

KARGO TAŞIMACILIĞINDA KENDİ HESABINA ÇALIŞMA ALDATMACASI ESNAF KURYE MODELİ

Hazırlayan
Arş. Gör. Erkan Kıdak



TÜMTİS YAYINLARI 2021

**KARGO TAŞIMACILIĞINDA
KENDİ HESABINAÇALIŐMA ALDATMACASI
ESNAF KURYE MODELİ**

Hazırlayan:
Arş. Gör. Erkan Kıdak

TÜMTİS YAYINLARI

**KARGO TAŞIMACILIĞINDA
KENDİ HESABINA ÇALIŞMA ALDATMACASI
ESNAF KURYE MODELİ**

TÜMTİS YAYINLARI 2021

Hazırlayan : Erkan Kıdak
Basım Tarihi : Ağustos 2021
Teknik Hazırlık : TÜMTİS Basın Yayın Servisi
Grafik Tasarım : M. Bilal Varol

Baskı: Şafak Ozalit
0212 210 00 10

TÜMTİS
Tüm Taşıma İşçileri Sendikası

Kocatepe Mah. Cumhuriyet Cad. Ceylan Apt. No:13/3
Beyoğlu/İstanbul
Tel:0212 5300743
Faks: 0212 5882620

e-mail: info@tumtis.org
web: www.tumtis.org

İşçi Gücü Dergisi'nin Ekidir
Ağustos 2021

İçindekiler

Teşekkür	7
Önsöz	9
Giriş	11

Birinci Bölüm:

Kargo Taşımacılığı Sektöründe Emek	17
1.1. Kargo Taşımacılığı Sektörü	17
1.1.1. Kargo Taşımacılığının Tarihsel Arka Planı	19
1.1.2. Türkiye’de Kargo Taşımacılığı Sektörü	21
1.1.3. Kargo Taşımacılığının E-Ticaretle İlişkisi	25
1.2. Kargo Taşımacılığında Emegin Örgütlenmesi	27
1.2.1. Kargo Emekçilerinin Ulusal Düzeydeki Örgütlenmesi	29
1.2.2. Kargo Emekçilerinin Uluslararası Örgütlenmesi	38
1.3. Esnaf Kurye Çalışma Modeli	42

İkinci Bölüm:

Kurye Emeginin Dönüşümüne İlişkin Bir Araştırma	54
2.1. Araştırmanın Yöntemi	54
2.2. Araştırmanın Kapsamı ve Örneklem	55
2.3. Araştırmanın Sınırlılıkları	56
2.3. Araştırmanın Temel Soruları	57
2.4. Araştırmanın Bulguları	58
2.4.1. İşe Giriş	58
2.4.2. Sınıfsal Konum ve Yabancılaşma	61
2.4.3. Hukuki Statü	64
2.4.4. Sosyal Güvenlik Hakları	69

2.4.5. Sağlık ve Güvenlik	73
2.4.6. Çalışma Süreleri, Dinlenme ve Fazla Çalışma	78
2.4.7. Gelir	80
2.4.8. Örgütlenme	85
2.4.9. Kuryeler Arası İlişkiler	89
2.4.10. Gelecek Beklentileri ve Kaygılar	90
 SONUÇ ve ÖNERİLER	95
KAYNAKÇA	101

Tablolar

Tablo 1: Çalışan Başına Personel Maliyeti ve Ciro	23
Tablo 2: Ücretli Çalışan Başına Personel Maliyeti ve Ciro	24
Tablo 3: Taşımacılık İşkolundaki Sendikalar	33
Tablo 4: Görüşmecilere Dair Bilgiler	55
Tablo 5: Asgari Ücretli İşçinin İşverene Maliyeti (TL)	84

Şekiller

Şekil 1: Kargo dağıtımını iş akış şeması	17
--	----

Kısaltmalar Dizini

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
AYM	: Anayasa Mahkemesi
BTS	: Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası
CGU	: Küresel Sendikalar Konseyi (Council of Global Unions)
ÇSGB	: Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
DAD-DER	: Deniz Çalışanları Dayanışma Derneği
Demiryol-İş	: Türkiye Demiryolu İşçileri Sendikası
DİSK	: Türkiye Devrimci İşçi Sendikaları Konfederasyonu
ETF	: Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu (European Transport Workers' Federation)
ETUC	: Avrupa Sendikalar Konfederasyonu (European Trade Union Confederation)
FES	: Friedrich Ebert Vakfı (Friedrich Ebert Stiftung)
GSYH	: Gayrisafi Yurtiçi Hasıla
HAK-İŞ	: Hak İşçi Sendikaları Konfederasyonu
HAVA-İŞ	: Türkiye Sivil Havacılık Sendikası
HAVA-SEN	: Havayolu Çalışanları Sendikası
ILO	: Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization)
ITF	: Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (International Transport Workers' Federation)
ITUC	: Uluslararası Sendikalar Konfederasyonu (International Trade Union Confederation)
İSGK	: İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu
İşK	: İş Kanunu
KARSAN-İŞ	: Taşımacılık ve Kargo Sanayii İşçileri Sendikası
KATAŞSEN	: Karayolu Taşımacılık ve Emekçileri Sendikası
KESK	: Kamu Emekçileri Sendikaları Konfederasyonu
LİMAN-İŞ	: Türkiye Liman, Deniz, Tersane ve Depo İşçileri Sendikası
LİMTER-İŞ	: Gemi Yapım ve Deniz Taşımacılığı, Ardiyecilik ve Antrepoculuk İşçileri Sendikası

LOJİSTİK-İŞ	: Hava, Demiryolu, Kara Taşımacılığı ve Kargo Kurye İşçileri Sendikası
NAKLİYAT-İŞ	: Türkiye Devrimci Kara, Hava, Demiryolu Taşımacılığı İşçileri Sendikası
Öz Taşıma İş Sen	: Öz Hava, Kara ve Demiryolu Taşıma İş Sendikası
PTT	: Posta ve Telgraf Teşkilatı
PTT Kargo-Sen	: Posta, Transfer, Taşımacılık ve Kargo İşçileri Sendikası
SenTİSK	: Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu
SSGSSK	: Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları A.Ş. Genel Müdürlüğü
THY	: Türk Havayolları A.Ş. Genel Müdürlüğü
TUR-SEY İŞ	: Yeni Tüm Turizm Seyahat İşçileri Sendikası
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TÜM TAŞIMA-İŞ	: Motorlu Kurye, Kargo, Posta, Şoför, Hava Yolları ve Tüm Taşıma İşçileri Sendikası
TÜMTİS	: Tüm Taşıma İşçileri Sendikası
TÜRK DENİZ-İŞ	: Türkiye Denizciler Sendikası
TÜRK-İŞ	: Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu
UNI	: UNI Küresel Sendika (UNI Global Union)
WTO	: Dünya Ticaret Örgütü (World Trade Organization)

Teşekkür

Bu çalışmanın amacı, kargo taşımacılığı sektöründe kendi hesabına çalışan emekçilerin yaşadığı hak kayıplarını ortaya koymaktır. Emek maliyetlerini en aza indirmek isteyen şirketler, kargo taşımacılığı hizmetlerinin yerine getirildiği her alanda taşeronlaşma ve benzeri uygulamalara başvurmaktadır. Esnaf kurye veya farklı isimlerle tarif edilen çalışma modeli de şirketlerin ucuz emek arayışlarının bir yolu olarak görülmelidir. Bu araştırmanın sonucunda; kuryelerin üzerinden en temel aidiyet merkezi olan işçi statüsünün alınması yoluyla, onların ağır bir sömürü altında kaldığı ortaya koyulmaktadır. Sonuç olarak, kuryelere birleşme ve mücadele alanını genişletme çağrısında bulunmaktadır.

Çalışma hazırlanırken, birçok kişi ve kurumdan destek alınmıştır. Araştırma sürecinin en başından yayın aşamasına dek desteğini esirgemeyen TÜMTİS'e, konuya hassasiyetle eğilen TÜMTİS Genel Başkanı Kenan Öztürk'e, TÜMTİS'in genel merkez ve şube yöneticilerine, temsilcilerine, üyelerine, uzmanlarına ve tüm bileşenlerine teşekkürü borç bilirim. Çalışmanın tüm süreçlerinde yardımlarını esirgemeyen ve editörlük görevini üstlenen uzman arkadaşım Mukadder Anadolu'ya ayrıca teşekkür ederim. Araştırmanın yayın sürecine hazırlanmasında katkılarını sunan tüm arkadaşlarıma ve aileme şükranlarımı sunarım.

Son olarak bu araştırma kapsamında görüşme yapılan veya herhangi bir nedenle görüşme gerçekleştiremediğimiz kargo emekçilerine minnettar olduğumu belirtmek isterim. Onlar, bu araştırmanın inceleme nesnesinden öte toplumsal bir özne olarak düşünülmelidir.

Erkan KIDAK

29 Haziran 2021

Önsöz

Geçmişti ticaretin geliştiğı 1400'lü yıllara dayanan taşımacılık sektörü, günümüze değin önemini koruyarak gelmiştir.

Ekonomide yaşanan dönüşümler taşımacılık sektöründe de dönüşümlere yol açmıştır. Günümüzde teknolojinin gelişmesiyle beraber artan e-ticaret yeni rekabet ortamı yaratmış, işkolumuzda taşeronluk, acenteleşme, kendi hesabına çalışma gibi farklı iş tanımları altında esnek ve kurlsız çalışma biçimleri yaygınlaşmıştır.

Elinizdeki bu kitap kargo emeğinde kurlsızlığın, esnek çalışmanın ve sendikasılaştırmanın yeni aracı olarak karşımıza çıkan **Esnaf Kurye** modeline yönelik kapsamlı bir araştırmayı içermektedir.

Kargo Taşımacılığında Kendi Hesabına Çalışma Aldatmacası: Esnaf Kurye Modeli başlığı altındaki bu çalışma, **Pamukkale Üniversitesi Araştırma Görevlisi Erkan Kidak** tarafından hazırlandı.

Covid-19 salgını koşullarına rağmen gerek sendikamıza gelerek görüşmeler yaparak gerekse alanda yaptığı görüşmelerle araştırmasını titizlikle sürdürerek bu çalışmayı hazırlayan akademisyen arkadaşımız Erkan Kidak'a teşekkür ediyoruz.

Bu kitabın, salgın koşullarında bile gecesini gündüzüne katarak alinteri döken üyelerimizin, işkolumuzda çalışan örgütlü ya da örgütsüz durumdaki tüm işçilerin bilgi ve bilincini artırma yönünde katkı olmasını umut ediyoruz. Çalışmanın aynı zamanda emek araştırmalarına da ışık tutacağına inanıyoruz.

Başta üyelerimiz olmak üzere, tüm işçilerin eğitime ve mücadelesine yararlı olacağını düşündüğümüz bu kitabı değerlendirmenize sunuyoruz.

Saygılarımızla

TÜMTİS MERKEZ YÖNETİM KURULU

Giriş

Kargo taşımacılığı, kapitalist birikimin sürdürülmesinde anah-tar role sahip olan sektörlerden birisidir. Teknolojik dönüşümden et-kilenerek gelişen sektör, ticaret hacminin büyümesine doğrudan etki-de bulunmaktadır. 21'inci yüzyılda tüketim toplumu paradigmasına bağlı olarak sanal ticaret hacminin artmasında, teknolojik gelişmeyle beraber kargo taşımacılığı sektörü dinamo rolünü üstlenmektedir.

Küresel tedarik zincirlerinin birbirine sıkı sıkıya bağlanması açısından tüm ulaştırma sektörleri önem arz etmektedir. Deniz, hava, demiryolu ve kara taşımacılığı birbirinden ayıramamakta ve bir bütü-nü oluşturmaktadır. Taşımacılığın küreselleşmede oynadığı rol düşü-nüldüğünde, sektörün “küreselleşmenin koridoru” olarak nitelendiril-mesi oldukça doğaldır. Kargo taşımacılığı, koridorun en derinlerine kadar inmektedir.

Küresel kapitalizmin, tüm dünyada yüksek sermaye birikim hızına ulaşmak için artı değer oranını arttırması ve yeniden yatırıma yönelmesi tüm sektörler açısından geçerli olan bir durumdur. Kargo taşımacılığında da artı değer oranının artması ve bu artışın gizlenmesi amaçlanmaktadır. Sermayenin bu amacı; emekçi sınıflara, çalışma ko-şullarının ağırlaştırılması, ücretlerin baskılanması, sosyal korumanın azaltılması ve gelecek güvencesinin ortadan kaldırılması şeklinde yan-sımaktadır. Bu çalışmanın kapsamında yer alan esnaf kuryelerin karşı karşıya kaldıkları tablo da budur.

Posta ve kurye hizmetlerinde gönderi sayılarında ve hizmet kalitesinde birbirleriyle rekabet hâlinde olan kargo dağıtım şirketleri, emek maliyetlerini azaltmanın yollarını aramaktadır. 2000'li yıllardan itibaren dünyada ve Türkiye'de bu arayışın sonunda yeni bir mode-le ulaşılmıştır. Yeni modelde ücretli ve bağımlı çalışma ilişkisi hukuki

açından ortadan kaldırılmaktadır. Kargo taşımacılığı sektörünün teslim alma ve dağıtım aşamalarında emek arzında bulunanların işçi statüsünden çıkarılması amaçlanmaktadır. Şirketler, bu vesileyle iş hukukundaki işveren rolünden, işçi çalıştırmaya bağlı vergilerden ve sosyal güvenlik yükümlülüklerinden kurtulmaktadır.

Yeni çalışma modelinde istihdam edilenler, kendi nam ve hesabına çalışan olmaktadır. Kargo taşımacılığı sektöründe yaşanan bu dönüşüm, emekçilere yönelik baskıdan ziyade rıza mekanizmalarının hayata geçirilmesiyle gerçekleştirilmektedir. Şirketler, kendilerine yönelen emek arzını “kendi işinin patronu ol”, “bağımsız çalış”, “girişimci kurye ol”, “esnaf kurye ol” gibi sloganlar etrafında toplamaktadır. Özellikle genç yaştaki bireylerin oluşturduğu grup, bağımsız statüde ve kendi hesabına çalışmanın cazibesine kapılarak bu alana yönelmektedir. Belirli bir işyeri disiplini içerisinde, işverene bağımlı olarak çalışmaktansa, tamamen kendi çıkarlarının peşinde ve denetim altında olmadan çalışacağı hissine kapılmaktadır. Oysa madalyonun görünmeyen yüzü, bu düşüncenin kısa erimli olduğunu açık bir biçimde göstermektedir.

Esnaf kurye modeli, düşük sermayeli bir teknoloji kullanımı, kısıtlı bir bilgi birikimi ve bunlardan daha yüksek oranda beden emeğini gerektirmektedir. En az 5 metreküplük bir ticari araçla birlikte esnaf kurye olarak çalışmak mümkündür. Araç satın alma ve o araca ilişkin giderlere katlanma konusundaki yükümlülük de esnaf kuryelerin üzerine kalmaktadır.

Kendi aracıyla birlikte bu sektöre yönelen esnaf kuryeler, çalışmalarının karşılığında kısa dönemde nominal (görünen) olarak yüksek kazanç elde ederken, gerçek anlamda uzun dönemde çok yüksek maddi kayıplarla karşılaşmaktadır. Araç giderleri bile elde ettikleri kazancın büyük kısmına mâl olmaktadır. Bunun yanında kendi şahıs şirketlerinin giderleri, vergi ve sosyal güvenlik yükümlülükleri tam anlamıyla yerine getirildiğinde kuryelerin yaşam maliyetlerini karşılayacak gelir seviyesine erişmesi imkânsız bir hâl almaktadır.

İş hukuku kapsamında kurye istihdam edildiğinde şirketler, iş hukukunun koruyucu hükümleri çerçevesinde yatırımlarda bulunmak zorunda kalacaktır. Düzenli ve insan onuruna yaraşır bir ücret, fazla çalışma ücreti, çalışma sürelerinin sınırlandırılması, hafta tatili, yıllık izin, mazeret izinleri, ihbar süresi, dinlenme, ulusal bayram ve genel tatil günlerinde çalışma hâlinde zamlı ücret ödemesi, kıdem tazminatı, ayrımcılık yasağı ve benzeri birçok hak, iş hukukunun sağladığı güven-

celerden sadece birkaçıdır. Ayrıca işçi sağlığı ve iş güvenliği açısından işverenin üstlenmesi gerekli yükümlülükler, sendikal hak ve özgürlükler, sosyal güvenlik sorumlulukları, işverenlerin yüklenmesi gereken diğer sorumluluklardandır. Türkiye'deki iş mevzuatının yetersiz olduğu birçok alan bulunmaktadır, ancak yine de iş kanunu kapsamında çalışmak, esnaf kurye olarak istihdamda yer almaktan güvencelidir.

Kargo dağıtım şirketleri, tüm yükümlülüklerden sıyrılmaktadır. Kuryeler de bahsedilen bu yükümlülükler karşısında sağlanan hak ve özgürlüklerin kapsamı dışında kalmaktadır. Bunlardan en önemlileri sosyal koruma yoksunluğu, gelir ve iş güvencesinin ortadan kalkması olarak karşımıza çıkmaktadır. Birçok ülkede kullanılan bu modelin olumsuz etkileri, özellikle 2020 yılından itibaren tüm sektörleri etkisi altına alan Covid-19 salgınıyla birlikte görülmeye başlamıştır. Sokağa çıkma kısıtlamaları nedeniyle sanal yollarla alışveriş artmış, bu noktada da kurye emeğine olan ihtiyaç doğrultusunda şirketler bu alanda emek talebinde bulunmaya başlamıştır. Yaşanan güvencesizlikler ve hak kayıpları da bu dönemde gün yüzüne çıkmıştır. Kurye emeğinde yaşanan dönüşüm, farklı ülkelerde çeşitli iş uyumsuzluklarının konusu olmuştur.

Bu çalışmada posta ve kurye emeğinde yaşanan hızlı dönüşüm ele alınmaktadır. Çalışmanın birinci bölümünde sektör hakkında bilgilendirmelerde bulunmaktadır. Sektörün ticaret hacmi ve kapitalist birikimde oynadığı rol üzerinde durulduktan sonra işkolundaki emeğin durumu gözden geçirilmektedir. İkinci bölümde ise Ankara, İstanbul ve İzmir'de asıl faaliyeti kargo dağıtımı olan üç büyük şirkette çalışan esnaf kuryelerle yapılan derinlemesine görüşmelerin bulgularına yer verilmektedir.

Yarı yapılandırılmış soru formu üzerinden yapılan görüşmelerden elde edilen bulgular çerçevesinde; esnaf kuryelerin işe giriş süreçleri, hukuki statüleri, çalışma olgusuna bakış açıları, sınıfsal kompozisyonları ve yabancılaşma düzeyleri, çalışma koşulları, aylık gelirleri, sosyal güvenlik hakları, sağlık ve güvenlik önlemleri, birbirleriyle olan ilişkileri ve rekabet olgusu, örgütlenmeye bakışları, gelecek beklentileri ve kaygıları üzerinde durulmaktadır. Sonuç olarak da elde edilen bulgulara ve uluslararası gelişmelere bağlı bir biçimde politika önerilerinde bulunmaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

Kargo Taşımacılığı Sektöründe Emek



Kargo Taşımacılığı Sektöründe Emek

Kargo taşımacılığı sektöründe emeğin yapısını ve durumunu analiz etmeden önce sektörün genel görünümü hakkında bir değerlendirme yapmak gerekmektedir. Sektörün ekonomide oynadığı rolü irdelemek, kargo emeğinin ekonomik ve sosyal boyutuna işaret etmek açısından önem taşımaktadır. Bu bölümde öncelikle sektörün yapısıyla ilgili veriler paylaşılmakta, ardından emeğin durumu değerlendirilmektedir.

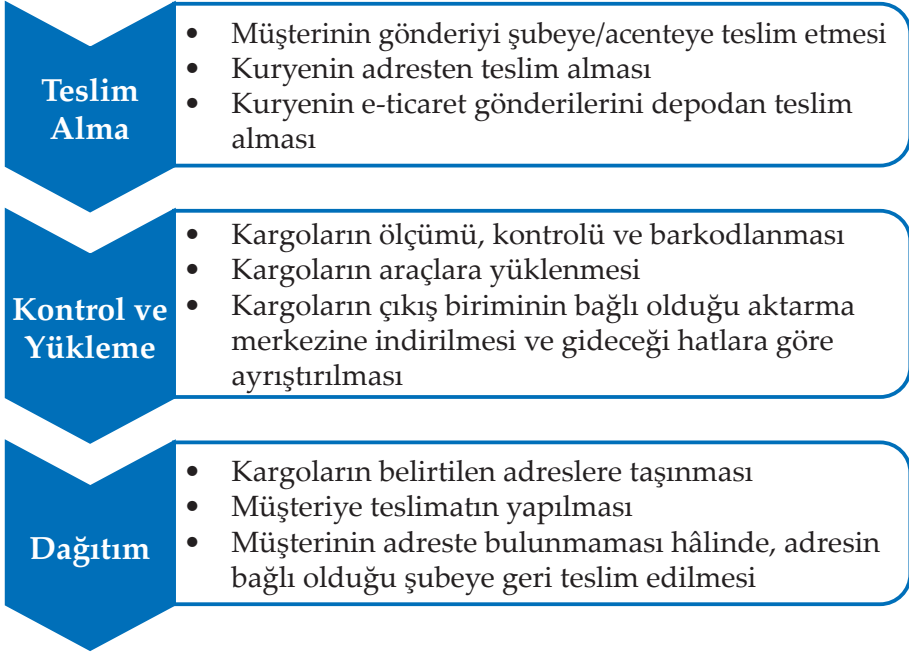
1.1. Kargo Taşımacılığı Sektörü

Kargo taşımacılığı, herhangi bir yükün veya gönderinin bir adrese teslimi amacıyla gerçekleştirilen faaliyetleri kapsamaktadır. Taşımacılık işkolunun bir alt dalı olan kargo taşımacılığı posta ve kurye hizmetlerini ifade etmede kullanılmaktadır.

