



# Motor-Kurye Çalışanlarının Çalışma Koşullarına Yönelik Bir Araştırma: İstanbul Örneği

*A Study on Working Conditions of Motor-Courier Employees:  
The Case of Istanbul*

**Umut YERTÜM\***

Arş. Gör. Dr., Kırklareli Üniversitesi  
umutyertum@gmail.com  
0000-0003-1548-264X

\*Sorumlu Yazar/Corresponding Author

**Bayram BALCI**

Dr. Öğr. Üyesi, Kırklareli Üniversitesi  
byrmbc@gmail.com  
0000-0002-6563-945X

## Araştırma & Yayın Etiği

Bu makale en az iki hakem tarafından incelenmiş,  
iThenticate yazılımı ile taranmış,  
araştırma yayın ve etiğine aykırılık tespit edilmemiştir.

## Research & Publication Ethics

This article was reviewed by at least two referees,  
a similarity report was obtained using iThenticate, and  
compliance with research/publication ethics was confirmed.

## CC BY-NC 4.0

Bu makale Creative Commons Attribution-NonCommercial  
License altında lisanslanmıştır.

This paper is licensed under a Creative Commons  
Attribution-NonCommercial License

## Atıf/Citation

Yertüm, Umut, Balci, Bayram. "Motor-Kurye Çalışanlarının Çalışma Koşullarına Yönelik Bir Araştırma: İstanbul Örneği". Akademik İncelemeler Dergisi 328-350. <https://doi.org/10.17550/akademikincelemeler.1307683>

## Çıkar Çatışması/Conflict of Interest

Yazarlar herhangi bir çıkar çatışması beyan etmemiştir.  
The authors declared no conflict of interest.

## Not/Note

Kırklareli Üniversitesi Etik Kurulu Başkanlığının 30/01/2023 tarihli E-66786969-929-76859 sayılı kararıyla gerekli etik izinler alınmıştır. Ayrıca, çalışmada Helsinki Bildirgesi'ndeki araştırma ilkelerine bağlı kalınmıştır.

**Makale Türü/Article Type:** Araştırma Makalesi/Research Article  
**Geliş Tarihi/Date Received:** 31.05.2023  
**Kabul Tarihi/Date Accepted:** 22.08.2023  
**Yayın Tarihi/Date Published:** 15.10.2023

**ISSN:** 1306-7885

**E-ISSN:** 2602-3016

Cilt/Volume: 18 | Sayı/Issue: 2 |  
Yıl/Year: 2023 (Ekim/October)



## Motor-Kurye Çalışanlarının Çalışma Koşullarına Yönelik Bir Araştırma: İstanbul Örneği

### Öz

Bu çalışma İstanbul'da faaliyette bulunan motor-kuryelerin çalışma koşulları, ücret düzeyleri, yasal hakları, iş kazası ve meslek hastalıkları ve karşılaşılan ayrımcılıkların araştırılması amaçlanmıştır. Bu amaçla, 20 motor-kurye ile yarı yapılandırılmış mülakat tekniğiyle görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Yapılan görüşmeler sonucunda, motor-kuryelik mesleğinde esnaf ve bordrolu olmak üzere ikili bir yapı olduğu; katılımcıların %68'i esnaf, %37'si ise bordrolu olarak çalıştığı görülmektedir. Bordrolu çalışan motor-kuryelerin ücretli izin hakkı bulunurken; esnaf kuryelerin tamamının ücretli izin haklarının olmadığı, %61' inin ise sosyal güvenceye sahip olmadığı tespit edilmiştir. Katılımcıların %69'u haftada 6 gün çalışırken, %31'i haftada 7 gün çalışmaktadır. Katılımcıların %16'ısı haftalık 45-66 saat arası, %84'ü 67 saat ve üstü çalışmaktadır. Motor-kuryelikte ücretin belirlenmesinde kıdem ya da niteliğin etkili olmadığı, dağıtılan paket sayısının ücreti belirlediği tespit edilmiştir. Bordrolu çalışanların 8.500 TL ile 12.750 TL aralığında ücret kazandıkları, esnaf kurye modelinde ise çoğunluğun 12.750 TL ile 17.000 TL aralığında ücret kazandıkları Esnaf kuryelerin bordrolu kuryelere göre daha fazla gelir elde ettiği görülse de bunun hem daha fazla çalışmadan hem de sigorta primlerinin ödenmemesinden kaynaklandığı sonucuna ulaşılmıştır. Hızlı ve sıcak teslimata ilişkin reklamların kuryelik mesleğinin insani yönünü ortadan kaldırdığı ve kuryelerde dışlanma hissi oluşturduğu tespit edilmiştir. Son olarak, motor-kuryelerin; trafikte, teslimat sırasında ya da sitelerde en az bir kere ayrımcılığa maruz kaldıklarını belirtmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Gig Ekonomi, Motor-Kurye, Çalışma Şartları

## A Study on Working Conditions of Motor-Courier Employees: The Case of Istanbul

### Abstract

This study investigates the working conditions, wage levels, legal rights, work accidents, occupational diseases and discrimination of the motor couriers operating in Istanbul. For this purpose, interviews were conducted with 20 motor couriers using a semi-structured interview technique. As a result of the discussions, it was concluded that a dual structure was formed in the motor-courier profession, including artisan/self-employed courier and payroll courier. It is seen that 68% of the participants work as self-employed and 37% as payroll. While motor couriers working on payroll have the right to paid leave, It has been determined that all self-employed couriers do not have the right to paid leave, and 61% do not have social security. While 69% of the participants work six days a week, 31% work seven days a week. 16% of the participants work 45-66 hours a week, 84% work 67 hours or more. It has been determined that seniority or qualification could be more effective in determining the wages in motor-courier services, and the number of packages distributed determines the income. While couriers with payroll earn between 8,500 TL and 12,750 TL, self-employed couriers earn wages between 12,750 TL and 17,000 TL. Although it is seen that self-employed couriers earn more income than payroll couriers, it has been concluded that this is due to both more work and non-payment of insurance premiums. Finally, motor-couriers state that they have been discriminated against at least once in traffic, during delivery or on site.

**Key Words:** Gig Economy, Moto-Courier, Working Conditions

### Extended Abstract

The widespread use of the Internet through mobile applications has strengthened the e-commerce phenomenon. The fact that individuals started to order the products they want to buy from the websites of the relevant institution instead of going to the stores has changed their shopping or consumption habits. As a result of this change, the platforms gained strength day by day, and their numbers started to increase. The platform economy, which brings together supply and demand through an online platform for a certain fee, has led to a change in consumption habits on the one hand and the spread of different

types of work on the other (Eurofound, 2018, 3). E-commerce, which has increased through platform economies, has changed consumption habits and led to new preferences and professions.

Motor couriers, who distribute daily orders through an engine, are among the professions most affected by this change. Although this method, also known as online distribution, is older, it owes its popularity to the platform economy. While it was possible to order, albeit limited, through motor couriers, these employees consisted of the employees of the restaurants or markets themselves. In the platform economy, these employees sometimes work for an application and sometimes for an online platform and generally need an organic connection with restaurants or markets. With the development and spread of the platform economy, individuals have met some of their needs through this platform. People have started to prefer to order via online mobile applications instead of going and buying the product they want to consume (Wang vd., 2021).

As a result of these needs, motor couriers, who sometimes deliver daily market orders, sometimes try to meet the demands of fast-food restaurants. Applications such as quarantine and curfew, applied in the Covid 19 pandemic that broke out in 2019, increased the need for motor couriers by causing unprecedented demand for online orders. The shrinking market for labor, especially during the pandemic, has driven those who cannot find a job to do motor courier services as a last resort. While the number of motor couriers registered in Turkey continues to be a matter of debate, Türk-İş states that approximately 200 thousand people are registered as motor couriers. However, the number of unregistered motor couriers is estimated to be much higher (NTV, 06 Nisan 2023). Cagdas Yavuz, President of the All Anatolian Motorcycle Couriers Federation, states that according to his calculations, there are approximately 900 thousand registered-unregistered motor couriers (Bianet, 06 Nisan 2023).

Although the information on the motor-courier data is limited, qualitative research was conducted with 20 motor-couriers actively working in Istanbul using a semi-structured interview method. This research aims to investigate the working conditions, job security, income level, legal rights, work accidents, occupational diseases and discrimination faced by those who work as motor couriers in Istanbul. Collecting data from the field allows the researcher to make the first observation, thus enabling the analysis process to start from the area. The data obtained from the field were analyzed with the computer-aided qualitative analysis program MAXQDA 20 (Kurnaz, 2016, 14). The data analysis process consists of three stages. First, data were obtained from the field. Secondly, the data is decomposed into parts by coding method. Third, the decomposed data is again integrated in a meaningful way. Data were obtained from 20 participants, but 19 participants were analyzed. Due to the technical problem experienced in a participant's audio file, the data could not be found healthy and was not subjected to the analysis process.

All participants were male since no active female motor-courier was encountered during the field research. While 85% of motor couriers state that they work 67 hours or more per week, 15% state that they work 45 hours per week. About 32% of the participants work seven days a week. Considering that the weekly working hours are determined as 45 hours in Labor Law No. 4857, it is necessary to say that the motor couriers work more. However, considering the monthly earnings of motorcouriers, it is seen that no one receives a minimum wage, and it is seen that approximately 60% of them earn 12,500 TL and above. Considering that the minimum wage is 8,500 TL, it is seen that motorcouriers earn well above the minimum wage. The prevalence of motor courier service among young people is an expectation of above-average income.

It has been seen that the idea that all motor-courier delivery orders are the same is a misconception. In practice, there are two different motor-courier services: self-employed and payroll. Although self-employed couriers earn more income than payroll couriers, the situation is reversed when expenses are considered. The most critical difference in payroll motor couriers is that they earn income over the minimum wage even if they do not deliver. As the number of deliveries increases, they receive a fee per package. Employers or platforms cover payroll motor couriers' social security, clothing, gasoline, and motor expenses.

On the other hand, couriers who work on their behalf and account, called self-employed couriers, are responsible for all expenses themselves. So much so that they have to cover all expenses from social security premiums to motor expenses and protective work clothes. The most common problems motor couriers in the sector faced were hot product delivery, fast delivery pressure, traffic problems and customer problems.

Finally, the participants, who stated that there are different fees in the sector because the platforms' pricing is different per package, complained about the lack of regulation on this issue. Especially those who work as self-employed couriers state that they make deliveries from many other companies and that the different pricing of the companies victimizes them, which negatively affects their motivation to work.

## Giriş

İnternetin mobil uygulamalar aracılığıyla yaygınlaşması, özellikle e-ticaret olgusunu güçlendirmiştir. Bireylerin satın almak istedikleri ürünleri mağazalara gitmek yerine ilgili kurumun web sitelerinden sipariş yoluyla temin etmeye başlaması alışveriş ya da tüketim alışkanlıklarını değiştirmiştir. Bu değişimin bir sonucu olan platformlar her geçen gün güç kazanırken, sayıları da artmaya başlamıştır. Belirli bir ücret karşılığı, arz ve talebi çevrimiçi platform aracılığıyla bir araya getiren platform ekonomisi; bir yandan tüketim alışkanlıklarının değişmesine neden olurken diğer yandan farklı çalışma tiplerinin yaygınlaşmasına neden olmuştur (Eurofound, 2018, 3). Hepsiburada, Sahibinden, Trendyol, Yemeksepeti, Çiçeksepeti, N11, Getir vb. platformlar online alışverişin büyük çoğunluğuna aracılık etmektedir. 2022 yılı ilk altı ayında Türkiye'de e-ticaret 348 milyar TL hacme ulaşmıştır. Bu miktar bir önceki yıla göre %116 artış anlamına gelmektedir (E-Ticaret Bilgi Platformu, 08 Nisan 2023). Platform ekonomileri aracılığıyla artış gösteren e-ticaret, tüketim alışkanlıklarını değiştirerek yeni tercihlerin ve mesleklerin oluşmasına neden olmuştur.

