

# TÜRKİYE'DE KARAYOLU TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNDE ÇALIŞAN TIR VE KAMYON ŞOFÖRLERİNİN ÇALIŞMA ŞARTLARI VE ZORLUKLARI

**Ramazan KABARAN<sup>1</sup>**

## Özet

Küreselleşen dünyada ve her geçen gün daha da gelişen Türkiye'de taşımacılık sektörü büyük rol oynamaktadır. Bu kadar önemli bir sektörde gelişmekte ve değişmekte olan ulaşım ağlarının, yeni teknolojilerin, piyasa koşullarının, kanun ve yönetmeliklerin yanında bu sürece ayak uydurmakta güçlük çeken emekçilerin de varlığı unutulmamalıdır. Türkiye'de ulaştırma sistemleri içerisinde karayolu taşımacılığının %95'lik dilime sahip olması bu piyasaya ve sektör çalışanlarına büyük sorumluluklar yüklemektedir. Bu kapsamda çalışmanın birinci bölümünde karayolu yük taşımacılığının ülkemizdeki tarihinden ve öneminden başlayarak literatür taraması yapılmış sektör ile ilgili bilgiler paylaşılmıştır. İkinci bölümde Türkiye'de karayolu taşımacılık sektöründe çalışanların emek süreçleri incelenerek sektör çalışanlarının kapalı kapılar arkasında kalmış yaşamlarına ışık tutmak hedeflenmiştir. Yarı biçimsel mülakat tekniğiyle sektör çalışanlarının mesleğe bakış açıları, sorunları, sosyal yaşantıları hakkında bilgilere yer verilmiştir. Son bölümde de yapılan literatür araştırmaları bulguları ile mülakat sonucu elde edilen veriler değerlendirilerek karayolu taşımacılık sektörü çalışanlarının daha çok çalışma hayatında karşılaştıkları problemlere ilişkin çözüm önerileri sunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Ulaşım, Karayolu Taşımacılığı, Taşımacılık Sektörü, Yük Taşımacılığı, Mesleki Problemler.

1 Sakarya Üniversitesi İnsan Kaynakları Yönetimi Bölümü Yüksek Lisans Öğrencisi, ramazankabaran@gmail.com

## Giriş

Karayolu yük taşımacılığının Türkiye’de ulaşım sistemleri kullanımındaki payı oldukça büyüktür. Devlet tarafından karayollarına yapılan yatırımlar sektörü her geçen gün daha da önemli bir konuma getirmektedir. Mevcut hükümetin karayolu yük taşımacılığına getirdiği yeni kanunlar ve yönetmeliklerle sektör kontrol altına alınmış ve kayıt dışı yapılan işlerin önüne geçilmiştir. Yapılan bu düzenlemeler, küreselleşme ve yeni teknolojilerin etkisiyle karayolu yük taşımacılığında çalışanların mevcut kazançları ile maliyet kalemleri arasında dengesizlikler bir takım mesleki problemlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Karayolu yük taşımacılığı sektörü piyasadaki bütün sektörlerle doğrudan veya dolaylı olarak bir ilişki halindedir. Bu durumda sektörde meydana gelebilecek olan mesleki problemlerin diğer sektörleri de etkilemesi kaçınılmazdır. Bu durum ekonomik olduğu kadar sosyal yapıda da büyük etkilere neden olabilmektedir (Gündoğdu, 2013). Bu çalışmada mevcut sorunları tespit etme ve sonuçları üzerinden değerlendirmede bulanma amaçlanmıştır.

Karayolu taşımacılığı, başlangıç ve varış noktaları arasında aktarımın bir taşımaya olanak sağlaması, öteki taşıma türlerine kıyasla daha hızlı olması ve özellikle kısa mesafeli taşımalarda nispeten ucuz olması nedeniyle fazlaca tercih edilmektedir. Ülkemizde bu kadar büyük bir paya sahip sektörün çalışanı olan şoförlerin yaşadıkları mesleki zorlukları, sorunları ve bu sorunların yansımalarını çalışma koşulları inceleyerek tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Araştırmanın evreni, S.S.11 No’lu Yatağan Motorlu Taşıyıcılar ve Kamyoncular Kooperatifi, örnekleme de S.S.11 No’lu Yatağan Motorlu Taşıyıcılar ve Kamyoncular Kooperatifine bağlı 10 adet şoför oluşturmuştur. Yarı biçimsel mülakat tekniğinin kullanıldığı araştırmada önceden belirlenmiş sorular sorulmuş olup görüşmenin gidişatına göre sorular yönlendirilmiştir. Sorulan sorularda şoförlerin demografik özellikleri, çalışma koşulları, çalışmaya ve boş zamana yönelik bakış açlarına cevaplar aranmıştır. Mülakat süresi yaklaşık 30-40 dakika olup alınan cevaplar hem yazılı hem de kayıt cihazı kullanılarak kaydedilmiştir.

Çalışmanın son bölümünde ise elde edilen veriler doğrultusunda da karayolu yük taşımacılığı sektöründe istihdam edilen şoförlerin emek süreçleri incelenmiş, bulgular irdelenerek gerekli önerilerde bulunulmuş ve tüm tarafların yararına sunulmuştur.

## 1. BÖLÜM

### Ulaşımın Tarihi ve Türkiye’de Karayolu Ulaşımı

Kullanılan en eski taşıma sistemi karayolu taşımacılığıdır. İnsanlık tarihi kadar eski olan bu sistem avcı ve toplayıcı olarak yaşamını sürdüren toplumların avlarından oluşan yüklerini evcilleştirdikleri hayvanlarla (köpek, at, öküz) taşınmasıyla başlamıştır (Doğan, 2014, s.9). Gelişen toplumsal değerler ve yerleşik hayata, tarım ve şehir yaşamına geçilmesiyle taşıma sistemleri gelişim göstermeye ve değişmeye başlamıştır. Belki de en büyük gelişim ve değişimi tekerleğin icadıyla M.Ö. 3000 de yapmıştır (Doğan, 2014, s.11).

Dünyanın bilinen ilk yapay yolu M.Ö. 2800 yılında Anadolu’da Urartu’lar tarafından yapılmıştır (Doğan, 2014, s.14). Bingöl-Elazığ arasında bulunan bu yapay yol 40-50 km uzunluğundadır. Osmanlı’dan Türkiye Cumhuriyeti’ne miras kalan demiryollarının büyük bir kısmı ülkenin batısında yer almaktadır. Genç Türkiye’nin ulaşım politikası, ana yurdu demir ağlarla örmektir. Demiryolu ulaşımı doğuda zayıf kaldığı için yatırımlar doğuya kaydırılmıştır. 1930 yılına gelmeden demiryolu ağıımız 1000 km uzunluğuna ulaşmıştır (Gülen, 1999). 1932 ve 1936 yıllarında I. ve II. Beş yıllık kalkınma planları yapılmıştır. Planlarda ulusal sanayinin geliştirilmesi üzerinde durulmuş, bunun sağlanması için de demir yollarının geliştirilmesi gerektiği saptanarak demiryollarında büyük yatırımlar yapılmıştır. Böylece milli sanayinin geliştirilmesi için önemli bir faktör olan ulaşım maliyetinin azaltılması demir yollarıyla sağlanmıştır (Onur, 1953).

Atatürk’ün vefatından sonra demiryollarındaki gelişim yavaşlamış 1940’dan sonra yatırımlar bitme noktasına gelmiştir. Bu dönemde Amerika Birleşik Devletleri (ABD) dünya otomotiv sanayisi yükselişine

geçmiş ve bazı pazar paylarına sahip olmuştur. Yine bu dönemde Türkiye ABD'den Marshall yardımlarından payına düşeni belli koşullar altında almıştır. 1 Mart 1950 Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuş ve bu alanda yatırımlar yapılmaya başlanmıştır.

Osmanlıdan miras kalan yollarımızın uzunluğu 18350 km'dir. Bu yolların çoğunluğu toprak yoldur. Yaklaşık 4000 km uzunluktaki yollar iyi denebilecek durumdaydı (Bilmez, 2000). Karayollarına yapılan yatırımların arttığı 1950'li yıllarda otomotiv ithalatı da artmakta bunlara paralel olarak Türkiye'deki ulaşım sistemleri içerisindeki karayolu ulaşımı payı her geçen gün hızla büyümekteydi. 2013-2014 yılları arasında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde yapılan toplam 195,2 milyar TL değerindeki yatırımın %62,6'sı karayolları ağına harcanmıştır.

### **Ulaşım Kavramı ve Önemi**

Ulaşım; insanların ve yüklerin zaman ve mekân içerisinde, değişik ulaştırma araçlarını kullanarak bir yerden ihtiyaç duyulan başka bir yere taşınmasını sağlayan önemli bir hizmettir (Gündoğdu, 2013, s.2).