Kargo kelimesinin kökeni

Kargo sözcüğünün etimolojik/dilbilimsel kökeninde Latince *car-rus* kelimesi yer almaktadır. Carrus, iki tekerlekli ağır yük arabası veya kağı anlamına gelmektedir. Sözcük zamanla Latince içerisinde *carricum* şekline evrilmiştir. Ardından İspanyolcada yük anlamına gelen *cargo* hâlini almıştır. İngilizcede ticari yük veya posta anlamını taşıyan cargo, Türkçede bir yükün taşınmasını ifade etmede kullanılmaktadır.

Şekil 1: Kargo dağıtım iş akış şeması



Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Posta ve kurye dağıtım hizmetlerindeki iş akış şeması Şekil 1’de gösterilmiştir. Dağıtım, göndericinin veya e-ticaret şirketinin gönderiyi kargo şirketini teslim etmesi ve kontrol-yükleme aşamalarının ardından gelmektedir. Kargo taşımacılığı sektöründe her bir aşamada taşeronlaşma eğilimi görülebilmektedir. Hizmetlerin acenteler eliyle gerçekleştirilmesi, taşeronlaşmanın yaygınlığını gözler önüne seren bir örnektir. Bu çalışmada ise, emekçilerin ‘kendi hesabına çalışma’ kisvesi altında güvencesizleştirildiği modele odaklanılmaktadır. Esnaf kurye modeli, sıklıkla iş akış şemasının dağıtım aşamasında karşımıza çıkmaktadır. Diğer yandan adresten teslim alınan gönderilerde de bu modelle karşılaşmak mümkündür.

Çalışmanın bu bölümünde kargo taşımacılığının tarihsel arka planı ele alınmaktadır. Tarihsel perspektiften, sektörün kapitalist sermaye birikimi açısından oynadığı rol ortaya koyulmaktadır. Ardından Türkiye’de kargo taşımacılığının boyutları, nicel verilerle açıklanmaya çalışılmaktadır. Son olarak da kargo taşımacılığı sektörünün e-ticaretle ilişkisi üzerinde durulmaktadır. Zira e-ticaretin gelişmesiyle birlikte sektörde yaşanan iş yoğunluğu, şirketlerin esnaf kurye yoluyla istihdama yönelmesinde hızlandırıcı işleve sahip olmaktadır.

1.1.1. Kargo Taşımacılığının Tarihsel Arka Planı

Taşımacılık sektörü, ticaret kapitalizminin erken evrelerinden bu yana sistem içerisinde başat bir öneme sahiptir. Ticaretle uğraşan Venediklilerin 1455 gibi erken bir tarihte, nakliye maliyetlerinin azaltılması yönünde amaçlarının bulunması, sektörün kapitalist sermaye birikiminde oynadığı rolü göstermektedir (Braudel, 2020: 26). Söz konusu dönemde, ticaretle denizyollarının diğer yollara üstünlüğü bulunmaktadır. Teknolojinin gelişmesiyle birlikte demiryolları ve karayolu taşımacılığında, ardından da havayolu taşımacılığında lojistik faaliyetlerinin yaygınlaştığı bilinmektedir. Sanayi kapitalizminin gelişmesine bağlı olarak kentleşme süreci hız kazanmıştır. Kentleşmeyle birlikte de karayolu taşımacılığının ön plana çıktığı döneme tanıklık edilmeye başlanmıştır.

Ulaştırma ve lojistik hizmetleri, kapitalizmin erken dönemlerinden itibaren küresel bir niteliğe sahip olmuştur. Zira taşımacılık sektöründe çalışan işçilerin, kendilerine dayatılan ağır yaşam koşullarına karşı uluslararası düzeyde örgütlenmeleri tesadüfi değildir. İngiltere Ulusal Denizciler Sendikası'nın lideri Havelock Wilson ile İsviçre Taşımacılık İşçileri Sendikası lideri Charles Lindley arasındaki yazışmalar, bu önermeyi desteklemektedir. Wilson, 11 Nisan 1896 tarihinde Lindley'e gönderdiği mektupta, uluslararası dayanışmanın önemine vurgu yaparken, sektörün uluslararası niteliğine de dikkat çekmektedir (ITF, 1996: 5-6).

Taşımacılık sektörü içerisinde kargo taşımacılığının önem kazanması ise **tüketim toplumu** dinamiklerinin daha yoğun bir biçimde hissedilmesiyle mümkün olmuştur. Üretilen mallara yönelik tüketimin teşvik edilmesiyle birlikte, hizmetler sektörünün gelişimi rol üstlenmeye başlamıştır. Hizmetler sektörü içerisinde ise malların teslimatı açısından kargo taşımacılığı ön plana çıkmıştır. Bireysel veya kurumsal olarak yapılan alışverişlerde, siparişlerde ve çeşitli gönderilerde kargo taşımacılığı sektörü önemini göstermiştir.

Tüketim toplumu

Tüketim, tarih boyunca var olan bir insani eylemdir. Ancak içinde yaşadığımız toplumsal düzende tüketim, insan eylemleri içerisinde en büyük paya sahip duruma gelmiştir. 1970 yılında yazdığı “Tüketim Toplumu” kitabında konuya eğilen Fransız sosyolog Jean Baudrillard, tüketim toplumunu: “tüketimin öğrenilmesi toplumu, tüketime toplumsal bir biçimde alıştırılma toplumu” olarak tanımlamaktadır. Baudrillard’ın tanımından hareketle, içinde yaşadığımız dönemde, tüketimin toplumsal nitelik kazanmasından bahsedebiliriz. İnsanların kendilerini sahip oldukları nesnelerle ya da metalarla tanımlaması, tüketim toplumunun en açık göstergesi olarak karşımızda durmaktadır.

Kaynak: Kalfa Topateş, A. (2019), Çalışma ve Tüketim Sosyolojisi Tarihsel ve Kuramsal Bir Analiz, Ankara: Seçkin.

Sektörün önemini tüketim toplumu dinamikleri çerçevesinde göstermeye başlaması, 1930’lu yıllardan itibaren mümkün olmuştur. Söz konusu dönem, montaj hattı tipiyle üretimin yaygın olduğu, bunun yanında sosyal refah uygulamalarının yaygın olduğu dönemdir. İşçi sınıfının, üretilen malların tüketiminde de rol alması için, toplam talebin artırılması doğrultusunda yüksek ücret politikaları uygulanması, kamusal sosyal güvenlik harcamalarının, sosyal hakların ve sendikalaşmanın artması, bu döneme tekabül etmektedir.

Petrol krizlerinin etkileriyle birlikte, önce Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve İngiltere’de, ardından diğer dünya ülkelerinde sosyal refah uygulamalarından vazgeçilmeye başlanmıştır. 1970’li yıllardan itibaren neoliberalizm, sosyal haklara vahşi bir biçimde saldırıya başlamıştır. Refah devleti döneminde elde edilen haklara yönelik saldırılar artmıştır. Bu süreçte esnek üretim ve esnek tüketim olguları belirginlik kazanmıştır. Bunun içinse yeni medya kanalları üzerinden yeni pazarlama stratejileri geliştirilmiştir. 2000’li yıllara gelindiğinde gündelik hayatın tam merkezine yerleşen sosyal medya araçları, sanal platformlar üzerinden ticaretin yaygınlaşmasını beraberinde getirmiştir. Tüm bu gelişmelere kargo taşımacılığı sektörünün yanıt vermesi gecikmemiştir. Çokuluslu şirketlerin sektördeki etkinliklerini arttırması, küresel tedarik zincirlerinin sürdürülmesinde taşımacılık maliyetlerinin ucuzlatılması yönünde politikalar uygulanması, emeğin esnekleştirilmesi gibi uygulamalar bu gelişmelerin arasında yer almaktadır.

Kapitalizmin erken tarihinden günümüze değin üretim ve tüketim açısından birçok evrim yaşanmış olsa da değişmeyen tek şey, taşımacılık sektörüne duyulan ihtiyaç olmuştur. Taşımacılık sektörü, önemini giderek arttıran ve kapitalizmin sürdürülebilirliği açısından hayati önem taşıyan bir kulvar olmuştur. Sadece kapitalizmin değil, kapitalizmden bağımsız olarak toplumsal yaşamın sürdürülebilirliği açısından da giderek önemli hâle gelmektedir. Değişen toplum yapısı, hizmetlerin hem sayısal açıdan hem de kalite açısından arttırılmasını gerektirmiştir. Yaşanan sosyal ve ekonomik dönüşümler, taşımacılık sektörünün taşıdığı önemi gitgide arttırmasına yol açmıştır.

1.1.2. Türkiye’de Kargo Taşımacılığı Sektörü

Türkiye’de posta ve kurye hizmetlerinin kökeninde Osmanlı İmparatorluğu dönemindeki gelişmeler yatmaktadır. Teknolojik açıdan Batı ülkelerini yakalayamama, yeni tip karayollarının yapımında gecikmeler yaşanması, demiryollarında hakimiyetin yabancı sermayeye verilmesi, eşkıyalık gibi nedenlerle yollarda yaşanan güvenlik sorununu gibi hususlar, taşımacılık sektörünün yavaş ilerlemesini sonucunu doğurmuştur. Osmanlılar, 15’inci yüzyılda İstanbul’un fethedilmesiyle deniz ticaretinde etkin rol üstlenmeye başlamıştır. Ancak askeri başarıya bilimsel ve teknolojik gelişmelerin eşlik etmemesi nedeniyle denizlerdeki egemenlik uzun soluklu olmamıştır.

Demiryollarının yapımında Alman ve Fransızlara verilen ayrıcalıklar, 18’inci yüzyıldan itibaren Osmanlı’nın duraklama ve çöküşe geçmesi sürecinde önemli siyasal sorunları beraberinde getirmiştir. Teknolojik yetersizlikler nedeniyle karayolu taşımacılığında gelişmemiş durumda olan İmparatorluk, taşımacılık sektörünün geneli açısından olumsuz bir tabloya mahkûm kalmıştır.

Tanzimat Fermanı’nın yayımlanmasıyla beraber haberleşme ve ulaşım alanlarında birtakım gelişmeler yaşanmıştır. Bu gelişmeler 1840 yılında İmparatorluğun posta alanındaki ilk kurumsal düzenlemesi olan Posta Nizamnamesi’nin çıkarılmasını sağlamıştır. 23 Ekim 1840 tarihinde, günümüzdeki Posta ve Telgraf Teşkilatı (PTT)’nin kökeninde yatan Posta Nezareti kurulmuştur.

PTT'nin Tarihi ve Postacılıkta Gelişmeler

Posta Nezareti, 23 Ekim 1840 tarihinde kurulmuştur. 1855 yılında kurulan Telgraf Müdürlüğü ile Posta Nezareti 1871 yılında birleştirilmiştir. Kurum 1901 tarihinde havale işlemlerini yapmaya başlamıştır. 1909 yılında telefon hizmetlerinin de sunulmasıyla birlikte kurum, PTT'ye dönüştürülmüştür. 1939 yılında PTT, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanmıştır. 1984 yılında Kamu İktisadi Teşebbüsü (KİT) statüsü tanınan PTT, 1995 yılında telekomünikasyonla ayrılarak yeniden yapılandırılmıştır.

Kaynak: https://www.ptt.gov.tr/Sayfalar/Kurumsal/Hakkimizda.aspx#ptt_tarihce (Erişim Tarihi: 31 Mart 2021).

Erken cumhuriyet döneminde, Osmanlı'nın sanayileşme furyasını kaçırmaya bağlı olarak ülkede ekonomik ve sosyal açıdan yoksulluk ve yoksunluk hakimdir. Kalkınmanın yolu olarak sanayileşmenin gücüne inanılmaktadır. 1929 krizinin etkilerini göstermesine kadar sanayileşmede özel sektörün teşvikini benimseyen hükümetler, 1930'lu yıllardan itibaren devletçi sanayileşmeyi benimsemiştir. Taşımacılıkta da en yoğun gelişmeler demiryollarında yaşanmıştır. 1940'lı yıllarda Türkiye, İkinci Dünya Savaşı'na katılmasa da savaşın dünya üzerinde yarattığı ekonomik ve sosyal tahribat ülkede de hissedilmiştir. Avrupa ülkeleri ve ABD, ekonomik canlanma için toplam talebi artırıcı refah uygulamalarını hayata geçirmiştir. Ancak Türkiye'de sermaye birikiminin oluşmamasına koşut bir biçimde Avrupa ülkelerinin seviyesi yakalanamamıştır. 1950'li yıllarda ise Marshall yardımları ve Truman Doktrini çerçevesinde karayollarına yapılan yatırımlar artırılmıştır. Ülkenin tarıma dayalı endüstriyel gelişmeleri yaşaması, karayolu taşımacılığında olumlu etkileri beraberinde getirmiştir. Ancak yine de kargo taşımacılığı açısından gelişmeler yaşandığını söylemek mümkün değildir.

Türkiye'de kargo taşımacılığı sektörünün gelişmesi yaklaşık 40 yıllık geçmişe sahiptir (KARİD, 2017). Bu durum, Türkiye'nin kapitalizme geç eklemlenmesi ile açıklanabilir. Hem ekonomik açıdan ihracata dayalı sanayileşmeye yönelme hem de tüketimin kalıplarının değişmesi, sektörün gelişimi açısından rol oynamıştır.

Türkiye, 24 Ocak 1980 tarihinde alınan istikrar kararlarının 12 Eylül askeri darbesinden sonra uygulanmaya başlamasıyla birlikte ihracata dayalı sanayileşmeye yönelmiştir. Bu köklü değişim, Türkiye'de ekonomik, siyasal, kültürel ve sosyal birçok alanın restorasyonunu

beraberinde getirmiştir. Toplumsal dönüşümler, taşımacılık sektörü içerisinde kargo, kurye ve lojistik hizmetlerinin konumunun güçlenmesine yol açmıştır. 2017 yılı itibariyle bu sektörde 130 binden fazla kişi istihdam edilmektedir (KARİD, 2017). E-ticaretin toplam perakende ticaret içerisindeki payı, 2017’de yüzde 5 düzeyindeyken, bu oran koronavirüs salgını sürecinde çok daha büyük boyutlara ulaşmıştır. Teknoloji kullanımının ve e-ticaret hacminin artmasıyla, kargo sektörü ticaretin en önemli taşıyıcısı hâline gelmiştir (KARİD, 2020).

Türkiye’de kargo taşımacılığı faaliyetlerinin yerine getirildiği hizmetler, Nace Rev.2 kodları içerisinde ulaştırma ve lojistik hizmetlerinde sınıflandırılmaktadır¹. Sanayi ve Hizmet İstatistikleri’ne göre 2019 yılında sektördeki girişim sayısı toplam 463 bin 708’dir (TÜİK, 2020). 2019 yılı verilerine göre ulaştırma ve lojistik faaliyetlerinde çalışanların sayısı toplam 1 milyon 383 bin 523 olup bu kişilerin 950 bin 290’ı ücretli çalışan olarak gösterilmektedir. Ancak bu veriler, yalnızca kargo taşımacılığı veya genel olarak 15 no’lu taşımacılık işkolunu kapsamamaktadır. Bunun yanında 16 no’lu işkoluna giren deniz taşımacılığı ve ardiye antrepoculuk hizmetleri de bu kapsamda yer almaktadır. Diğer taraftan yardımcı hizmetlerin de bu verilere dahil olduğunu ihmal etmemek gerekir. Bu kısıtlardan hareketle değerlendirmeler yapmak daha yerinde olmaktadır.

Tablo 1: *Posta ve Kurye Hizmetlerinde Çalışan Başına Personel Maliyeti ve Ciro*

Çalışan sayısı (kişi)	Personel maliyeti (TL)	Çalışan başına personel maliyeti (TL)	Ciro (TL)	Çalışan başına ciro (TL)
1.383.523	55.624.136.955	40.204	539.664.118.444	390.065

Kaynak: TÜİK Sanayi ve Hizmet İstatistikleri (2019) çerçevesinde yazar tarafından oluşturulmuştur.

Çalışan başına personel maliyeti yıllık ortalama 40 bin 204 TL’dir. Aynı yıl içerisinde asgari ücretin brüt tutarı aylık 2 bin 558 TL 40 kuruştur. Asgari ücretli bir işçinin işverene maliyeti ise yıllık 36 bin 73 TL 44 kuruştur. Sektörde personel maliyeti ortalamasının asgari üc-

¹ Taşımacılık işkolunda yerine getirilen hizmetler, Nace Rev.2’de ilk iki hanesi 49, 50, 51, 52, 53 olan kodlarda sınıflandırılmaktadır. Posta ve kurye hizmetleri 53 no’lu kod altında yer almaktadır. Ancak bu hizmetlerde faaliyet gösteren ve bu araştırma kapsamında yer alan şirketlerin sağladığı hizmetler 49, 52 ve 53 kodlarında yoğunlaşmaktadır. Bu bilgiye, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı’nın sendikalarla paylaştığı 15 no’lu İşkolu İşyerleri Listesi’nden erişilmiştir.

rete yakın olduğu görülmektedir. Buna karşın çalışan başına ciro miktarı yıllık ortalama 390 bin 65 TL'dir. Bu durum işkolundaki artı değer oranının ne denli yüksek olduğunu gözler önüne sermektedir. Ancak bu tablo çerçevesinde yapılan analiz, işveren ve kendi hesabına çalışanları da kapsamaktadır.

Tablo 2: *Posta ve Kurye Hizmetlerinde Ücretli Çalışan Başına Personel Maliyeti ve Ciro*

Ücretli çalışan sayısı (kişi)	Personel maliyeti (TL)	Ücretli çalışan başına personel maliyeti (TL)	Ciro (TL)	Ücretli çalışan başına ciro (TL)
950.290	55.624.136.955	58.533	539.664.118.444	567.894

Kaynak: TÜİK Sanayi ve Hizmet İstatistikleri (2019) çerçevesinde yazar tarafından oluşturulmuştur.

Kişi başına personel maliyeti ve ciro oranı hesaplanırken, ücretli çalışanlar hesaba katıldığında hem elde edilen cironun hem de personel maliyetinin ciddi ölçüde arttığı gözlenmektedir. İşverenler ve kendi hesabına çalışanlar, toplam istihdam içerisinde sayısal olarak yer edinmekle birlikte, personel maliyetleri bulunmadığından bu rakamların düşmesine yol açmaktadır. Ancak her iki tabloda da taşımacılık ve lojistik hizmetlerinin yerine getirildiği faaliyet kolundaki emek sömürüsü çıplak bir gözle görülmektedir. Çalışanların ürettikleri değerden aldıkları pay oranı yaklaşık 10'da biri dolaylarındadır. Üstelik bu maliyetlerin içerisinde yalnızca ücret değil, aynı zamanda sosyal güvenlik primleri, gelir vergileri, sosyal yardımlar, ikramiye ve primler, yemek yardımları, servis yardımları, ayni ve nakdi tüm personel harcamaları yer almaktadır.

TÜİK'in yıllık Sanayi ve Hizmet İstatistikleri, bu çalışmanın yapıldığı sırada yayınlanmamıştır. Ancak ciro endekslerindeki değişimler aylık olarak paylaşılmaktadır². 2021 yılının Ocak ayında sanayi, inşaat, ticaret ve hizmet sektörlerinde toplam ciro endeksi, yıllık olarak yüzde 30,2 oranında artmıştır. Artışın sektörel dağılımında sanayi (yüzde 40, 5) ve ticaretin (yüzde 33,2) büyük paya sahip olduğu görülmektedir. Ticaretteki ciro artışında en önemli paya ise e-ticaretin sahip olduğunu belirtmek mümkündür.

2 Ciro endekslerine ilişkin son veriler için bkz. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Ciro-Endeksleri-Ocak-2021-37320> (Erişim Tarihi: 12 Nisan 2021).

Hizmetler sektöründeki yıllık ciro artışı ise yüzde 8,2 düzeyinde kalmıştır. Pandemi sürecinin hizmetlerdeki büyümeyi frenlediğini söylemek olanaklıdır. Konaklama ve yiyecek hizmetlerindeki yüzde 30,4 oranındaki daralma bunu açık bir biçimde göstermektedir. Hizmetler sektörü içerisinde en yüksek ciro artış oranına sahip alt sektör bilişim olarak göze çarpmaktadır. Bilgi ve iletişim teknolojilerini ise ulaştırma ve lojistik hizmetleri takip etmektedir. Ulaştırma ve lojistikteki toplam ciro artışı yüzde 10,1'dir. Nace Rev.2'deki 53 kodlu posta ve kurye hizmetlerinde, 2021 yılının Ocak ayındaki ciro artışı bir önceki yılın Ocak ayına göre yüzde 65,8 düzeyindedir. 2020'nin Aralık ayında ise bu oran yüzde 73,3 ile rekor bir artış oranı yakalamıştır. Ciro endeksleri verilerinde, posta ve kurye hizmetlerindeki yıllık ciro artışı, hizmetler sektöründeki faaliyetlerin tamamının üzerindedir.