Günlük siparişleri bir motor aracılığıyla dağıtan motor-kuryeler bu değişimden en fazla etkilenen mesleklerin başında gelmektedir. Çevrimiçi dağıtım olarak da bilinen bu yöntem daha eski olsa da yaygınlaşmasını platform ekonomisine borçludur. Daha önce de motor kuryeler aracılığıyla sınırlı da olsa sipariş mümkünken, bu çalışanlar o restoran ya da marketlerin kendi çalışanlarından oluşmaktaydı. Platform ekonomisinde ise bu çalışanlar kimi zaman bir aplikasyon kimi zaman ise çevrimiçi bir platform için çalışmakta ve genellikle restoran ya da marketlerle organik bir bağı bulunmamaktadır. Platform ekonomisinin gelişmesi ve yaygınlaşmasıyla birlikte bireyler, ihtiyaçlarının bazılarını bu platform aracılığıyla gidermeye başlamıştır. Kişiler tüketmek istedikleri ürünü gidip almak yerine, çevrimiçi mobil uygulamalar aracılığıyla sipariş vermeyi tercih etmeye başlamıştır (Wang, Wang ve Xu, 2021).

Bu ihtiyaçlar neticesinde; kimi zaman gündelik market siparişlerini dağıtan motor-kuryeler kimi zaman ise fast-food restoranlarının siparişlerini teslim etmeye çalışmaktadır. 2019 yılında patlak veren Covid 19 pandemisinde uygulanan; karantina ve sokağa çıkma yasağı vb. uygulamalar çevrimiçi siparişlerde daha önce görülmemiş düzeyde talebe neden olarak motor kurye ihtiyacını da arttırmıştır. Tüm bu gelişmeler, motor kuryeleri günlük trafik ve sosyal hayatın ayrılmaz bir parçası haline gelmesine neden olmuştur. Hem nüfusun yoğunlaştığı şehirlerde faaliyet göstermesi hem de düşük maliyetli teslimat imkânı tanınması, motor-kurye sayılarının artmasını hızlandırmıştır. Özellikle pandemi döneminde daralan işgücü talebi, iş bulamayanların son çare olarak motor-kuryelik yapmasına neden olmuştur. Bu durum bir yandan motor-kurye sayısının artmasına neden olurken, diğer yandan kayıtlı-kayıtsız ayırımına neden olarak motor-kurye sayısını tartışmalı hale getirmiştir.

Bu nedenle Türkiye’de kayıtlı kaç motor-kuryenin bulunduğu tartışma konusu olmaya devam ederken; Türk-İş yaklaşık 200 bin kişinin kayıtlı bir şekilde motor-kurye olarak çalıştığını ifade etmektedir. Bununla birlikte, kayıtsız çalışan motor-kurye sayısının ise çok daha fazla olduğu tahmin edilmektedir (NTV, 06 Nisan 2023). Tüm Anadolu Motosikletli Kuryeler Federasyonu Başkanı Çağdaş Yavuz, kendi hesaplamalarına göre yaklaşık 900 bin kayıtlı-kayıtsız motor-kurye bulunduğunu ifade etmektedir. Tam sayıyı federasyon başkanı dahi bilmemektedir (Bianet, 06 Nisan 2023).

Bu açıklamaların en güncel olanı 2022 yılına ait olduğu düşünülürse; Türkiye’de yaklaşık 1 milyon kayıtlı-kayıtsız motor-kuryenin faal olarak çalıştığını söylemek mümkündür. Tüm bu verilere rağmen, motor-kuryeler ile ilgili yeterli sayıda araştırmanın yapıldığını söylemek mümkün değildir. Bu çalışma bu eksikliği gidermek için yapılmıştır. Motor-kurye verilerine ilişkin bilgi sınırlı olsa da İstanbul’da faal olarak çalışan 20 motor-kurye ile yarı yapılandırılmış mülakat yöntemiyle nitel bir araştırma yapılmıştır. Bu araştırmanın amacı, İstanbul’da motor-kuryelik yapanların çalışma şartları, iş güvencesi, gelir düzeyi, yasal hakları, iş kazası ve meslek hastalıkları ve karşılaşılan ayrımcılıkların araştırılması amaçlanmıştır.

## **1. Kavramsal Çerçeve**

1980’li yıllardan itibaren ekonomik hayatta yer almaya başlayan esnekleşme ve deregülasyon hareketleri, tipik çalışma yöntemlerine alternatif a-tipik çalışma yöntemlerin doğmasına neden olmuştur. 2000’li yıllardan itibaren ise **Gig Ekonomi** olarak da adlandırılan kısa vadeli ve serbest görevlerin, talep üzerine, platformlar aracılığıyla atandığı bir dizi çevrimiçi pazar yerleri yaygınlaşmaya başlamıştır. Çalışanların kendi müsaitlik durumlarına göre çalışma saatlerini belirleyebildiği ve ücretlendirmenin parça başı yapıldığı bu yeni yöntem bir konser etkinliği ile aynı anlamda kullanılabilir. Gelecek vadeden bir müzisyen yaptığı bir konser anlaşmasını kutlayabilir fakat bu kutlama kısa vadeli bir işi ifade etmektedir. Müzisyen aynı yerde tekrar konser verebilir, vermeyebilir de bunun garantisi yoktur. Gig ekonomi de konser veren sanatçının iş ilişkisi gibi tek seferlik sözleşmeleri ifade etmek için kullanılmaktadır. Bu sözleşmeler yenilenebilir olsa da genel uygulama tek seferlik olmalarını ifade etmektedir (Woodcock - Graham, 2020, 2-4). Platformlar ise tam olarak bu noktada devreye girerek; arz ve talebi eşleştiren aracı görevini yerine getirmektedir.

2010’lu yıllardan itibaren baskın hale gelen platform çalışmaları, istihdam türü çalışmalarında farklı tanımlamalara neden olmuştur. Örneğin Andrew Burke (2015), işçi-işveren sözleşmesinin imzalanmadığı, platformlar aracılığıyla yerine getirilen bu yeni

istihdam türüne solo-self employment (kendi hesabına çalışanlar) adını vermektedir (Cieřlik - van Stel, 2023, 2). Burke'ye göre kendi hesabına çalışanlar temelde iki farklı yelpazede bulunmaktadır. Yelpazenin bir tarafında mevcut işletmelere profesyonel hizmetler sağlayan ve sonrakilerin yenilikçi esnek ve çevik girişimcilik riskini yönetebilen, gelişme yeteneğine sahip yüksek vasıflı serbest çalışanlar bulunmaktadır. Diğer tarafında ise alternatif istihdam seçeneklerinin olmaması nedeniyle serbest mesleğe yönelen görece daha az üretken ve düşük vasıflılar bulunmaktadır (Burke, 2012, 6-7). Arum ve Müller ise yaptıkları araştırmada, kendi hesabına çalışanların çoğunluğunun herhangi bir işvereni olmayan kadın ve yaptıkları işlerin düşük vasıf gerektirdiği sonucuna varmıştır (Arum - Mueller, 2004).

Solo-self istihdamın (kendi hesabına çalışanlar) platformlar aracılığıyla artması Avrupa Komisyonunu da harekete geçirerek, kendi hesabına çalışanların platformlarla daha güçlü bir şekilde pazarlık yapabilmelerini sağlamayı amaçlayan düzenlemeler yapmaya itmiştir. 2022 yılında "kendi hesabına çalışan kişilerin çalışma koşullarına ilişkin toplu sözleşmelere sendika rekabet yasasının uygulanmasına yönelik kılavuz" yayınlamıştır. Kılavuza göre yalnızca veya ağırlıklı olarak işçilerle yan yana çalışan, bir platforma ya da platform aracılığıyla çalışanlar kendi hesabına çalışanlar olarak tanımlanmıştır (European Commission, 2022).

Gig ekonomide 2 farklı çalışma tipi baskın bir şekilde uygulanmaktadır. Kitle kaynaklı çalışma ya da uzaktan kalabalık çalışma olarak da adlandırılan birinci yöntemde işçiler, platformlar aracılığıyla işe teklif verir ve tamamlamaktadır. Yerel talep üzerine çalışma sistemleri ise uygulama tabanlı ve yerel düzeyde faaliyette bulunmaktadır. Getir, Trendyol, Yemeksepeti vb. uygulamalar; talep üzerine hizmet sağlamaktadır. Gig ekonomi sağladığı esneklik ve otonomi/özerklik ile bu alanda çalışmak isteyenlerin ilgisini çekmektedir. Öyle ki işgücü piyasalarında iş bulma sorunu yaşamayan bireylerin, esneklik için bu tarz çalışmayı talep ettiği görülmektedir (Wu vd., 2019, 590).

Uygulama tabanlı çalışanların esnekliği esas olarak çalışma saatlerindeki esnekliği vurgularken; özerklik ise çalışanların işleriyle ilgili kararlar üzerindeki kontrolünü ifade etmek için kullanılmaktadır. Bununla birlikte yapılan araştırmalar, gig ekonomi çalışanlarının sanıldığı kadar özgürlük ve özerkliğe sahip olmadığını göstermektedir (Lehdonvirta, 2018, 13-19).

Özellikle emek süreci teorisine göre yapılan araştırmalar; sermayedarların emeğin tüm potansiyelini gerçekleştirmek ve işçilerin artı değerini elde edebilmek için emek sürecini kontrol ettiğini belirtmektedir. Burawoy, emek sürecindeki denetim ve sömürünün çıplak değil, gizli olduğunu ve sermayenin zorlaması kadar işçilerin rızasının da gerekli olduğunu savunmaktadır. İşçilerin sömürüye rıza göstermelerini şekillendirmede ideolojik bir mekanizma olarak parça başı iş olgusunun, dahili emek piyasasında hayati rolü vardır. Burawoy'a göre bu mekanizma aracılığıyla sermaye, artı değeri gizleyebilir ve güvence altına alabilecektir (Burawoy, 1982). İş yerinde; üretim, kontrol, özerklik ve rıza ilişkilerine odaklanan Gandini'ye göre çalışma saatlerinin esnekliği, sermayenin çalışma saatlerinin kontrolünü işçilere teslim etmesi anlamına gelmez; aksine kapitalistler, işçilerin rızası karşılığında işçilere çalışma saatlerinde esneklik tanımaktadırlar (Gandini, 2019, 1040-1048). Bu nedenle uygulama tabanlı çalışanlara iç içe geçmiş ve birbirini tamamlayan şekillerde birden çok kontrol yöntemi uygulanmaktadır. Bilgisayar kontrollerine beslenen bu üç tür veri; çalışanların telefonlarını, çalışan-uygulama etkileşimlerini ve tüketiciler ile restoranların derecelendirilmelerini takip ederek kontrol

mekanizması sağlamaktadır. Platformlar işin yerine getirilmesinde bu veri noktalarına güvenmektedir. Sürücüleri restoranlar ve müşterilerle eşleştirmek ve teslimat sürecinde çalışanları gerçek zamanlı olarak izlemek için GPS verilerinden faydalanılmaktadır. Uygulamalar navigasyon sürecini kolaylaştırır da çalışanların, kestirme yolları veya daha güvenli yolları kullanmalarına izin vererek, kullanabilecekleri rotalar konusunda tercih yetkisine sahip oldukları vurgulanmaktadır (Veen vd., 2020, 9-10). Thompson ve Van den Broek ise fiziksel kontrolün dışında normatif kontrol fikrini ortaya atmaktadır. Çalışanların değerlerini, kimliklerini ve duygularını dönüştürmeyi hedefleyen platformlar, normatif kontrol girişimleri yoluyla çalışanların iş birliğini yakalayarak yönetsel ayrıcalığı güçlendirerek iş yerinde duyguların önemini en aza indirebilmektedir. Yine Thompson ve Broek'e göre tüm kontrol uygulamalarının normatif boyutları vardır, açıkça zihin ve kalplerle etkileşim kurmak için tasarlanmamış olsa da bu uygulamaların işleyişi ve etkileri bunu yapacaktır (Thompson - van den Broek, 2010, 1-7). Tüm bu kontrol çabalarına rağmen, 21. Yüzyılı mobilite çağı olarak adlandırmak yanlış olmayacaktır.