Ulaştırma sektörünün temel amacı ulaştırma talebini, en kısa zamanda ve en az maliyetle, güvenli bir biçimde ulaştırma hizmeti sunmaktır. Bu amacı gerçekleştirirken tüm ulaşım sistemlerini organize bir biçimde kullanmak gerekmektedir (Bulut, 2007). Ulaştırma sektörü; üretim sürecinin önemli bir parçasını oluşturması ve gerektirdiği önemli yatırımların ekonomide yarattığı etkiler açısından toplumların ekonomik yapıları içinde ağırlıklı bir yere sahiptir. Toplumsal yaşamda modernleşmeye paralel olarak ulaşım hareketliliği artarken, yük ve yolcu taşımacılığında toplumun ekonomik ve sosyal yapısı, üretim biçimi ve ekonomik çıkarlar kendine özgü bir ulaştırma türünü de ortaya çıkarmaktadır (Cengiz, 2009, s.225-247).

### **Karayolu Taşımacılığının Önemi, Avantajları ve Dezavantajları**

Karayolu taşımacılığı faaliyetinin yoğun olarak tercih edilmesinde önem arz eden hususlar; karayolunun bulunduğu her noktada hizmet

sağlaması, diğer taşıma yöntemleri ile uyumlu olması, taşıma maliyetlerinin diğer taşıma türlerine nispeten ucuz olmasıdır. Türkiye’nin mevcut konumu, durumu, genç nüfusumuz ve üst düzey karayolu taşıma filosuna sahip olmamız nedeniyle, ülkemizde taşıma faaliyetlerinin büyük ölçüde karayolu taşımacılığı ile yapılmaktadır.

Türkiye’nin jeopolitik konumuna bağlı olarak, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) tarafından karayolu yapımı ve karayolu taşımacılığı faaliyetlerine özel bir önem verilmektedir. Karayolu ulaştırma hizmeti faaliyetlerindeki artışın Türkiye’de ki ekonomik kalkınma ve istihdamın artırılmasına yönelik olumlu etkileri vardır. Bu avantajlarının yanında karayolu taşımacılığının, birim taşımada gerek yolcu/km, gerek ton/km maliyeti, tükettiği enerji miktarı, kullandığı enerji türü, neden olduğu çevre kirliliği, yüksek kaza riski ve özellikle uluslararası siyasi ve ekonomik konjonktürde meydana gelen gelişmeler karşısında göreceli olarak hassas bir durum arz etmektedir. Ayrıca karayolu taşımacılığı sektörü, başta zorlu rekabet ve yükselen petrol fiyatları nedeniyle artan maliyet giderleri olmak üzere, kendi içinde bazı zorluklarla karşı karşıya kalmaktadır.

Türkiye’de yolcu taşımacılığının %95,2’si karayoluyla yapılmaktadır. Bu oran ABD’de %89, AB ülkelerinde ise %79 oranlarında seyretmektedir. Yük taşımacılığı alanında karayolu kullanım oranı Türkiye’de %76,1 civarındadır. Bu oran ABD’de %69,5, AB ülkelerinde ise yaklaşık %45’tir (Keçeci, 2006).

Türkiye’de 1990 yılında %76 olan karayolu taşımacılığı 2000 yılında %89’a ve 2002 yılında da %93 oranına ulaşmıştır. 2005 yılında %94’e çıkmıştır. 1990 yılında 87 milyar ton-km olan toplam taşımacılığımız ekonominin gelişmesi ile 2000 yılında 180 milyar ton km’ye ulaşmıştır. 2011 yılında bu rakam 200 milyar ton-km’yi aşmıştır.

Karayolu yük taşımacılığının avantajları;

- Kapıdan kapıya taşımada en uygun taşıma türüdür. Bu nedenle yük hangi taşıma türüyle taşınırsa taşınınsın, nihayetinde kapıdan alan ve kapıya getiren karayolu olacaktır.

- Kısa mesafeli taşımalarda verimli ve ekonomiktir.
- En yaygın olan taşıma türüdür.
- Uygun coğrafi koşullar altında ulaşım ağı neredeyse sınırsızdır.
- Diğer taşıma türlerine oranla altyapı yatırımları daha azdır.
- Terminal ve aktarım gereksinimleri genellikle azdır.
- Taşınan yükün alıcısından satıcısına aktarmasız taşınmasından dolayı eşyanın yıpranmasını en aza indirmektedir.
- Karayolu nakliye araçlarının eşya kapasiteleri diğer ulaşım sistemlerinin taşıma araçlarına göre daha küçük olması nedeniyle daha esnek bir yapıya sahiptir.
- Özellikle taşıma araçlarının en ucuzu olması nedeniyle karayolu taşımacılığı için pazara giriş, en az yatırımla mümkün olabilmektedir.
- Günün her saatinde yükleme, boşaltma ve sefer yapılabilir.
- Gelişmiş karayolu ağlarının sayesinde hızlı ve güvenli hizmet sunmasını sağlamaktadır.

Karayolu taşımacılığı dezavantajları;

- Transit geçişler, araçların ülke girişleri ve gümrük işlemleri nedeniyle oluşan ilave işlemler, bekleme süreleri, ek maliyetler ve taşımada karşılaşılan güçlükler taşımanın ilave maliyetle ve daha uzun sürede gerçekleşmesine neden olmaktadır.
- Özellikle uzun mesafelerde yüksek taşıma maliyetleri.
- Tek seferde taşınan yükün az olması nedeniyle taşıma verimliliğinin az olması.
- Hava koşullarından kolaylıkla etkilenmesi.
- Gidiş ve dönüş yükü dengesine karşı duyarlılığı, dönüş yükünün bulanamaması halinde bundan gidiş taşıma maliyetinin etkilenmesi.

- Yüksek hacimli ve özellikli yüklerin yüklenmesinde ilave ekipmana duyulan ihtiyaç.
- Kaza riskinin fazla olması.
- Karayolu taşıma araçlarının nispeten en büyük oranda çevre kirliliği, trafik yoğunluğu ve yoların yıpranmasına neden olması.
- Karayolu enerji tüketimin yönünden ulaşım türleri içinde en yüksek maliyetli olanıdır. Sadece yakıt maliyeti, değişken giderlerin %60’ına, toplam taşıma maliyetinin %35’ine kadar çıkabilmektedir.

### **Karayolu Yük Taşımacılığında Öne Çıkan Genel Mesleki Problemler**

Karayolu yük taşımacılığında öne çıkan mesleki problemleri genel olarak şu şekilde sıralamak mümkündür;

1. Özel Taşıt Vergisi (ÖTV), denizyolu taşımacılığına ve havayolu taşımacılığına devlet tarafından muaf tutulmakta ama aynı muafiyet karayolu taşımacılığına yapılmamakta (Akdoğan, 2012). Karayolu nakliyeciliğinde ÖTV ürünün pazar fiyatını arttırmakta ve insanların alım gücü düşürmektedir. Aynı zamanda karayolu nakliyecileri ÖTV nedeniyle daha az gelir elde etmekte hatta çoğu uzaman elde edilen gelirler geçimlik düzeyin bile altına düşmektedir.

2. Çalışma saatlerinin fazla ve düzensiz olması nakliye şoförlerinde ciddi mesleki sıkıntıların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bunun en önemli nedeni aylık gelirin düşmesi ya da sektörde alternatif işgücünün çok olması çalışanları her durumda çalışmaya mecbur bırakmaktadır. Bu durum nakliye çalışanlarında stresli bir hayata sürüklemiştir. Bu sonuç sosyal birtakım sorunlara neden olmakta ve giderek daha vahim bir hal almaktadır. Çok çalışma ayrıca trafik güvenliğini ve şoförün kendi güvenliğini tehdit etmektedir.

3. Mazotun çok pahalı olması, mazota sürekli zam yapılması ve bununla birlikte lojistik firmalarına yapılan mazot teşvikleri Küçük ve

Orta Büyüklükteki işletmeler (KOBİ)'lere yapılmaması nakliye esnafını ve şoförlerini ekonomik anlamda zor durumda bırakmakta ve KOBİ'lerin rekabet gücünü düşürmektedir (Akdoğan, 2012, s14).

4. Karayolları Trafik Kanunu (K.T.K) bütün motorlu araç taşımacılığını kapsıyor ama bu motorlu araçları kendi içinde sınıflandırmaya tabi tutulmuyor.

5. Ak Parti Hükümeti tarafından yapılan karayolu yük taşımacılığındaki düzenlemeler AB normları doğrultusunda araç sahiplerinin ve çalışanlarının çok çeşitli ve pahalı belgelerin alınmasını zorunlu koşmuştur. Bu pahalı belgeler KOBİ'lere ve nakliye şoförlerine ekonomik külfetler yüklemektedir. Yük taşımacılığı için araç sahipleri tarafından alınması zorunlu olan yetki belge türleri yaklaşık 17.000 TL gibi ücretle temin edilmektedir (Karabıçak, 2014). Bu durum özellikle KOBİ'leri maddi açıdan zor durumda bırakmakta ve çoğu mesleki problemlerin kaynağını oluşturmaktadır.

6. Sektörde çalışan ya da çalışabilecek şoförlerin çok olması nedeniyle ücretlerin düşmesi ucuz işçiliğe neden olmaktadır (Bulut, 2007, s.3).

