi, içmesi, sigarası, her şeyi arabaya aitti. Şu anda cebine 40 lira koyuyor hadi bakalım 1 hafta ye iç diyor” (Görüşmeci 15).

İş ilişkisinin en temel unsuru olan kamu otoritesi tarafından sıkı bir şekilde denetim altında bulunan ücretin parasal miktarının yanında insani boyutu günümüzde çok daha fazla önem kazanmaktadır. Görüşmeler neticesinde hemen hemen tüm şoförlerin aynı sistem ve yakın ücret düzeyleri ile çalıştıkları tespit edilmiştir. Asgari ücrete ek olarak gidilen yola göre ödenen harcırahlar çalışanlar ücretini oluşturmaktadır. Ancak söz konusu harcırahların miktarlarının çalışanlar tarafından bilinmediği ortaya çıkmış, hatta iş yeri yönetmeliği sebebiyle kesilen cezaların miktarları ile kesilme sebepleri dahi çalışanlara gerekçeli olarak sunulmadığı görülmüştür. Yine yemek ve diğer kişisel ihtiyaçlar için çalışanlara harcırah dışında bir ödeme yapılmadığı görülmüştür. Verilen harcırah ile 3 ila 4 gün

ihtiyaçların görülmesi düşünüldüğünde bu durumun gerçekleşmeyeceği şoförün insani ve zorunlu ihtiyaçlarını verilen harcırahlar ile karşılayamayacağı düşünülmektedir.

Tabutta Uyumak

Ara dinlenmesi çalışanların kanuni haklarından bir tanesidir. Kişilerin dirlik ve sağlıkları için günlük çalışma sürelerine göre günün herhangi bir vaktinde çalışana ara dinlenmesi verilmesi zorunludur (4857 sayılı İş Kanunu, md.68).

Sözü edilen çalışma süreleri sektör için günlük 9 saati geçmeyecek şekilde düzenlenmiştir. Çalışma süreleri içerisinde otobüs şoförleri ara dinlenmelerini otobüsün içerisinde yapmaktadırlar. İlgili yönetmelikte de uygulama bu şekilde tanımlanmıştır (Haftalık İş Günlerine Bölünemeyen Çalışma Süreleri Tüzüğü, md. 4,5,6; 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu; Karayolu Taşıma Yönetmeliği).

“İki şoför gidiyoruz ama üçüncüsünün ehliyeti burada (gülüyor)”(Görüşmeci 2).

“9 saat çalışmak zorunda ama mecburiyetten bunu aştığı oluyor” (Görüşmeci 5).

“9 saatten fazla araba sürmek her türlü bizi kötü etkiliyor. Araç kullanma açısından insanlarla diyalog açısından her şey” (Görüşmeci 9).

“Günde 8 saat çalışıyorum. Fazla çalışırsam parasını alamıyorum” (Görüşmeci 12).

“9 saat araba kullanıyorum günde” (Görüşmeci 14).

“Fazla sürersem de parasını alamıyorum” (Görüşmeci 15).

“Fazla çalışma olmuyor. Kurallara elimizden geldiğince uymaya çalışıyoruz” (Görüşmeci 3).

Görüşmecilerin bir kısmı günlük yasal çalışma süresi içerisinde çalıştıklarını bir kısmı ise bazı zorunlu veya zorlayıcı durumlarda bu süreyi aşmak zorunda kaldıklarını ifade etmişlerdir. Özellikle sektöre günde 9 saati aşan çalışma yaptırılmaması sebebiyle kişilerin yapmış oldukları fazla çalışmaların kanuna uygun olmaması sebebiyle söz konusu alacaklarının karşılıklarını alamadıkları tespit edilmiştir.

Sürekli hareket halinde olan tarifeli otobüslerde çalışma süreleri dışında ara dinlenmeleri dışında dinlenme süreleri (günde yaklaşık 15 saat) de genellikle otobüs içerisinde yapılmaktadır. Ancak gerek otobüs içerisindeki dinlenmenin amacına ulaşamayacağı gerekse otobüste bulunan ve “yatak” olarak tabir edilen bölümünde meydana gelen istenmeyen durumlar tartışmaya açılması gereken uygulamalar olarak görülmektedir.

“Aslında o yatak da değil bagajın içerisine konulmuş sünger aslında tabut gibi”(Görüşmeci 1).

“Bagaj direksiyon böyle geçiyor. Arabada durmuyor bizde” (Görüşmeci 2).

“Bizim Hilton’umuz var aşağıda (gülüyor), konaklama verseler iyi olur ama eskisi gibi değil firmalarında hiçbir yerde durma şansı yok, yat yok yani, hafta sonu dışında dinlenemiyorsun. Alıştık uyuyoruz aşağıda” (Görüşmeci 3).

“Şoförün işi o, arabanın bagajında yatmak zorundasın, araba durmuyor ki, Bidonda yıkıyorum, bende yıkıyorum, nerde yıkanacaksın başka otogarda duş var ama ona göre, otobüsün içinde basamakta yıkıyorum” (Görüşmeci 4).

“Yatağında yatsa arabadaki yatakla orada ki yatağın arasında çok fark var. Bugün Adana’ya var insan ister istemez terliyor, bugün otobüs işletmeciliğinde kaç kişi ile uğraşıyorsun ve duş imkânı yok nerede yapacaksın mecbur arabadaki suyla çıkıyorsun orada garajın ortasında arabanın park yerinde yıkanmak zorunda kalıyorsun” (Görüşmeci 5).