Yalnızca mal ve hizmetlerin değil, bireylerin ve bilgilerin mobilitesi de dahil olmak üzere çeşitli hareketlilik türleri evrensel ve vazgeçilmez sosyal olgular haline gelmiştir (Adey, 2017). Bu durumu yeni mobilite paradigması olarak tanımlayan Cresswell, dünyayı konumlar arasındaki bazı hareketlerle sabitlemek yerine her zaman hareket halinde olarak gören ve uzaydaki hareketlerin zengin anlamlara sahip olduğunu araştıran sosyal bilimler paradigması olarak görmektedir. Sadece fiziksel harekete değil aynı zamanda hareketin öznel anlamlarına ve somutlaşmış deneyimleri de araştırma alanını oluşturmaktadır. Hareketliliğin arkasındaki uygulama, anlam ve güç önem kazanmaktadır (Cresswell, 2008).

İnsan hareketliliğinin; hareket, temsil ve pratiğin iç içe geçmesi olarak ele alan Cresswell'e göre hareket, hareketliliğin bir yerden bir yere gitmenin maddi temelini oluşturmaktadır. Fiziksel harekete yüklenen sosyal ve kültürel olarak kodlanan anlam olan temsil, farklı bağlamlarda özgürlük, modernlik, macera ve süreç olarak algılanmıştır. Uygulama açısından hareketliliğin beden aracılığıyla nasıl deneyimlendiği önemlidir. Hareketliliğin zorla mı serbest mi, rahat mı kısıtlı mı olduğuna bakılır. Buradan hareketle, motivasyon, hız, ritim, yönlendirme, deneyim gibi sorular ortaya atılmaya başlanmıştır (Cresswell, 2010).

Yapılan tüm çalışmalarda özerklik ve özgürlük sağlanarak işçilerin rızası alınıyor gibi görünse de aslında durum tam olarak öyle değildir. Emek süreci teorisine göre esnekleşme uygulamaları işçileri cezbediyor gibi görünse de aslında sermayedarlar platformlar aracılığıyla işçileri kontrol etmeye devam etmektedir. Öyle ki özgürlük sağladığı düşünülen motor-kurye işinde çalışanlar kullandıkları uygulamalar aracılığıyla kontrol edilmektedir. Diğer yandan özerklik sağladığı düşünülse de çalışanlar hayatlarını idame ettirebilmek için günde ortalama 12 saat çalışmakta ki bu yasal çalışma süresinin üstündedir. Yapılan araştırmalar dikkatli incelendiğinde sermayedarların bazı faktörlerin yardımıyla çalışanların rızasını alabildiğini göstermektedir.

## **2. Yöntem**

Bu başlık altında araştırmanın modeli, amacı, kapsamı, kısıtları, soruları, veri toplama ve veri analiz sürecine yer verilmiştir.

**Etik Kurul Onay:** Kırklareli Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dekanlığı 30.01.2023 tarihli ve E-66786969-929-76859 sayılı yazısı ile Etik Kurul Onayı alınmıştır.

## 2.1. Araştırmanın Modeli, Amacı ve Kapsamı

Bu araştırmanın kapsamını Türkiye'nin İstanbul ilinde 20 motor kurye çalışanından elde edilen verilerin nitel bir şekilde incelenmesi oluşturmaktadır. Platformlar aracılığıyla yapılan online alışverişlerin çoğunlukla büyük kentlerde gerçekleşmesi, araştırma alanının İstanbul seçilmesinin en önemli nedenini oluşturmaktadır. Pandemi süreciyle beraber sektörde yaşanan büyüme sonucu çalışanların çalışma koşulları, ücret düzeyleri, yasal hakları, iş kazası ve meslek hastalıkları ve karşılaşılan ayrımcılıkların araştırılması amaçlanmıştır.

## 2.2. Araştırmanın Geçerlik ve Güvenilirliği

Araştırmanın öncelikle kavramsal çerçevesi oluşturulmuştur. Yapılan kapsamlı literatür değerlendirmesi sonucundan araştırmanın soruları belirlenmiştir. Araştırma soruları tamamen literatür çalışmasına dayandırılmaktadır. Mülakat sürecinde araştırma sorularına yönelik cevapların elde edilebilmesi amacıyla yarı-yapılandırılmış soru havuzu oluşturulmuştur. Belirlenen sorular iki farklı uzman görüşüne sunulmuştur. Uzmanlar nitel çalışma ve konunun alanı bakış açısıyla soruları değerlendirmişlerdir. Uzmanların değerlendirilmesi sonucunda soru sayısı ve soru nitelikleri belirlenmiştir.

Belirlenen sorular mülakat sürecinde katılımcılara yönlendirilmiştir. Katılımcılardan elde edilen ses dosyaları deşifre edilmiş ve analiz sürecine geçilmeden önce deşifre edilen veriler katılımcılara gönderilerek kendilerinin onayı alınmıştır. Tüm katılımcıların deşifre edilen ifadelerine hem fikir olmaları ve analizde kullanılacak verileri onaylaması sonucunda analiz sürecine geçilmiştir.

## 2.3. Araştırma Kısıtları

Sektörü kapsayan bir çalışma olması, araştırmanın ilk kısıtını oluşturmaktadır. Motor kurye çalışanlarının içerisinde buldukları yoğun mesai sonucu mülakat için yeterli zaman ayırmaya gönüllü olmamaları çalışmanın ikinci kısıtını oluşturmaktadır. Süreç bütünsel olarak değerlendirildiğinde, farklı illerde farklı sonuçların görülebileceği unutulmamalıdır.

## 2.4. Araştırma Soruları

Teknolojinin gelişmesi ve tüketim alışkanlıklarının hızla değişmesi ile toplumlarda hızlı teslimata yönelik yoğun bir talep oluşmuştur. Bu hızlı teslimat talebi ise motorla teslimat yapan kuryeler için oldukça tehlikeli bir süreci beraberinde getirmiştir. Bunun bir sonucu olarak da kişilerin motor-kurye olmak için eğitim almaları ve kabul edilebilir çalışma şartları olgusu gündeme gelmektedir (De Oliveira vd., 02 Mayıs 2023, 1738). Bu kapsamdan hareketle aşağıdaki araştırma sorusu oluşturulmuştur.

**A1:** Sektörde çalışma koşulları nasıldır? Çalışanların yasal haklarının gelişim düzeyi nedir?

Post-Endüstriyel toplum teorisyenleri, çalışma süreleri ile verimlilik ve zenginlik arasında bağın koptuğunu iddia ederek, çalışma sürelerine atfedilen anlamın değişmesi gerektiğini ifade etmektedir. Bu teorisyenlerin başında gelen Andre Gorz'a göre post-endüstriyel toplumda, teknolojinin de yardımıyla, birlikte çalışma sürelerinin mübadele değeri anlamını yitirmiştir. Esnekleşme hareketleri ile emek talebi azalırken, çalışma sürelerinin azalma yönlü baskılandığı görülmüştür. Buna rağmen yapılan araştırmalarda gig



ekonomide istihdam edilenlerin, normal çalışma sürelerinden fazla çalıştıkları görülmektedir (De Oliveira vd., 02 Mayıs 2023, 1741). platfo

**A2:** Sektörde çalışma süreleri ne düzeydedir? Yasal olarak belirlenen fazla çalışma süreleri aşılmakta mıdır? Fazla çalışmaya sebep olan faktörler nelerdir?

Gig ekonomide ücretler değişkenlik gösterse de ücret baremini parça başı ya da saatlik çalışma süreleri belirlemektedir. Parça başı ücretler düşük olsa da kişilerin çalışma sürelerini kendilerinin belirleyebilmesi, daha fazla çalışarak telafi edilmektedir. Yapılan saha çalışmalarında motor-kuryelerin normal çalışma sürelerinden oldukça fazla çalıştığı görülmektedir. Bu denli fazla sürelerle çalışmanın temel motivasyon kaynağını ise parça başı ücret sistemi oluşturmaktadır (Wang vd., 2021, 9).

**A3:** Sektörde ücret düzeyi nedir? Ücret düzeyinin belirlenmesinde etkili olan faktörler nelerdir?

Yapılan araştırmalarda motorların karıştığı kazaların ölümle sonuçlanmasının otomotiv kazalarına kıyasla 6 kat daha fazla olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte, motorla kazaya karışan birisinin ölme ihtimali araçla kazaya karışan kişilere göre 27 kat daha fazladır (Bodine, 2020). Motosikletlerin otomotiv vb gibi koruyucu kaportası olmadığı ve motor-kuryelerin tüm gün trafikte çalışmasından hareketle aşağıdaki araştırma sorusu oluşturulmuştur

**A4:** Sektörde sıklıkla yaşanan sorunlar, iş kazaları ve meslek hastalıkları nelerdir?

Esnekleşme ya da de-regülasyon çalışmalarının bir sonucu olan gig ekonomi, bir yandan yeni istihdam türlerinin doğmasına neden olurken diğer yandan çalışanlar arasında farklı sosyal güvence uygulamalarına neden olmaktadır. Aynı işi yapmalarına rağmen bazı moto-kuryeler kendi hesabına çalışan olarak faaliyet gösterirken; bazıları iş sözleşmesi ile çalışmaktadır. Yapılan araştırmalarda özellikle pandemi döneminde, virüs yaydıkları düşüncesiyle, motor-kuryeler farklı muamelelere maruz kaldıklarını belirtmiştir (Ceylan, 2022, 160).

**A5:** Sektörde çalışanlara yönelik ayrımcılık yaşanmakta mıdır? Ne tür ayrımcılıklar yaşanmaktadır?

Çalışmanın literatürden derlenen beş araştırma sorusu bulunmakta ve analiz süreci bu kapsamda gerçekleştirilmiştir.

## **2.5. Veri Toplama ve Analiz Süreci**

Veriler, İstanbul'da yemek ve market alanında müşteri siparişlerinin teslimat sürecinde motor kurye olarak çalışan 20 kişiden elde edilmiştir. İstanbul'un çeşitli ilçelerinde hem dijital platformlar adına faaliyet gösteren hem de kendi adına faaliyet gösteren kurye çalışanları belirlenmiş ve kendileri ile iletişime geçilmiştir. Araştırma ile ilgili bilgilendirme yapıldıktan sonra olumlu dönüş yapan ve görüşmeyi kabul eden katılımcılarla derinlemesine mülakat yapılmıştır. Araştırmaya katılmayı kabul etmesine rağmen; sipariş olduğu için görüşmesi yarıda kalan 5 kişi ile görüşmeler tamamlanamadığı için araştırma sürecine dahil edilmemiştir.

Nitel çalışmalarda örnek sayısının belirlenmesinde kullanılan yöntemlerden biri doyum noktasıdır (Yıldırım - Şimşek, 2021, 115) (Patton, 2014, 246). Sahadan elde edilen verilerin kendini tekrar etmeye başlama sürecine doyum noktası denilmektedir. Araştırmanın örneklem sayısının belirlenmesinde ilk kısıtlamayı doyum noktası oluşturmuştur. Katılımcıların yoğun mesai süreci ve görüşmeye fazla gönüllü olmamaları bir diğer sınırlandırmaya neden olmuştur.