Taşımacılık sektörü içerisinde havayolu taşımacılığı haricindeki tüm faaliyetlerde ciro büyük ölçüde artmıştır. Örneğin su yolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığı ve sair faaliyetlerde ortalama yüzde 24 oranında artışlar yaşanmıştır. Ancak havayolu taşımacılığında, aynı dönem içerisinde yüzde 30'un üzerinde daralma görülmüştür. Pandeminin taşımacılık içerisinde en olumsuz etkileri havayollarında yaşanmıştır.

1.1.3. Kargo Taşımacılığının E-Ticaretle İlişkisi

Küreselleşme olgusu, bireysel ve toplumsal yaşamda derin izler bırakmaya devam etmektedir. Bu izlerin başında bireylerin tüketim alışkanlıklarında yaşanan dönüşümler gelmektedir. Tüketim alışkanlıklarının hızlı değişiminin arkasında ise sosyal medya kanalları oldukça büyük önem taşımaktadır. İnsanlık, internet teknolojisinin gelişmesiyle birlikte, ticaret sektörünün sanal ortama taşındığı bir döneme tanıklık etmektedir. Kapitalizmin tarihi boyunca gerçekleşen sermaye birikimi, 2000'li yılların ilk çeyreğinin bitmesine yakın olan dönemde e-ticaret aracılığıyla ivme kazanmaktadır.

Koronavirüs salgınının küresel ölçekte etkilerini gösterdiği 2020 yılı, birçok sektörde köklü dönüşümleri beraberinde getirmiştir. Tüketime sanal platformlarda gerçekleştiği bu süreçte kargo taşımacılığı sektörü, önemini gitgide arttırmıştır. Küresel tedarik zincirlerinin ayrılmaz parçası olan taşımacılık sektörü, tüketime dayalı sermaye birikiminin sanal ortama taşınmasıyla birlikte, sahip olduğu ehemmiyeti bir kez daha vurgulamıştır.

Dünyada ve Türkiye’de insanların davranış örüntüleri, küreselleşme ve neoliberalizmin hegemonik iktidarınca belirlenmektedir. Tüketim toplumunun dinamiklerinin oluşumu ve günümüzde toplumsal yaşamda belirleyici rol üstlenmesi, bu iddiayı desteklemektedir. Post-modern toplumlarda, bireyler daha fazla tüketerek varlığını gösterme eğilimine girmektedir. Tüketim alışkanlıkları konusunda yönlendirici işleve sahip olan küresel kapitalizm, alışverişlerin sanal ortama taşınması konusunda başarısını açık bir biçimde göstermiştir. Dünya toplam ticaret hacmi içerisinde e-ticaretin payının gitgide yükselmesi bunu kanıtlamaktadır.

Yeni medya aracılığıyla pazarlamanın yaygınlaşması ve tüketim alışkanlıklarının evrilmesiyle birlikte, e-ticaret sektörünün dünya ticaret hacmindeki payı gittikçe artmıştır. Pazarlamada maliyet ve zaman açısından tasarruf olanağının fazla olması, daha geniş coğrafyalarda satış imkânlarının bulunması, rekabet edebilirlik düzeyinin artması ve küresel tedarik zincirlerine eklemlenmenin kolaylaşması gibi faktörler, e-ticaretin sermayedarlar açısından avantajları olarak sunulmuş ve bu tür ticaretin yaygınlaştırılması için hükümetlere çağrılar yapılmıştır (WTO, 2021).³

Dünya ticaret hacmi içerisinde, dijital ticaretin payı koronavirüs salgını sürecinde hızla yayılmıştır. Türkiye’de de dünyadaki ivmeye paralel doğrultuda gelişmeler yaşanmıştır. Ticaret Bakanlığı’nın verilerine göre 2020 yılının ilk 6 altı ayındaki e-ticaret hacmi, bir önceki yıla göre yüzde 64 oranında artış göstererek 91,7 milyar TL’lik bir boyuta erişmiş durumdadır.⁴ Bu rakam, Türkiye’nin 2020 yılının ilk iki çeyreğindeki Gayrisafi Yurtiçi Hasılası (GSYH)’nın (cari fiyatlarla) yüzde 4,34’üne tekabül etmektedir⁵. Koronavirüs etkisiyle yerleşik hanehalkı tüketiminin yüzde 9,6, devletin nihai tüketim harcamalarının yüzde 2,1, gayrisafi sabit sermaye oluşumunun yüzde 6,6, mal ve hizmet ihracatının yüzde 36,9 ve mal ve hizmet ithalatının yüzde 7,7 azaldığı bir ekonomik ortamda, e-ticaret hacminin yüzde 64 oranında artması, sektörün ve tedarik zincirlerinde lojistik rolü üstlenen şirketlerin iş hacimlerinin ne kadar genişlediğini göstermesini net bir şekilde özetlemektedir.

3 Dünya Ticaret Örgütü (WTO)’nün dijital ticaretin önündeki engellerin kaldırılmasına yönelik çalışmalarına bir örnek için bkz. https://www.wto.org/english/news_e/news21_e/ecom_16mar21_e.htm (Erişim Tarihi: 30 Mart 2021).

4 Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı’nın 2020 yılına ilişkin e-ticaret verileri için bkz. <https://www.eticaret.gov.tr/istatistikler> (Erişim Tarihi: 31 Mart 2021).

5 Türkiye’nin 2020 yılındaki GSYH ile ilgili verilerine erişmek için bkz. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Donemsel-Gayrisafi-Yurt-Ici-Hasila-IV.-Ceyrek:-Ekim--Aralik,37180-2020-> (Erişim Tarihi: 31 Mart 2021).

TÜİK'in verilerinden hareketle, Türkiye'nin ithalat ve ihracat rakamları arasındaki orantısızlık, göze çarpan bir diğer veriyi oluşturmaktadır. Ülkede üretilen mal ve hizmetlerin dış ülkelere satılması anlamına gelen ihracat yüzde 36,9 oranında azalırken, aynı dönemde dışarıdan ithal edilen mal ve hizmetlerin yüzde 7,7 oranında azalması, ekonomideki dışa bağımlılığı açık bir biçimde göstermektedir. Net ihracat olarak adlandırılan bu veri, Türkiye'nin koronavirüs sürecinde ekonomik açıdan yaşadığı zararı gösteren rakamlar arasında yer almaktadır. Ekonomik açıdan ülkenin yaşadığı krizi gösteren bu tabloda en ağır etkilenen kesim ise -kuşkusuz- emekçiler olmaktadır.

E-ticaretin kazandığı önemini gösteren çarpıcı bir bulgu da TÜİK'in Perakende Satış İstatistikleri'nde karşımıza çıkmaktadır⁶. Söz konusu verilere göre 2021 yılının Ocak ayındaki posta veya internet üzerinden satışlardan elde edilen ciro, 2020 yılının Ocak ayına göre yüzde 129,2 oranında artmıştır. Ciro artış oranında, internet veya posta üzerinden satışların en yakın takipçisi yüzde 39,1 ile elektrikli eşya ve mobilyadır. İnternet veya posta üzerinden satışla elde edilen ciro, aylık olarak da en hızlı artışı göstermektedir (yüzde 8,1).

1.2. Kargo Taşımacılığında Emekğin Örgütlenmesi

Taşımacılık işkolu, geçmişten bugüne küresel bir nitelik arz etmektedir. Küresel tedarik zincirlerini birbirine bağlamakta ve kapitalist sermaye birikiminde dinamo rolü üstlenmektedir. Bu yönüyle “küreselleşmenin koridoru” olarak değerlendirilmektedir (Kıdak, 2020).

Kargo taşımacılığında birçok çokuluslu ve ulusal merkezli şirket faaliyet göstermektedir. DHL, DHL Express, UPS, Aras, Medlog gibi çokuluslu şirketlerin yanında, Yurtiçi, MNG ve Sütrat gibi Türkiye merkezli şirketler de sektörde önemli paylara sahiptir. Tarihsel olarak küresel niteliğe sahip olan sektör, 20'nci yüzyılın ortalarından itibaren yaşanan teknolojik gelişmelere ve sosyoekonomik dönüşümlere bağlı olarak dünya ticaret hacmindeki payını gitgide arttırmıştır. Küresel tedarik zincirlerinin birbirlerine bağlanmasıyla ilgili olan bu artışın taşıyıcıları ise kargo emekçileri olmuştur.

Kargo emekçileri, ulusal ve uluslararası düzeyde örgütlenerek ekonomik ve sosyal hak ve çıkarlarını geliştirmeyi amaçlamaktadır.

6 TÜİK'in 2021 Ocak ayı Perakende Satış İstatistikleri'ne erişmek için bkz. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Perakende-Satis-Endeksleri-Ocak-2021-37356> (Erişim Tarihi: 12 Nisan 2021).



TÜMTİS'in Tarihsel Serüveni

TÜMTİS, 14 Temmuz 1949 yılında Elektrik, Gaz ve Motorlu Taşıt İşçileri Sendikası adıyla kurulmuştur. Türk-İş'in kurucuları arasında yer alan sendika, ilk olarak İstanbul'da şehir içi toplu taşıma faaliyetlerini yerine getiren İETT ve Kadıköy-Üsküdar Halk Tramvayları Şirketi'nde örgütlenmiştir. 1951 yılında Türkiye'deki taşımacılık işçilerinin birliğini sağlamak için Elazığ, Ankara, Gaziantep, İzmir ve Bursa'daki yerel sendikalarla bir araya gelerek Türkiye Taşıt İşçileri Federasyonu kurulmuştur.

1961 Anayasası sonrasında Türkiye'de benimsenen milli tip sendika ilkesine bağlı olarak, 1964 yılında Türkiye Taşıt İşçileri Federasyonu feshedilerek Türkiye Motorlu Taşıt İşçileri Sendikası (TÜMTİS) kurulmuştur. 1963 yılında yürürlüğe giren sendikalar ve toplu iş sözleşmesi kanunları çerçevesinde, 1964 yılında ilk toplu iş sözleşmesi İETT işyerlerinde çalışan 7 bin üye adına yapılmıştır. TÜMTİS, yalnızca kendi üyeleriyle değil, Türkiye'deki diğer işkollarında çalışan işçilerle de dayanışma göstermiştir. Kavel Kablo işçilerinin direnişinden çeşitli işkollarındaki grevlere dek birçok işçi eylemine maddi ve manevi olarak destekler sağlamıştır.

TÜMTİS, 1964 yılında Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF)'na üye olmuştur. O tarihlerden bu yana Türkiye'de sendikaların uluslararası faaliyetleri açısından emsal teşkil eden bir yapıya



sahiptir. 2011 yılında UPS'deki örgütlenmeleri esnasında ITF çatısı altında düzenlenen kampanyalar ve alınan küresel eylem kararları, TÜMTİS'in uluslararası dayanışmaya olan ilgisini açıkça göstermektedir (Kıdak, 2019).

2012 yılında çıkarılan 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu'yla yapılan işkolu düzenlemelerinin ardından sendikanın adı, Tüm Taşıma İşçileri Sendikası olarak değiştirilmiştir. Günümüzde TÜMTİS; şehir içi toplu taşıma hizmetleri, araç muayene istasyonları, ambarlar, nakliye şirketleri ve kargo sektöründe örgütlenme faaliyetleri yürütmektedir.

Kaynak: Kıdak, E. (2020), Küreselleşmenin Koridorlarında Yeni Enternasyonalizm-Taşımacılık Sektöründe Uluslararası Sendikacılık, Ankara: Siyasal Kitabevi.

TÜMTİS'in web sitesindeki tarihçe: <https://tumtis.org/v2/tarihce/> (Erişim Tarihi: 5 Nisan 2021).

Kargo emekçilerini; ulusal düzeyde taşımacılık işkolunda faaliyet gösteren sendikalar, uluslararası ölçekte taşımacılık ve lojistik alanlarının tamamını kapsayan Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF) ve bölgesel olarak Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ETF) temsil etmektedir.

1.2.1. Kargo Emekçilerinin Ulusal Düzeydeki Örgütlenmesi

Kargo taşımacılığı işlerini yapan işyerleri ve işletmeler, Türkiye’de 15 no’lu taşımacılık **işkolunda** bildirilmektedir. İşkolu; kara taşımacılığı, ulaştırma ve lojistik, havayolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, şehir içi toplu taşıma gibi geniş yelpazedeki faaliyet kollarını içinde barındırmaktadır. Denizyolu taşımacılığı ile ardiye ve antrepoculuk ise 16 no’lu işkoluna dahil olmaktadır.

İşkolu

Türkiye’de işçiler için sendikal örgütlenme, toplu iş ilişkileri, grev ve lokavta dair konular 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu’nda düzenlenmiştir. Kanunun 2’nci maddesine göre sendika, *“işçilerin veya işverenlerin çalışma ilişkilerinde, ortak ekonomik ve sosyal hak ve çıkarlarını korumak ve geliştirmek için en az yedi işçi veya işverenin bir araya gelerek bir işkolunda faaliyette bulunmak üzere oluşturdukları tüzel kişiliğe sahip kuruluşları”* ifade etmektedir. Bu tanımdan Türkiye’deki sendikaların işkolu esasına göre kurulabileceği anlaşılmaktadır.

Kanunun 4’üncü maddesinde işkollarının bu kanuna eklenen 1 sayılı cetvelde gösterildiği ifade edilmiştir. Bu cetvelde 20 ayrı işkolu bulunmaktadır (EK 1). Bir işyeri veya işletmenin hangi işkoluna girdiği, ilk etapta işverenin beyanına dayanmaktadır. Ancak işkolu tespiti için yapılan başvuruyla birlikte Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, kanunun 5’inci maddesi çerçevesinde işkolu tespiti yapmaktadır. Yapılan tespit kararı, Resmi Gazete’de yayımlanmakta, tespite karşı itiraz etmek isteyen ilgililer (işkolundaki sendikalar veya işveren) 15 gün içinde dava açabilmektedir. Mahkeme 2 ay içinde karar verir, ardından istinaf yoluna başvurulması hâlinde bölge adliye mahkemesine de 2 ay süre tanınır. Bu kararın da temyiz edilmesi durumunda, Yargıtay 2 ay içinde kesin kararı verir.

İşkolu itirazıyla, uygulamada sendikal rekabet ortamında karşılaşabilmektedir. Diğer taraftan işverenler, örgütlenme sürecini yavaşlatmak ve engellemek amacıyla kötü niyetli bir biçimde işkolu itirazı yoluyla sendikaların gücünü kırma girişiminde bulunabilmektedir. Kanunda; işkolu itirazı, yetki sürecinin başladığı durumlarda bekletici neden sayılmaz hükmüne yer verilmektedir. Ancak yetki sürecinin olmadığı durumlarda, bu itirazın kötü niyetle kullanıldığına ilişkin sayısız örnek bulunmaktadır.

Kaynaklar: Tuncay, A. C. ve Savaş Kutsal, B. (2019), Toplu İş Hukuku, 7. Bası, İstanbul: Beta.

Demir, F. (2018), İş Hukuku ve Uygulaması, 11. Baskı, İzmir: Albi Yayınları.

Özveri, M. (2013), Türkiye’de Toplu İş Sözleşmesi Yetki Sistemi ve Sendikasılaştırma (1963-2009), Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi – Sosyal Politika Araştırma ve Uygulama Merkezi, Legal Yayıncılık.

Yapılan sendika tanımından çıkarılabilecek farklı bir sonuç; sendikaların faaliyet alanlarının çalışma ilişkileri içerisinde, üyelerinin ekonomik ve sosyal hak ve çıkarlarını savunmakla sınırlı olmasıdır. Bu sınırlama, sendikalara siyaset yasağını benimseyen anlayışla aynı doğrultuda amaca hizmet etmektedir. Sendikaların üyelerinin ortak ekonomik ve sosyal hak ve çıkarlarını koruması ve geliştirmesi, yürürlükteki mevzuat çerçevesinde imzalanacak olan toplu iş sözleşmeleriyle mümkün olmaktadır. Toplu iş sözleşmesi imzalamak içinse sendikaların belirli şartları yerine getirmesi gerekmektedir. 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu'nun öngördüğü biçimde ehliyet sahibi olmak ilk koşuldur (Tuncay ve Kutsal, 2019: 254; Demir, 2018: 636). Asıl önemli koşul ise baraj sorunları biçiminde kendisini göstermektedir. Bir sendikanın toplu iş sözleşmesi imzalayabilmesi için; ilk olarak işkolunda çalışan işçilerin en az yüzde birinin kendisine üye olması gerekmektedir. Bu sayının hesabında Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı (ÇSGB)'nın her yıl Ocak ve Temmuz aylarında yayınladığı istatistikler esas alınmaktadır.⁷ Toplu iş sözleşmesi yetki tespitinde aranan ikinci koşul ise **işyeri veya işletme** çoğunluğudur (Tuncay ve Kutsal, 2019: 259-263). Kanunun 41'inci maddesine göre; sendikanın işyerinde yetkili olabilmek için işçilerin en az yarısından bir fazlasını, işletmede yetkili olabilmek içinse işçilerin en az yüzde kırkını üye kaydetmesi gerekmektedir.

İşyeri – İşletme Ayrımı

İki kavram birbirleriyle iç içe geçmiş ve birbirlerinin yerine sıklıkla kullanılmaktadır. Ancak iş hukuku açısından önemli bir ayrıma işaret etmek gerekmektedir. İşyeri, işin yapıldığı yer anlamına gelmektedir. Tek bir işi ve tek bir yeri ifade etme kullanılır. Örneğin bir tekstil atölyesi bir işyerini belirtmek için kullanılır. İşletme ise birden çok işyerini kapsamaktadır. Örneğin bir kargo işletmesi genel müdürlük, bölgeler ve şubeler başta olmak üzere tüm birimleri kapsamaktadır (Demir, 2018: 65-66).

Kanunda öngörülen çifte baraj sistemi, sendikaların örgütlenmesinin önündeki en büyük engel olarak karşımızda durmaktadır. Türkiye'de sendikaların örgütlenmeleri, işverenlerin çoğunluk itirazları nedeniyle sekteye uğramaktadır. Sendikal rekabet nedeniyle de itirazlar görülebilmekte, ancak yoğunlukla işverenlerin itiraz başvuruları, sendikasızlaştırma aracına dönüşmektedir. Kanunun 42'inci

7 2021 yılının Ocak ayı için yayınlanan istatistikler için bkz. <https://ailevecalisma.gov.tr/media/67207/2021-ocak.pdf> (Erişim Tarihi: 15 Nisan 2021).

maddesine göre yetki tespit yazısının tebliğ tarihinden itibaren 6 iş-günü içinde, işletme/işyeri merkezinin bulunduğu yerdeki iş mahkemesine itiraz başvurusunda bulunulması öngörülmüştür. Maddi hata ve süreye ilişkin itirazlarda mahkeme 6 işgünü içinde duruşma yapmadan karar verir. İtirazda somut delil bulunmaması durumunda ise mahkeme itirazı incelemeyi reddetmelidir. Bunların dışındaki itirazlarda ise duruşma yapılarak karar verilir. Bu karara karşı istinaf yoluna başvurulması durumunda bölge adliye mahkemesine bir ay süre verilir. Temyize başvurulması hâlinde ise Yargıtay'ın bir ay içinde kesin olarak karar vereceği düzenlenmiştir.

Uygulamada ise, yetki itirazı davalarının 4-5 yıldan fazla sürdüğüne ilişkin örnekler mevcuttur. Örneğin, Tüm Taşıma İşçileri Sendikası (TÜMTİS)'nin 2014 yılında örgütlenmesini tamamladığı bir işyerinde, işverenin yetki itirazı nedeniyle toplu iş sözleşmesi yetki belgesi Yargıtay kararı sonrasında 2018 yılında alınabilmiştir⁸. Yargılama sürecinde, işveren veya işveren vekilleri, işçilere baskı uygulayarak sendikalardan yıldırabilmektedir. Mahkeme sonuçları yüzde 85 oranında sendika lehine sonuçlansa da bu baskı ve yıldırımlar nedeniyle sendikaların sadece yüzde 17'si toplu iş sözleşmesi imzalayabilmektedir. Bu durum açık bir biçimde, yetki itirazının hak ihlâline yol açtığı sonucunu doğurmaktadır⁹. Nitekim Anayasa Mahkemesi de almış olduğu bir kararla yetki itirazının mahkeme tarafından makul sürede tamamlanmamasını, sendika hakkının ihlâli olarak tanımlamıştır¹⁰.

Türkiye'de taşımacılık işkolundaki sendikal örgütlenmeyi, bu bilgiler çerçevesinde değerlendirmek gerekmektedir. ÇSGB'nin 2021 yılı Ocak ayı istatistiklerine göre taşımacılık işkolunda çalışan işçi sayısı 811 bin 642'dir. İşkolunda faaliyet gösteren sendika sayısı ise 12'dir. Toplam sendikalı işçi sayısı 78 bin 154 olup işkolundaki sendikalaşma oranı yüzde 9,62'dir. Türkiye'nin genel sendikalaşma oranı ise yüzde 14,40'tır. İşkolundaki **sendikal yoğunlaşma oranı 0,22'dir**.

8 TÜMTİS'in 4 yıllık hukuk mücadelesi sonucunda elde ettiği yetki belgesine ilişkin açıklaması için bkz. <http://tumtis.org/v2/2018/0523/me-parda-cogunluk-tespiti-ni-kazandik/> (Erişim Tarihi: 22 Mart 2021).