“İstanbul garajına gitmeni öneririm şöyle bir dolaş bir şey söyleyeyim mi it bağlasan durmaz biz buralarda uyuyoruz. Bagajlarda uyuyoruz” (Görüşmeci 7).

“Bak ben 20 yıldır şoförlük yapıyorum. Bir gün hanımı yanımda gezmeye götürmedim. Benim hanımım o rezilliği görsün yattığım bagajı, garajı görsün şart olsun bana bu işi işlettirmez. O rezilliği görecektir çalıştırtmaz” (Görüşmeci 8).

“Bazen arabayı park ediyorsun park ettiğin yerle tuvaletin arası 15 dakika abim, ona göre yerlerde uyuyoruz. Pislik, koku, arabanın içinde bagaj da öyle” (Görüşmeci 10).

“Adam arabanın bagajında yatıyor. Belki o adam dinlenemediği için kaza yapıyor” (Görüşmeci 11).

“Benim böyle bir sorunum yok ama duş ve yıkanma dersene o yok işte” (Görüşmeci 12).

“Konaklama vermiyorlar bagajda yatıyoruz. Yani bir otelde 3-4 saat yatsam çok farklı olur. Duş alırım. Dinlenirim. Ya bir benzinlik de kenarda veya sürekli arabada büyük bidonlar vardır. O sularla yıkıyoruz (Görüşmeci 15).

Yapılan görüşmelerde yalnızca 1 şoför kendisine konaklama imkânı sunulduğunu ifade etmiştir. Diğer görüşmeciler dinlenme sürelerinin tamamını araçları içerisinde geçirdiklerini belirtmişlerdir. Konu hakkında oluşturulan metafor yine görüşmeler neticesinde ortaya çıkartılmıştır. Özellikle 9 numaralı görüşmecinin Avrupa’da bu bölmede cenaze taşındığını ifade etmesi bir hayli düşündürücüdür. Söz konusu dinlenme yeri şoförlerin ihtiyaçlarını karşılamaktan çok uzaktır.

Resim 1. Otobüslerde Bulunan Dinlenme Bölmesi ve Araçların Park Yerleri



Kaynak: Yatak fotoğrafı tarafımızca çekilmiştir. Diğer görseller www.tasimacilar.com adresinden alınmıştır.

Yine görüşmeciler tarafından ifade edilen bir diğer durum duş alma ihtiyacıdır. Konaklama imkânı tanınmayan şoförlerin bu ihtiyaçlarını farklı yerlerde, insani olmayan koşullarda gerçekleştirdikleri belirlenmiştir. Ek olarak bahsedilen bölmenin güvenli olmadığı da meydana gelen kazalar ile anlaşılmaktadır. Örneğin, yatak kısmının kapağı açıldığı için yola savrulan ve hayatını kaybeden veya dar alanda kalp krizi geçirerek vefat eden, olası kazalarda ilgili bölmelerden çıkartılmayan şoför sayısı oldukça fazladır ². Çalışanların insani ve zorunlu ihtiyaçlarını giderebilmeleri için sektörün konaklama imkânı sunmayı öncelik haline getirmesi elzem gözükmektedir.

² İlgili Haberler için bkz:

<http://www.milliyet.com.tr/yolcu-otobusunda-soke-eden-olum--gundem-1906916/>,
<https://www.timeturk.com/bagajdaki-dinlenme-bolumunden-yola-savrulan-sofor-odu/haber-687529>,
<http://www.batmanmedya.com/haber/17905/otobus-soforu-yataktaki-olu-bulundu>,
<https://www.haberturk.com/otobusun-ikinci-soforu-dinlenme-bolumunde-olu-bulundu-2119618>,
<http://www.hurriyet.com.tr/otobus-soforu-dinlenme-bolmesinde-olu-bulundu-40804147>,
<https://www.ntv.com.tr/turkiye/otobus-soforu-dinlenme-bolumunde-olu-bulundu,bTY-Bkm32EuaUYTNiPsOZg>,

Denetimin Gücü: Kayıtlı İstihdama Teşvik

Türkiye’de son 15 yılda %50’ye yakın bir orandan %30’lu oranlara düşen kayıt dışı istihdam mücadele sürecinin sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Sektör açısından da durum benzerlik göstermektedir. Şoförlerin sigortasız olmaları durumunda kullandıkları otobüslere otogar çıkışı verilmemesi, yol denetimlerinde şoförlerin sigortalılık durumlarına dikkat edilmesi gibi denetim uygulamaları sektörde kayıt dışı çalışmayı şoförler açısından ciddi oranda azaltmıştır. İktisadi faaliyet kodu (18’li grup) kodlamasına göre “Ulaştırma ve Depolama” sektöründeki kayıt dışılık 2009 yılında %37,4 iken 2017 yılında bu oranın %25,6’ya gerilediği görülmektedir. Veriler tezimizi ve diğer bulgularımızı desteklemektedir.

“Şoförlerde sigortasızlık olmuyor denetimlerden dolayı zaten daha otogardan çıkamaz” (Görüşmeci 1).

“Sigortam yapılıyor, kayıtlıyım” (Görüşmeci 3).

“Sigortalıyım, maaşlar bankadan yattığından sigortalarda tam yatıyor” (Görüşmeci 6).

“Emekliyim, sigortam yapılıyor” (Görüşmeci 11).

“Sigortalıyım. Maaşım kadar yatmıyor” (Görüşmeci 15).