Sahadan verilerin toplanma süreci araştırmacının ilk gözlemi yapmasına olanak ve böylelikle analiz sürecinin sahadan başlamasını sağlamaktadır (Patton, 2014; s:436). Sahadan elde edilen veriler, bilgisayar destekli nitel analiz programı olan MAXQDA 20 (Kurnaz, 2016, 14) programıyla analiz edilmiştir. Verilerin analiz süreci üç aşamadan oluşmaktadır. İlki, veriler sahadan elde edilmiştir. İkincisi, veriler kodlama yöntemiyle parçalara ayrıştırılmıştır. Üçüncüsü ise ayrıştırılan veriler tekrardan anlamı bir şekilde bütünleştirilmiştir. 20 Katılımcıdan veri elde edilmiş ancak 19 katılımcı verisi analiz edilmiştir. Bir katılımcının ses dosyasında yaşanan teknik sorun nedeniyle veri sağlıklı bulunamamış ve analiz sürecine tabi tutulmamıştır.

### 3. Bulgular ve Yorumlar

Bu başlık altında, motor kurye çalışanlarına ilişkin betimsel bulgular ve sektöre ilişkin bulgulara yer verilmiştir.

#### 3.1. Katılımcılara İlişkin Bulgular

Görüşmelerin gerçekleştirildiği 20 motor kurye çalışanına ilişkin demografik bulgular Tablo-1'de yer almaktadır. Çalışanların isimleri etik gereği kullanılmamış ve bunun yerine katılımcı kodu kullanılmıştır. 1 katılımcı verisi analize tabi tutulmaması sonucu 19 katılımcıya ilişkin bulgular yer almıştır.

**Tablo 1:** Katılımcılara İlişkin Demografik Bilgiler

| KATILIMCI | CINSİYET | EĞİTİM DÜZEYİ | YAŞ | KIDEM   |
|-----------|----------|---------------|-----|---------|
| K1        | Erkek    | Lise          | 18  | 2 ay    |
| K2        | Erkek    | Lise          | 22  | 1 ay    |
| K3        | Erkek    | Lise          | 19  | 2 yıl   |
| K4        | Erkek    | Lise          | 28  | 1 yıl   |
| K5        | Erkek    | Önlisans      | 21  | 1.5 yıl |
| K6        | Erkek    | Lise          | 23  | 1 yıl   |
| K7        | Erkek    | Lise          | 31  | 6 yıl   |
| K8        | Erkek    | Lise          | 24  | 4 yıl   |
| K9        | Erkek    | Lisans        | 25  | 2 yıl   |
| K10       | Erkek    | Ortaokul      | 27  | 10 yıl  |
| K11       | Erkek    | Lise          | 32  | 4 yıl   |
| K12       | Erkek    | Lise          | 24  | 1 ay    |
| K13       | Erkek    | Ortaokul      | 22  | 7 yıl   |
| K14       | Erkek    | Lise          | 22  | 5 yıl   |
| K15       | Erkek    | Lise          | 34  | 2.5 yıl |
| K16       | Erkek    | Lisans        | 27  | 2 yıl   |
| K17       | Erkek    | Lise          | 19  | 6 ay    |
| K18       | Erkek    | Lise          | 22  | 4 yıl   |
| K19       | Erkek    | Ortaokul      | 50  | 7 yıl   |

Tablo-1'de katılımcıların cinsiyet, eğitim düzeyi, yaş ve kıdem değişkinlerine ilişkin bulgular yer almaktadır. Cinsiyet değişkeni esas alındığında katılımcıların tamamının erkek olduğu ve katılımcılar içerisinde kadın çalışan bulunmamaktadır. Eğitim değişkenine göre katılımcıların büyük çoğunluğunun lise mezunu olduğu, ortaokul ve lisans mezunu katılımcı sayısının sınırlı olduğu görülmektedir. Yaş değişkeni esas

alındığında katılımcıların büyük çoğunluğu 30 yaş altı gençlerden oluşmaktadır. Kıdem değişkenine göre katılımcıların yarısı 2 yıl ve altı kıdem süresine sahipken, katılımcıların dörtte biri 2-5 yıl arası, dörtte biri 5-10 yıl arası kıdem süresine sahip olduğu görülmektedir.

Analiz edilen demografik bulgular sonucunda kurye sektörünün erkek egemen bir sektör olduğu, çalışanların büyük çoğunluğunun lise mezunu ve gençlerden oluştuğu, kıdem süresinin ise oldukça kısa olduğu bulgulanmıştır.

### 3.2. A1 Sorusuna İlişkin Bulgular

Kurye sektöründe çalışanların çalışma standartlarını ve yasal haklarına ilişkin birinci araştırma sorusuna ilişkin bulgular Tablo-2’de yer almaktadır.

**Tablo 2:** Çalışma Koşulları ve Yasal Haklara İlişkin Bulgular

| Değişken                      | Belgeler | Yüzde  | Kişi Sayısı |
|-------------------------------|----------|--------|-------------|
| <b>Kurye Türü</b>             |          |        |             |
| Esnaf Kurye                   |          | 68,42  | 13          |
| Bordrolu Kurye                |          | 36,84  | 7           |
| <b>Çalışma Şekli</b>          |          |        |             |
| Tam Zamanlı                   |          | 100,00 | 19          |
| Yarı-Zamanlı                  |          | 0,00   | 0           |
| <b>Sosyal Güvence</b>         |          |        |             |
| Var                           |          | 57,89  | 11          |
| Yok                           |          | 42,11  | 8           |
| <b>İzin Hakkı</b>             |          |        |             |
| Ücretli İzin                  |          | 36,84  | 7           |
| Ücretsiz İzin                 |          | 68,42  | 13          |
| <b>ANALİZ EDİLEN BELGELER</b> | 19       | 100,00 | -           |

Katılımcılara yönetilen sosyal güvence ve yasal izin hakkına ilişkin sorular sonucunda, sektörde iki farklı kurye modelinin olduğu görülmüştür. Kurye sektöründe çalışanlar ya bordrolu (sigortalı) olarak çalışmaktadırlar yâda esnaf kurye (bağ-kur) olarak ifade edilen model kapsamında çalışmaktadırlar. İki model arasında belirgin farklılıklar bulunmaktadır.

Bordrolu kurye modeli bir işletme adına çalışanları ifade etmektedir. 4857 sayılı saya gereği sigortalı olarak çalıştırılmakta ve yasal haklar güvence altına alınmaktadır. Kurye teslimatı için gerekli tüm ekipman ve teçhizat işveren tarafından sağlanmaktadır. İş esnasında oluşacak sorumluluk işverene aittir. Esnaf kurye modeli ise KOBİ statüsünde gözüken, platformlar için kendi adına çalışanları ifade etmektedir. Kurye teslimatı için gerekli tüm ekipman ve teçhizat çalışan tarafından karşılanır. İş esnasında oluşabilecek tüm sorumluluk çalışana aittir.

Tablo-2 incelendiğinde katılımcıların yüzde 68,42’sinin esnaf kurye olarak çalıştığı, sadece katılımcıların yüzde 36,84’nün bordrolu olarak çalıştırıldığı görülmektedir. Bu veriler kapsamında sektörde esnaf kurye modelinin işverenler tarafından benimsediği görülmektedir. Bu modelin benimsenmesinde tüm yasal sorumluluğun çalışanlara yüklenmesinden gelmektedir. Katılımcılara göre sektörde bordrolu çalışma modeli giderek azalmakta ve zorunlu sebeple çalışanlar esnaf kurye modeline geçmektedirler. Esnaf kurye modeli sonucu çalışanlar sigorta primi, motorlu araç, iş sağlığı ve güvenliği

kapsamında gerekli ekipmanlar, trafik kuralları sonucu gerekli yasal yükümlülükler, iş kazası ve meslek hastalıklarına ilişkin tüm sorumlulukları üstlenmektedirler.

Katılımcılara çalışma şekline ilişkin olarak tam zamanlı mı yoksa yarı-zamanlı mı istihdam edildikleri sorulmuştur. Elde edilen verilere göre katılımcıların tamamı tam zamanlı olarak çalışmaktadırlar. Çalışma şekli açısından bordrolu ve esnaf kurye arasında bir farklılık olmadığı görülmektedir. Diğer taraftan, katılımcılara sosyal güvencelerinin olup olmadığı sorusu yönetilmiş ve katılımcıların yüzde 57,89'nün sosyal güvenceye sahip olduğu ve yüzde 42,11'nin sosyal güvencelerinin olmadığını ifade etmişlerdir. Sosyal güvenceye sahip olmayan katılımcıların esnaf kurye modelinde çalışanların olduğu ve bağ-kur primlerini ödemedikleri bulgulanmıştır. Sigorta primlerini ödememelerinin temelinde ekonomik sebepler gösterilmiştir.

Katılımcılara izin hakkına ilişkin yönetilen soru kapsamında sigortalı olarak çalışanların ücretli izin hakkına sahip oldukları ve tüm yasal izin haklarını kullandıklarını ifade etmişlerdir. Ancak esnaf kurye modelinde çalışanların ücretli izin hakkına sahip olmadıkları ve ihtiyaç halinde ücretsiz izin hakkı kullandıklarını belirtmişlerdir. Esnaf kurye çalışanlarının ekonomik sebeplerden dolayı ücretsiz haftalık ve yıllık izin de kullanmadıklarını, çalışmayı tercih ettiklerini belirtmişlerdir.

### 3.3. A2 Sorusuna İlişkin Bulgular

Sektörde çalışma süreleri ve fazla çalışma sürelerini ifade eden ikinci araştırma sorusuna ilişkin bulgular Tablo-3'te yer almaktadır. Tablo-3'te yapılan kategorileştirme 4857 sayılı yasa kapsamında belirlenen çalışma süreleri doğrultusunda yapılmıştır.

**Tablo 3:** Çalışma Sürelerine İlişkin Bulgular

| Çalışma Süreleri               | Belgeler | Yüzde  | Kişi Sayısı |
|--------------------------------|----------|--------|-------------|
| <b>Çalışma Gün Sayısı</b>      |          |        |             |
| 5 gün altı                     |          | 0      | 0           |
| 5 gün                          |          | 0      | 0           |
| 6 gün                          |          | 73,68  | 14          |
| 7 gün                          |          | 31,58  | 6           |
| <b>Günlük Çalışma Süresi</b>   |          |        |             |
| 7.5 saat ve altı               |          | 0      | 0           |
| 7.5 ile 9 saat arası           |          | 5,26   | 1           |
| 9 saat ile 11 saat arası       |          | 5,26   | 1           |
| 11 saat üstü                   |          | 89,47  | 17          |
| <b>Haftalık Çalışma Süresi</b> |          |        |             |
| 30 saat altı                   |          | 0      | 0           |
| 30 saat ile 45 saat aralığı    |          | 0      | 0           |
| 45 saat ile 66 saat aralığı    |          | 15,79  | 3           |
| 67 saat ve üstü                |          | 84,21  | 16          |
| <b>ANALİZ EDİLEN BELGELER</b>  | 19       | 100,00 | -           |

Çalışma sürelerine ilişkin olarak Tablo-3'te haftalık çalışılan gün sayısı, günlük çalışma süresi ve haftalık çalışma süresine yer verilmiştir. Katılımcılar arasında yarı-zamanlı çalışan olmaması sebebiyle haftalık 5 gün yâda 5 gün altı çalışanın olmadığı görülmektedir. Katılımcıların tamamının tam zamanlı olarak çalışması sonucunda haftalık 6 gün çalışan oranı yüzde 73,68'iken, 7 gün çalışan oranı yüzde 31,58'dir.