9 Konuyla ilgili değerlendirme videosu için bkz. <https://www.youtube.com/watch?v=fF61DJ9G5TA&t=292s> (Erişim Tarihi: 21 Mart 2021).

10 Anayasa Mahkemesi'nin 9.11.2020 tarihli Kararı, 17.02.2021 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Kararın tam metni için bkz. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2021/02/20210217-10.pdf> (20 Mart 2021).

Sendikal Yoğunlaşma Oranı

Bir işkolunda faaliyet gösteren sendika sayısına ve bu sendikaların üyelik paylarına göre hesaplanan 0 ile 1 arasında bir orandır. Sendika sayısı arttıkça ve sendikaların üyelik payları birbirine yaklaştıkça, sendikal yoğunlaşma oranı 0'a yaklaşırken, sendika sayısı azalıp üyelik payları arasında farklılık arttıkça sendikal yoğunlaşma oranı 1'e doğru yaklaşır (Uçkan, 2002: 9-10). Taşımacılık işkolunda sendikal yoğunlaşma oranı 0.22'dir. Bu oran, işkolunda tek bir sendikanın egemen olmadığını, sendikal rekabetin yoğun olarak yaşandığını ve dinamik bir sektörel görünümü arz etmektedir.

Taşımacılık işkolundaki düşük sendikalaşma oranının en önemli nedeni, işkolunun dağınık yapısıdır. Çalışanların belirli bir mekân çatısı altında bir araya gelmeleri çok güçtür. Gerek toplu ulaşım gerekse kargo taşımacılığında çalışan işçilerin birbirleriyle sosyal ağlar örerek dayanışma göstermeleri, güç birliği yaparak işveren karşısında tek ses olabilmeleri, diğer tüm sektörlerle göre nispi zorluğu içinde barındırmaktadır. Ancak bu zorluk, mutlak bir imkânsızlık anlamına gelmemelidir. Zira başarılı örgütlenme girişimlerine de şahit olunmaktadır.

Tablo 3: Taşımacılık İşkolundaki Sendikalar

Sendika	Konfederasyon	Üye Sayısı	Üyelik Payı (%)
Demiryol-İş	Türk-İş	21.067	2,60
Hava-İş	Türk-İş	24.064	2,97
TÜMTİS	Türk-İş	12.287	1,52
Nakliyat-İş	DİSK	4.595	0,57
Karsan-İş	Bağımsız	1.933	0.24
Öz Taşıma İş Sen	Hak-İş	12.658	1.56
Tüm Taşıma-İş	Bağımsız	119	0.02
Hava-Sen	Bağımsız	1.094	0.14
Lojistik-İş	Bağımsız	133	0.02
PTT Kargo-Sen	Bağımsız	154	0.02
Tur-Sey İş	Bağımsız	9	0.01
KataşSen	Bağımsız	41	0.01

Kaynak: ÇSGB'nin 2021 yılı Ocak ayı istatistikleri çerçevesinde yazar tarafından oluşturulmuştur.

Ekonomik ve Sosyal Konsey (ESK) üyesi konfederasyonlara bağlı olup işkolunda faaliyet gösteren sendikaların genel olarak örgütlü olduğu işyerleri/işletmeler veya alt sektörler şu şekildedir:

- ✓ Demiryol-İş; Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) ve bazı illerdeki şehir içi toplu taşıma araçları,
- ✓ Hava-İş; Türk Havayolları (THY),
- ✓ Nakliyat-İş; Ambarlar ve lojistik sektörü ve son dönemde motokuryeler,
- ✓ Öz Taşıma İş Sen; Bazı illerdeki şehir içi toplu taşıma araçları.

Karsan-İş, Tüm Taşıma-İş, Lojistik-İş, PTT Kargo-Sen, Tur-Sey-İş ve KatarSen, işkolundaki dönüşümler doğrultusundaki bağımsız sendika girişimleridir. Üye sayıları çok sınırlı düzeyde olan bu sendikalar baraj sorunuyla karşı karşıya kalmaktadır. Hava-Sen ise Hava-İş ile girdiği rekabet sonucunda kurulmuştur ve havayolu şirketlerinde örgütlenme faaliyetleri yürütmektedir.

TÜMTİS ise, tüm taşımacılık işçilerini hedef kitle olarak ele almaktadır. Şehirlerarası ve şehir içi toplu taşıma araçları, çokuluslu ve ulusal kargo şirketleri, ambarlar, lojistik ve nakliye işletmeleri, kuryeler TÜMTİS'in potansiyel üyeleridir.

Teknolojik gelişmelere bağlı olarak son dönemde işkolunda posta ve kurye emekçilerinin payı gittikçe artmıştır. İşkolunun dağınık yapısını fırsat olarak kullanan işverenler, taşeronlaştırmayı sıklıkla tercih etmektedir. Bu doğrultuda bağımsız sendikalar da kurulmaya başlamıştır. Sendikal hak ve özgürlüklerin dahilinde sendika kurma hakkına saygı duyulmakla birlikte, var olan sendikal örgütler içerisinde mücadele alanının genişletilmesi gerektiğine inanılmaktadır. Zira işverenlerin, işkolunun dağınık yapısını, sendikasızlaştırmada kullandığı aşikârdır. Dağınık yapıya rağmen işçilerin birlik ve dayanışma göstermesi hâlinde başarıya ulaştığı çeşitli örneklerde görülmektedir. **TÜMTİS'in UPS, DHL Lojistik, DHL Express ve Aras Kargo gibi şirketlerdeki örgütlenmeleri, Türkiye'de kargo ve lojistik işçilerinin sendikalaşmasına emsal teşkil etmektedir.** Küresel bir nitelik arz eden taşımacılık işkolunda, TÜMTİS'in örgütlenme gerçekleştirdiği şirketler çokuluslu niteliğe sahiptir. Çokuluslu şirketlerdeki örgütlenmede TÜMTİS, uluslararası sınıf dayanışmasının somutlaşmış hâli olan örgütlerin desteğini kullanmakta, aynı zamanda diğer ülke sendikalarıyla da aynı ölçüde dayanışma göstermektedir.

TÜMTİS'in Kargolardaki Örgütlenmeleri



UPS Kargo, DHL Lojistik ve DHL Express'in ardından Aras Kargo'da örgütlenen TÜMTİS, 11 yıldır kargo taşımacılığı sektöründeki örgütlenmelere yoğunlaşmaktadır:

"TÜMTİS, 2010 yılında kargo/lojistik sektöründe örgütlenmeye başladı. Bir malın üretiminden dolaşımına kadar bütün süreçlerini içermesinden dolayı işgücü açısından çeşitli ve uluslararası öneme sahip kargo firmalarında örgütlenmesini tamamlayarak TİS imzaladı. Kargo işyerlerinde imzaladığı TİS'lerle Türkiye'de kargo işçilerinin ilk defa toplu sözleşmeli ve günde 8 saat çalışma esasına dayalı çalışma düzenine kavuşmalarını sağladı. Uluslararası taşımacılık ağının Türkiye üs'ü konumunda bulunan Amerikan merkezli Ünspet Paket Servisi-UPS'de 2011 yılında; Alman merkezli Deutsche Post-DHL'de ise 2014 yılında TİS bağtladı."

Kaynak: <https://tumtis.org/v2/tarihce/> (Erişim Tarihi: 13 Nisan 2021)

TÜMTİS'in yürüttüğü örgütlenme çalışmaları, işverenlerin tepkileriyle ve çeşitli sendikasılaştırma araçlarıyla karşılaşmaktadır. Üye işçilerin işten çıkarılma tehdidiyle karşı karşıya kalması, çoğunluğu sağlamanın karşısında itiraz mekanizmasının kötü niyetli olarak kullanılması, işçilerin muvazaalı (hileli) olarak altışveren işyerinde sigorta tescilinin yapılması, üyelere karşı baskı ve yıldırma davranışları, işverenlerin geleneksel tepkileri arasında yer almaktadır. Yurtiçi Kargo'da örgütlenen TÜMTİS üyesi 60'dan fazla işçinin iş akdinin feshedilmesi, bu hukuksuz tepkilere örnek olarak gösterilmektedir. TÜMTİS, Anaya-

sa'nın sendikaya serbestçe üye olma hakkını düzenleyen 51'inci madde-sine, Türkiye'nin taraf olduğu Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO)'nün 87 ve 98 sayılı sözleşmelerine ve yürürlükteki ulusal mevzuata aykırı olarak işçileri sendikal nedenle işten çıkaran Yurtiçi Kargo işverenine karşı üyeleri adına işe iade ve sendikal tazminat talepli davalar açmış-tır. Bir işçinin Yurtiçi Kargo işçisi olmasına rağmen, bir alt işverenin sigortalı işçisi olarak gösterilmesi, İstanbul 28. İş Mahkemesi tarafından muvazaalı olarak görülmüştür. 30 Mart 2021 tarihinde verilen karar gereği, işçinin 'sendikal nedenle' işten çıkarıldığına, asıl işveren olan Yurtiçi Kargo'da işe iadesine, işe başlatması ya da başlatmaması şartına bağlı olmaksızın bir yıllık brüt ücreti tutarında sendikal tazminata ve 4 aya kadar boşa geçen süre ücretinin ödenmesine hükmetmiştir¹¹.

TÜMTİS Genel Başkan Kenan Öztürk'ün Yurtiçi Kargo'daki muvazaalı işlemlerle ilgili açıklamaları:

Kararı TÜMTİS Genel Başkanı Kenan Öztürk, "Yurtiçi Kargo'da işverenin baskı ve tehditlerine rağmen işçiler sendikamıza üye olmaya devam etmektedirler. Yurtiçi Kargo'da baskı, hak ihlali ve hukuksuz uygulamalar mahkemenin bu kararıyla birlikte bir kez daha belgelenmiş oldu" dedi.

Yurtiçi Kargo'da işçilerin fazla mesai ücreti almadan günde 12-14 saat çalıştığını belirten Öztürk, "Yurtiçi Kargo, kural-sız, esnek çalışma ile işçileri sendikal haklardan mahrum bırakarak, sömürü koşulları altında çalıştırmak istiyor. Bu uygulamaları ile işçileri yalnızlaştırıp tek başına, işverenin karşısında güçsüz, güvencesiz ve örgütsüz bırakmak istiyor. Yurtiçi Kargo, haksız ve hukuksuz yöntemlerden, işçilere baskı yapmaktan, işçilerin haklarını çiğnemekten vazgeçmeli; onlara emeklerinin karşılığını vermeli, en temel ve demokratik hakkı olan sendikalaşma hakkına saygı göstermelidir" diye konuştu.

Genel Başkan Öztürk, "Yurtiçi Kargo işçileri, insanca yaşanabilir bir ücret, sendikal, iş güvenceli, toplu sözleşmeli bir düzene kavuşana kadar mücadelemiz sürecektir. Bu mücadeleden asla vazgeçmeyeceğiz" dedi.

Kaynak: <https://tumtis.org/v2/2021/0331/yurtici-kargoda-sendika-dusmanligi-mahkeme-karariyla-tescillendi/> (Erişim Tarihi: 31 Mart 2021).

11 Yurtiçi Kargo'nun muvazaalı işlemi karşısında açılan dava ile ilgili haber metni için bkz. <https://tumtis.org/v2/2021/0331/yurtici-kargoda-sendika-dusmanligi-mahkeme-karariyla-tescillendi/> (Erişim Tarihi: 31 Mart 2021)

Kargo taşımacılığı, özellikle koronavirüs salgını sürecinde emekçilerin sağlık ve güvenliği açısından en riskli işlerin yerine getirildiği sektörlerden birisi olduğunu göstermiştir. Tıp otoritelerinin hijyen ve fiziksel mesafe önerileri, kargo emekçileri açısından uyulması oldukça zor kurallara olmuştur. İşin niteliği gereği insanlarla en fazla temas edilen hizmetler yerine getirilmektedir. Şirketlerin önlem alma konusunda duyarsız davranması, emekçilerin riskle daha fazla burun buruna gelme sorununa yol açmıştır. Tüm risklere rağmen tedarik zincirlerinin ve ulaştırma hizmetlerinin aksamaması adına işyükü katbekat artan kargo emekçileri, aşı takviminde de öncelikli gruplar arasına dahil edilmemiştir. Bu durum hem emekçilerin hem de tüketicilerin korunmasının önünde engel teşkil etmiştir. TÜMTİS, kargo ve lojistik işçilerinin aileleriyle birlikte aşılmasının gereğine işaret eden bir **açıklama** yayınlamıştır.

TÜMTİS'in kargo ve lojistik işçilerinin aileleriyle birlikte aşılmasını talebini içeren 16 Nisan 2021 tarihli açıklaması:

"Risk Altındaki Kargo ve Lojistik İşçileri Aileleriyle Birlikte Bir An Önce Aşılmalıdır

Ekonomik kriz, işsizlik, açlık ve geçim sıkıntısı ile karşı karşıya bulunan emekçiler, Covid-19 salgını nedeniyle zor günler geçirmektedir.

Ne yazık ki salgınla mücadelede yeterli ve etkili tedbirler alınamamıştır. Kamusal politikalar yerine şirketlerin çıkarlarını koruyan politikalar esas alınmıştır. İzlenen bu politikalar nedeniyle Covid-19 bir tehdit olmayı sürdürmekte ve can almaya devam etmektedir.

Bugüne kadar tespit edilen ve basına yansıyan verilere göre Covid-19 virüsü nedeniyle en az 861 işçi hayatını kaybetti. Salgın koşullarında hizmet ve üretimin devam ettiği işkolumuzda da çok sayıda işçi hastalandı ve ne yazık ki yaşamını yitirdi.

Geçtiğimiz aylarda Sağlık Bakanlığı tarafından aşılama öncelikli gruplar listesi açıklanmış, buna göre işkolumuzdaki işçiler 2. Aşama, 9. Sırada yer almıştır. Ancak ilan edilen bu takvime rağmen işkolumuzda henüz aşılama işlemine geçilmemiştir.

Her gün onlarca eve veya işyerine grip çıkan, yüzlerce kişi ile temas eden ve sağlık çalışanlarından sonra en riskli çalışan grubunda yer alan kargo ve lojistik işçilerinin gerek kendi sağlıkları gerek temas ettikleri geniş insan topluluklarının ve ailelerinin sağlıkları açısından bir an önce aşılması zorunluluğu vardır. Risk grubundaki tüm çalışanlar gibi iş-

kolumuzdaki kargo ve lojistik işçileri ile ailelerinin bir an önce aşıya erişimi sağlanmalıdır. Nitekim kargo ve lojistik işçileri risk altında çalışmayı sürdürmekte, evlerinden çıkamayan insanların zaruri ihtiyaçlarını karşılamaya devam etmektedirler. Kargo işçileri paket bıraktığı yerde de paketi teslim aldığı yerde de bulaş riski ile karşı karşıyadır.

Çalışırken ölmek kader değildir. Salgınla mücadelede aklın ve bilimin sunduğu imkânlardan yararlanmalı, önlemler arttırılmalı ve daha etkin uygulanmalıdır. Aşılamada, halk sağlığı ilkesi gözetilmelidir.

Kamuoyunun bilgisine saygıyla bildiririz. (16.04.2021)

TÜMTİS MERKEZ YÖNETİM KURULU”

Kaynak: <https://tumtis.org/v2/2021/0416/risk-altindaki-kargo-ve-lojistik-iscileri-ai-leleriyle-birlikte-bir-an-once-asilanmalidir/> (Erişim Tarihi: 17 Nisan 2021)

1.2.2. Kargo Emekçilerinin Uluslararası Örgütlenmesi

Taşımacılık işkolundaki sendikal örgütlerin uluslararası düzeydeki en üst örgütü **Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF)**'dur. Kargo taşımacılığı işlerinin yapıldığı işyerlerinde çalışan işçiler de taşımacılık işkolundaki sendikalara üye olarak ITF çatısı altında temsil edilmektedir.

Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF)

ITF'nin kökeni 19'uncu yüzyıla dayanmaktadır. İlk olarak denizcilik sektöründe başlayan küresel örgütlenme gereksinimi, 1896 yılında ITF'nin kurulmasıyla vücut bulmuştur. Denizcilerin ve demiryolu işçilerinin ürettikleri değer karşısında aldıkları sefalet ücretlerine mahkûm edilmesi, örgütlenmelerin fitilini ateşlemiştir.

Rotterdam ve Hamburg limanlarında 1896 ve 1897 yılında gerçekleştirilen grevlerde, uluslararası dayanışmanın önemi kavranmıştır. İlk etapta gemiadamları, nehir taşımacılığında ve limanlarda çalışan işçileri kapsayan ITF, 1898 yılında işkolunu tüm ulaştırma sektörü olarak güncellemiştir. Böylelikle karayolu, havayolu ve demiryollarını da içermiştir.

İlk aşamada Londra merkezli olarak kurulan ITF'nin genel merkezi, örgüt içerisinde Alman sendikalarının etkinliğini arttırmasıyla beraber, önce Hamburg'a, ardından Berlin'e taşınmıştır. 1907 yılında örgütün üye sayısı 500 bine kadar ulaşmıştır.

Birinci Dünya Savaşı yıllarında, Avrupa ülkelerindeki sendikaların kendi ulus devletlerinin bayrağı altında saf tutmaları nedeniyle ITF'nin faaliyetleri askıya alınmıştır. Örgüt, faaliyetlerine 1919 yılında Amsterdam merkezli olarak devam etme kararı almıştır. Birinci Dünya Savaşı sonrası süreçte ırkçılıkla ve sömürgecilikle mücadele, örgütün yoğunlaştığı temel konular olmuştur. 1920'lerde ve 1930'lar da Latin Amerika ve Uzakdoğu ülkelerindeki koloncilik faaliyetleriyle mücadele stratejileri geliştirilmiştir.

ITF'nin üye sayısı 1930'lu yıllara geldiğinde 2 milyon 600 bine yaklaşmıştır ve örgüt içerisinde demiryolu işçilerinin temsil oranı artmıştır. İkinci Dünya Savaşı yıllarında örgütün merkezi yeniden Londra'ya taşınmış, bu yıllardan itibaren faşizmle mücadele temel ilgi alanı hâline gelmiştir.

Soğuk savaş yılları döneminde Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği (SSCB)'nin sendikal alandaki temsilcisi olan WFTU'nun politikaları, Avrupa ülke sendikalarının yoğun eleştirilerine neden olmuştur. Diğer taraftan Marshall yardımları, ITF kongrelerinde tartışılan başka bir konudur.

1970'li yıllara gelindiğinde, çokuluslu şirketlerin dünya pazarındaki faaliyetlerini arttırmasına bağlı olarak ITF, küreselleşmeye insani bir yüz kazandırma işlevini üstlenmiştir. Küreselleşmenin emek üzerindeki olumsuz etkilerinin giderilmesi için politikalar üretilmiştir.

Küreselleşme sürecinde ITF'nin emek adına uyguladığı politikaların araçları; küresel çerçeve sözleşmeler, denizcilikte standart toplu sözleşmeler, küresel eylemler, üye sendikalara yönelik mali ve stratejik destekler, uluslararası finans kuruluşları ve diğer örgütlerde işçilerin temsili, ILO düzenlemelerinde uzman kuruluş rolü üstlenilmesi ve sair etkinliklerdir.

Kaynak: ITF (1996), Solidarity – The First 100 Years of the International Transport Workers' Federation, London – Chicago: Pluto Press.

ITF, 2020 yılı itibarıyla 147 ülkeden 20 milyon işçiyi temsil etmektedir. Temel ilkesi sendikal hak ve özgürlüklerin dünya ölçeğinde güvence altına alınması ve uluslararası çalışma standartlarının oluşturulmasıdır (Kıdak, 2020: 130). Türkiye'den ITF'ye üye olan sendikalar şunlardır:

- ✓ Tüm Taşıma İşçileri Sendikası (TÜMTİS),
- ✓ Türkiye Demiryolu İşçileri Sendikası (Demiryol-İş),
- ✓ Türkiye Sivil Havacılık Sendikası (Hava-İş),
- ✓ Türkiye Devrimci Kara, Hava ve Demiryolu Taşımacılığı İşçileri Sendikası (Nakliyat-İş),
- ✓ Türkiye Liman, Deniz, Tersane ve Depo İşçileri Sendikası (Liman-İş),
- ✓ Türkiye Denizciler Sendikası (Türk Deniz-İş),
- ✓ Gemi Yapım ve Deniz Taşımacılığı, Ardiyecilik ve Antrepoculuk İşçileri Sendikası (Limter-İş),
- ✓ Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS).

BTS, Kamu Emekçileri Konfederasyonu (KESK)'na bağlı bir kamu görevlisi sendikası, diğerleri ise işçi sendikalarıdır. Deniz Çalışanları Dayanışma Sendikası (DAD-DER) da ITF'e üye örgüt olmakla birlikte, ulusal mevzuata göre sendika statüsüne sahip değildir.

Türkiye'deki sendikalar, ayrıca bölgesel düzeyde üst örgüt olarak Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ETF)'na üye olmaktadır. Sivil havacılık, demiryolu taşımacılığı, limancılık, karayolu taşımacılığı, balıkçılık, deniz ve nehir taşımacılığı, şehir içi ulaştırma, turizm ve lojistik faaliyetlerindeki işçileri Avrupa düzeyinde temsil eden ETF'ye, 41 ülkeden 200'den fazla sendika üyedir. ETF, 5 milyon işçiyi temsil etmektedir. Taşıma işçileri için ILO'nun düzgün iş tanımı çerçevesinde çalışma standartlarını sağlamak, Avrupa Parlamentosu'na, hükümetlere, finansal kuruluşlara ve çokuluslu şirketlere baskı grubu olarak lobicilik faaliyetleri yapmak, Avrupa'daki işçilerin ekonomik ve sosyal haklarını korumak ve geliştirmek amaçlarını taşımaktadır (Kıdak, 2020: 141).