Görüşmecilerin tamamının sosyal güvenlik kurumuna kayıtlı olarak çalıştırıldığı görülmüştür. Yalnızca bir görüşmeci almış olduğu ücretinin daha altında sigortalı gösterildiğini ifade etmiştir.

Kayıt dışı istihdamın bir türü de çalışmayı yetkili kuruma eksik bildirmektir. Özellikle ücret alacağının bir kısmının çalışana elden vermesi yolu ile gerçekleştirilen uygulama çalışanın geleceğe yönelik ciddi maddi kayıplarına sebep olmaktadır. Ancak belirtilmelidir ki, kayıt dışı istihdamın boyutunu ve gelişimini belirleyen temel belirteçlerin özellikle yüksek vergi yükü, yüksek sosyal güvenlik katkı payları ve kayıt dışı iş gücü piyasasında esnekliği bozan çeşitli etkenler olduğu ifade edilmektedir (Yereli- Karadeniz, 2004: 218).

“Mış” Gibi Yapmak: İSG Eğitimleri, İş Kazası, Meslek Hastalıkları ve Stres Faktörü

Hangi iş yönetimi ve yöntemlerinin çalışanın iyilik halini geliştireceğine yönelik artan bir ilgi söz konusudur. Söz konusu girişimlerin aynı zamanda işin kalitesini arttıracığı da varsayılmaktadır. Yapılan akademik çalışmalar da otobüs şoförlüğünün orta kalitede bir iş olarak değerlendirildiği görülmüştür (Jones, vd., 2014: 1).

Meslek hastalığı görülme sıklığının otobüs şoförlerinde diğer mesleklere göre daha sık yaşandığı ifade edilmektedir. Bu noktada işin stres boyutunun da etkili olabileceği düşünülmektedir. Yine bu durumda sektörde iş sağlığı ve güvenliği uygulamalarının tam anlamı ile gerçekleştirilememesi gerçeği de yatabilecektir. Şoförlerde görülen sağlık sorunları irdelendiğinde bunların vardiyalı çalışma

programı sebebiyle ortaya çıkan uyku problemleri, sürekli oturularak monoton bir çalışma biçimi sebebiyle iskelet ve sinir hastalıkları, mide ve sindirim organlarına ilişkin rahatsızlıklar gibi oldukça farklı sağlık sorunları olduğu tespit edilmektedir (Kompier, 1996: 5; Phillips- Bjornskau, 2013: 2-4).

Ülkemizdeki tanımlamaya göre ise şoförlerin çalışmaları esnasında karşı karşıya kaldıkları sağlık ve güvenlik tehlikeleri, stres, şiddet, gürültü, titreşim, elle taşıma, yalnız çalışma, yorgun ve uykusuz halde araç kullanma, alkollü araç kullanma şeklinde sıralanmıştır (ÇASGEM, 2016: 1).

“İş kazası geçirmediğim, kaza yapmadım, İSG eğitimi almadım” (Görüşmeci 2).

“İş Kazası geçirmediğim, göz illaki gidiyor, otur otur iç organların sağlıksız, kan dolaşmıyor, İSG eğitimi aldım” (Görüşmeci 3).

“İş kazası geçirmediğim, ama meslek hastalığı bende yok olan var tabi ki çünkü oturarak yapılan meslek. Kâğıt üstünde almış olarak gözükmüyoruz. Kağıt üstünde prosedür olarak” (Görüşmeci 4).

“Şimdi ben meslek hastalığı olarak bir yüz felci geçirdim. İş sağlığı eğitimi aldım” (Görüşmeci 5).

“İş kazası geçirmediğim, İSG eğitimi aldım” (Görüşmeci 6).

“Çok şükür geçirmediğim, eğitim almadım” (Görüşmeci 7).

“Elhamdülillah iş kazası geçirmediğim. Eğitim almadım, hemoroit ve kıl dönmesi var” (Görüşmeci 9).

“Çok şükür geçirmediğim. Çok şükür bir hastalığım da olmadı. 1995’de başladım ama olmadı çok şükür. Eğitim almadık ama gittik gözüktük (gülüyor)” (Görüşmeci 15).

Görüşmecilerin ifadelerine bakıldığında 6331 sayılı mevzuat ile çalışanlara verilmesi zorunlu olan İSG eğitimlerini bir kısmının almış olduğu bir kısmının almadığı görülmüştür. Ancak asıl nokta eğitimlerin formalite icabı yapılması ifadelerinde yatmaktadır. Diğer meslek gruplarına nazaran daha riskli olan şoförlük mesleği için söz konusu eğitimler hayati önem taşımaktadır. Görüşmecilerden hiç biri iş kazası geçirmemiştir. Ancak özellikle çarpışma gibi ciddi kazalarda şoförlerin hayatta kalma şanslarının daha düşük olduğu bu durumda hesaba katılmalıdır. Görüşmecilerde görülen meslek hastalıkları genellikle stres veya monoton iş temposunun sebep olduğu rahatsızlıklar olarak görülmektedir. Ancak özellikle stres ve zaman baskısının saç kıran, egzama ve kalp krizine sebep olduğu görüşmelerde tespit edilen bir diğer faktördür.

Şoförlerin yaşamış olduğu meslek hastalıkları veya sağlık sorunlarının bir gerekçesinin de kendilerinin yaşamış olduğu sağlıksız hayat olduğu ileri sürülmektedir. Yurt dışında yapılan bir araştırmada şoförlerin %46’sının sigara, %83’ünün alkol, %53’ünün fiziksel olarak etkin olmadığı, %82’sinin kötü beslendiği tespit edilmiştir (Obelenis, vd., 2003: 1103-1108). Çalışanların bu yaşam tarzlarının monoton ve stresli meslek ile bir araya gelmesinin yukarıda bahsedilen sağlık

sorunları veya meslek hastalıklarını tetiklediği düşünülmektedir.