Günlük çalışma sürelerine ilişkin bulgularda, katılımcıların yüzde 89,47 oranında günlük 11 saat ve üstü çalıştıklarını ifade etmişlerdir. Katılımcıların yüzde 10,52 oranında ise günlük 11 saatten az çalıştığını belirtmiştir. Ancak katılımcıların çok büyük çoğunluğunun günlük 11 saatten fazla çalıştığı ve bu çalışma süresinin yasal düzenlemelerin üzerinde olduğu görülmektedir.

Haftalık çalışma sürelerine ilişkin bulgularda ise katılımcıların yüzde 84,21 oranında haftalık 67 saat ve üstü çalıştıklarını ifade etmişlerdir. Katılımcıların sadece yüzde 15,79 oranında 66 saat ile 45 saat aralığında haftalık çalıştığını belirtmiştir. Katılımcıların çok büyük çoğunluğunun yasal haftalık fazla çalışma sürelerinden fazla çalıştıkları bulgulanmıştır.

Katılımcıların çalışma süreleri ve fazla çalışmaya sebep faktörlere ilişkin görüşleri aşağıdaki gibidir;

*Haftalık 70-80 saat aralığında çalışıyorum. Borçlarım ve gelire ihtiyaç hissetmem sebebiyle yapmak zorundayım (K4, P. 1: 659-832).*

*Günlük 13 saat ve haftalık 80 saatten fazla çalışıyorum. Sosyal hayatımdan fedakârlık ederek bunu yapıyorum. Ekonomik sorunlardan dolayı bu fedakârlığı yapmak durumundayım (K6, P. 1: 645).*

*Kazandığım ücretler masrafımı karşılamaya yetmiyor. Haftalık 90 saatten fazla çalışmak durumunda kalıyorum. Mecbur kaldığım için yapıyorum. Yüksek kiralar, ekonomik şartlar bizi bu duruma mahkûm ediyor (K7, P. 1: 816).*

Motor kurye sektöründe günlük ve haftalık çalışma sürelerinin oldukça fazla olduğu görülmektedir. Katılımcıların fazla çalışma durumunda kalmalarının temelinde ekonomik koşullar olduğu ve en önemli motivasyon aracının maddi zorlukların üstesinden gelebilmek olduğu bulgulanmıştır.

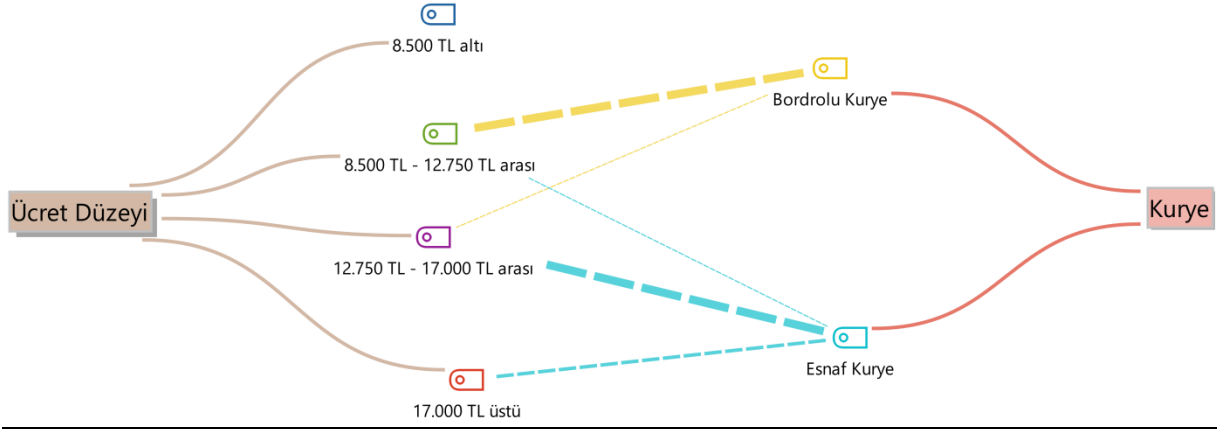
### 3.4. A3 Sorusuna İlişkin Bulgular

Sektörde ücret düzeyi ve ücret düzeyini etkileyen faktörleri ifade eden üçüncü araştırma sorusuna ilişkin bulgular Tablo-4'de yer almaktadır. Tablo-4'de yapılan kategorileştirme asgari ücret ve asgari ücret katları doğrultusunda yapılmıştır.

**Tablo 4:** Ücret Düzeyine İlişkin Bulgular

| Ücret                         | Belgeler | Yüzde  | Kişi Sayısı |
|-------------------------------|----------|--------|-------------|
| <b>Ücret Düzeyi</b>           |          |        |             |
| 8.500 TL altı                 |          | 0      | 0           |
| 8.500 TL - 12.750 TL arası    |          | 36,84  | 7           |
| 12.750 TL - 17.000 TL arası   |          | 42,11  | 8           |
| 17.000 TL üstü                |          | 15,79  | 4           |
| <b>ANALİZ EDİLEN BELGELER</b> | 19       | 100,00 | -           |

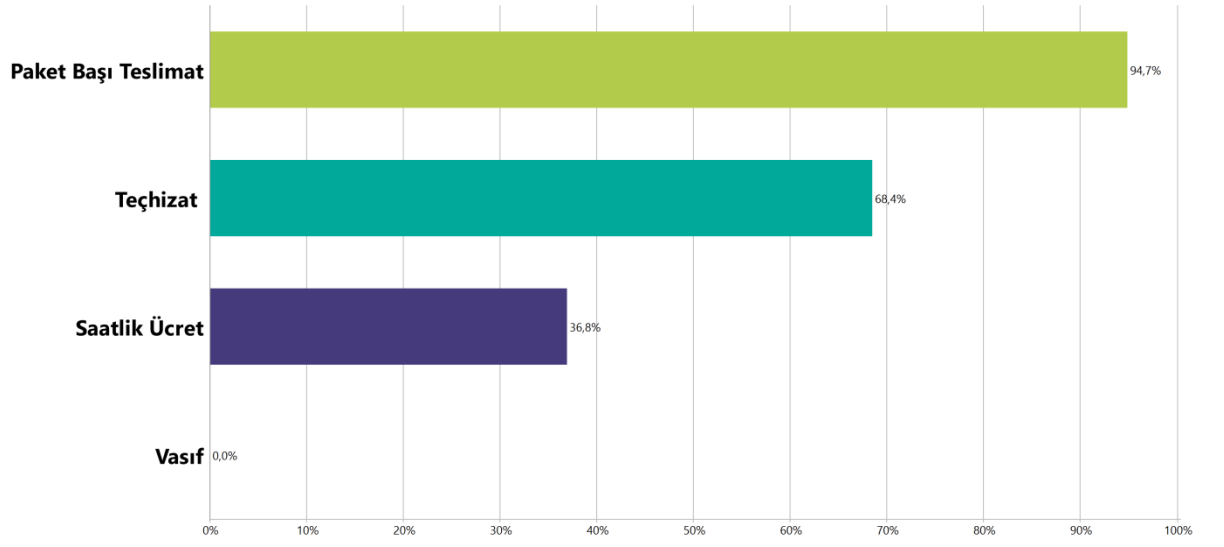
Tablo-4'de göre katılımcılar arasında asgari ücret altında çalışan olmadığı görülmektedir. Katılımcıların yüzde 36,84'ü 8.500 TL ile 12.750 TL aralığında ücret almaktadırlar. Yüzde 42,11'i 12.750 TL ile 17.000 TL aralığında ücret kazanmaktadırlar. Katılımcıların yüzde 15,79'ü ise 17.000 TL ve üstü düzeyde ücret almaktadırlar.



**Şekil-1: Çalışan-Ücret Düzeyi İlişkisi**

Şekil-1’de ücret düzeyi ile motor kurye modeli arasındaki ilişki gösterilmektedir. Kod Birlikte Oluşum Modeli sonucuna göre bordrolu çalışanların 8.500 TL ile 12.750 TL aralığında ücret kazandıkları görülmektedir. Esnaf kurye modelinde ise çoğunluğun 12.750 TL ile 17.000 TL aralığında ücret kazandıkları ve az da olsa 17.000 TL ve üstü kazanç sağlayan esnaf kurye çalışanlarının olduğu bulgulanmaktadır.

Bordrolü kurye modeli ile esnaf kurye modeli arasında ücret düzeyi kapsamında anlamlı bir farklılık olduğu görülmektedir. Esnaf kurye modeli çalışanlarının daha fazla kazanç sağlamalarının temelinde fazla çalışma (haftalık ücretli izin hakkının olmaması) ve bağ-kur priminin ödenmemesi olarak bulgulanmaktadır. Maddi zorluklar sebebiyle esnaf kurye çalışanlarının çoğunluğu bağ-kur primlerini ödememekte ve prim ücretini ihtiyaçları doğrultusunda kullandıklarını ifade etmektedirler.



**Şekil-2: Ücret Düzeyinin Belirlenmesinde Etkili Olan Faktörler**

Sektörde ücret düzeyinin belirlenmesinde etkili olan öncelikli faktörün paket başına teslimat modelinin geldiği görülmektedir. Katılımcıların yüzde 94’ü ücretinin belirlenmesinde paket başı teslimatın etkili olduğunu ifade etmektedir. Esnaf kurye modelinde çalışanların gerekli teçhizata sahip olması ücrette etkili olan bir diğer faktördür. Sektörde etkili olan son faktör ise saatlik ücret olarak ifade edilmektedir. İlginç

olan şudur ki sektörde ücretin belirlenmesinde çalışan vasfının herhangi bir öneminin olmadığı bulgulanmıştır.

Katılımcıların ücret düzeyinin belirlenmesinde etkili olan faktörlere ilişkin görüşleri aşağıdaki gibidir;

*Genelde bilgi, beceri ve kıdemin önem arz etmediği bir sektör, ben 10 yıldır bu işi yapıyorum ancak yeni başlayan biri de neredeyse benimle aynı ücreti almakta (K10, P. 2: 424). Bireysel becerilerin pekte önemi bulunmamakta (K3, P. 1: 2240). Beceriler yâda farklı faktörler çokta etkili olduğu söylenemez (K7, P. 2: 366). Sektörde herkes aynı kalifiye muamelesi görüyor (K10, P. 2: 858). Diğer faktörler ücret belirlemede etkili olmuyor, istenen yetkinlik motor kullanabilme ve ehliyet (K12, P. 1: 1127).*

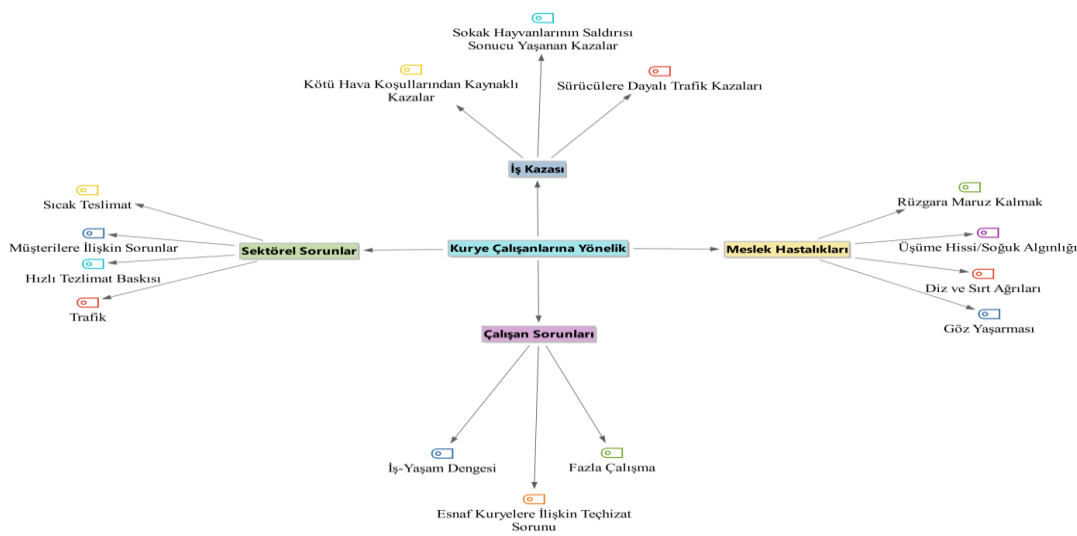
*Saatlik ücret almaktayım. Sipariş gelmese bile saatlik ücretimi almaktayım. paket teslimi yaptığım zamanda ekstra ücret almaya hak kazanıyorum. Hem saatlik ücret hem de paket başı ücret almaktayım (K4, P. 2: 262). Biz de paket başı ücret uygulaması yok, bizde sabit maaşlı olarak çalışıyoruz (K16, P. 2: 219). Maaş + paket ücretine 4 tl performans ücreti ödeniyor. Ayrıca mesaiye kalındığı durumda mesai ücreti ödenmektedir (K17, P. 1: 1394).*