7. Taşıma piyasası etkin bir şekilde denetlenmediği için, günlerce hal kapısında veya fabrika kapılarında yük almak ya da yük boşaltmak için bekleme yapan nakliye araçları vardır. Bu durum çalışan için çalışma saatlerinin artmasına, araç sahiplerinin açısından ise araçlarının boşa beklemesi sonucu maddi kayıplara neden olmaktadır (Bulut, 2007, s.46).

8. Taşıma piyasasının denetiminin düzensiz olması nedeniyle yük taşıma fiyatlarının düşmesine neden olmakta bu durum daha çok KOBİ'lere maddi zararlar vermektedir.

9. Karayolu yük taşımacılığında trafik denetimi sonucu meydana gelen mesleki problemler aşağıdaki gibidir;

- Takoğraf cihazı denetimi sonucu verilen cezalar,
- Hız sınırı denetimi sonucu verilen cezalar,
- Araç tonaj sınırı ve araç boy denetimi sonucu verilen cezalar.



Bütün bu cezaların yanında araç sürücülerine ceza puanı verilmekte ve puanların toplamı 100’e ulaşınca sürücünün ehliyetine 3 ay el konulmaktadır. Bu durum hayatını araç kullanmaktan kazanan nakliye araç şoförleri için ağır bir bedeldir (Gündoğdu,2013, s.34).

10. Ulaştırma Bakanlığının yük denetim kantarları farklı illerde farklı sonuçlar çıkarmaktadır (Karabıçak, 2014).

11. Şehir içi ulaşım altyapılarının düzensiz olması sonucu acil taşınması gereken zamanında taşınamamaktadır (Bulut, 2007, s.46).

### **Araştırmanın Önemi**

Bu çalışmada Türkiye’nin ve Dünya’nın en çok tercih edilen ve kullanılan karayolu taşımacılığı sektörü çalışanları olan tır ve kamyon şoförlerinin çalışma koşulları, çalışmaya yönelik bakış açıları ve boş zamana ait değerlerinin incelenmesi hedeflenmiştir. Konuyla ilgili gerekli literatür taraması yapılmış, tarama sonucunda spesifik olarak konuyla alakalı bir çalışma bulunmamıştır. Bu çalışmanın ilgili literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

## **2. BÖLÜM**

### **YÖNTEM**

#### **Araştırmanın Modeli**

Bu araştırmada, tır ve kamyon şoförlerinin görüşlerinin belirlenmesi amacıyla nitel araştırma yöntemlerinden durum çalışması deseni kullanılmıştır. Durum çalışması sınırlı bir sistemin derinlemesine betimlenmesi ve incelenmesidir (Turan, 2013). Bütün ve Demir (2015), durum çalışmasının araştırmacının gerçek yaşam, güncel sınırlı bir sistem (bir durum) ya da belli bir zaman içerisindeki çoklu sınırlandırılmış sistemler (durumlar) hakkında çoklu bilgi kaynakları aracılığıyla detaylı ve derinlemesine bilgi topladığı, bir durum betimlemesi ya da durum temaları ortaya koyduğu nitel bir yaklaşım olduğunu belirtmiştir (Bütün & Demir, 2015).

### Araştırmanın Çalışma Grubu

Araştırmanın çalışma grubunu Muğla'nın Yatağan ilçesinde bulunan S.S.11 Nolu Yatağan Motorlu Taşıyıcılar ve Kamyoncular Kooperatifi üyesi 10 şoför oluşturmaktadır. Çalışma grubunun belirlenmesinde amaçlı örnekleme yöntemlerinden tipik durum örnekleme kullanılmıştır. Tipik durum örnekleme yöntemi, araştırma problemi ile ilgili olarak evrende yer alan çok sayıdaki durumdan tipik olan bir durumun belirlenerek bu örnek üzerinden bilgi toplanmasını gerektirir (Büyüköztürk, Çakmak, Akgün, Karadeniz, & Demirel, 2013). Bu örnekleme yöntemi çeşitli durumlar içerisinde ortalama ve normal olan durumların anlaşılması, gösterilmesi ve vurgulanmasını içermektedir (Patton, 2014).

Araştırma kapsamında mülakata katılan şoförlere nitel araştırmanın gereği olarak kimliklerinin gizliliği dikkate alınarak belirli kodlar verilmiştir. Bu kodlar “Ş1, Ş2, Ş3, ..... Ş9, Ş10” olarak belirlenmiştir.

**Tablo 1: Çalışma Grubunu Oluşturan Katılımcıların Demografik Özellikleri**

Katılımcılar	Demografik Özellikler					Aylık gelir
	Yaş	Eğitim durumu	Medeni hal	Meslek yılı	Haftalık çalışma saati	
Ş1	47	Ön Lisans	Bekar	10	7/24	5000(brüt)
Ş2	48	Lise	Evli	30	7/24	2000-2500
Ş3	54	Lise	Evli	35	140	12000(brüt)
Ş4	32	Ortaokul	Evli	10	7/24	3000-4000
Ş5	41	Lise	Evli	22	7/24	2500
Ş6	54	Lise	Evli	35	7/24	2000-3000
Ş7	60	İlkokul	Evli	36	7/24	4000-5000
Ş8	32	Lisans	Evli	2	7/24	2500
Ş9	49	İlkokul	Evli	30	63	2500-3000
Ş10	24	Ortaokul	Evli	3	7/24	2000

### Veri Toplama Süreci ve Veri Toplama Araçları

Araştırmada verilerin elde edilmesi amacıyla araştırmacılar tarafından hazırlanan açık uçlu sorulardan oluşan görüşme formu kullanılmıştır. Görüşme formunun hazırlanmasında ilk olarak ilgili literatür taranmış elde edilen bilgiler doğrultusunda görüşme soruları ortaya

çıkarılmıştır (Doğan, 2014; Gündoğdu 2013). Bu çalışma için hazırlanan yarı yapılandırılmış görüşme formu iki kısımdan oluşmuştur. Birinci kısımda araştırmaya katılan tır ve kamyon şoförlerinin demografik özelliklerini belirlemeye yönelik Kişisel Bilgi Formuna yer verilmiştir. İkinci kısımda ise açık uçlu dört soruya yer verilmiştir. Kişisel bilgi formunda aracılığıyla katılımcıların yaş, eğitim durumu, madeni hal, meslekteki yıl, haftalık çalışma saati, aylık ortalama gelir gibi demografik özellikleri elde edilmiştir. Görüşme formunda yer alan açık uçlu sorular aşağıda belirtilmiştir:

1. Tır ve Kamyon şoförlerinin çalışma şartları-çalışma koşulları hakkındaki görüşleriniz nelerdir?
2. Mesleğinizi zorlu kılan şeyler nelerdir?
- 3.Çalışma hakkında ne düşünüyorsunuz? Kendi mesleğiniz için neler söylersiniz.
4. Çalışmadığınız süre zarfını nasıl değerlendiriyor, neler yapıyorsunuz?

### **Verilerin Analizi**

Çalışma grubu olarak belirlenen katılımcılarla nitel araştırma tekniklerinden yarı biçimsel mülakat tekniği uygulanmıştır. Yarı biçimsel mülakat, açık uçlu sorulardan oluşan ve görüşen ve görüşmecinin bazı sorularda derine inebildiği görüşme tekniğidir. Katılımcılar ile önce araştırma hakkında bilgi verici ön konuşma yapıldıktan sonra yaklaşık 30-40 dakika süren görüşmesi gerçekleştirilmiştir. Araştırma kapsamında görüşmecilere çalışma koşulları, mesleki zorluklar, çalışmaya yönelik görüşler, boş zaman ile olan ilişkileri değerlerine yönelik sorular sorulmuştur.

Görüşmecilerden elde edilen veriler içerik analizi tekniğiyle değerlendirilip belirli temalar oluşturulmuştur. İçerik analizi, belirli kurallara dayalı kodlamalarla bir metnin bazı sözcüklerinin daha küçük içerik kategorileri ile özetlendiği sistematik, yinelenebilir bir tekniktir (Büyüköztürk, Çakmak, Akgün, Karadeniz, & Demirel, 2013). Görüşmecilerden elde edilen veriler incelenerek anlamlı bölümlere ayrılmıştır. Ayrılan bölümlerin kavramsal olarak ne ifade ettiği anlamlandırılmaya

çalışılmıştır. Kendi içerisinde anlamlandırılan bu bölümler kodlanmış, kodlanan bu bölümler incelenmesi ve düzenlenmesi sonucunda araştırmanın temel soruları çerçevesinde ve verilerden çıkarılan kavramlara göre kod listesi oluşturulmuştur. Oluşturulan bu kod listesinden yararlanarak elde edilen verileri genel olarak açıklayabilen ve kodları belirli başlıklar altında toplayan temalar oluşturulmuştur.