Mesleğin stres faktörü çalışanların temel sorunu olarak ifade edilebilecektir. Çalışanların üzerindeki gerek ruhsal gerekse fiziksel etkisi mutlaka giderilmesi gereken problem şoförlük mesleği ile özdeşleşmiş bir kavramdır. Mesleğin tarifeli ve yetiştirme/yetiştirme üzerinde oluşturulmuş gereklilikleri şoförler üzerinde ciddi baskıya sebep olarak ruhsal ve fiziksel sağlığı tehdit edebilmektedir.

“İşimle ilgili çok yoğun bir baskı ve stres hissediyorum, çok büyük bir baskı. Her şey yetişmeli” (Görüşmeci 2).

“Tabi, yolda bir sıkıntı olduğu zaman strese giriyorsun, ama işin gereğinde var. Stres değil zevk sayıyoruz (gülüyor). Ama diğer arkadaşlarda sağlık sorununa sebep olabiliyor” (Görüşmeci 3).

“Bu herkesi etkiler. Sen şimdi buraya geç kaldın yolcu geliyor laf söylüyor, patron bir laf söylüyor. Geç kalmada bizden dolayı değil trafik oluyor bir şey oluyor pat firma ceza kesiyor. Sen bu sefer yetişmek için gaza basıyorsun. Radara giriyorsun. Ya da kaza yapıyorsun. Hepsini kendin çekiyorsun. Bu durum sağlığı bozar kim olursa olsun bozar” (Görüşmeci 5).

“Abi bizim işimiz zaten komple stres, Bizde stres daha peronda başlar, sağlığımızı bozuyor” (Görüşmeci 6).

“İşimizin adı bu, stres, önce psikolojimizi sonra sağlığı bozuyor, mide ile başlıyor” (Görüşmeci 7).

“Hangi birini sayacaksın o kadar çok ki” (Görüşmeci 10).

“Şoförün her şeyi strestir şoförün %70’i kalp krizinden ölür, %30’u kanserden ölür sen düşün geri tarafını” (Görüşmeci 10).

“Çalışırken kendimi baskı altında hissetmem. Ben tecrübeliyim belki ondandır” (Görüşmeci 12).

Otobüs şoförlüğü doğası itibariyle son derece stresli bir meslek olarak tanımlanmaktadır. Üzerinde etkileri olmayan (trafikte bulunan diğer kişilerin hataları, yol ve hava durumu vs.) bir iş ortamı, iş-yaşam dengesinin olmaması gibi faktörler bu tanımlamanın kaynağını oluşturmaktadır. Söz konusu stres faktörünün otobüs şoförlerinin yaşam kalitesini ciddi oranda olumsuz yönde etkilediği yine ifade edilmektedir (ILO, 2015a: 33; Dhar, 2008: 251-259).

Çalışanların ifadelerinde de yukarıda bahsedilen duruma benzer sonuçlar elde edilmiştir. Katılımcıların büyük çoğunluğu maruz kaldıkları stresin yaşamlarını olumsuz etkilediğini ve sağlık problemlerine sebep olduğunu ileri sürmektedirler.

Şoförlerin İş-Yaşam Dengesi

Günümüzde firmaların artan nitelikli eleman bulma konusunda birbirleri ile olan rekabeti, nitelikli personeli iş yerine kazandırma arayışları, ekonomik gelişmeler gibi sebepler işlerin yaşam dengesini gözeten işlere dönüştürülmesi veya yeni oluşturulacak istihdamın iş-yaşam dengesini gözeten işler olmasına yönelmişlerdir.

Çalışana sunulan aile dostu, iş-yaşam dengesini insani şekilde oluşturan işlerin şirketin rekabet avantajını da güçlendirdiği ifade edilmektedir. Özellikle esnek çalışma modelleri üzerinden geliştirilen kavram günümüzde özellikle Kıta Avrupa'sında kullanılmaktadır (ILO, 2015b: 1).

Kişilerin iş-yaşam dengesini sağlayabilmeleri, ailelerine veya işe harcanan zaman ile ailelerine ayırdıkları zamanın kıyaslanması ile sağlanabilmektedir. Kişilerin ailelerine yeterince zaman ayırdıkları durumlarda kendini gerçekleştirme hissini yaşadıkları da ifade edilmektedir (Dhar, 2008: 263).

Şehirlerarası tarifeli yolcu taşıma sektöründe çalışan şoförlerin işin gereklerinden dolayı haftanın 3-4 günü ev hayatından uzak olmalarını gerektirmektedir. Yine tarafımızca Hane Halkı İşgücü Anketi verileri kullanılarak gerçekleştirilen analizlerde sektörde çalışanların tamamına yakınının tam zamanlı olarak çalıştıkları düşünüldüğünde şoförler için iş-yaşam dengesinin kurulabildiğini söylemek zordur.

“Şoförün yaptığı iş özel hayatını etkiler stresi evi etkiler bir gün istirahati var zaten” (Görüşmeci 1).

“Sosyal hiçbir faaliyette bulunma şansın yok” (Görüşmeci 3).

“Sosyal bir yaşantın yok ki, çolunu çocuğunu göremiyorsun, sosyal yaşantın yok yani” (Görüşmeci 4).