*Paket bazı teslimat ücreti belirleyen temel faktördür (K8, P. 1: 1795). Paket başı diğer bir ifadeyle performans dayalı olarak ücret düzeyimiz belirlenmektedir (K2, P. 1: 1743). Performansa dayalı olarak ücret belirlenmektedir (K13, P. 1: 2063). Sabit ücret yok bizde, tamamen ürün teslimat sayısına göre ücret belirlenmektedir. Paket yâda performans dayalı olmasını tatmin edici bulmuyorum. Boşa geçen yâda sipariş gelmediği durumlarda herhangi bir ücret kazanamıyoruz (K14, P. 1: 1483).*

Sektörde ücret düzeyini belirleyen temel faktörün paket başı teslimat olduğu ve ayrıca çalışan niteliğinin ücret düzeyinin belirlenmesinde herhangi bir önem arz etmediği bulgulanmıştır.

### 3.5. A4 Sorusuna İlişkin Bulgular

Sektörde ve çalışanlara yönelik sorunlar, iş kazası ve meslek hastalıklarını ifade eden dördüncü araştırma sorusuna ilişkin bulgular Şekil-3'te yer almaktadır.



Şekil-3: Kurye Çalışanlarına Yönelik Sorunlar-İş Kazası ve Meslek Hastalıkları

Hiyerarşik-Kod-Alt Kod Modeline göre Şekil-3'te motor kurye çalışanlarına yönelik Sektörel sorular, çalışanlara yönelik sorunlar, iş kazaları ve meslek hastalıkları gösterilmektedir. Karşılaşılan Sektörel sorunlar sıcak ürün teslimatı, hızlı teslimat baskısı, trafik sorunu ve müşterilere ilişkin sorunlar olarak tanımlanmıştır. Özellikle reklamlarda sıcak ve hızlı teslimat vurgusu kurye çalışanlarını olumsuz etkilediği belirtilmektedir. Katılımcıların sektör bazlı yaşadıkları sorunları aşağıdaki gibi ifade etmektedirler;

*Sıcak ve hızlı teslimat sorunu kendimi duygulardan arındırılmış bir robot gibi hissettiriyor. Çünkü ifade edilen sürelerde siparişin hazırlanması ve teslim edilmesi çok gerçekçi değil. Hız yapmak durumunda kalıyorum ve bu da risktir. Çoğu sistemsel sıkıntılar ve hazırlanma süreci göz ardı edilip, ürün gecikmesi sebebi olarak kurye görülmektedir (K8, P. 1: 1218).*

*İnsanlar 30 dk sonrası teslimatı geç kalmış teslimat olarak kabul etmekte ve bu da baskı hissettiriyor. Reklamlar bu algıya sebep oldu. Haliyle kimi müşteriler anlayışla karşılık verirken, kimileri tepki göstermekte. Oysa insanlar trafiği, hava koşullarını, uzaklığı, ürünün hazırlanma aşamasını hep göz ardı ediyorlar (K9, P. 2: 150).*

*Siparişin notlar kısmında 'dikkatli ve sağlıklı gelin lütfen' yazan müşterilerin notları bizi mutluluğa boğuyor. Değer verildiğini ve canımızın da kıymetli olduğunu bilmek duygusu oldukça mutluluk verici. Bizde altın kuraldır; hızlı teslimat isteyen müşterinin siparişi bilerek geç teslim edilir. Çünkü canımıza kıymet vermediğini hissediyorum. Sıcak ve hızlı yiyecek teslimatı konusunda kamu spotu hazırlanmalı ve tüm halk bunun çokta mümkün ve masum olmadığını bilmeli (K10, P. 2: 112).*

*Trafik sorunu bu sektörde en sık yaşadığımız problemlerdendir (K1, P. 1: 1569; K2, P. 1: 1066). Özellikle trafik yoğunluğu ve trafikte dikkatsizlikten kaynaklı kazalar en sık karşılaştığımız sorunlardır (K3, P. 1: 1220). Bir diğer sorunumuz, kibirli ve bizi hor güren insanlarla sürekli muhatap olmak zorunda kalmamız (K18, P. 1: 989).*

*Esnaf kuryeler olarak % 18 gelir vergisine tabiyiz. Restaurantlar ise yüzde 8 vergi ödüyorlar. Bu konuda yasal düzenleme talep ediyoruz (K6, P. 2: 929).*

Katılımcılar tarafından sektörde çalışanlara yönelik karşılaştıkları sorunlar iş-yaşam dengesi, fazla süreli çalışma ve esnaf kurye modelinde çalışanların karşılaştıkları teçhizat sorunu olarak ifade etmişlerdir. Fazla çalışma süresi, iş-yaşam dengesini olumsuz etkilediği, sosyal ve aile yaşamına yeterli zaman ayıramadıklarına vurgu yapmaktadırlar. Katılımcıların çalışanlara yönelik sorunları aşağıdaki gibi ifade etmektedirler;

*İşverenler tarafından kuryeyi koruyucu ekipmanları yeterli düzeyde karşılamamaları (K16, P. 1: 1076). Güvencesizlik sorunları yaşıyoruz (K11, P. 1: 1698). Lastik patlayınca bile saatlerce çalışmamama durumu demek ve bu da kazanacağım ücretin düşmesi demek. Sürekli ufak tefek sorunlar yaşanıyor ve bunlarda psikolojik olarak can sıkıyor (K10, P. 1: 1747). Trafik kazası geçirdim. 1 ay çalışmadım. Esnaf kurye olduğum için 1 ay kazanç sağlayamadım. Genelde güvenceniz olduğu durumlarda kaza yâda hasta durumlarında bile çalışmak zorunda kalıyor uz (K7, P. 1: 1850).*

Katılımcılar tarafından sektörde çalışanların karşılaştıkları iş kazaları trafikte sürücülerden kaynaklı, kötü hava koşullarından kaynaklı ve sokak hayvanlarından kaynaklı sorunlar olarak tanımlanmıştır. Meslek hastalıklarına ilişkin sorunlar ise diz ve sırt ağrıları, rüzgar ve soğuk havaya maruz kalmak, göz yaşarması ve soğuk algınlığı olarak belirtilmiştir. Katılımcıların iş kazası ve meslek hastalıklarına ilişkin görüşleri aşağıdaki gibidir;

*Yağmurlu havalarda motorlu aracın kayması ve motordan düşme olayı en sık karşılaştığımız iş kazalarındandır (K3, P. 1: 1828). Ayrıca, trafikte dikkatsiz sürücülerin sebep olduğu kazalar diyebilirim (K3, P. 1: 2002). Köpek saldırı sonucu*

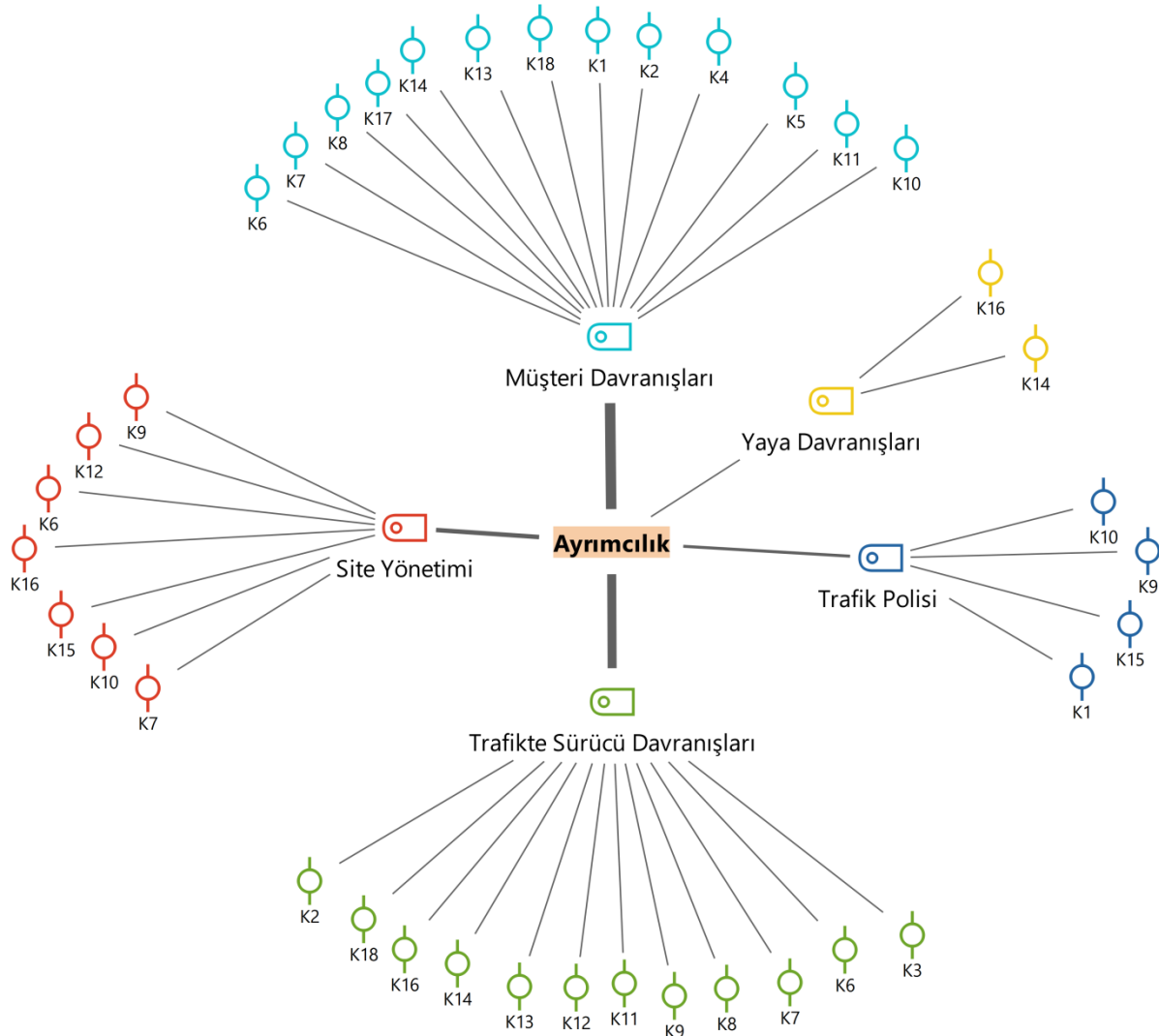


motordan düşüp yaralanma sorunları yaşıyoruz (K4, P. 2: 58). Kaza ile akraba gibiyiz. Trafik kazaları yada hava koşullarına bağlı iş kazalarıyla sıklıkla karşılaşyoruz (K10, P. 1: 1588).