## **BULGULAR**

### **Çalışma Koşulları İle İlgili İçerik Analizi**

Taşımacılık sektöründe çalışan tır ve kamyon şoförlerinin çalışma şartlarını ve koşullarını belirlemek için yapmış olduğumuz mülakat verileri analiz edilmiştir. Yapılan analiz sonucunda bu sektörde çalışan tır ve kamyon şoförlerinin, dışarıdan görülen aksine çok zor şartlarda çalıştıkları ve uzun süreli çalıştıkları ortaya çıkmıştır. Ayrıca bireysel kamyonculuğun sektörde karşılaştığı zorluklara ve büyük lojistik firmalarıyla yarışamama gibi sorunlar yaşadıkları tespit edilmiştir. Konuyla ilgili yapılan içerik analizi sonucunda 3 adet tema belirlenmiştir.

#### **Tema 1: Zor Çalışma koşulları**

Taşımacılık sektöründe çalışan tır ve kamyon şoförlerinin çalışma koşulları sanılanın aksine hiç de kolay değildir. Türkiye'deki taşımacılık faaliyetlerinde karayolu taşımacılığının payının çok yüksek olduğu göz önüne alınırsa bu sektörde çalışan kamyon emekçilerinin çalışma koşullarının zorluğu ve düzensizliğini tahmin edilebilir. Bu kadar yüksek talebi karşılayabilmek için gece-gündüz, karda-kışta araç kullanan şoförlerin mesleklerini icra etmeleri elbette güçtür. Her geçen gün araç sayısı giderek artan bu sektörde iş bulmak, serbest piyasa ekonomisinde iş yapıp para kazanmak, kamyoncuların çalışma şartlarını daha da ağırlaştırmıştır.

Konuyla ilgili yapılan görüşmeler sonucu elde edilen verilerde sektördeki kamyoncuların yaşadıkları zorlukları destekler niteliktedir. Mülakat yapılan tır ve kamyon şoförlerinin çalışma şartları-koşulları ile ilgili görüşleri şu şekildedir:

**Tablo 2: Zor Çalışma Koşulları ile İlgili Mülakat Verileri**

Ş1	“Sağlıklı yaşam yok, bizde uyku saati belli değil, insanın sağlığı da bozuluyor. Kanunlar diyor ki 8 saat araba kullanacaksın sonra dinleneceksin bana 24 saat yetmiyor, benim öyle düzenli bir hayatım yok ki ...” (15.12.2015, Yatağan/Muğla)
Ş2	“Şoförlüğün zorlukları aileden evinden uzaktasın, yorgunluk uykusuzluk keza, canımız ve malımız devamlı bir tehlike içerisinde.”(15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş3	“İşimiz zor, neden mi dersen. Şimdi mesela çadırılık bir işin olur çadır gemem gerekir bir şoförün bunu tek başına yapması nerden baksan 2 saat sürer bu da yola çıkacak bir insan için yorucu bir eylem. Hep başımıza gelen şey yemekten sonra dinlenmeden yola çıkarsın çünkü buna vaktiniz olmaz. Yola çıkarsın uyku bastırır, gece uykusu şoförlerin en büyük sorunu, günün yorgunluğuyla baş edemeyenler uyur kaza eder kimisi şanslıdır sağ salim gideceği yere varır.” (15.12.2015, Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş4	” Evden ayrışın başlı başına. Kışın çok daha zor, karda buzda; kayma riski var donma riski var kaza yapma riski var. Böyle durumlarda öncelikle can sonra mal güvenliğimiz tehlikede her zaman.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş5	“Yolda seyir halindeyken yerleşim merkezlerinden geçerken böyle sağa sola bakarım işte insanlar evlerinde ışıkları yanyor oturuyorlar, yemek yiyorlar, geziyorlar ya da kahvede oyun oynuyorlar muhabbet ediyorlar herkes ailesi ile birlikte ama ben yollardayım. Gece uykum gelir arkada yatağım var dönüp bakarım iç geçiririm ama yatamam çünkü yükü yarına yetiştirmem lazım yoksa paramı alamam, üstümde sorumluluk var.” (15.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş6	“Mesai saatlerimizin düzensiz olması gecemizin gündüzümüzün olmaması şoförlüğü belki de zorlu kılan en büyük etmenlerden biridir.” (16.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş7	“Akşam oldu mu herkes evine gider sen buradan yola çıkarsın 5 gün 10 gün tenekenin içinde yaşarsın. Yemeği dışarda yiyelim, geceyi bir otelde geçireyim dersen zaten üç kuruş kazanıyorsan onu da bırakıp gelirsın. Bir göz tenekenin içinde günlerini geçirirsin.” (16.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş8	“Sabır bu meslekte çok önemli, özellikle trafikte bolca zaman geçiren bizler için sabır altın bir bilezik. İnsanlarımız çok aceleci ve önyargılı, trafikte kamyoncuğu daima suçlu olarak görüyorlar, en ufak bir sorunda bir sürü olumsuzluklarla karşılaşılıyor. Bu bizi fazlasıyla yıpratıyor.” (16.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş9	“Kolay bir meslek değil karşıdan gören için ne var ya araba sürmek değil bu deniyor ama sen gel birde bize sor, otur bakalım şoför koltuğuna bu meslek kolay mı? Ben başkasının arabasında şoförüm adam benim maaşımı ödeyemiyor ya. Çünkü kazanmıyor ki kamyon yük beklediği her gün zarar yazıyor. Ben en son yük alalı 5 gün oldu.” (16.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş10	“Ben düğünümü bile resmi tatile denk getirdim ki araba fazladan boşa yatmasın diye ben yeni evlendim, düğünden 2 gün sonra yola çıktım, çünkü mecburum gitmediğim her gün araba batmaya doğru bir adım daha ilerliyor.” (16.12.2015,Yatağan/Muğla)

**Tema 2: Bireysel Kamyonculuğun Zorlukları**

Sektörde faaliyet gösteren büyük lojistik firmaları ve taşımacılık, nakliyecilik yapan diğer kuruluşlar sahip oldukları imkanlar neticesinde bu işi amatör yapan bireysel kamyonculara büyük zararlar vermektedirler. Onlarla yarışmaya gücü yetmeyen kamyon emekçileri mesleklerini yapabilmek için daha sıkı daha zor şartlarda çalışmak zorundadır. Ayakta kalabilmek için büyük riskler almak, uzun süre çalışmak zorunda kalmaktadırlar. Rekabet imkanı sağlanmayan kamyon emekçilerine devlet tarafından da el uzatılmaması onların bu durumdan oldukça zararlı çıkmalarına neden olmaktadır. Bu konuyla ilgili mülakat görüşmesinden elde edilen veriler aşağıda verilmiştir.

**Tablo 3: Bireysel Kamyonculuğun Zorlukları İle İlgili Mülakat Verileri**

Ş1	“İş şartları, ödeme şartları kamyonculuğun en büyük sorunları. Mevcut hükümetin politikaları da bizi zor duruma sokuyor şöyle ki firmalara ucuz mazot indirimli fiyat uygulanırken biz kamyonculara pompa fiyatında satış yapılıyor, bizi sağlanan bir avantaj yok büyük firmalar büyük lojistik şirketleri bizi eziyorlar. Bizler büyük borçların altındayız.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş2	“Kişisel kamyonculuğu devlet desteklemiyor. Devamlı büyük şirketlere lojistik firmalarını destekliyor. Devlet kişisel kamyonculuğu şirketler bünyesine toplamak istiyor Şu an ki şartlarda bu meslek yapılmaz, zaten yapılmıyordu batan batana herkesin borcu var ödeyemiyor.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş4	“Ben doğuya iş almıyorum mesela neden mi? Çünkü işimizin karşılığını alamıyorum oralarda, firmalar fatura kesmiyor, malı teslim ediyorsun sıra ücretine geldiği zaman vermiyorlar bekleyeceksin diyorlar hak iddia edemiyorsun fatura yok çünkü KDV ye karışmıyorlar biz vergi ödemeyiz diyorlar ücretinden KDV'yi kesiyorlar. Bunun gibi birçok neden bu mesleğin bizim gibi amatörler için çekilmez bir hala sokuyor.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş5	“Algi, vergi almış başına gitmiş, üç beş bir şey kazanıyoruz onu da algıya, vergiye veriyoruz bize bir şey kalmıyor.” (15.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş6	“Günümüzde büyük lojistik firmaları bile sektörde bir sistemin olmamasından dolayı bir günde yok olabiliyorken bireysel kamyoncun sektörde ayakta kalması çok zor.” (16.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş7	“Biz bir tane araba için yılda 5 bin lira vergi öderken, şirketler kurumsal kimliklerini kullanarak kitabına uydurup 20 tane araba için 5 bin lira vergi ödüyor. Hem sürümden dolayı bizden daha çok kazanıyorlar hem vergiden dolayı bizden az vergi ödüyorlar.” (16.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)

Ş8	“Bugün lojistik firmaları bireysel kamyonculuğu baltalıyor. Firmalar sürümden kazanım mantığı ile bizlere göre daha ucuz fiyatlar vererek iş bağlıyorlar, buda bizim işlerimizi etkiliyor.” (16.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş9	“Devlet buna eşitlik getirirse şöyle denizciye de çiftçiye de kamyoncuya da aynı fiyattan mazot verirse bu iş yapılır. Vize, kasko, bandrol, sigorta yaptırıyorsun birde maliyeye KDV’si falan derken bir kamyoncunun yıllık 10 15 milyar masrafı çıkıyor. Bizim kazandığımız para lastikçiye, mazota, vergiye gidiyor.” (16.12.2015,Yatağan/Muğla)

### Tema 3: Yoğun Çalışma

Tır ve kamyon şoförleri işleri süresince her adımda başka bir zorlukla karşıladıklarını belirttiler. Çalışma saatlerindeki tutarsızlıklardan dolayı yaşadıkları sıkıntılar bir yana, trafik, fabrika şartları, değişen hava koşulları, yol güzergahları vb. bütün taşımacılık faaliyetini gerçekleştirirken doğrudan ya da dolaylı olarak etkilendiği bu unsurlar kendileri için bir sorun teşkil etmektedir. En çok fabrikalarda ve ocaklarda mesai saatleri dışarısına taşan yükleme veya indirme işlerinde ertesi güne bekletilmeleri kamyoncular için büyük bir zaman var iş kaybına neden olmaktadır.