“Bugün uzun yoldasın birisi ölse nasıl geleceksin veya yoğunlukta nasıl izin alacaksın” (Görüşmeci 5).

“Özel hayatımız neredeyse yok bir de bu durum eşinin yanında saygınlığını da kaybetmene sebep oluyor. Benim eşim bana ikinci çocuğum olduğunda adam başımda duracaksan dur durmayacaksan hiç gerek yok dedi. Ben doğururum anamın evine giderim canın ne zaman isterse o zaman gel dedi” (Görüşmeci 6).

“Özel hayata etkisi mi ben iki çocuğumun doğduğunu görmedim” (Görüşmeci 7).

“Evden gülererek geliyoruz, eve bir karış suratla gidiyoruz, tabi gidiyoruz eşin diyor ki ne bu surat ben seni böyle uğurlamadım, hafta sonu düğün var ben yola gidiyorum, çocuk der veli toplantısı var saat 16 da e biz yoldayız. Kayın valide arar akşam yemeğe gelin e ben 15’de yola gideceğim (gülüyor)” (Görüşmeci 8).

“Şoförün misafiri gelmez, cenazesi olmaz, doğumu, düğünü olmaz” (Görüşmeci 8).

“Yeni evlendim hiç unutmuyorum iki gün evde durdum durmadım. Sonra gittim geldim gömleği değiştirdim, gittim geldim gömleği değiştirdim. 3 hafta böyle geçti” (Görüşmeci 10).

“Etkilemiyor” (Görüşmeci 12).

Görüşmecilerden yalnızca bir tanesi yapmış olduğu işin hayatını olumsuz şekilde etkilemediğini ifade etmiştir. Diğer görüşmeciler çalışma biçimleri veya işin gerekliliği sebebiyle bir sosyal yaşantılarının olmadığı veya mevcut sosyal hayatlarının kendilerini veya ailelerini tatmin etmediğini ifade etmişlerdir. Özellikle 6 numaralı görüşmecinin belirttiği ifade ile çalışma biçiminin, aile içi dinamiklerin çalışan şoför aleyhine bozulması, mesleğin kişilerin aile yapılarını tehdit etmesi gibi olumsuzluklara sebep olabileceği tespit edilmiştir.

Çalışanlar Nazarında Sektörün Geleceği: Ağız Yakan Meslek

Saygınlık ve güven kazanmanın ait olunan toplumun ilke ve kurallarına uymaktan geçtiği ileri sürülmektedir. Yapılan meslekle ilgili belirlenmiş ilke ve kurallara uymak kurulan birlik ve düzenin devamı açısından çok önemlidir. Mesleki zorunluluklar yerine getirmek hem kişinin kendisine olan güvenini kazanmasını hem de toplumun meslek mensuplarına karşı güvenin artmasına ve mesleğin yüceltilmesini sağlayacağı ifade edilmektedir. Meslek etiğine uygun davranan çalışanların verdikleri hizmetin doğruluğu ve kalitesi nedeniyle yaptıkları işle ilgili tüm tarafların saygısını kazanacağı vurgulanmıştır (İşgüden- Çabuk, 2016: 83).

Ancak söz konusu meslek grubunda böyle bir durumdan söz etmek güçtür. Yapılan görüşmeler neticesinde mesleğin günümüzde “hor görülen” bir meslek olarak ifade edilmesi bu tezimize bir kanıt olarak sunulabilecektir. Görüşülen kişilerin çoğunun tecrübeli ve iş kazası geçirmemiş şoförler olması da belirtilmelidir. Bu noktada mesleğin şoförler açısından geleceği, şoförlerin yapmış oldukları mesleği yakınlarına önerip önermeyecekleri sorusu ile netleştirilmeye çalışılmıştır. Bu konu çalışma içerisinde tespit edilen ve şoförlük mesleğinin günümüzde toplumun çeşitli kesimlerince “hor görüldüğü” ne ilişkin kısım ile de ilişkilidir. Yukarıda İşgüden ve Çabuk tarafından ifade edilen meslek etiği teorisinin en azından şoförlük mesleği için geçerli olmadığı, şoförlük mesleğinin toplumsal nazarda saygınlığının daha da kötüye gittiği hem görüşmelerle hem de gözlem yolu ile anlaşılmaktadır.

Bu işi kesinlikle bir yakınıma tavsiye etmem, bir daha dünyaya gelsem yapmam (Görüşmeci 2).

Benim 6 çocuğum var. Çok zaruri değilse onları otogara bile çağırمام (Görüşmeci 3).

Kimseye bu mesleği tavsiye etmem. Şimdi benim başladığım yıllarda şoförlük çok iyi bir şeydi. Biz baba mesleği diye girdik ama şimdiki aklım olsa tamirciliği bırakmazdım (Görüşmeci 5).

Ben birisinin elinden tutup da sen bu işi yap demem (Görüşmeci 8).

Sana bir şey diyeyim mi belediye şurada simit tezgâhı verecek hiç biri gitmez yola (Görüşmeci 9).

Severek isteyerek mutlu olduğumuzdan değil, insan iş yerine giderken içi pır pır eder güler sen mesela bu işi yaparken nasıl yüzün gülüyor

mutlusun bizde yok. Hayat karamsar hayat gri, yarını görünmüyor. İş garantisi sıfır. Şuan arar sen niye o adamla görüşüyorsun der bitti (Görüşmeci 10).