Uluslararası sendikal örgütler içerisinde Türkiye'deki taşımacılık sendikaları arasında ön plana çıkan ilk sendika TÜMTİS'tir. ITF ve ETF'nin destekleriyle UPS, DHL, DHL Express ve Aras Kargo'da başarılı örgütlenme girişimleri bulunan TÜMTİS, diğer ulaştırma sendikaları içinde uluslararası ilişkileri kullanma konusunda emsal teşkil etmektedir (Kıdak, 2019: 203-204). ITF ve ETF de dayanışmanın küreselleşmesi açısından TÜMTİS'in başarılı girişimlerini, kongrelerinde ve çeşitli toplantılarda emsal olarak paylaşmaktadır¹². ITF, başka bir Küresel Sendika Federasyonu olan UNI'yle birlikte 2014 yılında TÜMTİS'in taleplerini bir broşürle DHL'ye iletmiştir¹³. Yayınlanan broşürde

12 Konuya ilişkin örnek metinler için bkz. https://www.itfglobal.org/en/search?search_api_fulltext=T%C3%9CMT%C4%B0S (Erişim Tarihi: 9 Nisan 2021).

13 Broşüre erişmek için bkz. <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/what-tumtis-want> (Erişim Tarihi: 10 Nisan 2021).

TÜMTİS'in tanıtımı yapılmış, daha önce UPS ile yapılan protokolün getirilerinden ve neden DHL işyerlerinde örgütlenme yapıldığından bahsedilmiştir. Ana tema olarak ise Türkiye'de örgütlenme hak ve özgürlüklerine saygı duyma çağrısı yapılmıştır.

Posta ve kurye hizmetlerinde çalışan emekçilerin uluslararası düzeyde hak ve çıkarlarını korumayı ve geliştirmeyi amaçlayan ITF ve ETF, pandemi sürecinde de girişimlerini sürdürmektedir. Yapılan yayınlarda küresel tedarik zincirlerinin sürdürülmesi için ulaştırma işçilerinin haklarının korunmasına işaret edilmektedir.

ITF, Küresel Sendikalar Konseyi (CGU)'nin 12 Mart 2021'de yaptığı açıklama çerçevesinde, ulaştırma sektöründe 5 kilit önleme işaret etmiştir¹⁴. Bunlar:

- Covid-19 virüsüne karşı işçilerin korunması hayati önem taşımaktadır.
- İlk olarak sağlık ve güvenlik önlemleri alınmalıdır.
- Tüm işçiler için gelir güvencesi sağlanmalıdır.
- Ekonomik istikrarın sağlanması için hükümetlerin teşviklerde bulunması gerekmektedir.
- Tedarik zincirlerinin sürdürülebilirliğinin sağlanması gerekmektedir.

ITF'nin işçilerin salgında korunmasıyla ilgili önlem önerileri:

- Tüm sektörlerdeki ulaştırma işçilerinin salgın süresince COVID-19'a karşı küresel mücadelenin başarısı ve virüs salgını sonrasında da tedarik zincirlerinin yeniden hayata geçmesinde hayati önem taşıdıkları düşünülmelidir.
- Evlerinin dışında çalışan taşımacılık ve diğer sektörlerdeki işçilerin gelir kaybına uğramaları durumunda gelir güvencesi veya COVID-19'a bağlı hastalığa yakalanmaları durumunda bakmakla yükümlü oldukları kişilere ödenecek tazminatların güvence altına alınması gerekmektedir.
- COVID-19 ile mücadelede hayati hizmetleri yerine getirenler dahil tüm endüstrilerde çalışan işçilere, temel işçi haklarına saygı gösterilmesinin bir parçası olarak düzeli bir biçimde ücretsiz virüs testi sağlanmalıdır.

14 ITF'nin küresel talepleri için bkz. <https://www.itfglobal.org/en/focus/covid19/global-demands> (Erişim Tarihi: 10 Nisan 2021).

- COVID-19 karşısında sağlık ve güvenlik yönetim sistemlerine işçilerin katılımı temel ilke olmalı. Güvenliği sağlamanın en iyi yolunun bu olduğunu uluslararası araştırmalar göstermektedir. COVID-19 sağlık ve güvenlik önlemlerinin hazırlanması ve kontrol edilmesinde işçi temsilcilerinin işveren temsilcileriyle eşit bir role sahip olması gerekmektedir.
- Hem virüsün işçilere yönelik tehditlerini belirlemek hem de tehditlerinin etkisini azaltmak için alınması gereken önlemler konusunda (çalışma sürelerinin azaltılması, ücret güvencesi sağlanarak artan dinlenme süreleri, danışmanlık vb.) sendikalarla birlikte çalışılmalıdır...”

Kaynak: ITF taleplerinin Türkçe metni için bkz: <http://disk.org.tr/2020/03/tasimacilik-sektorunde-koronavirus/> (Erişim Tarihi: 12 Nisan 2021).

Türkiye’deki sendikaların karşı karşıya kaldığı sendikasızlaştırma tehditleri, dünyanın birçok ülkesinde kendisini göstermektedir. Uluslararası sendikal örgütler de bu tehditlere karşı mücadeleyi sürdürmektedir. Teknolojinin çalışma yaşamında yarattığı dönüşüm ve emek üzerinde yarattığı baskının kırılması için emeğe uluslararası düzeyde korumaya yönelik standartlar geliştirilmesi amaçlanmaktadır. Platform ekonomisi, gig ekonomisi gibi isimlerle anılan yeni ekonomi modelleri altında, emeğin sömürülmesinin hızlandırılması amacına karşı sendikal hareket yoğun bir mücadele vermektedir¹⁵. Bu doğrultuda dijitalleşmenin emeğe saldırı olarak kullanılmasına karşı küresel talepler dile getirilmektedir. Sendikasızlaştırmanın ve güvencesizleştirmenin dünya üzerindeki yeni biçimi olan kendi hesabına çalışmanın yaygınlaştırılması projeleri, sendikaların ulusal ve uluslararası düzeyde mücadele alanı içerisine dahil olmaktadır. Zira söz konusu kendi hesabına çalışma formunun esas amacı, girişimciliğin veya toplumsal refahın artırılması değil, küresel sermaye için ucuz emek rezervi yaratmaktır. Ulaştırma sektöründe karşılaşılan esnaf kurye modeli de bu arayışın bir ürünüdür.

1.3. Esnaf Kurye Çalışma Modeli

Küresel kapitalizm, taşımacılığa zaruri bir biçimde ihtiyaç duyarak birlikte, taşımacılık sektöründe çalışan emekçilerin artı emeğine el koyarak sermaye birikimini arttırmak ve sürekliliğini sağlamak adı-

15 Platform tabanlı çalışanlar ve örgütlenmeyle ilgili detaylı bir çalışma için kaynak: Belgin Boyacı, N. (2020), Dijital Emek Platformları ve Sendikalar, Ankara: Türk Metal Sendikası Yayınları.

na yeni iş modellerini, bahsi geçen amaçlar doğrultusunda araçsallaştırmaktadır. Emek maliyetlerini ucuzlatma arayışlarının günümüzde geldiği noktada esnaf kurye modeli karşımıza çıkmaktadır. Gerek çokuluslu gerekse yerli şirketler, geleneksel işçi-işveren ilişkisi kalıplarının dışına çıkarak yeni bir model üzerinde yoğunlaşmaktadır. Kendi hesabına çalışmanın teşviki aracılığıyla işveren olmanın getireceği tüm yükümlülüklerden sıyrılmayı hedeflemektedir.

Yeni bir istihdam biçimi olan esnaf kurye modeliyle istihdamı, bir film analiziyle açıklamak yerinde olacaktır. İşçi sınıfının koşullarını ustalıkla sergileyen yönetmen Ken Loach'ın yönettiği, "Sorry we missed you" (Türkçe ismiyle "Üzgünüz, size ulaşamadık") filmi, doğrudan bu çalışma modelini konu edinmektedir. Filmde, 2008 yılında başlayan Mortgage krizinin ardından işsiz kalan Ricky Turner'ın ailesinin dramı ve yoksullukla mücadelesi işlenmektedir. Kuzeydoğu İngiltere'deki Newcastle kentinde yaşayan Ricky, birçok işte çalıştıktan sonra bir kargo dağıtım şirketinde kendi hesabına çalışmak için başvuruda bulunmaktadır. Yaptığı iş görüşmesinde şirket yetkilisi; "biz seni işe almıyoruz, sen bize katılıyorsun", "bizim için değil, bizle çalışıyorsun", "bizim için araç kullanmıyorsun, ama hizmet ediyorsun", "işe alım sözleşmesi yok", "maaş yok, ama ücret var", "mesai yok, sadece müsait olacaksın", "kendi dağıtım işini kurmuş olacaksın" gibi şartlar sunmaktadır. Bu şartlar, çalışma modelindeki sözleşmenin koşullarını göstermektedir. Şirket, işveren kimliğinden tamamıyla feragat etmektedir. Ricky, eşinin aracını satarak peşinat yapmakta, kredi borcuyla birlikte dağıtım aracını satın almaktadır.

Araç kendisinin olmasına rağmen, Ricky zamanla yeni çalışma formunun kişilik üzerindeki etkilerini derinden hissetmektedir. "Kara kutu" ismi verilen barkod tarayıcı takip cihazıyla sürekli olarak denetim altında tutulan Ricky, en basit insani etkinlikleri yerinde getirmekte dahi zorlanmaktadır. Aile yaşantısında sorunlar yaşamaya başlamaktadır. Çocuğu için izin bile alamamaktadır. Şirketle kurduğu sözleşme, Ricky'nin üzerinde sürekli olarak baskı yaratmaktadır.

Bir gün gaspa maruz kalan Ricky, eşiyle birlikte hastaneye gittiğinde dahi şirket yetkilisi, kendisini telefonla arayarak zararın tazmini konusunu açmaktadır. Şirket yetkilisinin Ricky'nin yaptığı işin kendi işi olduğunu belirtmesi üzerine, Ricky'nin eşi Abby telefonu alarak "Nasıl kendi işi olabiliyor? Senin için günde 14 saat, haftada 6 gün çalışıyor. O sana çalışıyor. Nasıl kendi işi olabilir? Bundan paçayı nasıl sıyrıracaksın?" yorumlarını yapmaktadır. Kısacası filmde kendi hesabına çalışan kuryelerin yaşadığı denetim pratikleri ve çalışmanın

dönüşümü tüm yalınlığıyla sergilenmektedir. Ayrıca sağlık sisteminin piyasalaşması nedeniyle yaşanan sorunlar, toplumsal dönüşümler çerçevesinde yaşanan kuşak çatışmaları ve küresel kapitalizmin birey üzerinde yarattığı tahribatlar ustalıkla işlenmektedir.

Esnaflık kurye modelini çalışma iktisadı açısından da yorumlamak gerekmektedir. Bilindiği üzere işgücü arzının aktörü özü itibarıyla işçilerdir (Borjas, 2015: 3). Kendi hesabına çalışma, bireyin bedeni çalışmasının teknolojik sermayesine üstün geldiği işlerde kullanılmaktadır. Kargo taşımacılığı açısından değerlendirildiğinde, kuryelerin işgücü arzını yerine getiren işçilerden oluşması icap etmektedir. Ancak son dönemde yoğun bir şekilde kendi hesabına çalışmanın teşvik edildiği görülmektedir. Bu durum, kendi hesabına çalışan kuryelerin güvencesizliğini, hukuki statülerindeki belirsizlikleri, örgütlenme hak ve özgürlüklerinin yok edilmesini beraberinde getirmektedir.

Kargo sektöründe faaliyet gösteren şirketler ve e-ticaret faaliyetlerini yerine getiren sanal platformlar, taşımacılık maliyetlerini azaltmanın yolu olarak bu modeli geliştirmiştir. Ücretli çalışma düzenini ortadan kaldırarak emek maliyetlerini azaltmayı ve üretilen artı değere daha fazla el koymayı içeren bu model “esnaf kurye”, “girişimci kurye” gibi isimlerle anılmaktadır. Şirketler, gerek istihdam ettikleri işçileri gerekse iş arayanları “*kendi işinin patronu ol*”, “*aracını al gel*” gibi sloganlarla bu modelde çalışmaya teşvik etmektedir. Bu şekilde, işveren kimliğini üzerinden atarak, iş ve sosyal güvenlik hukukunun getireceği sorumluluklardan kurtulmanın yolunu aramaktadır.

Ürünlerin sanal yollardan pazarlanması hizmetini yürüten internet platformları ve klasik kargo taşımacılığı faaliyeti yürüten birçok şirket, teslimat maliyetini en aza indirerek kâr marjını arttırmanın çaresi olarak esnaf kurye modelini kullanmaya başlamıştır. Bu model şirketler açısından, sömürü oranının artmasını güvence altına almaktadır. Şirketler, taşımacılık faaliyetleri için araç satın almak, bu araçların bakımlarını yaptırmak, vergi ve sigorta maliyetlerine katlanmak ve işçi çalıştırmak gibi yükümlülüklerden kurtulmaktadır. Bahsedilen yükümlülüklerden kurtulmak, şirketler için kazancın artması anlamına gelmektedir. Bu sistem altında çalışanlar içinse durumun sunulduğu kadar parlak olmadığı açık bir biçimde görülmektedir.

Geleneksel kargo taşımacılığı sektöründe çalışan kuryeler ile şirketler arasında belirsiz süreli iş sözleşmeleri yaygın durumdaydı. Bu sözleşmelerle kuryeler görece olarak bir güvenceye sahipti ve karşılaştıkları haksızlık ve hukuksuzluk karşısında yargıya başvurma hakkına sahipti. Ücret, fazla çalışma ücreti, dinlenme, işveren tarafından

korunma ve gözetilme, yıllık izin, zorla çalıştırma yasağı ve benzeri haklar işçinin İş Kanunu kapsamında sahip olduğu haklardan bazılarıydı. Diğer yandan işveren, işçinin sosyal güvenlik primini ödeyerek karşılaşacağı kısa ve uzun vadeli risklere karşı da güvence sağlamakla yükümlüydü. İşçi, işverenin yerine getirmediği veya eksik olarak yerine getirdiği yükümlükler karşısında hakkını savunmak için örgütlenme hak ve özgürlüklerine de sahipti.

Son dönemde popüler nitelik kazanan kurye modeli aracılığıyla, şirketler işçilere ve devlete karşı yükümlülüklerini rahatlıkla ortadan kaldırılabılırken, işçiler “*kendi işinin patronu olma*” vaadiyle güvencesizlik kısılcasına terk edilmektedir. Şirketler hem bireysel iş sözleşmelerinden hem de işçilerin sınıfsal hak ve çıkarlarını savunan sendikaların taleplerinden kurtulmanın aracı olarak esnaf kurye modelini kullanmaktadır. Bu model; şirketlerin, sosyal güvenlik primi ve vergi yükümlülüklerini ortadan kaldırarak emek maliyetlerini ucuzlatmasında anahtar rol üstlenmektedir. Buna karşı kuryeleri ise, sendikasız çalışma ilişkileri ve güvencesizlik beklemektedir. Kargo şirketleri, tüm bu yükümlülüklerden kurtulmada, kuryelerin kısa dönemde işçilere göre yüksek kazanç elde etmesini aldatıcı veri olarak kullanmaktadır.

Ülkenin e-ticaret hacmindeki genişlemesine rağmen, sektörü ayakta tutan kargo emekçilerinin üretilen artı değerden aldığı pay oldukça düşük düzeyde kalmaktadır. Bunun üzerine esnaf kurye olarak tanımlanan modelle çalışmaya evrilen sektör, çaresizliğin ve güvencesizliğin yaygınlaşmasını beraberinde getirmektedir. Tüm olumsuzlukların arkasında ise, işçilerin örgütlenmesinin engellenmesine hizmet eden anlayış yatmaktadır.

Şirketlerin “*kendi işinin patronu*” olma vaadiyle işçileri içine çektiği tuzak, örgütsüz bir toplumun inşa sürecine hizmet etmektedir. Kargo emekçileri, bağımsız, serbest, kendi hesabına çalışma kisvesi altında güvencesizleştirilmektedir. İş sözleşmelerin yerine, girişimci olarak nitelendirilen emekçilerle şirketler arasındaki eser sözleşmeleri ikâme edilmektedir. Sözleşmelerin ortadan kalkmasına bağlı olarak, iş hukukunun emekçileri korumaya yönelik özü terk edilmektedir. Çalışma süreleri, ücretler, fazla çalışmanın karşılığı, dinlenme ve yıllık izin, ayrımcılık yasağı ve benzeri çerçevedeki tüm kurumsal düzenlemeler, taraflar açısından bağlayıcılığını yitirmektedir. Şirketlerin sosyal güvenlik ve vergi yükümlülükleri ortadan kalkmaktadır. Kendi hesabına çalışan kargo emekçileri, şahıs şirketleri nedeniyle vergi ve prim mükellefi hâline gelmektedir. Esnaf kuryelerin statüleri, sınıfsal algılarında bir yanılısamaya yol açmaktadır. Hukuki açıdan işçi statüsünden koparıl-

maya çalışılan esnaf kuryeler, sosyolojik olarak da kendilerini bağımsız çalışma kategorisinde değerlendirmektedir. Oysa hukuki açıdan kendi hesabına çalışsalar da, yaptıkları işte şirketlere olan bağımlılığı, uymak zorunda oldukları kurallar ve sair nedenlerle taşeron işçi benzeri statüye sahip olmaktadır. Araştırmanın en önemli çıktılarını ortaya koyarken de bu toplumsal gerçeklikten hareket etmek gerekmektedir. Bu şekilde sosyal politika düzenlemesi önerisinde bulunmak yerinde olacaktır.

Bu sistem, hangi açıdan bakılırsa bakılsın, Sanayi Devrimi'nin erken dönemlerindeki eve iş verme ve taşeronlaşma sistemlerini andırmaktadır. En önemlisi, işçi kimliği ellerinden alınan kuryelerin Türkiye'deki yasal mevzuat çerçevesinde örgütlenmeleri ve daha adil bir yaşam şartı için sendikal mücadele yürütme hak ve özgürlükleri yok edilmektedir.

Sosyal medya kullanımının artmasına bağlı olarak gösterişçi tüketim alışkanlıklarının artması ve ticaretin internet kanalıyla yaygınlaşması, sermaye birikiminin hızlanmasında hızlandırıcı bir işleve sahip olmaktadır. Kapitalist ekonomi anlayışı içerisinde sermayedar sınıf, emek maliyetlerini azaltmak için artı değer oranının gizlenmesini hedeflemektedir. Bu doğrultuda farklı yöntemleri hayata geçiren sermayedarlar, emeğin değersizleştirilmesini amaçlamaktadır. Özellikle taşımacılık gibi kapitalizmin dinamosunu oluşturan sektörlerde ise emek maliyetlerinin minimize edilmesi kaçınılmaz bir gereklilik olarak sunulmaktadır. Kargo taşımacılığı sektöründe ucuz işçilik maliyetleri, kapitalist sermaye birikimi için ön koşul olarak varsayılmaktadır. Buradan hareketle Türkiye gibi yarı çevre ülke hükümetleri, ucuz taşımacılık ve dolayısıyla ucuz işçilik konusunda birbirleriyle rekabet hâlinde olmaktadır (dibe doğru yarış). Yaratılan rekabet koşulları, emek üzerindeki baskının giderek artmasına yol açmaktadır.

Koronavirüs salgınının etkisiyle sanal ticarete yönelme sonucu artan kargo emeği talebi, çokuluslu şirketler ve bu şirketlere erişme amacını taşıyan ulusal düzeydeki şirketler aracılığıyla sağlanmaktadır. Emek talebini karşılayacak olan işçilerin, sermayedar sınıf gibi küreselleşmesi engellenmeye çalışılmaktadır. Hatta bu engelleme girişimi yalnızca uluslararası dayanışma boyutuyla sınırlı kalmamakta, ulusal düzeyde bir örgütsüzleştirmeyi de içermektedir. Yeni dünya düzeni içerisinde küresel kapitalizmin talep ettiği kargo emeği, Türkiye'de "esnaf kurye" olarak adlandırılan sistem altında çalıştırılanlar tarafından arz edilmektedir.

Türkiye'de yapısal bir sorun olan işsizlik, esnaf kurye gibi güvencesiz istihdam biçiminin mecburi bir biçimde kabulüne yol açmak-

tadır. Türkiye'deki kargo emeğinin eğrileşmesi, esnek çalışmanın başat çalışma formu hâline dönüşmesi ve güvencesizlik sorunu yapı-sallaşmaktadır. Kendi hesabına çalışma adı altında güvencesizliğe terk edilen kargo işçileri, iş ve sosyal güvenlik hukukunun kapsamı başta olmak üzere sosyal koruma mekanizmasının dışına itilmektedir. Zaten yetersiz olan ekonomik ve sosyal hakların, tümünden kapsamı dışında kalmaya mahkûm olmaktadır. Tüm bunlara karşı yasal olarak sendika çatısı altında örgütlenmenin önü tıkanmakta ve hak arama mücadelesinde kolektivitelerin yerini bireysellikler almaktadır. Esnaf kurye sistemi işverenler tarafından sendikasılaştırılmanın ve güvencesizleştirilmenin aracı olarak kullanılmaktadır.