Tır ve kamyon şoförleri ile yapılan mülakat sonucunda elde edilen veriler yaşadıkları sıkıntıları daha iyi gözler önüne sermektedir. Konuyla ilgili yapılan görüşmede elde edilen veriler aşağıda verilmiştir.

**Tablo 4: Yoğun Çalışma İle İlgili Mülakat Verileri**

Ş1	“Çok ağır bir çalışma temposunun içerisindeyiz, yani böyle çalışmada tutarlılık yok, çalışma saatin belli değil, dinlenme saatin belli değil gece saat 1 de iş çıkar kalkar gidersen yani.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş2	“Türkiye de ve dünyada en zor iş. Gece de gündüzde, sıcakta soğukta her zaman yoldayız tehlikedeyiz yani.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş3	“Ben 85’den sonra full time çalıştım, pazar günleri hariç ben günde 15 saat,18 saat bazen 24 saat çalışıp uyumadığım günler oldu, bizim boş zaman diye bir lüksümüz yok. Bizim meslekte taaddütle iş yaptığımız zamanlar oluyor, zamanında yapmamız gereken işler oluyor yeri geliyor tam gün çalışıyoruz, yeri geliyor aynı güzergahta aylarca çalışıyoruz. Taaddüt ettiğin iş dururken bizim dinlenmeye bile vaktimiz yok.” (15.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)

Ş4	“Keşke başlamasaydım bu mesleğe, ama çalışmak zorundayım. Ben bu işe girdim araba aldım, kredi çektim. Bugün arabayı satsam borçlarımı kapatamıyor mecbur çalışmak bu işi yapmak zorundayım. Eğer bugün borçlarımı kapatsam ben bu mesleği bırakırım çünkü bu meslek öyle zor ve güç bir meslek ki dedim ya karşıdan gören çok kolay sanıyor herkes bu mesleği yapmak istiyor, olay sadece kamyonu ya da tırı kullanmak değil insanlar bunu göremiyor asıl.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş5	“Yük indirirken sıkıntı, yükleme yaparken sıkıntı, mesaiye yetişmez bir gün beklersin, kalacak yer bulamazsın yiyecek yemek bulamazsın bunlar hep şoförlere külfet. 1 kg fazla yük sararsın o yollar sana zehir olur, korka korka gidersin, hasta olursun. Şoförün sıkıntısı çok, bunun yazı var kışı var, yollarda iyisi var kötüsü var her şey gelebilir başıma.” (15.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş6	“Çalışma şartları çok ağır, ağır şartlarda çalışıyoruz. Çalışma saatleri olsun iklim koşulları olsun, yazın sıcakta gitmem kışın soğukta işe çıkmam diyemezsin. Keza yükleme yapılan yerlerde olsun teslim edilen yerlerde olsun devamlı bir koşturma bir telaş kamyoncunun en büyük sıkıntısı.” (16.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş7	“Kamyoncu ucuz olsun benim olsun diye düşünür, işi o alacağına ben alayım yarın ne olacağı belli değil belki hiç yük bulamam diye ne iş olsa yapar. Çünkü beklemeye tahammülü yok iş yapmak zorunda. Bu karamsarlık belki de bu mesleğin en büyük sıkıntılarından biri.” (16.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş9	“Denizci bugün 1,5 liraya mazot alırken biz 3,5 liraya alıyoruz, denizcinin algısı vergisi yok ama bizde bunlar fazlasıyla. Bundan bir yıl önce mazot 4,6 lirayı gördü kamyoncular hala o zamanın ceremesini çekiyor o zaman aldığı kredi borçlarını ödemeye çalışıyor.” (16.12.2015,Yatağan/Muğla)

### Çalışmaya Yönelik Değerler İle İlgili İçerik Analizi

Yapılan görüşmeler neticesinde tır ve kamyon şoförlerinin çalışmak zorunda oldukları çünkü bu sektörde kazanç elde edebilmek için devamlı çalışılması gerektiği aksi halde çoğu kamyoncunun araçlarını satmak zorunda kalacakları ya da batacakları kanısına ulaşılmıştır. Alınan riskler sonucunda maliyeye olan borçlar, araçlarının bakımının ve yedek parçalarının fiyatlarının pahalı olması, sektördeki araç yoğunluğunun fazla olması, mazot fiyatlarında dalgalanmalar nedeniyle yoğun bir tempoda durmaksızın çalışmaları gerektiği anlaşılmıştır. Konuyla ilgili yapılan analiz sonucunda 3 adet temaya ulaşılmıştır.



### Tema 1: Sistem Eksikliği

Türkiye’de mesleklerine sahip çıkılmadığını düşünen tır ve kamyon şoförleri sadece bağlı oldukları kooperatiflerin yetmediğini, kendilerini yönlendirecek, düzene sokacak konun ve yeni yönetmeliklerin çalışma koşullarını iyileştireceğine inanmaktadırlar. Düzenli bir sistemleri olmadığı için emeklerinin karşılığını alamadıklarını ifade eden kamyoncular, bu mesleği mecbur oldukları için yaptıklarını açık olarak dile getirmişlerdir.

Yapılan mülakat sonucunda aşağıda gösterilen veriler konuyu destekler niteliktedir.

**Tablo 5: Sistem Eksikliği İle İlgili Mülakat Verileri**

Ş1	“Tam anlamıyla ciddi bir grev yapsak aslında işlerimiz düzelir, ama bunu yine kendi meslektaşlarımız engelliyor. Bizzat ben kendim şahit oldum adam grev var diye arabasını garaja sokmuyor iş gelirse oradan çıkamam ben diye yolun kenarına park ediyor. Biz birlik olmaksak bu grevi kim yapacak, başkası yardım etmez sana ne yaparsak kendimiz yaparız.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş3	“Olurda kamyoncular olarak ağız birliği yapar da biz kendimiz tek fiyat belirlersek o zaman bu piyasa düzelir.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş4	“Biz bugün Türkiye’de kamyoncular olarak bir gün kontak kapatsak sektör büyük bir darbe yer ve bize gereken ilgiyi gösterirler ama bunu yapamıyoruz. Beraber hareket edemiyoruz. Biz grev yaparken adam telefonla iş bağlayıp grevi bırakıp gidiyor bunu yapan bizim kendi meslektaşlarımız.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş5	“Vergide, mazot da indirim olursa ve kilometre başına ücretlendirme uygulaması olursa bu mesleği yapmaya devam ederim. Biz birkaç defa grev yapmak istedik ama olmadı çünkü kamyoncu biraz delidir. Bugün bunu yapalım der yarın iş bulursa çeker gider mecbur çünkü. Birlik olsak tek ağız olsak 2 veya 3 gün kontak kapatsak istediğimizi alırız ama olmuyor kamyoncu gününü kurtardıysa tamamdır. Kamyoncu günlük yaşar.” (15.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş6	“Genel olarak Türkiye’de kamyonculuk bir sisteme oturtulmadığı için belirli kurulları olmadığı için büyük problemleri var. Genel anlamda kamyoncuların ya da kooperatiflerin başlarında profesyonel yöneticilerin bulunmaması, bizi temsil edecek bir liderin olmaması bizim haklarımızı savunacak birilerinin olmaması en büyük eksikliğimiz.” (16.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş7	“Yatağanda şoförler cemiyeti var, Muğla da var Ege bölgesinde var Ankara’da var 35 yıldır bu işi yapıyorum hiç biride bize fiyat konusunda bir düzenleme getirmedi getirmeye de çalışmadı.” (16.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş10	“Bugün kooperatifin elinde olan iş İzmir limanı birde Güllük limanı başka iş yok kalan boş zamanda kamyoncu kendi işini kendi ayarlamak zorunda.” (16.12.2015,Yatağan/Muğla)

## Tema 2: Sektördeki Yoğunluk

Günümüzde taşımacılık sektöründe faaliyet göstermek görüldüğünden kolay, almanız gereken ehliyet ve bir iki belge dışında sizi engelleyen hiçbir şey yok. Durum böyle olunca piyasaya çok fazla yeni araç dahil oluyor, bu kadar fazla araç piyasa fiyatlarını doğrudan etkiliyor haliyle. Bundan şikayetçi olan tır ve kamyon şoförleri buna bir düzenleme getirilmesi hakkında hemfikir olmuş durumdalar.