Demem, tavsiye etmem. Çok emek sarf ediyorsun. Geceler, günler ayda 35.000 kilometre yapıyorsun. Şu yaşımdayım hayatım şoförlükle geçti bir birikimim yok daha, . Ha aç mı kaldık yok şükür. Verdiğin emeğin karşılığı (Görüşmeci 15).

Görüşmecilerin tamamına yakını otobüs şoförlüğü mesleğini yakınlarına önermeyeceklerini ifade etmişlerdir. Bu bağlamda mesleğin iş-yaşam dengesinin olmaması, mesleğin sosyal statüsünün günümüzde çok azalması, iş karşılığı elde edilen ücretlerin düşüklüğü, çalışma şartlarının ağırlığı, işin stres faktörü, işin sağlığı olumsuz etkileyen ve diğer mesleklere göre riskli bir iş olması gibi çok çeşitli faktörlerin bu sonucu doğurduğu söylenebilecektir. Mesleğin önerilmeyecek bir iş olarak görülmesi gelecekte sektör açısından istihdam sorunlarının yaşanacağını da bir işareti olarak algılanabilecektir.

Sonuç, Tartışma ve Öneriler

Türkiye ekonomisinin önemli bir dinamiği olan, anayasa tarafından bir hak olarak tanımlanmış, kişilerin refah ve yaşam kalitesinde belirleyici bir yeri bulunan ulaştırma sektörü ve bu sektörün karayolu ile yolcu taşımacılığı sistemi çalışma kapsamında farklı şekillerde farklı bakış açıları ile izlenmiş ve bir mevcut durum analizi ortaya konulmuştur.

Çalışmada incelenen otobüsle şehirlerarası tarifeli yolcu taşımacılığı ülkemizin yolcu transferinde temel olarak kullanıldığı ulaşım sistemidir. Sunmuş olduğu yaygın ve nispeten ekonomik ulaşılabilirlik, aktarmasız seyahat imkânı ve son yıllarda gelişen karayolu sistemi ile hızlı ve neredeyse her notaya erişebilme imkânı sistemi ön planda tutmaya devam etmektedir.

Hane Halkı İşgücü Anketi ile gerçekleştirilen analiz sonucunda sektörde istihdamın cinsiyet açısından dağılımı incelendiğinde yüksek oranda erkek çalışan ağırlıklı bir yapının olduğu görülmektedir. Yine çalışanların çalışma sürelerinin ilgili tüzük ve yönetmeliklerdeki çalışma sürelerini aştığı, ücretlerinin asgari ücretin ortalama %10 üzerinde olduğu saptanmıştır. HHIA anketlerinden elde edilen şaşırtıcı analiz söz konusu işin bulunmasına ilişkin yapılan çalışma olmuştur. Sektörde işe girenlerin iş bulma kanalının yaklaşık%40'larda "eş, dost veya akraba" referansı ile gerçekleştiği İŞ-KUR'un işe yerleştirmede yalnızca %0.03'la sınırlı kaldığı görülmektedir. Ülkemiz ekonomisinde ciddi bir payı olan, hatırı sayılır bir istihdam potansiyeli bulunan sektörün İŞ-KUR nezdinde ele alınarak aktif bir şekilde üzerinde çalışılması gereken bir sektör, çeşitli iş edindirme veya mesleki eğitim programlara eklenmesi elzem olan bir sektör olduğu düşünülmektedir.

Anketlerde sektör çalışanlarının ortalama %72'sinin Sosyal güvenlik kurumuna kayıtlı oldukları görülmektedir. Sektördeki sıkı denetimlerin kayıt dışı

istihdamı azalttığı ve işverenleri kayıtlı istihdama teşvik ettiği düşünülmektedir. Sektördeki kayıt dışılık Türkiye ortalamasını seyrinde gerçekleştirmiştir. Kayıt dışı çalışanların ise genel itibarıyla acenta da bilet kesen veya destek hizmetlerinde çalışan personel olduğu düşünülmektedir.

Çalışma kapsamında 17 otobüs şoförü ile derinlemesine yarı-yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiş, tespit edilen sorunlar ilgili model ile metaforlaştırılarak analiz edilmiştir. Söz konusu görüşmelerdeki amaç şoförlerin çalışma hayatına ilişkin temel sorunlarının tespit edilerek bu sorunlara yönelik bir takım politika önerilerinde bulunmak olarak özetlenebilecektir. Gerçekleştirilen görüşmeler sonucunda:

- Mesleğin çalışanlar nazarında bir saygınlığının kalmadığı ortaya çıkartılmıştır. Söz konusu durum yalnızca çalışanların bakış açısı ile sınırlı kalmamakta, görüşmeciler kamuoyundan da bu şekilde tepkiler alındıklarını ifade edilmektedir. Sektörün hak ettiği saygınlığının geri kazandırılmasında, “kaptanlık” payesinin saygın duruşunun sağlanmasında mesleğe girişlere ilişkin bir takım temel eğitimlerin firmalar tarafından sağlanmasının sorunu çözmekte faydalı olacağı düşünülmektedir.