Hava koşullarına dayalı üşüme hissi (K5, P. 1: 1909), grip ve soğuk algınlığı (K4, P. 2: 18), genellikle soğuk hava ve rüzgâra çok maruz kalıyoruz (K12, P. 1: 1387). Gözün sürekli rüzgâr alması sonucu oluşan göz sorunu, özellikle akşam vakitlerinde yaşarma sorunu meydana geliyor (K16, P. 1: 1244).

### 3.6. A5 Sorusuna İlişkin Bulgular

Sektörde çalışanlara yönelik yaşanan ayrımcılıkları ifade eden beşinci araştırma sorusuna ilişkin bulgular Şekil-4'de yer almaktadır.



Şekil-4: Kurye Çalışanlarının Ayrımcılığa Uğradıklarını Düşündükleri Alanlar

Kod- Alt Kod- Bölümler Modeline göre katılımcılar tarafından sektörde sıklıkla ayrımcılığa maruz kaldıklarını düşündükleri alanlar trafikte sürücü davranışları, ürün teslimatında müşteri davranışları, trafikte polis uygulamaları, yaya davranışları ve ürün teslimatında site yönetimleri tarafından maruz kaldıkları sorunlar olarak ifade etmektedirler. Şekil-4'de hangi katılımcının hangi sorunu ifade ettiğini göstermektedir.

Katılımcıların ürün teslimatında ayrımcılığa maruz kaldıklarına ilişkin görüşleri aşağıdaki gibidir;

*Ürün teslimatında alıcı yüzümüze bile bakmadığı oluyor. Sabahları günaydın diye hitap ettiğimde, müşteri cevap bile vermiyor. Sanki kurye teslimatı değil de, bir hayvan muamelesi gördüğümü hissediyorum. Bazen de yanlış zile bastığımız oluyor, insanlar çıkıp bize hakaretler ediyorlar. Kimi zamanda ürün eksik oluyor yâda ürün zedelemesi oluyor, bu durumlarda hakaretlere yâda kötü muameleyle maruz kalıyoruz. Olaylar kendimi kötü hissetmeme sebep oluyor (K1, P. 2: 2170).*

*Genellikle bizi küçümseyici davranışlar sergiliyorlar. Mahalle kültürü olan bölgelerden ziyade rezidans kültürünün olduğu yerlerde bu tarz davranışlara maruz kalıyoruz. Bu tarz davranışlar ben de gerginliğe ve öfkeye sebep olmaktadır. İşten soğumama ve motivasyonumun düşmesine sebep olmakta. Örneğin geçenlerde yanlış zile bastığım için azarlandım ve tehdit edildim (K5, P. 2: 456).*

*Müşteriler sıklıkla geç kaldığımızı, nede erken gelmediğimiz konusunda sitemkâr davranmaktadır. Ancak mesafeler, ürün hazırlanma süreci, trafik gibi faktörler göz ardı ediliyor. Bu durumda bize kötü muamele yapılmaktadır (K8, P. 2: 216). Genelde hoşgörüsüz davranılıyor bize. Daha nazik ve insancıl davranılabilir. Böyle durumda daha motive oluruz (K7, P. 2: 1416).*

*Esnafkuryeyiz biz yani sadece firmalardan gelen talepler doğrultusunda ürün teslimatı yapıyoruz. Herhangi bir firmanın özel kuryeciliğini yapmıyoruz. Ürün eksik yâda yanlış çıkma durumunda müşteriye bunun bizimle ilgisi olmadığını, biz sadece taşımacılık yaptığımızı anlatamıyoruz (K10, P. 2: 1836)*

Katılımcıların trafikte sürücü davranışları sonucu ayrımcılığa maruz kaldıklarına ilişkin görüşleri aşağıdaki gibidir;

*Dikkatsiz ve saygısız davranışlara maruz kalıyoruz (K7, P. 2: 1274).*

*Sürücülerin tepkilerine sürekli maruz kalıyoruz. Trafikte, benzincide bize hep ikinci sınıf muamelesi yapılıyor (K9, P. 2: 1504).*

*Taksiciler trafikte bize kötü davranışlarda bulunuyorlar (K11, P. 2: 1438). Sürücüler tarafından bazen kötü muameleyle maruz kalıyoruz. Taksicilerin bize bakış açısı genelde negatif (K12, P. 1: 1719).*

*Genelde dikkatsiz sürücülerin davranışlarına maruz kalıyoruz (K18, P. 1: 1686).*

Katılımcıların trafik polisleri tarafından ayrımcılığa maruz kaldıklarına ilişkin görüşleri aşağıdaki gibidir;

*Trafik polisleri tarafından kontrole tabi tutulmamız ve bazen ceza almamız sorunlarını yaşıyoruz. Motor aracımız bağlanabilmekte ve tekrardan kullanabilmek için belli ücretler ödemek zorunda kalıyoruz. 250 tl bağlanma cezası ödenmektedir. Hususi araç olması sebebiyle bu cezaya maruz kaldım. Trafiğe ilişkin gerekli belgelerin eksikliğine dayalı cezalar da sebep olmaktadır. İşletmeye dayalı sıkıntılar bunlar. Motorlu aracın bağlanması günlük performansla dayalı kazançtan mahrum edebilmektedir (K1, P. 2: 1568).*

*Genelde trafikte polislerle sorunlar yaşıyoruz. Motor kuryelerin sepetinden tutun birçok farklı kritere kadar ticari bir şekilde eksiksiz olmamızı istiyorlar. Bu tarz fazla harcama yapma durumunda kalınca bu sefer ödemeler kendi gelirimizden karşılandığı için ücretimiz sürekli düşüyor. Yüksek ödemelerden kaçınmak istedikçe trafikte polisler tarafından cezalara maruz kalıyoruz. 12 bin TL para cezası, 14 gün motorlu aracımız parka çekilmekte. bu tarz durumlarda para kazanamamak anlamına geliyor bizim için (K10, P. 2: 1227).*

Genelde motorların sepet kısmında kullanılan firma islerinin bildirilip sisteme kaydedilmesi gerekmektedir ancak bu da belli bir maliyet demektir. Bu maliyetleri karşılayacak gücümüzde olmadığı için trafik polisleri tarafından çevirmeye ve cezaya maruz kalıyoruz (K15, P. 2: 148).

Katılımcıların yaya davranışları sonucunda ayrımcılığa maruz kaldıklarına ilişkin görüşleri aşağıdaki gibidir;

Sürücüler ve yayalar trafik kurallarına uymuyorlar ve bu durum sürekli bizi zor durumda bırakıyor. Kimi zaman sinirlerimin bozulmasına sebep oluyor (K2, P. 2: 383).

Yayaların yollarda kurallara uymadığı durumlarda korna çaldığımızda bize hakaret etmeleri gibi farklı taciz ve tepkilerle karşılaşılıyor. Trafikte motor kuryelerin korumasız ve can güvenliğinin diğer sürücülere göre daha az olduğu unutulmamalı ve göz ardı edilmemeli. Bizlerde psikolojik yıpranmaya ve sürekli stres altında kalmaya sebep oluyor (K16, P. 2: 689).

Katılımcıların site yönetimleri tarafından ayrımcılığa maruz kaldıklarına ilişkin görüşleri aşağıdaki gibidir;

Site yönetimleri normal asansörü kullanmamızı yasaklıyorlar, yük asansörüne binmemizi talep ediyorlar. Kötü hissettiriyor, sınıf farklılığı varmış gibi hissediyorum (K6, P. 2: 740).

Siteler, motor kuryeleri içeri almıyorlar. Yük asansörüne binebiliyoruz, normal asansörü kullanmamıza izin vermiyorlar. Bu davranışlar bana ikinci sınıf vatandaş gibi hissettiriyor (K9, P. 2: 1741).

Sitelerin girişinde kimlik kontrolü, kast çıkartma gibi uygulamalara maruz kalıyoruz. Kimlik bilgilerimizi site güvenlik çalışanlarına teslim etmek durumunda kalıyoruz ve bu bir risktir. Verinin çalınma durumu yaşanabilir. Yâda kasklarımızın dışarıda bırakılması istenmekte ancak kask çalınırsa kim sorumlu olacak? Yâda maddi kaybımı kim karşılayacak. bu durumlar bizde ikinci vatandaş hissiyatı uyandırıyor. İnsanlara hizmet ediyoruz ancak karşılaştığımız muamele sürekli bu işi bize sorguluyor (K10, P. 2: 2119. ).

Lüks siteler motor kuryeleri içeri almıyor. Haliyle paketleri yağmurda yürüyerek teslim ettiğimizde ıslanma sorunlarıyla karşılaşılıyor (K11, P. 2: 1771).

## Sonuç

Gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde, motosikletlerin otomotivlere kıyasla daha ucuz olması ve daha düşük maliyetlerle yolculuk imkanı tanınması; yaygın olarak kullanılmasının önemli nedenleri arasındadır. Motosikletlerin şehir trafiğinde daha esnek ulaşım imkanı tanınması ise hızlı teslimat işlerinde birincil öncelik haline gelmesini sağlamıştır. Özellikle 2008 küresel krizinden sonra yaygınlaşan çevrimiçi platformlar hızlı teslimatla eş anlamlı kullanılır hale gelmiştir. Bilgi teknolojisine dayalı bu platformlar gün geçtikçe toplumsal tüketim alışkanlıklarını şekillendirmektedir.

2019 yılında Çin'de meydana gelen Covid-19 Pandemisi sokağa çıkma yasaklarına ve sosyal mesafe gibi yeni kuralların oluşmasına neden olunca; günlük ihtiyaçların çoğunluğu çevrimiçi platformlar aracılığıyla yapılmaya başlanmıştır. Bu yeni normal ile motor-kuryeler hem şehir trafiğinin hem de gündelik yaşam pratiğinin bir parçası haline gelmiştir. Sosyal hayatın ayrılmaz bir parçası haline gelen motor-kuryelerin profilleri incelendiğinde erkek egemen bir meslek olduğu göze çarpmaktadır. Alan araştırması yapılırken faal olarak çalışan kadın motor-kuryeye rastlanmadığı için tüm katılımcılar erkeklerden oluşmuştur. Motor-kuryelerin %85'i haftada 67 saat ve üstü çalıştığını belirtirken, %15'i ise haftalık 45 saat çalıştığını ifade etmektedir. Katılımcıların yaklaşık

%32'si ise haftada 7 gün çalışmaktadır. 4857 sayılı iş kanununda haftalık çalışma sürelerinin 45 saat olarak belirlendiği dikkate alındığında, motor-kuryelerin fazla çalıştıklarını söylemek gerekmektedir. Bununla birlikte motor-kuryelerin aylık kazançları dikkate alındığında; hiç kimsenin asgari ücret almadığı görülmekte ve yaklaşık %60'ının 12.500 TL ve üstü gelir elde ettiği görülmüştür. Asgari ücretin 8.500 TL olduğu dikkate alındığında, motor-kuryelerin asgari ücretin oldukça üstünde gelir elde ettiği görülmektedir. Motor-kuryeliğin gençler arasında bu kadar yaygın olmasının ortalama üstü gelir beklentisi olduğunu söylemek mümkündür.