İşveren örgütleri, esnaf kurye diye adlandırılan sistemi çeşitli raporlarında olumlamaktadır. Bunun temel gerekçesi, kargo taşımacılığında maliyetlerin ucuzlatılması olarak gösterilmektedir. Taşımacılık maliyetlerinin ucuzlatılmasının bedeli ise kargo emekçilerine ödetilmektedir. Kendi hesabına, bağımsız çalışmanın övüldüğü bu çalışma rejiminde, işçi tekilleştirilmekte, çalışma yaşamının risklerine karşı çaresizliğe itilmektedir.

Kurye Emeğinin Korunmasına Yönelik Uluslararası Girişimler

Yeni dünya düzeninin başat çalışma formlarından birisi olan esnek çalışma modelleri, tüm sektörlerde olduğu gibi taşımacılık sektöründe de dünya ölçeğinde tartışılmaktadır. Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF), Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ETF), Uluslararası Sendikalar Konfederasyonu (ITUC) ve Avrupa Sendikalar Konfederasyonu (ETUC), sektörün geleceğiyle ilgili çeşitli raporlar ortaya koymaktadır. Konu "*platform economy*", "*gig economy/gig workers*" gibi başlıklar altında ele alınmaktadır. Dünya üzerinde çeşitli ülkelerde yaşanan ampirik araştırmalar ve işkolu bazındaki veriler üzerinden tartışmalar yürütülmektedir. Türkiye'de ise gerek akademik gerekse sendikal düzeyde veriler konusunda eksiklikler bulunmaktadır. Bu araştırmada söz konusu eksikliğin giderilmesine yönelik tartışmalar yapmak amaçlanmaktadır.

Kuryelerin önemi, kapitalizm tarihi boyunca en fazla salgın sürecinde belirginlik kazanmıştır. Öncelikle tedarik zincirlerinin, ardından ise gıda dağıtım hizmetlerinin yerine getirilmesi açısından kuryeler, vazgeçilmez bir niteliğe sahip olduğunu açık bir biçimde göstermiştir. Gıda dağıtım hizmetlerinde çalışan kuryeler, paket servisleri en hızlı şekilde müşterilere ulaştırmak için başta trafik güven-

liğı olmak üzere işçi sağlığı ve güvenliği açısından en fazla riski karşılarına almışlardır. İşçiler, burun buruna kaldıkları risklere karşı omuz omuza mücadele vermeyi de başarmıştır. Friedrich Ebert Vakfı (FES), 95 ülkede faaliyet gösteren 18 küresel yemek dağıtım şirketi çalışanlarını kapsayan bir çalışmada, İngiltere, Fransa, Belçika, Hollanda ve İspanya başta olmak üzere Avrupa ülkelerindeki işçi eylemlerine değinmiştir (Peláez, 2021). Raporda 16 ülkede faaliyet gösteren Deliveroo yemek dağıtım şirketi işçilerinin ulus ötesi düzeyde gösterdiği dayanışmanın önemine, düşük ücretlerin küresel düzeyde işçi sorunu hâline geldiğini gösteren ortak sloganlar etrafında buluşma doğrultusundaki eylemleriyile vurgu yapılmıştır.

Raporu kaleme alan Trappman, özellikle Güney Amerika ülkelerindeki yemek dağıtım işçilerinin platform tabanlı çalışmalarına bağlı olarak işçi statüsünde yer almamasını sağlık sigortasından yoksunluk bağlamında ele almaktadır¹⁶. Kuryelerin serbest çalışan olarak gözükmemesi nedeniyle işçilik haklarından yararlanamamasına eleştiriler getirmektedir. Eleştirilerin baş odağında ise öncelikle Covid-19 salgını, ardından ise diğer sağlık riskleri karşısındaki korumasızlık gelmektedir. Sosyal güvenlik şemsiyesi altında bulunmamaları ise bu çalışanların örgütlenerek eyleme geçmelerinin nesnel koşullarını oluşturmaktadır. İşçilerin eylemlerinin yasal grevlerden ziyade, iş bırakmalar ve protestolar biçiminde kendiliğinden gerçekleştiğine dikkat çekilmektedir. Güney Amerika'ya benzer biçimde Doğu Avrupa ve Asya ülkelerinde de benzeri eylemlerin gerçekleştiğine işaret edilmektedir. Söz konusu işçi eylemlerinde sendikaların rolünün ise bölgelere göre değiştiği belirtilmektedir. Örneğin Avustralya'daki eylemlerin yüzde 68'inde, Avrupa bölgesindeki eylemlerin yüzde 37'sinde ve Asya'da sadece yüzde 1'inde sendikaların ana aktör olduğu ifade edilmektedir. Sendikalar grevleri örgütlemenin yanında yasal girişimlerde rol almaktadır. Raporun sonucu olarak, sosyal koruma şemsiyesi dışına itilmenin, kuryeler açısından kendiliğinden hareketi tetiklediği vurgulanmaktadır.

Dünya basınında, iş uyuşmazlıklarının en sık yaşandığı alanların başında, gıda dağıtım kuryelerinin sorunları ön plana çıkmaktadır. Gig veya platform ekonominin emekçilerde yarattığı hak kayıplarına karşı örgütlenme konusu, uluslararası sendikal hareketin ve Avrupa merkezli sendikaların gündeminde yer almaktadır. İngiltere'de platform tabanlı yerine kooperatif modelinin tartışmaya açılması da bu

16 Trappman'ın açıklamalarına ilişkin bir değerlendirme için bkz. <https://www.equaltimes.org/around-the-world-platform-food#.YH7H8WczblU> (Erişim Tarihi: 8 Nisan 2021).

gündemin kapsamındadır (Cassauvers, 2018). Bu araştırmada ise yemek dağıtımının dışında, asıl işi kargo taşımacılığı olan şirketlerin kuryeleri serbest meslek sahibi hâline getirerek sosyal koruma dışına itmesi üzerinde durulmaktadır.

Taşımacılık işkolunda faaliyet gösteren ITF, emeğin eğreti bir görünüm arz ettiği yeni çalışma modelini örtülü istihdam ilişkileri olarak ele almaktadır. İşverenlerin bu model aracılığıyla sosyal güvenlik primi ödemekten kaçınması nedeniyle, yapılan işlerin neden olduğu riskler karşısında işçilerin güvencesiz bırakıldığına işaret etmektedir. Çalışanların hukuki açıdan işçi statüsünde bulunmaması nedeniyle işyerinde sağlık ve güvenlik, örgütlenme özgürlüğü ve toplu pazarlık hakkına erişememesini eleştirmektedir. Parça başı ücret sistemi nedeniyle çalışanlar üzerindeki denetim mekanizmasının teknolojik yollarla denetimle buluşmasının emek üzerindeki tahribatı arttırdığı vurgulanmaktadır. ITF, çalışanların kendi hesabına çalışan adı altında daha düşük ücret ve çalışma koşullarına mahkûm edilmesine karşı belirli ilkeler çerçevesinde mücadele etmeyi benimsemektedir. Bu ilkeler şu şekilde özetlenebilir:

- ✓ Şirketlerin işyerlerinde sağlık ve güvenlik konusunda tüm çalışanlara karşı eşit bir biçimde sorumlu olması gerekmektedir. Kişinin beden, ruhen ve sosyal yönden korunması hedeflenmelidir. Bu çerçevede yeni tip çalışma modelleri, sağlık ve güvenlik tedbirleri ile kişisel koruyucu ekipman sağlanmasında kaçamak yol olarak kabul edilmemelidir.
- ✓ İstihdam statülerinde muvazaalı yollara başvurmamalıdır. Şirketler için üretim ve dağıtım yapan tüm çalışanlar işçi statüsünde sayılmalıdır.
- ✓ ILO'nun sosyal koruma tabanları yaklaşımı çerçevesinde cinsiyet eşitliği, sendikalaşma özgürlüğü ve toplu pazarlık hakları dahil her bir sosyal koruma önlemi işyerleri açısından bağlayıcı olmalıdır.
- ✓ İnsanca yaşama yetecek düzeyde ücret politikaları benimsenmelidir. Ücretler zamanında ve eksiksiz olarak ödenmelidir.
- ✓ Dijital tabanlı çalışmalar da olsa sözleşmeler adil bir niteliğe sahip olmalıdır. Sözleşme koşullarında sosyal diyalog mekanizması işletilerek müzakere yoluyla değişiklik yapılabilir.
- ✓ İşçilerin kişisel verilerinin depolanmasında şeffaflık olmalıdır. Dileyen işçi, istediği zaman verilerine ulaşabilmelidir ve işçilere ilişkin veriler onay alınmaksızın herhangi bir yerle paylaşılmamalıdır.

- ✓ Gerek reel olarak gerekse sanal platform çatısı altında cinsiyete dayalı ayrımcılık yasaklanmalıdır.
- ✓ İşçiler, sosyal koruma açısından güvence altına alınmalıdır. Uzun vadeli ve kısa vadeli sigorta açısından herhangi bir mağduriyete yol açılmayacak şekilde uygulamalar hayata geçirilmelidir.
- ✓ Şirketlerin gerekli vergileri ödemesi sağlanmalıdır.

ITF, Türkiye’de de yaygın olarak kullanılan esnaf kurye modelinde istihdam edilenlerin işçi statüsünde sayılması gerektiğini vurgulamaktadır. Örgüt, söz konusu çalışanların işçi statüsünde sayılması gerektiğini hükümetlere ve uluslararası kuruluşlara deklare etmektedir. Diğer yandan farklı ülke merkezlerindeki gelişmeleri de aktarmaktadır. Örneğin, Hollanda’da motorlu kurye olarak Deliveroo isimli yemek dağıtım şirketinde istihdam edilenlerle ilgili mahkeme kararını paylaşarak dünya kamuoyuna çağrıda bulunmuştur¹⁷. Amsterdam merkezli mahkeme, Deliveroo isimli yemek dağıtım şirketine bağlı olarak dağıtım yapan kuryelerin işçi statüsünde sayılması gerektiğine hükmetmiştir. Bu gelişme, kuryelerin örgütlenme ve toplu pazarlık hakkı başta olmak üzere, ücretli izin, saatlik ücret alma ve sosyal güvenlik haklarından yararlanma gibi işçiliğe bağlı birçok hakka erişimini sağlamaktadır. Söz konusu kuryelerin işçi statüsünde sayılmadan güvencesizliğe itilmesi, sahte sözleşme modeli olarak nitelendirilmektedir. Hollanda Sendikası FNV, şirketin tek taraflı olarak çalışanları serbest meslek sahibi olarak saymasını, işçilerin ücret ve sosyal güvenlik haklarına erişememeleri nedeniyle sert bir şekilde eleştirmektedir. Şirkete bağlı olarak İtalya ve İspanya’da çalışan kurye ölümleri nedeniyle işçilik statüsünün önem kazandığı vurgulanmaktadır. Zira işçi statüsüne sahip olmaması nedeniyle söz konusu işçiler ve geride kalan aileleri sosyal güvenlik şemsiyesinin dışına itilmektedir.

Esnaf kurye sistemi, küresel kapitalizmin çarklarının dönmesine hizmet ederken, işçilerin ve ulus devletlerin olumsuz yönde etkilenmesine yol açmaktadır. Eğrileşme, sınıfın parçalanmasına ve sosyal hakların açık bir biçimde yok olmasına neden olmaktadır. Devletler açısından ise, yurttaşlık haklarının ihlali durumunun yanı sıra, sosyal güvenlik primlerinde ve vergilerdeki kayıplar ön plana çıkan sorunlar arasındadır. Kabaca bir hesaplama yapıldığında, bir işçi kayıtlı olarak iş sözleşmesiyle asgari ücretle çalıştırılsa dahi devletin kasasına sosyal

17 Hollanda Mahkemesi’nin 16 Şubat 2021 tarihli kararıyla ilgili haber metni için bkz. <https://www.itfglobal.org/en/news/deliveroo-riders-win-employment-status-case-in-dutch-court> (Erişim Tarihi: 25 Mart 2021).

güvenlik primi ve vergi olarak 1.377,66 TL/ay girmektedir. KARİD'in vermiş olduğu 130 bin rakamı dikkate alındığında, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti esnaf kurye sistemi nedeniyle aylık toplam 179 milyon 95 bin 800 TL'lik bir gelirden feragat etmektedir. Bu rakam, yıllık 2 milyar 149 milyon 149 bin 600 TL'dir. Emekçiler açısından korunmasızlık anlamına gelen esnaf kurye sistemi, hükümet açısından ise kamu kaynaklarının verimsiz kullanımı (hatta devletin kasasına hiç alınmaması) mânâsına gelmektedir. İki yönlü olarak dezavantajlı olan bu durum, yalnızca sermayedar sınıfın lehinedir. Dolayısıyla bu noktada sosyal politika düzenlemesi yapılması ve denetlemelerin artarak yaptırımların uygulanması zaruri önem taşımaktadır.

Türkiye sendikacılık hareketi ve işçi sınıfının bütünü açısından her türlü enformelleşme ve esnekleşme çabalarına karşı mücadele edilmelidir. Uluslararası/ulusal sendikal hareket dayanışma göstermek zorundadır. Esnaf kurye sisteminin emek üzerinde yarattığı tahribatı açıklamayı hedefleyen bu çalışma, işçi sınıfı mücadelesinin nesnel koşullarının ortaya koyulması açısından önem taşıyan belgelerden birisidir.

İKİNCİ BÖLÜM

Kurye Emeginin Dönüşümüne İlişkin Bir Araştırma



Kurye Emeginin Dönüşümüne İlişkin Bir Araştırma

Esnaflık kurye modelinin ulaştığı boyutu, niteliğini ve uygulamada yaşanan sorunları ortaya koymak için yapılan bu çalışma, alan araştırmasına dayanmaktadır. Türkiye’de perakende ticaretin sigortası hâline gelen taşımacılık sektöründe toplam istihdam içerisinde esnaf kurye olarak çalışanların sayısı 100 bini aşmış durumdadır. Kendi hesabına çalışan olarak değerlendirilen bu kişiler, hukuki statüleri gereği örgütlenme hak ve özgürlüklerine erişememektedir. Sendikal örgütlenmenin içinde yer alamamaları, çalışma yaşamının diğer tüm sorunlarını zincirleme olarak beraberinde getirmektedir. Araştırmayla ortaya koyulmaya çalışılan bu durum, sahada yapılan görüşmelerin yanında, akademik çalışmalarla, kurum ve kuruluş raporlarıyla, uluslararası ve ulusal belgelerle desteklenmektedir.

2.1. Araştırmanın Yöntemi

Araştırmada nitel araştırma yöntemlerinden derinlemesine mülakat tekniği kullanılmıştır. Bu tercihin arkasında, esnaf kurye modeliyle çalışma olgusunun niteliksel bir analizini sunma hedefi yatmaktadır. Zira nitel bir araştırmada olayların ve olguların niteliğiyle ilgilenilmekte, anlam ve anlayışa dayalı hipotezler kurmak amaçlanmaktadır (Merriam, 2018: 18).

Araştırmanın verileri, derinlemesine görüşme tekniği kullanılarak toplanmıştır. Esnaf kurye modeliyle çalışan kişilerin işe giriş yolları, hukuki statüleri, çalışma koşulları, sınıfsal aidiyetleri ve örgütlenmeye bakış açılarını anlayarak değerlendirmelerde bulunmak için yarı yapılandırılmış soru formu hazırlanmıştır. Görüşmelerden elde edilen bulgular çerçevesinde soru formu yeniden düzenlenerek görüşmeler derinleştirilmiştir. Görüşmecilerin bireysel deneyimlerini aktarmada katı sınırlamalarla karşı karşıya kalmamaları için soru formunun esnek tutulması ilkesi benimsenmiştir (Stake, 2010: 95-97).

Görüşmeler, 2021 yılı koşullarında varlığını sürdüren pandemi ve kuryelerin iş yüklerinin fazla olması gibi nedenlerle telefon veya sanal görüşme platformları aracılığıyla yapılmıştır. Salgının araştırmanın yapıldığı sırada ulaştığı boyut, öncelikle hem araştırmacının

hem de görüşmecilerin sağlığı açısından bu gerekliliği beraberinde getirmiştir. Diğer yandan Covid-19 ile mücadele kapsamında alınan önlemlerin başında, belirli saat aralıklarında ve haftasonlarında uygulanan sokağa çıkma kısıtlaması gelmektedir. Sokağa çıkmanın serbest olduğu zaman dilimlerinde yüz yüze veya canlı bağlantılar yoluyla görüşmeler yapmak, kuryelerin mesai saatlerine denk gelmesi nedeniyle mümkün değildir. Sokağa çıkma kısıtlamasının başladığı saatler ise kuryelerin kendi özel alanlarına çekildikleri zaman dilimine rastlamaktadır. Kuryeler haftasonları ise cumartesi çalışmakta, pazarları hafta tatili yapmaktadır. Dolayısıyla görüşmelerde, kuryelerin kendi verdikleri randevulara ve görüşme yöntemlerine riayet edilmiştir.

2.2. Araştırmanın Kapsamı ve Örneklem

Araştırma çerçevesinde Türkiye'nin 3 metropol kenti olan Ankara, İstanbul ve İzmir'de, 3 büyük kargo şirketine bağlı olarak esnaf kurye statüsünde çalışan 12 kişiyle görüşülmüştür. Görüşmecilere kar-
topu örnekleme yoluyla ulaşılmıştır.

Örnekleme yer alan kuryelerin büyük çoğunluğu, bağlı oldukları şirket ve şubelerin gizli tutulmasını istemiştir. Bu nedenle şirketlerin isimleri de görüşmecilerin isimleri gibi kodlanarak paylaşılmıştır. Ancak 3 büyük şirketin de sendikalı işyerleri olmadığını belirtmekte yarar bulunmaktadır.

Tablo 4: Görüşmecilere Dair Bilgiler

Görüşmeci	İl	Şirket	Tecrübe	Yaş	Eğitim
Deniz	İzmir	A	1 yıl	31	Lisans
Emre	İzmir	A	9 ay	30	Önlisans
Sinan	İstanbul	B	1 yıl	29	Lisans
Melih	İstanbul	A	6 ay	26	Lisans
Tayfun	İstanbul	C	8 ay	33	Önlisans
Serhat	Ankara	B	1 buçuk yıl	27	Lise
İlker	Ankara	A	1 yıl 3 ay	30	Lise
Nazım	İstanbul	B	1 yıl	34	Önlisans
Ömer	Ankara	C	3 ay	29	Lisans
Kerem	İzmir	C	10 ay	28	Lisans
Barış	Ankara	A	1 buçuk yıl	30	Lisans
Emrah	İstanbul	B	1 yıl	36	Önlisans

Tablo: Görüşmelerin sırasına göre yazar tarafından oluşturulmuştur.

Görüşmecilere ulaşmak, işin niteliğinden kaynaklı olarak çalışma sürelerinin uzunluğu ve sosyal ağların zayıf olması nedeniyle kolay olmamıştır. Her bir görüşmeci farklı şubelere bağlı olarak çalıştığından ve birbirleriyle etkileşim düzeyleri düşük olduğundan onlara ulaşılmasında güçlükler çekilmiştir. Diğer yandan işini kaybetme korkusu ve güven sorunu nedeniyle, görüşme yapmak istemeyen kişilerle de karşılaşmıştır. Yapılan görüşmelerde ise güven sağlamak amacıyla kendilerinin, şirketlerin ve bağlı oldukları şubelerin isimlerinin paylaşılmayacağı taahhüdü verilmiştir. Görüşmelerde ses ve görüntü kaydı alınmamış, doğrudan görüşmeler esnasında tutulan notlar çalışmaya aktarılmıştır.

Esnaf kurye modelinin, kargo taşımacılığı sektöründe yoğun olarak tercih edilmesine bağlı olarak, bu statüde çalışanlardan en fazla 1 buçuk yıl tecrübe sahibi olanlara erişilebilmiştir. Görüşmecilerin 26-36 yaş aralığında olduğu tabloda görülmekle birlikte, tamamının erkek olduğu göze çarpmaktadır. Meslekler sosyolojisi çerçevesinde konuyu değerlendirmek gerekirse, patriarkal çalışma ilişkilerinin bu sektördeki etki düzeyinin yüksek boyutlarda olduğunu görmek mümkündür.

Gönderi adedine bağlı olarak kargo şirketleri, illerde ve bölgelerde esnaf kurye emeğine olan talebini arttırmaktadır. Ticaret hacminin geniş olduğu illerde bu modelle istihdamın yüksek olduğunu belirtmek mümkündür. Türkiye'nin en büyük kentleri olan İstanbul, Ankara ve İzmir'de, illerin ticaret hacmi ve nüfus dağılımlarına paralel bir dağılım bulunmaktadır.

2.3. Araştırmanın Sınırlılıkları

Araştırmanın yer, alt sektör, kişiler ve şirketler açısından sınırlılıkları bulunmaktadır. Türkiye çapında nicel ve/veya nitel bir araştırma gerçekleştirilmemiş olması nedeniyle araştırmanın öncelikle yer yönünden sınırlandırılması gerekmektedir. Herhangi bir coğrafi kısıtlama yapma durumunda, Türkiye'de esnaf kurye modelinin en fazla kullanıldığı yerlerin ihmâl edilmesi riski bulunmaktadır. Pandemi koşulları nedeniyle şehirler arası hareket kısıtlamasının ve diğer kısıtlamaların da göz önüne alınarak araştırmayı üç büyük kentle sınırlandırma gereği görülmüştür. Ticaret hacminin ve buna paralel olarak gönderi sayısının en yoğun olduğu illerden İstanbul, Ankara ve İzmir'in araştırmanın yer yönünden sınırını çizmesinin arkasında bu gerçeklik yatmaktadır.