- Şoförlerin genel olarak 2500-3000 TL arasında bir ücretle çalıştıkları görülmektedir. Sektörde ücretlendirme asgari ücrete ek olarak gidilen sefere göre verilen harcırahlardan oluşmaktadır. Buradaki ilk nokta harcırahlarla ilişkindir. Harcırahların net bir tutarının olmadığı, olsa bile şoförler açısından bulunun bilinmediği görülmektedir. İkinci nokta ise harcırahın nominal değerine ilişkindir. Sektörde şoför ve muavinlere yemek parası çoğunlukla verilmemekte çalışanların çıkmış oldukları seferde ihtiyaçlarının harcırah ile görülmesi beklenmektedir. 3-4 günlük bir sefer için 60 TL olan harcırahla şoförün temel gereksinimlerini karşılaması güç gözükmektedir. Sektörde yoğun olarak ücretten kesme cezası uygulanmaktadır. Kişiler hiç tam maaş alamadıklarını belirtmektedirler. Hangi durumların işyeri yönetmeliğine göre cezaya sebep olduğu ve bu cezanın tutarının çalışanlara bildiriminin sağlıklı bir şekilde yapılması gerekmektedir.

- Tespit edilen bir diğer sorun konaklamaya ilişkindir. Çoğu firmanın şoförlerine yapmış oldukları sefer bitişinde otobüsün çalışmadığı gece için konaklama imkânı sunmadıkları görülmüştür. Şoförlerin, otobüsün “yatak” olarak tabir edilen ancak tarafımızca “tabut” olarak metaforlaştırılan bölmede dinlenmeleri ihtiyaçları açısından yetersiz görünmektedir. Yine bu imkânın verilememesi sebebiyle şoförlerin vücut temizliği/yıkama ihtiyaçlarının da yerine getiremedikleri veya uygun olmayan şartlarda bu ihtiyaçlarını gördükleri kayda geçmiştir. Şoförlere seferleri sırasında en az 1 gün konaklama imkânı sağlanması iyilik ve dirilik hallerini geliştirebilecek önemli ve insani bir adım olacaktır. Bu noktada yerel yönetim olan ve otogarların işletilmesinde sorumlu olan belediyelerinde ellerini taşın altına koymaları gerektiği düşünülmektedir. Şoförlere gerekli ve insani duş, tuvalet ve yatacak yer imkanı sağlanmasında yerel yönetimler gerekli adımların atılmasında önemli bir aktördür.

- Görüşme yapılan şoförlerin yaklaşık %40'ının İSG eğitimi almadıkları gözlemlenmiştir. Yine görüşmecilerin hiç birinin ciddi bir iş kazası geçirmediği ancak bir takım meslek hastalıkları yaşadıkları tespit edilmiştir. Tespit edilen meslek hastalıkları genel itibariyle dolaşım sistemi veya strese bağlı saç kıran, kıl dönmesi gibi rahatsızlıklardır. Görüşmecilerin en mustarip oldukları konulardan bir tanesi stres olmuştur. Elbet stres sektörün vaz geçilmezidir ancak, şoförlere stresle başa çıkmaya ilişkin etkin ve verimli eğitimler verilmesinin bu sorunun en azından etkilerinin azaltılmasında faydalı olacağı düşünülmektedir.

- Şoförlerin iş-yaşam dengeleri, bu dengenin sağlanması açısından ciddi sorunlarla karşılaştıkları, karşılaştıkları sorunların aile birliğini bozabilecek veya bozan potansiyelde olduğu ortaya çıkarılmıştır. Sektör esnek çalışma modellerine uygun bir yapıya sahip değildir. Lakin, şoförlerin izin gün sayılarının artırılması veya araçlara ek şoför konulması bu eksikliği giderebilecektir.

- Şoförler günde 9 saat araç kullanabilmektedir. Genel itibariyle bu kurala riayet edildiği vurgulansa da ehliyet değiştirmek suretiyle günlük çalışma süresinin 10-12 saate kadar çıkan işgünlerinin de olduğu belirtilmiştir. Firma sahiplerinin bu noktada daha duyarlı olmaları gerekmektedir.

- Görüşme yapılan şoförlerin hiç biri çalışma koşullarını sebep göstererek bu mesleği eş, dost veya akrabalarına tavsiye etmeyeceklerini ifade etmişlerdir. Ülkemizin en güçlü ulaşım sisteminin devamı açısından şoförlük mesleğine ilişkin iyileştirmeler bu noktada sektörün geleceği içinde hayati bir konumda bulunmaktadır.

- Son olarak yol üzeri dinlenme tesislerinde temel ihtiyaçlarını karşılayan şoförlerin bahsedilen tesislerin hijyeni ve servis kalitesi açısından mustarip oldukları görülmüştür. Bu tesislerin denetimlerinin daha sık yapılması sorunu çözebilecektir. Şoförlerin örgütlülük ve temsile ilişkisinde ciddi sorunları mevcuttur. Genel olarak şoförler odasının kendilerine sahip çıkmadıkları, şoförlerin çalışma koşullarına ilişkin bir ortam oluşturulmadığı ifade edilmektedir.

Sosyal politika kişilerin iyilik, birlik, dirlik ve refahını koruyup geliştirmeyi amaç edinmiş uygulamalar bütünüdür. Ülkemiz de 1982 Anayasasında da ifade edildiği üzere sosyal bir hukuk devletidir ve bunun gerekliliklerini bir takım eksikliklere rağmen ekonomik imkanlar çerçevesinde gerçekleştirmeye çalışmaktadır. Kamu otoritesinin varlığı ile gerçekleştirilebilecek sosyal politikalar tüm yurttaşların refahını garanti altına alacak şekilde uygulanmalıdır. Bu noktada sektörde tespit edilen çalışma hayatına ilişkin sorunların üzerine yoğunlaşarak çözülmesi toplumsal adalet, fırsat eşitliği, adil rekabet ortamı ve sosyal/ekonomik refahın sağlanması için gereklidir.