Motor-kuryelerin ücret farklılıkları daha detaylı incelendiğinde ise iki bir yapının varlığı tespit edilmiştir. Siparişleri teslim eden motor-kuryelerin hepsinin aynı olduğu düşüncesinin bir yanlığı olduğu, uygulamada esnaf ve bordrolu olmak üzere iki farklı motor-kuryeliğin olduğu görülmüştür. Esnaf kuryeler bordrolu kuryelerden daha fazla gelir elde etse de giderler dikkate alındığında durum tersine dönmektedir. Bordrolu motor-kuryelerde en önemli farklılık hiç teslimat yapmasalar dahi asgari ücret üzerinden gelir elde ettikleri, teslimat sayısı arttıkça ise paket başı ücret aldıkları durumudur. Bordrolu motor-kuryelerin sosyal güvenlik, kıyafet, benzin ve motor giderleri işveren ya da platformlar tarafından karşılanmaktadır. Öte yandan esnaf kurye olarak adlandırılan, kendi nam ve hesabına çalışan kuryeler ise tüm giderlerden kendileri sorumludur. Öyle ki sosyal güvenlik primlerinden motor giderlerine ve koruyucu iş kıyafetlerine kadar tüm giderleri karşılamaları gerekmektedir. İşe başladıkları yıl *Genç Girişimci* programı kapsamında ilk yıl sosyal güvenlik primlerinin İşkur tarafından ödendiğini belirten esnaf kuryelerin çoğunluğunun sosyal güvenlik primlerini ödemedikleri görülmüştür. Çalışmadıkları sürece hiçbir gelir elde edemeyen esnaf kuryeler, ücretli izin ya da hastalık gibi durumlarda kendi başlarının çaresine bakmak zorunda kalmaktadır. Durum böyle olduğu için esnaf kuryelerin %50'si haftada 7 gün çalışmaktadır. Motor-kuryelere göre ücretlerde yaşanan bu tür sorunların çözümü için KDV indirimi sağlanmalıdır. Restoranların da kendileri gibi esnaf olduğunu belirten kuryeler; kendilerinin %18 KDV öderken, restoranların %8 KDV ödemelerinin ayrımcılık olduğunu ve bu durumun düzenlenmesini talep etmektedirler.

Motor-kuryeler bir yandan ortalama çalışma sürelerinin çok üstünde çalışırken, diğer yandan ortalama gelirin üstünde bir kazanç elde ettiği görülmektedir. Bu durum Emek Süreci teorisi bağlamında incelendiğinde; işverenlerin çalışanların rızasını ve sadakatini yüksek gelir imkanı ile elde ettiğini doğrulamaktadır. Bununla birlikte çalışanların *Gig Ekonomi* aracılığıyla daha özerk ve özgür olduğu fikri, çalışma saatlerinin yoğunluğu dikkate alındığında anlamını yitirmektedir.

Öte yandan motor-kuryeler arasında vasıf ayrımının olmadığı ve ücretlendirmenin tamamen sipariş sayısı üzerinden belirlendiği görülmüştür. Başka bir ifade ile anlatılacak olursa, 10 sene kıdemi olan bir kurye ile bugün işe başlayan bir kurye arasında ücretlendirme konusunda herhangi bir farklılık bulunmamaktadır. Bu durum ise meslekte; vasıf ve yükselme gibi önemli konuları anlamsız hale getirmektedir.

Katılımcıların eğitim durumu dikkate alındığında ise %90'ının lise ve altı eğitime sahip olduğu ve yalnızca %10'unun ön lisans ve üstü eğitim aldıkları görülmüştür. Meslekte geçirdikleri süreler dikkate alındığında ise %50'sini 2 yıl ve daha az süre kıdeme sahip oldukları görülmektedir. Emek süreci teorisi bağlamında değerlendirildiğinde; motor-kuryelerin düşük eğitim seviyesine sahip oldukları ve gençlik dönemlerinde mesleği icra etseler de uzun yıllar bu işte çalışmadıklarını söylemek mümkündür.

Motor-kuryelerin sektörde en çok karşılaştıkları sorunların ise sıcak ürün teslimatı, hızlı teslimat baskısı, trafik sorunu ve müşterilere ilişkin sorunlar olarak tanımlanmıştır. Reklamlarda vurgulanan sıcak ve hızlı teslimat; motor-kuryeler üzerinde olumsuz etkilere neden olmaktadır. Hızlı teslimatta en az sorumluluğun kendilerinde olduğunu belirten kuryeler; esas sorumluluğun paketin hazırlanmasında olduğunu ifade etmekte. Bununla birlikte; sipariş notunda hızlı teslimat talebinin vurgulanması, motor-kuryeler tarafından bilinçli bir şekilde geç teslimat ile sonuçlanmakta olduğu görülmektedir. Normal şartlarda zaten hızlı teslimat yapmak istediklerini belirten motor-kuryeler; bu tarz notların kendi canlarının hiçe sayıldığını hissettirdiğini belirtmektedir. Havalarda soğuk, rüzgarlı ve yağmurlu olması gibi durumlarda oldukça zorlandıklarını belirten motor-kuryeler; olumsuz hava koşulları nedeniyle sıkça kaza yaptıkları ya da kazaya tanık olduklarını belirtmektedir. Rüzgar nedeniyle göz yaşarması, soğuk algınlığı, bel ve diz rahatsızlıkları gibi sorunların motor-kuryelerde görülen genel rahatsızlıklar olduğu tespit edilmiş ve meslek hastalığı olarak nitelendirilebileceği düşünülmektedir.

Motor-kuryelerin çok fazla sayıda kazaya karışmalarının ise tecrübe ve bilgisizlik olduğunu düşünen kuryeler; bunun için sertifika oluşturulup eğitimi tamamlayanlara verilmesi gerektiğini ifade etmekte. Bu yolla meslekte standartların oluşturulabileceği ve bilinçlendirmenin tamamlanacağını düşünmekte.

Son olarak, platformların paket başı fiyatlandırması farklı olduğu için sektörde farklı ücretlerin oluştuğunu dile getiren katılımcılar, bu konuda bir düzenleme eksikliğinden yakınmaktadır. Özellikle esnaf kurye olarak çalışanlar; birçok farklı firmanın teslimatını yaptıklarını ve firmaların farklı ücretlendirmeleri nedeniyle mağdur olduklarını ve bu durumun çalışma motivasyonunu olumsuz etkilediğini belirtmektedir.

**Kaynakça**

- Adey, Peter. *Mobility*. London ; New York: Routledge, Second edition., 2017.
- Arum, Richard - Walter Mueller (ed.). *The reemergence of self-employment: a comparative study of self-employment dynamics and social inequality*. Princeton, N.J: Princeton University Press, 2004.
- Bianet. "900 bin kuryeden sadece 100 bini kayıtlı". *Bianet - Bağımsız İletişim Ağı*. Erişim 06 Nisan 2023. <https://www.bianet.org/bianet/emek/239889-900-bin-kuryeden-sadece-100-bini-kayitli>
- Bodine, Rachel. "Motorcycle vs. Car Accidents (2023) | AutoInsurance.Org". 17 Mart 2020. Erişim 02 Mayıs 2023. <https://www.autoinsurance.org/motorcycle-vs-car-accidents/>
- Burawoy, Michael. *Manufacturing Consent: Changes in the Labor Process under Monopoly Capitalism*. Chicago London: The University of Chicago press, 1982.
- Burke, Andrew. *The Role of Freelancers in the 21st Century British Economy: Report*. Century British Economy, 2012. <https://www.ipse.co.uk/resource/the-role-of-freelancers-in-the-21st-century-british-economy-report.html>
- Ceylan, Burak. *Labor Process and Work in Platform Capitalism: A Study on Motor Couriers of Digital Platforms in Istanbul*. Ankara: Ortadoğu Teknik Üniversitesi, 2022.
- Cieślak, Jerzy - Stel, André van. "Solo Self-Employment--Key Policy Challenges". *Journal of Economic Surveys* n/a/n/a (2023), 1-34. <https://doi.org/10.1111/joes.12559>
- Cresswell, Tim. "The Production of Mobilities". *The cultural geography reader*. ed. Tim Oakes - Patricia Lynn Price. London ; New York: Routledge, 2008.
- Cresswell, Tim. "Towards a Politics of Mobility". *Environment and Planning D: Society and Space* 28/1 (01 Şubat 2010), 17-31. <https://doi.org/10.1068/d11407>
- De Oliveira, Leise Kelli vd. "Identification of factors to improve the productivity and working conditions of motorcycle couriers in Belo Horizonte, Brazil - ScienceDirect". Erişim 02 Mayıs 2023. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2213624X21001577?via%3Dihub>
- E-Ticaret Bilgi Platformu. "2022 Yılı İlk 6 Ay E-Ticaret Verileri Açıklandı". <https://www.eticaret.gov.tr/>. Erişim 08 Nisan 2023. <https://www.eticaret.gov.tr/>
- Eurofound. *Employment and Working Conditions of Selected Types of Platform Work*. Luxembourg: Publications office of the European union, 2018. <https://www.eurofound.europa.eu/publications/report/2018/employment-and-working-conditions-of-selected-types-of-platform-work>
- European Commission. "Guidelines on Collective Agreements by Solo Self-Employed". *Official Journal of the European Union* 374/2 (2022). [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_22\\_5796](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_5796)
- Gandini, Alessandro. "Labour process theory and the gig economy". *Human Relations* 72/6 (01 Haziran 2019), 1039-1056. <https://doi.org/10.1177/0018726718790002>
- Kurnaz, Zeynep. *Türkiye'de siyasal korku ve akademik hayatın inşası*. Sosyal Bilimler Enstitüsü: Hacettepe Üniversitesi, 2016.
- Lehdonvirta, Vili. "Flexibility in the Gig Economy: Managing Time on Three Online Piecework Platforms". *New Technology, Work and Employment* 33/1 (2018), 13-29. <https://doi.org/10.1111/ntwe.12102>
- NTV. "Türk-İş'ten motokurye açıklaması". Erişim 06 Nisan 2023. [https://www.ntv.com.tr/ekonomi/turk-istenmotokurye-aciklamasi,jeEnJ\\_rHv0CaBvLVT4M-uQ](https://www.ntv.com.tr/ekonomi/turk-istenmotokurye-aciklamasi,jeEnJ_rHv0CaBvLVT4M-uQ)

- Patton, Michael Quinn. *Nitel Araştırma ve Değerlendirme Yöntemleri (Ciltsiz)*. Pegem Akademi Yayıncılık, 2014.
- Thompson, Paul - Broek, Diane van den. "Managerial Control and Workplace Regimes: An Introduction". *Work, Employment and Society* 24/3 (01 Eylül 2010), 1-12. <https://doi.org/10.1177/0950017010384546>
- Veen, Alex vd. "Platform-Capital's 'App-Etite' for Control: A Labour Process Analysis of Food-Delivery Work in Australia". *Work, Employment and Society* 34/3 (01 Haziran 2020), 388-406. <https://doi.org/10.1177/0950017019836911>
- Wang, Yuting vd. "Understanding the Experience and Meaning of App-Based Food Delivery from a Mobility Perspective". *International Journal of Hospitality Management* 99 (01 Ekim 2021), 103070. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2021.103070>
- Woodcock, Jamie - Graham, Mark. *The Gig Economy: A Critical Introduction*. Cambridge ; Medford, MA: Polity, 2020.
- Wu, Qingjun vd. "Labor Control in the Gig Economy: Evidence from Uber in China". *Journal of Industrial Relations* 61/4 (01 Eylül 2019), 574-596. <https://doi.org/10.1177/0022185619854472>
- Yıldırım, Ali - Şimşek, Hasan. *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 12. Basım, 2021. <https://www.seckin.com.tr/kitap/176755156>
- Kurnaz, Z. (2016). Türkiye'de Siyasal Korku ve Akademik Hayatın İnşası (Yayımlanmış doktora tezi). Hacettepe Üniversitesi, Ankara.
- Patton, M. Q. (2014). *Nitel Araştırma ve Değerlendirme Yöntemleri* (M. Bütün ve S. B. Demir, Çev.). Pegem Akademi
- Yıldırım, A. Ve Şimşek, H. (2008). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.