Eski Yatağan Taşımacılar kooperatifi başkanı Ş6 ile yaptığım mülakattan bir alıntıyla durum daha iyi şekilde anlaşılıyor; “En basit meslek kamyonculuk mesleği, ben kendim üniversiteyi kazanamadım kamyoncu oldum kimsede bana sen neden kamyoncu oluyorsun demedi, önüme bir engel koymadı. Terzi adam iyi para kazanır kamyon alır, şekerpancarı bu sene iyi para etmiştir adam kamyon alır, Konya ovasında hasat iyidir çiftçi kamyon alır. Yani herkes rahatlıkla kamyoncu olabiliyor bunun önüne geçilmesi lazım.” Denetimin eksikliğinden dert yanan şoförler piyasada birçok belgesiz araç olduğunu ve bunun önüne geçilemediğinden şikayetçiler. Bu durumda haksız kazanç elde edenlerin olduğunu ve mağdur olduklarını dile getirdiler. Konuyla ilgili mülakatlardan elde edilen sonuçlar yukarıdaki görüşleri desteklemektedir. Mülakat verileri aşağıda gösterilmiştir.

**Tablo 6: Sektördeki Yoğunluk İle İlgili Mülakat Verileri**

Ş1	“Devlet k1 siz araba çalıştırmıyorum ben dese, denetimini de düzenli yapsa bu mesleğe olan bilinçsiz yoğunluk azalır.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş2	“Bu piyasa, bir devletim mazota getireceği indirim sayesinde iki, piyasadaki araba sayısına getirilecek kota ile düzelir.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş3	“Piyasada çok fazla kaçak araç var bu bizim işimize zarar veriyor. İşverenle pazarlık edemiyoruz çünkü sırada bekleyen yüzlerce şoför var sen götürmezsen başkası kesin o yükü götürüyor sende işi kaybettiğinle kalıyorsun.” (15.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş4	“Denetleme olarak da sıkıntılar var söyle ki ege, Akdeniz, Marmara bölgelerinde denetimler çok sıkı fazla sıkı hatta ama İç Anadolu, Doğu ve Güneydoğuda denetim diye bir şey yok. Biz eksik bulunan belgede, fazla sarılan tonajda ceza yerken, diğer bölgelerde ki şoförler işini yapmaya devam ediyorlar.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)

Ş5	“Trafik denetimi bizim bölgemizde çok görünüyor ama aslında o kadar yoğun değil. Ayrıca denetim olacaksa ülke genelinde olsun biz burada mağdur olurken doğudaki kamyoncular iş yapıyor para kazanıyorlar. Devamlı olmalı. Ben 20 milyara K1 belgesi aldım ama belgesi olmadan nakliyecilik yapan bir dünya araba var bizim günahımız ne. Denetim çok gibi görünüyor ama boş, ilgisiz denetim var.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş6	“En basit meslek kamyonculuk mesleği, ben kendim üniversiteyi kazanamadım kamyoncu oldum kimsede bana sen neden kamyoncu oluyorsun demedi, önüme bir engel koymadı. Terzi adam iyi para kazanır kamyon alır, şekerpancarı bu sene iyi para etmiştir adam kamyon alır, Konya ovasında hasat iyidir çiftçi kamyon alır. Yani herkes rahatlıkla kamyoncu olabiliyor bunun önüne geçilmesi lazım.” (16.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş7	“Bilen bilmeyen önüne gelen kamyoncu oldu, piyasada kamyon çok bu da ücretlerde farklılıklara sebep oluyor. İş yapabilmek için piyasa her severinde daha aşağıya çekiliyor. Sen kabul etmezsen işi yapacak bir dünya kamyoncu var neticede Burada çözüm su şekilde olabilir, devlet kamyoncuya sen bu işi yapma diyemez ama işe bir standart getirebilir bunu da kilometre başına fiyat vererek yapar böyle olursa herkes kazanır. “ (16.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş8	“Meslekte k1 belgesi olmadan nakliyecilik yapan şoförlük yapan bir sürü insan var, insan soruyor kendine biz neden 20 bin lira verdik de aldık bu belgeyi diye.” (16.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş9	“Adam evini satıyor, arsasını satıyor araba alıyor, herkes kamyoncu oluyor. Aslında gerekli belgeleri yok ama bu işi yapıyor, denetimden kaçıyor. Bunun önüne geçilmiyor.” (16.12.2015,Yatağan/Muğla)

### Tema 3: EmegİN Karşılığını Alamama

Taşımacılık sektöründe çalışanların kullandıkların araçların heybetlerince kazanç elde ettikleri sanılıyor ama işin aslı pek de öyle değil. Kağıt üzerinde yapılan ayak üstü hesaplarla çok kazançlı görülen bu meslek içerisine girdiğinizde gerçek yüzünü size gösteriyor. Günümüzde bireysel kamyonculuğun en büyük sıkıntılarında birisi yaptıkları işe göre, çalışma saatlerine, üstlendikleri sorumluluklara göre hak ettikleri kazançları elde edememeleridir. Uygulanan ağır vergiler, değişen mazot fiyatları, düşük ücret hacmi, serbest piyasa ekonomisinin verdiği rekabet avantajlarından yararlanamama gibi nedenlerden dolayı tır ve kamyon şoförleri zor ayakta dururken bir o kadarda gider kalemi hesaplarıyla uğraşmak durumunda kaldıkları görülmektedir.

Tır ve kamyon şoförleri ile yaptığım mülakat verileri bahsettiğim zorlukları destekler nitelikte bilgiler içermektedir. Mülakat verileri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 7: Emeğin Karşılığını Alamama İle İlgili Mülakat Verileri**

Ş1	“Çalıştığımızın karşılığını alamıyoruz, devlet bizim üstümüze çok geliyor. Biz kooperatif olmamıza rağmen bu işte amatör kalıyoruz, devlet büyük lojistiklere peşkeş çekiyor. Bu mesleğe gereken ilgi gösterilse ben neden yapmayacağım bu işi yaparım hakkımı da veririm yani.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş2	“Ufak bir kazaya bile karışsan bundan kurtulmak çok zahmetli, sanayiye girdim mi çıkamıyorsun yedek parça ateş pahası, kazandığımızı bırakıp geliyoruz. Araçların sigortası, kaskosu çok pahalı altından kalkamıyoruz. İşlerimiz düzenli olsa devlet bu konuda bize yardımcı olsa ben mesleğimi seve seve yaparım ben ekmeğimi bundan kazanıyorum.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş3	“İmkanlar şu an daha iyi ama kazanç olarak eskiye göre kamyonculuk çok zorluk içerisinde. Kamyoncunun kazanç probleminin sebebi yine kamyoncu, bugün ben firmaya gidip yük için 500 lira bedel biçiyorsam başka bir kamyoncu gelip 450 ye benim alacağım işi alıyor, böyle olunca piyasa düşüyor rekabet artıyor işverenin eline büyük koz vermiş oluyoruz.” (15.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş4	“Yılda 20 bin lira kazanıyorsam bunun yarısı devlete vergi olarak geri dönüyor, kalan kazancın içerisinde benim yevmiyem, aracın kendi yevmiyesi, bakımı, mazotu var. Sadece benim ya da bizim değil kamyoncu camiasının derdi günü kurtarmak.” (15.12.2015, Yatağan/Muğla)
Ş5	“Yaptığımız işim bir fiyatı yok, her şoför kendisi belirliyor, kim uygun fiyat verirse işi o alıyor.” (15.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş7	“Çok kötü, mazot pahalı, tonaj uygulaması var ve bu uygulama ile yapılan işten şoförler para kazanmıyor. Eskiye göre kamyoncu çok mağdur durumda şimdi. Örneğin dağdan blok mermer sarıyoruz, blok mermerlerin ağırlığı metre küp hesabıyla ölçülüyor. Yolda trafik durdurdu seni kamyonu kantara soktu, şimdi basar tonaj kanununa göre olan ağırlıktan 200 kg fark çıktı bu bakkaldan aldığın pirinç değil ki, 200 kg'dan ötürü 500 lira ceza yazıyor zaten benim kazanacağım para 300 lira ben ne anladım bu işten.” (16.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş8	“Gecen sene 1.500 liraya yaptığımız trafik sigortasını bu yıl 2.500 3000 liraya yaptırдық. Bizim kazancımızda bir artış yok iken harcamalarımız devamlı olarak artıyor.” (16.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş9	“Şu an da zarar ediyoruz kamyoncu zor ayakta duruyor. Çünkü mazot pahalı, vergisi algısı, sigortası çok fazla.” (16.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş10	“Dışardan bakınca her iş kolaydır. Bizim 4 tane arabamız vardı satmak zorunda kaldık bugün bir şoför çalıştırmanın maliyeti sana 3 bin lirayı buluyor, araba ayda zaten o kadar para kazanmıyor ki sen nasıl şoför çalıştıracaksın yanında. İşte diyorlar Birdalların 4 tane kamyonu var bilmiyorlar ki o arabalardan bana kalan şey para değil dert.” (16.12.2015,Yatağan/Muğla)

## **Boş Zamana Yönelik Değerlerle İlgili İçerik Analizi**

Taşımacılık sektöründe boş zaman kavramı bireysel kamyoncular için var olan bir kavran değil. Çalışma saatlerindeki düzensizlikten kaynaklanan nedenlerden dolayı normal düzenli bir yaşantıları olmayan tır ve kamyon şoförleri sahip oldukları ekonomik zorluklar neticesinde devamlı çalışmak zorundalardır. Bu sektörde çalışanlar için çalışma ve boş zaman kavramları birbirine geçmiş durumdadır, sektör çalışanı şoförler boş zamanlarını kooperatifte veya evlerinde telefon başında yük bekleyerek, sıra bekleyerek geçirmektedirler.