KAYNAKÇA:

- Türk Dil Kurumu. (2018). www.tdk.gov.tr. Erişim Tarihi: 18.12.2018.
- Ardıç, K. ve Sadaklıoğlu, H. (2009). Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığında Hizmet Kalitesinin Ölçümü: Tokat Örneği. Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 23(3), 167-190
- Akgüngör, A., P. ve Demirel, A. (2004). Türkiye'deki Ulaşım Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları. Mühendislik Bilimleri Dergisi, 10(3), 423-430
- Ulaştırma Bakanlığı. (2011). Ulaştırma ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü, Özel Matbaası: Ankara
- Dış İşleri Bakanlığı. (2018). www.mfa.gov.tr. Erişim Tarihi: 18.12.2018.
- Koyuncu, B. (2015). Bir Atıpk İstihdam Biçimi Olarak Şehirlerarası Çalışan Otobüs Şoförlerinin Çalışma İlişkileri. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Türkiye Makina Mühendisleri Odası. (2014). Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2014A). Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Strateji Bakanlığı: 2014-2018.
- Köksal, C, F. (1996). AT ile Türkiye'de Ulaştırma Politikaları ve Bu Bağlamda Kara Ulaştırma Politikaları. Marmara Üniversitesi Avrupa Topluluğu Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2013). Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası Sonuç Bildirgesi
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2017). İstatistiklerle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme: 2003-2017
- R.G. (2003). 4857 Sayılı İş Kanunu. www.mevzuat.gov.tr.
- R.G. (2006). Karayolu Taşıma Yönetmeliği. www.mevzuat.gov.tr.
- R.G. (2012). 6331 Sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu. www.mevzuat.gov.tr.
- ILO. (2015a). Priority Safety And Health Issues in The Road Transport Sector. Geneva
- Doğan, Z. ve Dikmen, B. B. (2018). Türkiye'deki Ulaştırma Sektörü ve Ulaştırma Türlerinin Karşılaştırılması, Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 11(56), 758-770.
- Kılıç, S. N. ve Polat, E. (2016), Şehirlerarası Otobüs Yolcularının Hakları ile İlgili Bilgi Düzeyinin Belirlenmesi ve Yaşadıkları Problemlerin Tespitine Yönelik Bir Araştırma, Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi, 13(3), 68-84
- Haldenbilen, S. Murat, Y. İ. Ceylan, H. (2005). Avrupa Birliği Sürecinde Şehirlerarası Ulaşım Talebinin Sürdürülebilir Gelişme Açısından Değerlendirilmesi, 6. Ulaştırma Kongresi.
- TÜİK. (2016). Hane Halkı İşgücü Anketleri.
- TÜİK. (2018), Ulaştırma İstatistikleri, www.tuik.gov.tr. Erişim Tarihi: 21.12.2018

- Mahiroğulları, A. (2017). Türkiye’de Kayıt Dışı İstihdam ve Önlemeye Yönelik Stratejiler, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 22(2), 547-565.
- Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı. (2018), www.csgb.gov.tr. Erişim Tarihi: 22.12.2018.
- Duman, T. Ayduğan, P. Koçak, G. N. (2007). Karayolu Yolcu Taşımacılığı Hizmetlerinde Hizmet Kalitesi, Müşteri Memnuniyeti ve Müşteri Sadakati İlişkileri, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 9(1), 151-177.
- Taşıma Dünyası (2018), Şoförlerin Çalışma Koşulları İyileştirilmesi, www.tasimadunyasi.com. Erişim Tarihi: 01.12.2018
- Yıldırım, A. Ve Şimşek, H. (2011). Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri, Seçkin Yayıncılık: Ankara.
- Ekiz, D. (2003). Eğitimde Araştırma Yöntem ve Metotlarına Giriş, Anı Yayıncılık: Ankara.
- Ulusoy, H. (2017). Çalışan Kadınlarda Cinsiyet Roller ve Meslek Algısı(Güvenlik Görevlileri Örneği), Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Ensari, M. Ş. ve Alay, H. K. (2017). Meslek Seçimini Etkileyen Faktörlerin Demografik Değişkenler ile İlişkisinin Araştırılması: İstanbul İlinde Bir Uygulama, Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, 5(10), 409-422.
- Korkmaz, A. Dulupçu, M. Gövdere, B. Songur, H. (2013). Onurlu İnsan Onurlu Yaşam İçin Asgari Ücret, İlke Araştırma Raporları: İstanbul. www.tasimacilar.com. Erişim Tarihi: 20.10.2018.
- Jones, W. Haslam, R. Haslam. R. (2014). Measuring Job A Quality: A Study Whit Bus Drivers, Applied Ergonomics, 45(6), 1641-1648.
- Kompier, M. A. J. (1996). Bus Drivers: Occupational Stress and Stress Prevention, Geneva.
- Phillips, R. O. ve Bjornskau, T. (2013). Health, Safety and Bus Drivers, Institute of Transport Economics.
- ÇASGEM. (2016). Şoförlere Yönelik İş Sağlığı ve Güvenliği.
- Dhar, R. L. (2008). Quality of Work Life: A Study of Municipal Corporation Bus Drivers, The Journal of International Social Research, 1(5), 251-273
- ILO. (2015b). Work and Family, Geneva.
- İşgüden, B. Çabuk, A. (2016). Meslek Etiği ve Meslek Etiğinin Meslek Yaşamı Üzerindeki Etkileri, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 9(16), 59-86.