Araştırmanın ikinci sınırlılığı alt sektör konusunda karşımıza çıkmaktadır. Esnaf kurye modeli, kargo taşımacılığında faaliyet gösteren şirketlerin yanında, internet üzerinden perakende ticaret veya gıda dağıtımı yapan şirketlerin de sıklıkla kullandığı bir modeldir. Ancak, bu araştırma özellikle kargo taşımacılığı alt sektörüyle sınırlandırılmıştır. Posta ve kurye hizmetlerini yerine getirmek üzere faaliyet gösteren şirketlerin bir formül olarak esnaf kurye modelini kullanmasına odaklanılmıştır. Zira diğer şirketlerin asıl faaliyetleri posta ve kurye hizmetleri olmayıp perakende ticaret veya gıda imalatı sektörlerinde yer almaktadır.

Görüşme yapılan kişiler açısından da sınırlılıklar bulunmaktadır. Ancak bu sınırlılıklar araştırmacının tercihindendir. Örnekleme dahil olması planlanan bireylerin tutum ve davranışlarıyla ilgilidir. İş yoğunluğu, güven sorunu, isteksizlik, zaman sorunu gibi nedenlerle görüşme yapmak istememeleri, araştırmanın kişiler yönünden sınırlandırılmasını mecburi kılmıştır.

Araştırma son olarak şirketler yönünden sınırlılığa sahiptir. Kargo taşımacılığı sektöründeki çokuluslu veya ulusal birçok şirket esnaf kurye modeline yönelmektedir. Ancak, araştırmanın 'bu modelin sendikasıylaştırmaya yol açtığı' doğrultusundaki temel önermesi gereği, örgütlü olmayan 3 büyük şirkete odaklanılmasını gerektirmiştir. Birçok şirket içerisinde 3'ünün seçilmesinin nedeni ise söz konusu şirketlerin ticaret hacimleriyle, firma ölçekleriyle ve ulusal boyutta tanınırlığıyla ilişkilidir.

2.3. Araştırmanın Temel Soruları

Araştırmaya başlamadan önce öne sürülen 'esnaf kurye modelinin sendikasıylaştırmanın anahtarı' olduğuna dair önerme, elde edilen bulgularla desteklenmiştir. Ayrıca sendikasıylaştırmaya giden yolda, kurye emeğinin bu modelle değersizleştirildiği ve emek sürecinde köklü dönüşümlerin amaçlandığı sonucuna varmak mümkündür. Bu sonuçların her biri birbiriyle bağlantılıdır.

Araştırmanın motivasyonunu oluşturan temel soruları şunlardır:

- Kargo dağıtım şirketlerinin esnaf kurye modeline yönelmesinin ana gerekçesi nedir?
- Çalışanların esnaf kurye modeline yönelmesinin sebepleri nelerdir?

- Esnaf kurye modeliyle istihdam, çalışanlar açısından kayıplara yol açmakta mıdır?
- Esnaf kurye modelinde çalışanların sınıfsal durumları ile hukuki statüleri arasında ne gibi bir ilişki bulunmaktadır?
- Kurye emeğinin örgütlenmesinin önünde ne gibi engeller vardır?

2.4. Araştırmanın Bulguları

Araştırmanın bulgularını alt başlıklar hâlinde şu şekilde ele almak mümkündür:

- ✓ İşe giriş,
- ✓ Sınıfsal konum ve yabancılaşma,
- ✓ Hukuki statü,
- ✓ Sosyal güvenlik hakları,
- ✓ Sağlık ve güvenlik
- ✓ Çalışma süreleri, dinlenme ve fazla çalışma,
- ✓ Gelir,
- ✓ Örgütlenme
- ✓ Kuryeler arası ilişkiler,
- ✓ Gelecek beklentileri ve kaygılar.

2.4.1. İşe Giriş

Kargo dağıtım şirketleri, esnaf kurye istihdam ilanı için web sitelerini, sosyal medya kanallarını ve özel istihdam bürolarını kullanmaktadır. Bir özel istihdam bürosunun web sitesinde yer alan ilanın 50 binden fazla görüntülenme ve 10 binden fazla başvurusu bulunması, sisteme olan ilginin gösterilmesi açısından önemlidir. İlanlarda genellikle şu şartlar aranmaktadır¹⁸:

- ✓ Kendisine ait aracıyla çalışabilme,
- ✓ En az lise mezunu olma,
- ✓ B sınıfı ehliyete ve SRC 4 belgesine sahip olma,
- ✓ Gelişime ve yeniliğe açık olma,
- ✓ İletişim yeteneği gelişmiş olma,
- ✓ Ekip çalışmasına yatkınlık,
- ✓ Müşteri memnuniyetine önem verme,
- ✓ Psikoteknik test belgesine sahip olma,

18 Bir ilan örneği için bkz. <https://www.kariyer.net/is-ilani/hepsiburada-aracli-kurye-guneyanadolu-bolgesi-2508616> (Erişim Tarihi: 25 Mart 2021).

- ✓ Erkek adaylar için askerlik görevini tamamlamış veya en az 2 yıl tecilli olma.

TÜMTİS'in örgütlü olduğu bir çokuluslu kargo şirketi, kendi web sitesi üzerinden başvuru almaktadır¹⁹. Şirket, Türkiye çapında 13 bölge müdürlüğü, 29 transfer merkezi, 825 şube, 4000'den fazla araç filosu ve 12 bin kişilik istihdama sahip olduğunu beyan etmektedir. Verdiği ilanda 6 yaşını geçmemiş ticari araç sahiplerine, araç kirasıyla birlikte esnaf kurye olma çağrısında bulunmaktadır. Başvuru formu incelendiğinde, SRC3 ve SRC4 belgeleri, psikoteknik belgesi ve araçla ilgili bilgilerin talep edildiği görülmektedir.

Başka bir şirket ise sosyal medya hesabı üzerinden yaptığı duyuruda “*kendi işinin patronu ol*” çağrısı yapmaktadır. Söz konusu kargo şirketinin verdiği ilanda özellikle genç işgücüne yönelik bağımsız çalışma, girişimcilik ve serbestlik vaadinde bulunmaktadır. Çalışıp çalışmamak, otorite altında olmamak veya şirketin tabir ettiği şekilde patron olmak, işçinin elindeymiş gibi sunulmaktadır. Görünen işlem bu yönde olmasına karşın, gerçekte olan durum tam tersi bir tabloyu içinde barındırmaktadır. Son tahlilde patron, küresel tedarik zincirlerinin baş aktörleri olmakta, esnaf kurye veya bağımlı çalışan kuryeler bu sığa hiçbir koşulda sahip olmamaktadır. Taşeronluk ilişkisi gereğı, esnaf kuryeler şirketlere bağımlı olarak çalışmaktadır.

Patron sözcüğünün dilbilimsel kökeni

Temelinde Latince “baba, peder, sahip” gibi sözcükler yatan ve Fransızca kökenli bir kelime olan patronluk, kavramsal olarak değerlendirildiğinde mülkiyetle ve otoriteyle ilişkilendirilmektedir. Mülkiyet ve otorite ilişkisi çerçevesinde yorumlandığında, patronun düzenleme, denetleme ve yaptırım yetkilerini elinde bulundurma işlevlerine sahip olması gerekmektedir.

Şirketler, her ne kadar profesyonel yaşamın izlerini taşıyan ilanlar paylaşıa da, yapılan görüşmelerden son kertede işe alım prosedürlerinde, sosyal ağların belirleyici oldukları anlaşılmaktadır:

“Benim kuzenim burada müdür... Talep çok olduğu için dışarıdan insanı kolay kolay almıyorlar buraya, hep tanıdık vasıtasıyla veya birinin yardımıyla oluyor. Çok nadir vardır dışarıdan. İlk başlarda bundan bir sene önce (2 senedir falan var da), ilk başta, kiralık araç olayı

19 Detaylı bilgi için bkz. https://www.araskargo.com.tr/tr/webform_kiralikarac.aspx (Erişim Tarihi: 20 Mart 2021).

vardı. Araç kiralyıyorlardı. Kendi bünyesindeki araçları çıkardılar, onların yerine kiralık araç almaya başladılar. Kiralık araçla başlıyorlar, onlar da aynı anlaşmalı. Sen kendi aracının şoförlüğünü yapıyorsun, yanında şirket elemanı var. Eskiden şirket elemanları kurye ve sürücü kurye olarak ayrılıyorymuş. Sürücü kuryeler hem dağıtım yapıyor hem araç kullanıyor, kuryeler araç kullanamıyorlarmış. Araç kullandığı zaman yaptırım var. Aynı dönemde motokuryeler var, onların da araç kullanması yasak, sadece motor kullanabiliyorlar (Deniz)..."

Kuryelerin akrabalık ve benzeri ilişkileri, işe girişlerini hızlandırmaktadır. Başka bir görüşmecinin "Ben başvurduktan sonra sıraya aldılar. İçerde arkadaşım vardı, ama yine de bekledim (Cemal, 28)!" ifadesi, bu modelde çalışmaya olan talebin boyutunu göstermesi açısından önemlidir. Bu talebin arkasında bağımsız çalışma arzusuyla birlikte işsizliğin yaratmış olduğu çaresizlik de rol oynamaktadır:

"Abi üniversite mezunuyum. KPSS olmadı, özelde açık yok. Neredeyse bütün tekstilcilere CV bıraktım, iş yok. Ne yapayım? Öyle veya böyle para kazanmam lazım. Bizimkilerden destek aldım, arabayı alıp gittim. Hâla borcunu ödüyöz (Emre)..."

İşe girişte aranan ticari araç şartı nedeniyle görüşmecilerin borçlandığı görülmektedir. Borçlanma, esnaf kuryelerin henüz işe başlamadan şirkete bağımlı hâle gelmesine ve sunulduğu gibi patron kategorisinde ele alınmasının mümkün olmadığına işaret etmek açısından önemlidir.

"Araba şartı her firmada değişiyor. Bizde ticari şartı var, başka firmalarda binek de olabiliyor. ben beş yaşında araç aldım, iki sene daha kullanırım. Aracın büyük olması gerekiyor, ama ne kadar genç olursa o kadar iyi. Hacim büyüklüğü, en küçüğü benim arabalar gibi olması gerek (7 metreküp). 5 metreküp de kabul ediyorlar. T şirketi, ilk başta sadece ticariye döndü, milleti borçlandırdılar. Bana da ticari alacaksın dediler, kredi çektim, borç aldım. Aylık 2 buçuk bin lira kredi ödüyorum, 2 2 buçuk da masrafım oluyor (Deniz)."

Esnaf kurye olarak çalışmaya başlamadan önce gelir gösteremediği için bankadan kredi çekmesi mümkün olmayan Deniz, araç değerinin bir kısmını babasının kalanını ise yakın bir arkadaşının üzerinden borçlandığını aktarmaktadır. Kuryelerin "kendi işinin patronu olma" yolunun bir borç zincirinden geçtiği görülmektedir. Esnaf kurye modeli, çalışanlar için ilk aşamada cazip bir niteliğe sahipken, modelin yarattığı bağımlılık ilişkisi bu cazibenin kısa erimli olması sonucunu doğurmaktadır.

2.4.2.Sınıfsal Konum ve Yabancılaşma

Esnaflık kuramı modelinde çalışanların sınıfsal konumlarını tartışmadan önce, sınıfa bakışın temelini oluşturan iki ana eksen üzerinde durmakta yarar bulunmaktadır. Toplumun sınıfsal yapısını analiz eden iki ana eksenlerden birisi Karl Marx'ın, diğeri ise Max Weber'in yaklaşımlarına dayanmaktadır. Marx, sınıfı üretim araçları mülkiyetine sahip olma durumuyla ilişkilendirirken, Weber sınıfsal tabakalaşmayı statü ile ilişkilendirmektedir.

Marx'a göre kapitalist çalışma ilişkileri içerisinde iki temel sınıf bulunmaktadır: burjuvazi ve işçi sınıfı. Bu iki sınıf üretim ilişkilerinden kaynaklı olarak, yani üretim araçları mülkiyetine sahip olup olmama durumlarına bağlı bir biçimde çatışma içerisindedir. Burjuvazi, artı değer üretimini arttırmayı hedeflemektedir. Mülksüzleşen ve yoksullaşan işçi sınıfı ise emek gücünü satarak geçimini sağlamak zorunda kalmaktadır. Sermaye birikimini hızlandırmayı hedefleyen burjuvazi, denetim mekanizmalarını kullanarak çalışma koşulları ve ücretler üzerinde baskı yaratmaktadır. Bu durum da çatışmanın fitilini ateşlemektedir. Son tahlilde ise, doğuştan itibaren işçi sınıfına dahil olan (kendiliğinden sınıf olan) emekçilerin birleşmesi ve sınıf bilincine erişmesi (kendisi için sınıf olması) yoluyla sosyalist devrimi yapması ve sınıfsız toplumu inşa etmesi beklenmektedir.

Weber ise toplumsal tabakalaşmaları üçe ayırarak sınıflandırma yapmaktadır: sınıf tabakalaşması, statü tabakalaşması ve iktidar tabakalaşması. Marx'tan etkilenerek sınıf analizi yapan Weber, sınıfın yalnızca üretim araçları mülkiyetiyle oluştuğu fikrini yetersiz bulmaktadır. Bireylerin yaşam standartları doğrultusunda meydana gelen statü gruplarının, Marx'ın tasvir ettiği biçimde bir sınıfsal çatışmanın önlenmesi işlevi taşıdığını savunmaktadır. Bu noktada statü tabakalaşması kavramı gündeme gelmektedir. Toplumu oluşturan bireylerin ait olduğu statü grupları çerçevesinde sınıfsal tabakalaşmanın meydana geldiği kabul edilmektedir. Weber, sınıfsal tabakalaşmanın üç boyutu üzerinde durmaktadır: olumsuz ayrıcalıklı, orta ve olumlu ayrıcalıklı sınıf. Olumsuz ayrıcalıklı sınıf, toplumun en yoksullarından ve mülkiyete sahip olmayanlarından meydana gelmektedir. Orta sınıf; memurlar, kendi hesabına çalışanlar, özel sektörde beyaz yakalı olarak çalışanlar ve daha yüksek gelir seviyesine bağlı olarak yaşam standardı yüksek olanlardan oluşmaktadır. Olumlu ayrıcalıklı sınıf ise sermaye sahipleri, ticaret ile uğraşanlar ve toprak sahipleri gibi bileşenlerden meydana gelmektedir.

Araştırmanın evrenini oluşturan esnaf kuryelerin sınıfsal kompozisyonuyla ilgili değerlendirmelerimizde, iki ana yaklaşımdan yararlanılmaktadır. Weberyen açıdan konuyu ele aldığımızda, esnaf kuryelerin kendi hesabına çalışmaları ve kendilerini ait hissettikleri statü grupları nedeniyle orta sınıfa dahil olması mümkündür.

“İşçi olarak çalışmaktan daha cazip geliyor bana. Çünkü işçi olsam ay başını beklemek zorundayım. Ay başında alacağım para da kendi masrafımı zor çıkarır. Ama bu şekilde en azından işim bitince arkadaşlarımla buluşup Bahçeli’de takılabiliyorum. Pazar günleri günü birlik şehir dışına çıkabiliyorum (İlker)...”

“İşçi olsam çocuğumu devlet okuluna zor gönderirim. Kendi arabamla çalışınca borçlansam bile özel okula gönderirim yani (Nazım).”

“Şimdi arabanın borcu var ama borç bittiğinde araba benim (Kerem)!”

Görüşmeciler, kendilerini ait hissettiklerini statü gruplarını sosyalleşmeyle ve çocuklarına sağlayabilecekleri eğitim olanaklarıyla ilişkilendirmektedir. Yalnızca bu söylemler üzerinden genelleme yapmak mümkün olmamakla birlikte, Weber perspektifinden bu kişiler orta sınıf mensubu olarak değerlendirilebilir. Ancak Kerem’in araç kredisi borcu nedeniyle, mevcut durumda aracın sahibi olmadığını kabul eden beyanı kritik bir ifadedir. Borcu bittiğinde aracın kendisine ait olacağını belirten Kerem, araç borcunun devam ettiği sürede aracın mülkiyetine sahip olduğunu beyan etmekte tereddüt etmektedir. Bu noktada Marx’ın üretim araçları mülkiyetine sahip olup olmama kriteri önem kazanmaktadır. Marx’ın 19’uncu yüzyıl koşullarında yaptığı analizi günümüz koşullarına aynen uyarlayarak sınıf tahlili yapmak hem tarihsel yöntem açısından hatalıdır hem de çok çöretkârdır. Zira mülkiyete sahip olmama kriteri açısından ara sınıfların tanımlanması da olanaklıdır. Ancak Kerem’in ifadesi üzerinden değerlendirme yapmak gerekirse, son tahlilde borcu bittiğinde aracın yıpranması, teknolojinin yenilenmesi ve kargo dağıtım şirketlerinin daha yüksek standartlara sahip bir araç şartı koşması gibi nedenlerle yeniden bir borçlanma gündeme gelecektir. Bu noktada aracın mülkiyeti, hukuki açıdan kuryelere ait olsa dahi üzerinde tasarrufta bulunamayacakları için bu konu tartışmaya açık bir hâl alacaktır. Dolaşısıyla üretici güçler içerisinde kendi hesabına çalışan bu grubu burjuvazinin tam zıttı bir noktada konumlandırmak gerekmektedir.

Görüşmecilere “bu modelin cazip yönleri nelerdir” şeklinde soru yöneltildiğinde, tamamının “işçi olsan,...” ile başlayan ifadeleri sınıfsal konumlarına ilişkin fikirlerini yansıtmaları açısından önemlidir. Bu şekilde soruyu yanıtlama başlayan Nazım’ın “...müdürün iki du-

dağının arasında kalırsın. Biz de öyleyiz ama en azından kendi işimizi yapıyoruz” şeklindeki yanıtı çelişkili bir ifadedir. Bir yandan bağımsızlık vurgusu yapılmakta, öte yandan yöneticilerin emir ve talimatlarının dışına çıkamama durumu göze çarpmaktadır. Bu çelişki, esnaf kuryelerin **yabancılaşma** düzeyleriyle yakından ilgilidir.

Yabancılaşma kavramı

Yabancılaşma, gerçekte olan ile görünen arasındaki farklılık olarak tanımlanmaktadır. İnsanın doğa ile girdiği ilişkide, kendi doğasından uzaklaşması olarak da ifade edilebilir. Yabancılaşmanın farklı boyutları bulunmakta, ancak bu çalışmada üretim ilişkileri boyutu üzerinde durulmaktadır.

Marx, ilk dönem eserlerinde yabancılaşma kavramı üzerinde sıkça durmuştur. İşçilerin, artı değer üretiminin nesnesi olarak görüldüğünü belirten Marx, kapitalist emek süreci içerisinde yabancılaşmanın hayati önem taşıdığını vurgulamıştır. İşçinin ürettiği ürüne, çalışma arkadaşlarına, ait olduğu sınıfa ve son kertede kendisine yabancılaşması, yabancılaşma türleri arasında gösterilebilir.

Yabancılaşmayla ilgili en önemli tezlerden birisini ise Fransız sosyolog Le Febvre ortaya atmıştır. Ona göre yabancılaşma, görünümün gerçekliği gizlemesine yol açmaktadır.

“Trafikte bile kontrol altındayız. Niye? Çünkü kendi kafamıza göre gidip ceza yesek bile, biri bizi arayıp şikayet eder, şirketin adını kötüye çıkarırlarsa işim sallantıya girer diye korkarım (Barış).”

“GPS taktırdılar ben ödüyorum parasını. Aylık kullanım ücreti kesiyor vs. sonra ben kullanamıcam o GPS’i. Parasını da ödemiyo geri (Deniz).”

Görüşmecilerin ifadelerinden de anlaşılacağı üzere görünenle gerçek arasında çelişki bulunmaktadır. Kendi işinin patronu şeklinde bir görünüm sunulmakta, ancak gerçekte tamamıyla şirketlere bağımlılık bulunmaktadır. Şirketlerin denetimleri altında bir emek sürecinden bahsetmek mümkündür.

2.4.3. Hukuki Statü

Türkiye’de çalışma hukuku açısından birçok farklı statü bulunmaktadır. Kamu görevlileri, çıraklar, toplum yararına programla çalışanlar ve sair biçimlerde istihdam edilenler bu çalışmanın kapsa-

minin dışındadır. İşçi statüsünde çalışanların tabi olduğu kanunlar ise şunlardır:

- 4857 sayılı İş Kanunu,
- 854 sayılı Deniz İş Kanunu,
- 5953 sayılı Basın İş Kanunu (kısa ismiyle) ve
- 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu.

Çalışmanın yapıldığı 2021 yılı itibariyle, esnaf kuryelerin hukuki statülerinin açıkça tanımlandığı bir kanun bulunmamaktadır. Kargo dağıtım şirketleriyle aralarında olan sözleşme ilişkisi çerçevesinde değerlendirme yapmak amaçlanmıştır. Ancak hiçbir görüşmeci, sözleşmelerinin ellerinde bulunmadığını beyan etmiştir. Sözleşmelerinin niteliğine ilişkin bilgileri de düşük düzeydedir. Dolayısıyla görüşmelerin beyanlarından yola çıkarak değerlendirme yapılmaya çalışılmıştır.