Şoförlerin, özel sektör veya kamu personeli gibi düzenli mesai saatleri, hafta sonu tatili ya da izinleri yoktur. Bu sektörde çalışanlar için 7 gün 24 saat yük olduğu sürece çalışmak bir yerde zorunluluktur, aksi takdirde bir şoförün yeni bir yük bulması günler sürebilir. Yapılan mülakat verileri incelemesi sonucunda 1 adet temaya ulaşılmıştır.

### **Tema 1: Çalışma Zorunluluğu**

İçerisinde buldukları zor ekonomik durum, mali sıkıntılar nedeniyle tır ve kamyon şoförlerinin dinlenmeye, gezmeye, ailesi ile ilgilenmeye pek zamanları olduğu söylenemez. Bu sektöre devlet tarafından uygulanan ağır vergi, yüksek cezalar, sektör emekçilerini büyük borçlar altına girmesine neden oluyor. Bunlar neticesinde arabasını kaybetme, arabasını satma ya da piyasada batma korkusu olan tır ve kamyon şoförleri uzun saatler bazen günler çalışmak zorundalar. İş olduğu sürece kendilerini çalışmaya adanmış bu sektörün emekçileri şoförler boş zaman kavramını kendileriyle pek de ilişkilendiremiyorlar.

Konuyla ilgili yapılan mülakat sonucunda elde edilen veriler, yukarıda bahsettiğimiz bilgileri doğrular niteliktedir. Aşağıda mülakat sonucu ulaşılan cevaplara yer verilmiştir.

**Tablo 8:Çalışma Zorunluluğu İle İlgili Mülakat Verileri**

Ş1	“Bizim boş zamanımız yok, çocuklarımızla ailemizle zaman geçiremiyoruz. Kooperatifin lobisinde arkadaşlarla oyun oynuyoruz, televizyon izliyoruz bizim boş zamanımız bu kadar. Ben mesela sabahtan beri iş bekliyorum kooperatif de bugün benim boş zamanın aslında ama yine de buradan ayrılamıyorum çünkü sıra bekliyorum iş çıkarsa hemen gideceğim.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş2	“İş olmadığı zaman bizim boş zamanımız onu da ya kooperatif de ya da evde telefon başında geçiriyoruz iş çıkarsa diye. Boş zamanımızı biz yaratıyoruz eğer işe gitmezsen boş zamanın olur aksi halde devamlı çalışıyoruz çünkü ödenmesi gereken borçlarımız var.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş4	“Bizim boş zamanımız kooperatifin lobisinde sıra beklemek, burada olan imkanlar doğrultusunda oyun oynamak, çay kahve içmek ve nakliye sırasını gösteren monitöre bakmak. Bunun dışında eğer kendi kendine izin vermezsek bizim boş vaktimiz yok. Bizler haftanın her günü yük çıktığı sürece gece gündüz çalışan insanlarız ve çalışmak zorundayız da çünkü işi geri çevirme lüksümüz yok sıranın tekrar bize gelmesi veya yeni yükün çıkmasının garantisi yok.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş5	“Bu çalışma şartlarında, hayat gayesinde bizim boş zamana ayıracak vaktimiz yok. İstese boş zamanımız olur bizim ama borçlarımız, bekleyen işler, sorumluluklar buna izin vermiyor. Devamlı çalışıyoruz. Evde olsak bile kulağımız telefonda yük çıkarsa anında işe gideceğiz.” (15.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş6	“Kamyoncuların boş zamanı vardır, o da şöyle yük indirir dönüş için nakliye garajlarında yük arayarak geçiririz, onun dışında bir sosyal hayatımız pek yoktur. Sadece resmi tatillerde oda her yer kapalı olduğu için boş vaktimiz olur.” (16.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş7	“Bizim boş zamanımız eğer iş çıkmazda bir iki gün vaktin olursa onu da kooperatif de yük beklerken geçirirsin bizim öle mamur ya da öğretmem gibi belirli saatlerimiz tatillerimiz yok. Düğün var bayram var diye bir yerlere gitme şansımız yok iş çıkarsa ararlar diye evde ya da kooperatif de bekliyoruz devamlı.” (16.12.2015,Bozüyük-Yatağan/Muğla)
Ş8	“Boş zaman mı, benim boş zamanım şu an, onu da bak seninle konuşarak geçiriyorum. Bizim 4 tane arabamız var, duracak vaktimiz yok. Yükümüz yoksa yük bekleriz elimiz telefonda buradan yük bulduk diye sevinsek dönüş yükü için tekrar iş arıyoruz devamlı bir koşturmaca telaş içerisindeyiz.” (16.12.2015,Yatağan/Muğla)
Ş9	“Ben bugün işe gitmiyorum deyip de çalışmıyorsak boş vaktimiz olur, borcumuz da yoksa bir gün dinleniriz ama öle bir şansımız yok. Sosyal hayatımız yok.” (16.12.2015,Yatağan/Muğla)

## Sonuç Ve Öneriler

Karayolu yük taşımacılığı Türkiye’de yaklaşık %96 gibi yüksek bir orana sahiptir (Gündoğdu,2013). Bu bakımdan Türkiye’nin sanayisinde ve ticaretinde önemli bir rol üstlenmektedir. Karayolu yük taşımacılığının gittikçe büyümesi, beraberinde bazı sorunları da getirmiştir. Özellikle çalışanlar ve araç sahipleri açısından ciddi problemlere neden olmaktadır. Yakıt bağımlılığının artması, gereğinden çok aracın piyasaya çıkması, taşıma piyasasının yeterince düzenlenmemiş olması, haksız rekabetten dolayı çalışma saatlerinin artması, çalışma hayatının denetlenemez hale gelmesi, sektörden sorumlu devlet kurumları sayısının çok olması ve karşılaşılan bürokratik engeller sektör çalışanları için büyük sorunlar teşkil etmektedir.

Örnekleme üzerinde uygulanan mülakat sonucunda elde edilen veriler neticesinde üç başlık altında yedi tema oluşturulmuştur. İçerik analizi tekniği kullanılarak hazırlanmış yedi tema ile şoförlerin çalışma şartlarını ve mesleki problemlerini yansıtan bulgulara ulaşılmıştır. Zor çalışma koşulları, bireysel kamyonculuğun zorlukları, yoğun çalışma, sistem eksikliği, sektördeki yoğunluk, emeğinin karşılığını alamama ve çalışma zorunluluğu araştırma sonucu elde ettiğimiz mesleki problemlerdir.

Sanıldığı gibi aksine sıkı, yoğun ve zorlu bir çalışma hayatına sahip olan tır ve kamyon şoförleri eskiye kıyasla durumlarından memnun değillerdir. 10-15 yıl öncesine kadar benzer çalışma koşullarına sahip olan şoförlerin yaşam standartları daha iyi, elde ettikleri kazanç daha fazlaydı. Gelişen ve değişen piyasa koşulları, devlet politikaları, yakıtta olan yüksek bağımlılık, sektöre olan yeni yatırımlar ve kamyonculuğa olan yüksek ilgi nedeniyle günümüzde kamyon emekçileri bu durumdan pek memnun sayılmazlar.

Tır ve kamyon şoförlerinin çalışma koşullarının dışarıdan görüldüğü kadar kolay olmadığı sonucuna varılmıştır. Gerek mesleğin kendi zorlukları, gerekse sektörün getirdiği zorluklar kamyon emekçilerinin büyük sıkıntılar içerisinde çalışmak zorunda olduklarını göstermektedir. Konuyla ilgili Gündoğdu (2013) çalışma saatlerinin fazla ve düzensiz olması nakliye şoförlerinde ciddi mesleki sıkıntıların ortaya çıkmasına

neden olduğunu belirtmiştir. Elde ettiğimiz veriler Gündoğdu'nun araştırması ile paralellik göstermektedir. Sektördeki büyük lojistik firmalarının ellerinde bulundurdukları imkanlar ile yarışma koşulları olmayan tır ve kamyon şoförleri mesleklerini devam ettirebilmek için büyük çabalar sarf etmek zorundadırlar.

Piyasaya da bulunan çok fazla araç nedeniyle düzene oturtulamayan sektör, işverenlerin eline büyük kozlar vermekte, kamyon emekçileri mağdur durumlara düşmektedirler. Düzenli bir sisteme oturtulmamış olan bireysel kamyonculuk piyasadaki büyük firmalar ile rekabet edemez hala gelmiştir. Akdoğan (2012), mazotun çok pahalı olması, mazota sürekli zam yapılması ve bununla birlikte lojistik firmalarına yapılan mazot teşvikleri KOBİ'lere yapılmaması nakliye esnafını ve şoförlerini ekonomik anlamda zor durumda bırakmakta ve KOBİ'lerin rekabet gücünü düşürmektedir. Çalışma sonucu elde ettiğimiz sonuçlar Akdoğan'nın belirttiği mesleki problemler ile benzerlik göstermektedir.

Ödedikleri yüksek vergiler, her sene yenilenen sigorta, kasko, bandrol gibi kalemlerin kendilerine büyük külfetlere mal olduklarına buna karşın elde ettikleri kazançların bir bu kadar az olduğuna vurgu yapmışlardır. Akdoğan (2012) konuyla ilgili açıklamasında ÖTV, denizyolu taşımacılığında ve havayolu taşımacılığında devlet tarafından muaf tutulmakta ama aynı muafiyet karayolu taşımacılığında yapılmamaktadır. Karayolu nakliyeciliğinde ÖTV ürünün pazar fiyatını arttırmakta ve insanların alım gücü düşürmektedir. Aynı zamanda karayolu nakliyecileri ÖTV nedeniyle daha az gelir elde ediyor hatta çoğu uzman elde edilen gelirler geçimlik düzeyin bile altına düştüğünü vurgulamıştır. Bu bağlamda tır ve kamyon şoförlerinin yüklendikleri yüksek vergilerin sektör çalışanlarını olumsuz etkilediği görülmüştür.

Bu kadar önemli bir sektörde bir o kadar çok sayıda çalışana olan bireysel tır ve kamyon şoförlerinin bu kadar başıboş bırakılması, yeterli düzenlemelerin, denetimin, ilginin gösterilmemesi sektördeki rekabeti başka boyutlara çekmiştir. Konuyla ilgili Bulut (2007) Sektörde çalışan ya da çalışabilecek şoförlerin çok olması nedeniyle ücretlerin düşmesi ucuz işçiliğe neden olduğunu belirtmiştir. Çalışmaya yönelik



analiz sonucunda oluşturduğumuz sektördeki yoğunluk teması verileri sektördeki fazla yoğunluğun ücret sistemlerini etkilerini gözler önüne sermiştir. Bireysel kamyoncuların bağlı oldukları tek kuruluşlar olan yerel kooperatifler onlar için yeterli gelmemektedir. Seslerini daha fazlaya duyurmak ve çalışma koşullarını düzeltmek istiyorlarsa daha iyi bir şekilde organize olup yeni kooperatifler kurmalı, şoförler odasına, ticaret odasına ve sendikalara gereken baskıyı göstermelidir.

Ak Parti Hükümeti tarafınca karayollarına yapılan yüksek yatırımlara rağmen, karayolu taşımacılığına olan ilgi ve alanın yeterince yüksek olmaması sektörde büyük boşluklar yaratmıştır. Karayolu yük taşımacılığına yön verecek çalışmalarda ilgili kamu kurumları ile sektör temsilcileri arasında iş birliği geliştirilmelidir. Büyük firmalara ve şirketlere tanınan haklardan bireysel kamyoncularında faydalanabilecekleri fırsatlar yaratılmalıdır. Mesleki konulardaki düzenlemelerin yetersiz olduğu ve özellikle haksız rekabetin büyük olumsuzluklara yol açtığı görülmektedir. Bu bağlamda yasal eksikliklerin süratle giderilmesinde denetim organlarının daha etkin hale dönüştürülmesi sayısız yarar sağlayacaktır. Yapılan bu çalışmadan elde edilen verilerle ulaşılan şoförlerin araçtaki yükü yetiştirme kaygısıyla trafik kurallarına ve çalışma saatlerine uymamaları hem kendi canını hem de başkalarının canlarını tehlikeye atmaktadır. Denetimin dijital ortamda yapılması şoförü çok çalışmaya iten işverenin bu davranışından vazgeçmesine neden olacaktır.

Son olarak tır ve kamyon şoförlerinin de düzenli bir hayatı hak ettiklerini unutmayalım. Her ne kadar kendi işlerini yapıyor olsalar dahi onlarda iş ve meslek hayatlarında bir düzene ihtiyaç duyuyorlar. Gece gündüz demeden dolaylı olarak bizler için yaptıkları meslekleriyle hem kendi hayatlarını hem de başkalarının hayatları riske atıyorlar. Onları bu kadar fedakarlık gösterirken onları için yapılması gereken düzenlemeler ve sektörel iyileştirmelerle yaşadıkları zorlukların üstesinden gelinebilir. Bu konuda başka devlet kurum ve kuruluşları olarak, şoförler odasına, ticaret odasına, taşımacılar kooperatifine büyük iş düşmektedir.

## **WORKING CONDITIONS AND CHALLENGES OF LORRY DRIVERS IN HIGHWAY TRANSPORTATION SECTOR IN TURKEY**

### **Abstract**

The transportation sector plays a major role in the globalizing world and in our developing country. It should not be forgotten that there are laborers who have difficulties in adapting to this process as well as developing and changing transportation networks, new technologies, market conditions, laws and regulations in such an important sector. To have a slice of 95% of road freight in transport systems in Turkey imposes great responsibilities on the market and the sector employees. In the first part of this study, information about the sector which has been surveyed by literature is shared starting from the date and importance of road freight transport in our country. In the second part , by examining the labor process in the road transport sector in Turkey, it is aimed to shed light on life of the sector employees remained behind closed doors. Also the information which was obtained by using semi-formal interview technique about the employees of the sector, their problems, and social experiences has been given in this part. In the last section, the findings of the literature researches and the data obtained from the interview were evaluated and solutions for the problems encountered in the working life of the road transport sector employees are presented.

**Keywords:** Transportation, Road Transport, Transportation Sector, Cargo Transportation, Occupational Problems.

### Kaynakça

- Akdoğan, Ü. (2012). *Trafik Dergisi*, 14.
- Bilmez, B. C. (2000). *Demiryolundan Petrole Chester Projesi*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Bulut, Ö, (2007), “Türkiye’de taşımacılık sektörünün lojistik olgusu içerisinde incelenmesi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Bütün, M., & Demir, S. B. (2015). *Nitel Araştırma Yöntemleri: Beş Yaklaşım Göre Nitel Araştırma ve Araştırma Deseni*. Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Büyüköztürk, Ş., Çakmak, E. K., Akgün, Ö. E., Karadeniz, Ş., & Demirel, F. (2013). *Bilimsel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Pagem Akademi Yayınları.
- Cengiz, V. (2009). Parasal Aktarım Mekanizması İşleyişi ve Ampirik Bulgular. *Erciyes Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 225-247.
- Doğan, A. (2014). *Kara Yolu Yük Taşımacılığı*. İstanbul: Beta Yayınları.
- Erdal, M. (2005). Avrupa Birliği’nin Türkiye Hakkındaki İlerleme Raporu Kapsamında. M. Erdal içinde, *Küresel Lojistik*. İstanbul: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği.
- Gündoğdu, F, (2013)” *Karayolu yük taşımacılığı çalışanlarının mesleki problemleri ve bu problemlerin sosyal ve ekonomik yansımaları üzerine bir uygulama: Burdur-Bucak örneği*” Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta.
- Gülen, E. (1999). Türkiye’de Ulaşım Politikaları ve Trafik Kazalarının Ekonomik Analizi. II. *Ulaşım ve Trafik Kongreleri Bildiri Kitabı* (s. 268). Ankara: MMO Yayını.
- Karabıçak, M. Gündoğdu, F. (2014). Karayolu Yük Taşımacılığı Çalışanlarının Mesleki Problemleri ve Sosyal ve Ekonomik Yansımaları Üzerine Bir Uygulama: Burdur-Bucak Örneği. *HAK-İŞ Uluslararası Emek ve Toplum Dergisi*, 178-199.

- Keçeci, A. (2006). Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı. *Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi*.
- Onur, A. (1953). *Demiryolları Tarihi*. Ankara: K.K.K. Askeri Matbba.
- Patton, M. Q. (2014). *Qualitati and Research & Evalutaion Methods: Integrating Theory and Practice*. CA: Sage Publications.
- Turan, S. (2013). *Nitel Araştırma: Desen ve Uygulama İçin Bir Rehber*. Ankara: Nobel Yayınları.