“Daha benim sözleşmeyi yapmadılar, onu bilmiyorum. Birkaç kişiye sordum, onlar da okumadıkları için bilemiyorlar (Melih).”

Melih henüz yazılı bir sözleşme imzalamadığını beyan etmektedir. Oysa Türk Borçlar Kanunu’nun genel hükümlerinin belirlendiği birinci kısmın ilk bölümünde yasal olarak sözleşmelerin yazılı şekilde yapılması öngörülmektedir (6098 s.TBK md.12).

Görüşmecilerden Sinan da Melih’e benzer şekilde sözleşme imzalamadığını ifade etmiştir. Sinan, daha önce acentenin işçisi olarak işe girdiğini yaklaşık 6 aydır esnaf kurye biçiminde çalıştığını söylemiştir. Bu şekilde çalışmaya acente sahibinin yönlendirdiğini belirtmiştir. Hâlen deneme sürecinde olduğunu ifade eden Sinan, *“mevcut durumda şirketim yok fatura yok”* şeklindeki beyanıyla, kayıt dışı olarak bu faaliyeti yerine getirdiği bilgisini paylaşmıştır. Kargo dağıtım şirketlerinin esnaf kuryelerden ön şart olarak istediği şahıs şirketi kurma koşulunda esnek davrandıkları görülmektedir. Bu durum hem sosyal güvenlik hem de vergilendirme açısından eleştiriye açıktır.

Esnaf kuryeler, İş Kanunu’na tâbi olarak çalışmamaktadır. Zira İş Kanunu’nda tanımlanan hukuki statüler (araştırma kapsamındaki kişileri tanımlamak açısından); işçi, işveren ve alt işverendir.

“Bir iş sözleşmesine dayanarak çalışan gerçek kişiye işçi, işçi çalıştıran gerçek veya tüzel kişiye yahut tüzel kişiliği olmayan kurum ve kuruluşlara işveren (4857 s.İşK. md.2)...denir.”

Esnaf kuryeler işçi statüsünde yer almamaktadır. Kurdukları

şirketlerde işçi istihdam etmeleri hâlinde işveren statüsüne sahip olabilmektedir. Ancak görüşme yapılan kişilerden hiçbiri yanında kimseyi çalıştırmamaktadır. Yalnızca Deniz kurdukları şirketin kardeşinin üzerine olduğunu, kendisinin kayıt dışı olarak çalıştığını ifade etmektedir. Bu tercihin nedeni olarak ise kardeşinin 29 yaşının altında olması nedeniyle genç girişimci teşviklerinden yararlanmayı amaçladıklarını göstermektedir. Araştırmanın yapıldığı döneme kadar çalışma veya sosyal güvenlik denetimlerinden geçmediğini belirten Deniz, denetim gerçekleşirse mecburen işçi olarak sosyal güvenlik kaydının yapılacağını ifade etmektedir.

Esnaf kuryeleri, iş hukuku açısından alt işveren olarak değerlendirmek de mümkün değildir. Zira alt işveren olarak tanımlamanın koşulları, kanunda açık bir biçimde tanımlanmıştır (Demir, 2018: 46-51):

- ✓ Asıl işverenin işveren niteliğinde olması,
- ✓ Alt işveren işçilerinin yardımcı işlerde veya uzmanlık gerektiren bir işte çalıştırılması,
- ✓ Alt işverenin işinin asıl işverene bağımlı ve sürekli olması,
- ✓ Alt işveren işçilerinin sadece asıl işveren işyerinde çalışması.

Tüm bu koşulları sağlaması hâlinde kurulan sözleşme ilişkisi alt işverenlik olarak tanımlanmaktadır. Esnaf kurye modeliyle çalışıp görüşme yapılan kişilerden hiçbiri işveren olmadığı için alt işveren olarak değerlendirmek mümkün değildir. Şahıs şirketi kurarak kargo dağıtım şirketiyle sözleşme yapan kuryelerin, şirketlerinde işçi çalıştırması hâlinde ise durum değişmektedir. Böyle bir durumda işçi, esnaf kuryenin sahip olduğu şirketin işçisi olarak değerlendirilmektedir. Nitekim Yargıtay 9. Hukuk Dairesi'nin 26.06.2006 tarih ve 16835/18809 sayılı kararına göre; *"asıl işverenin işyeri ya da işyerleri niteliğinde kabul edildiğinden, alt işverenin asıl işverenden ayrı olarak 'işveren' sıfatına sahip olduğunu; alt işverenin işyeri ya da işyerleri için yapılacak 'işkolu tespiti' de bu nedenle asıl işverenin işyeri ya da işyerlerinden 'bağımsız' olarak yapılması gerektiği"* hükme bağlanmıştır (Demir, 2018: 42-43). Dolayısıyla kuryenin yanında birini çalıştırması durumunda işveren statüsüne sahip olduğunu belirtmek gerekmektedir. Kuryenin şirketi ile kargo dağıtım şirketi arasında yapılan hizmet alımına dayalı sözleşme ise alt işverenlik sözleşmesi olarak değerlendirilmektedir. Bu durumda kuryenin yanında çalışan işçinin haklarına karşı asıl işverenin de alt işverenle birlikte sorumlu olduğunu ifade etmek gerekmektedir.

Alt işveren- asıl işveren ilişkisi, salt bu iş ilişkisi çerçevesinde analiz edildiğinde kuryelerin alt işverene dönüştüğünü belirtmek ba-

sittir. Ancak kanun açık bir biçimde saydığı tüm koşulların aynı anda yerine getirilmesi gerektiği hükmünü koymaktadır:

*“Bir işverenden, işyerinde yürüttüğü mal veya hizmet üretimine ilişkin **yardımcı işlerinde veya asıl işin bir bölümünde** işletmenin **ve** işin gereği ile teknolojik nedenlerle uzmanlık gerektiren işlerde iş alan **ve** bu iş için görevlendirdiği **işçilerini sadece bu işyerinde aldığı işte çalıştıran** diğer işveren ile iş aldığı işveren arasında kurulan ilişkiye asıl işveren-alt işveren ilişkisi denir (4857 s.İşK.md.2/6).”*

Kanun maddesinde yardımcı işlerde veya asıl işin bir bölümünde alt işveren ilişkisinin kurulabilmesi için gerekli unsurlar sayılırken “ve” ifadesinin kullanılması, tüm koşulların aynı anda taşınması gerektiğini açıkça göstermektedir. Madde hükmünden asli işler veya yardımcı işler dışında iş alan işverenin alt işveren olarak nitelendirilemeyeceği de açıkça anlaşılmaktadır. Alt işveren olarak tanımlanma koşulu işyerinin gerekleri ve teknolojik nedenlerle uzmanlık gerektirme unsurlarıyla sınırlandırılmaktadır (Türk-İş ve TOBB, 2019: 6). Kargo taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren bir şirketin asıl işleri; gönderiyi teslim alma, kontrol ve yükleme, dağıtımdır (Şekil 1). İşverenlerin asıl işlerinden bir bölümünü alt işverene yaptırması, işletmenin ve işin gereği ile teknolojik nedenlerle uzmanlık gerektirmeye dayanmalıdır ve işçilerin sadece bu işyerlerinde çalıştırılması gerekmektedir. Araştırma kapsamındaki görüşmecilerin tamamı sadece işverene ait işyerlerinde çalışmaktadır. Ancak asıl işlerin tamamının alt işverene devredilmesi gibi bir sonuç, kurulması muhtemelen olan alt işveren-asıl işveren ilişkisinin muvazaalı (hileli) olduğu sonucunu doğuracaktır. Dolayısıyla esnaf kurye şirketlerinin işçi istihdam edilmesi durumunda kurulacak olan sözleşmenin niteliği konusunda bir belirsizlik söz konusudur.

Böyle bir durumda, işçilerin asıl işveren işçisi olarak istihdam edilmeleri gerekmektedir. Nitekim kanuni olarak alt işverene verilmesi mümkün olmayan işlerde çalıştırılan işçilerin, en baştan itibaren asıl işverenin işçileri olarak işlem görmesi icap etmektedir (4857 s.İşK.md.2/7). Yargıtay 9. Hukuk Dairesi de 2017/4555 sayılı kararında, bu hükmün kamu/özel veya farklı ayrımlara tabi tutularak yorumlanmasının eşitlik ilkesine aykırı olacağını vurgulamaktadır²⁰. Yargıtay 9. Hukuk Dairesi başka bir kararında da asıl işveren- alt işveren ilişkisi aracılığıyla işçi temininin gizlenmesini muvazaalı işlem olarak tespit

20 Yargıtay 9. Hukuk Dairesi’nin 2017/4555 sayılı kararının tam metnine erişmek için bkz. <https://www.calismatoplum.org/yargitay-karari/asil-isveren-alt-isveren-iliskisinin-unsurlari-ve-muvazaa-ogeleri-acisindan-kamu-isyerleri-icin-ayricalik-tanimayacagi> (Erişim Tarihi: 20 Nisan 2021).

etmektedir²¹. İlgili kararda açık bir biçimde alt işverenin belirli bir uzmanlığa, organizasyona ve hukuksal bağımsızlığa sahip olmasının gerektiği vurgulanmaktadır.

“Bir alt işveren, bir asıl işverenden sözleşme ile üstlendiği mal veya hizmet üretimi için belirli bir organizasyona, uzmanlığa ve hukuksal bağımsızlığa sahip değilse, kısaca üretim ya da hizmet sunumuna ilişkin ekonomik faaliyetin bağımsız yönetimini üstlenmemişse asıl işveren alt işveren ilişkisinden çok olayda, asıl işverene işçi temini söz konusu olacaktır (Yargıtay 9. HD).”

Esnaflık kurye şirketlerinin asıl işverenden bağımsız bir yapısı bulunmamaktadır. Görüşmecilerden Sinan’ın asıl işverene ait işyerinde çalışırken işten ayrılıp şirket kurarak kurye hizmeti vermeye devam etmesi de somut gösterge olarak anlaşılmalıdır. Sinan’ın yanında bir işçiyi çalıştırması durumunda, bu işçinin doğrudan ilk baştan itibaren asıl işveren işçisi olması gerekmektedir.

Esnaflık kurye şirketi ile kargo dağıtım şirketi arasındaki sözleşme, Türk Borçlar Kanunu’nda düzenlenen “eser sözleşmesi”ne örnek teşkil etmektedir. Kanunun 7’inci bölümünde düzenlenen eser sözleşmesi, “yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşme” olarak tanımlanmaktadır (6098 s.TBK md.470). Kargo dağıtım şirketi iş sahibi, esnaflık kurye şirketi ise yüklenici rolünü üstlenmektedir. Kanunu somut duruma göre yorumlamak gerekirse, esnaflık kuryeler kargo şirketlerinden üstlendiği teslim alma ve dağıtım işlerini, şirketlerin haklı menfaatlerini gözeterek, sadakat ve özenle yerine getirme borcu bulunmaktadır. Kanunda yüklenicilerin bu işleri doğrudan doğruya kendisi yapabileceği gibi kendi yönetimi altındaki kişilere de yaptırabileceği belirtilmektedir. Ancak posta ve kurye işlerinin niteliği gereği bu hizmetlerin alt işveren işçisine gördürülmesi muvazaalı olacağından, bu hüküm esnaflık kuryeler açısından geçerli değildir. Aralarında farklı bir anlaşma bulunmadığı için esnaflık kuryelerin araçları kendilerinin sağlaması gerekmektedir. Aracın veya kullanılan diğer malzemelerin kusurundan dolayı, esnaflık kuryeler kargo dağıtım şirketlerine karşı sorumlu tutulmaktadır. Nitekim uygulamada da Ankara’daki görüşmecilerden Ömer’in aracının arka camındaki yazı nedeniyle şirketten uyarı alması bu sorumluluğu göstermektedir.

Esnaflık kuryelerin, şirketin öngördüğü süre zarfında ve hatasız

21 Yargıtay 9. Hukuk Dairesi’nin ilgili kararı için bkz. <https://www.calismatoplum.org/yargitay-karari/isci-temini-iliskisinin-asil-isveren-alt-isveren-iliskisiyle-gizlenmesi-muvazaa> (Erişim Tarihi: 20 Nisan 2021).

bir biçimde gönderiyi alıcıya teslim etme yükümlülüğü bulunmaktadır. Aksi takdirde kanun, işsahibi olan kargo şirketinin yüklenicisiyle arasındaki sözleşmeyi tek taraflı olarak feshedebileceğini düzenlemektedir. Görüşmecilerden hiçbiri bu riskle burun buruna gelmemiştir. Ancak Barış, teslimatta yaşanan gecikme nedeniyle bir müşterinin şikâyet etmesi üzerine uyarı aldığını ifade etmiştir. Tayfun ise kayıp kargo nedeniyle, e-ticaret alışverişindeki bedeli tazmin etmek zorunda kaldığını belirtmiştir.

“Ben Kasım ayında bir kargoyu teslim etmişim, aradan bir buçuk ay sonra kargo bakmışlar yok, şikâyet oluşturmuşlar. Kanıtlaman gerekiyor. Kargo teslim fişine imza attırmamız gerekiyor normalde, ben de attırmayınca ödemek zorunda kaldım (Tayfun).”

Kuryelerin iş yoğunluğu nedeniyle üzerindeki hissettikleri baskının işin özenle yerine getirilmesinde engel teşkil ettiği görülmektedir. Özellikle e-ticaretle birlikte artan gönderi yükü, kimi zaman kargo teslim fişini imzalatmayı dahi yerine getirmesinin önüne geçebilmektedir.

Kuryenin işi kusurlu olarak yerine getirmesi durumunda, kargo dağıtım şirketine hakkaniyet çerçevesinde sözleşmeden dönme hakkı tanınmaktadır. Şirket diğer taraftan kuryenin kusuru oranında indirim isteme, ücretsiz olarak işi yerine getirme ve tazminat isteme gibi haklara da sahip olmaktadır. Türk Borçlar Kanunu çerçevesinde yapılan bu düzenleme esnaf kuryeler üzerinde önemli ölçüde baskı yaratmaktadır.

Kuryelerin tüm bu sorumluluklarına karşı, kargo dağıtım şirketinin en bariz sorumluluğu, işin karşılığında belirlenen bedeli ödemektir. Götürü usulüyle belirlenen bedel, işin yerine getirilmesinin ardından fatura karşılığında kuryeye ödenmektedir. Kuryenin işin belirlenenden daha fazla emek gerektirdiği şeklinde beyanına dayanarak daha fazla bedel talep etmesi ise mümkün olmamaktadır.

Kargo şirketlerinin tazminatı üstlenmesi veya kendilerinden kaynaklı bir nedenden dolayı sözleşmeyi feshetmeleri kanuni olarak mümkündür. Kuryenin ölümü veya yeteneğini kaybetmesi ise diğer bir fesih nedenidir.

Görüldüğü üzere eser sözleşmesi çerçevesinde yerine getirilen hizmetlerde kuryeler, hem şirketlerin otoritesi altında bağımlı olarak faaliyet yürütmek zorunda kalmakta hem de herhangi bir talepte bulunmaları fiili olarak mümkün olmamaktadır. Oysa bu kuryeler İş

Kanunu’na tâbi olarak çalışıyor olsalar, **iş hukukunun koruyucu hükümlerinden** faydalanma olanağına sahip olacaklardır.

İş hukukunun koruyuculuğu

İş hukukunu diğer hukuk dallarından ayıran temel özellik, eşitsiz kişiler arasındaki ilişkileri düzenlemesi nedeniyle daha güçsüz durumda olan işçiyi koruma ilkesini benimsemesidir. Zira iş hukukunun doğuşu da işveren karşısında güçsüz durumda olan işçiyi koruma esasına dayanmaktadır. Borçlar hukukundaki sözleşme serbestisi çerçevesindeki ilişkilerde taraflar eşit olarak algılanmaktadır. Oysa İş Kanunu, işçinin üretim araçlarına sahip olmamasından kaynaklı olarak daha güçsüz olduğu gerçeğini kabul etmekte ve onları işverenin ve piyasanın keyfi davranışları karşısında görece koruma altına almaktadır. İş hukuku, bir yandan iktisadi koşulları gözeteirken, diğer yandan insanın sosyal bir varlık olması gerçeğini ve diğer hukuk dallarından farklı olarak işçinin korunmasını merkeze almaktadır. Bu yönüyle iş hukukunda hassas bir dengenin gözetildiğini belirtmek gerekmektedir.

Kaynak: Süzek, S. (2020), İş Hukuku, İstanbul: Beta.

Kuryeler, iş kanunu kapsamında değerlendirildiğinde, işverenin borç ve yükümlülükleri çerçevesinde sosyal koruma hakkına sahip olacaklardır. Şirketlerin esnaf kurye modelini kullanmasının arkasında bu koruma yükümlülüklerinden kurtulma arayışı bulunmaktadır. Hem kuryelerin hem de araçların maliyetlerinden kaçan şirketler, iş hukukunun yükümlülüklerinden sıyrılmaktadır. Bu noktada kuryelerin “kendi işinin patronu ol” aldatmacasından kurtulması gerekmektedir.

2.4.4. Sosyal Güvenlik Hakları

Sosyal güvenlik, bireylerin çalışma yaşamında ve gündelik hayatta karşılaşması muhtemel risklere karşı korunması amacını taşımaktadır. Çağdaş toplumların en temel sorunları ve en fazla ihtiyaç duyulan kurumları, sosyal güvenlik alanıyla doğrudan ilişkilidir. ILO’nun 102 sayılı Sosyal Güvenlik (Asgari Standartlar) Sözleşmesi’nde 9 temel sosyal risk ve bunlar karşısında sigorta kolu belirlenmiştir:

- ✓ Hastalık (gelir telafisi)
- ✓ Hastalık (sağlık yardımı)
- ✓ Analık,

- ✓ İş kazası ve meslek hastalıkları,
- ✓ Yaşlılık,
- ✓ Malullük,
- ✓ Ölüm,
- ✓ İşsizlik ve
- ✓ Aile sigortası.

Hastalık, analık, iş kazası ve meslek hastalıkları kısa; yaşlılık, malullük ve ölüm uzun vadeli sigorta kollarıdır. Hastalık durumunda sigortalıya bir yandan genel sağlık sigortası kapsamında sağlık hizmetleri sunulmakta, diğer yandan çalışan sigortalılar için gelir kaybını telafi etmek amacıyla işgöremezlik ödeneği ödenmektedir. İş kazası ve meslek hastalıkları durumunda da sağlık hizmetleri sunulmakta, öte yandan geçici işgöremezlik ödeneği veya sürekli işgöremezlik geliri bağlanmaktadır. Yaşlılık, malullük ve ölüm sigortaları sigortalının uzun vadeli riskler karşısında korunmasını hedeflemektedir. İşsizlik sigortası ise, sigortalının işsiz kaldığı dönemdeki gelir kaybını telafi etmeyi ve işgücü piyasasına yeniden hazırlamayı hedeflemektedir.

Türkiye’de aile sigortası haricindeki 8 temel risk karşısında sigorta hizmetleri kurumsallaşmıştır. 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu (SSGSS) ile kısa ve uzun vadeli sigorta kolları düzenlenmekte, 4447 sayılı İşsizlik Sigortası Kanunu ile de işsizlik riski karşısında güvence sağlanmaktadır.

ILO’nun 202 sayılı Sosyal Koruma Tabanları Tavsiye Kararı da sosyal korumada evrensel ilkeleri düzenleyen bir uluslararası metindir. Sosyal koruma tabanları yaklaşımı çerçevesinde sosyal güvenliğin kapsamının genişletilmesi, herkesin sosyal güvenlik hakkına sahip olmasının düzenlenmesi esas alınmaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti Anayasası’nın 60’ıncı maddesi herkesin sosyal güvenlik hakkına sahip olduğunu düzenlemektedir. Sosyal güvenliği sağlayacak tedbirleri alma ve gerekli teşkilatı kurma görevi devlete yüklenmektedir. Nitekim Sosyal Güvenlik Kurumu da bu maddenin somutlaşmış bir kurumudur. Bu düzenleme devletin sosyal ödevleri arasında yer almaktadır. Anayasa’nın devletin iktisadi ve sosyal ödevlerinin sınırlarını çizen 65’inci maddesinde ise “Devlet, sosyal ve ekonomik alanlarda Anayasa ile belirlenen görevlerini, bu görevlerin amaçlarına uygun öncelikleri gözeterek malî kaynaklarının yeterliliği ölçüsünde yerine getirir” hükmü yer almaktadır. Bu maddeyle devletin sosyal güvenlik konusunda üstlendiği görevin mali kaynaklarla sınırlandığı görülmektedir.

Çizilen bu çerçeveden esnaf kuryelerin sosyal güvenlik haklarına erişimini tartışmak gerekmektedir. Esnaf kuryeler, kendi adına ve hesabına bağımsız çalışan statüsüne sahip olmaları nedeniyle 5510 sayılı SSGSS Kanunu’nun 4’üncü maddesinin 1’inci fıkrasının “b” bendi kapsamında sigortalıdır (eski kanunlar döneminde Bağkur). Dolayısıyla esnaf kuryeler, bu kapsamda prim ödeyerek sosyal güvenlik edimlerinden faydalanabilmektedir.

Görüşme yapılan 12 esnaf kuryeden sadece ikisi sosyal güvenlik primlerini ödediğini belirtmektedir. Diğer 10’undan 8’i bildirim yaparak tescil işlemini gerçekleştirmesine rağmen primlerini düzenli olarak ödememektedir. Kalan iki görüşmeciden birisi, kurye şirketini kardeşinin üzerine kurdukları için kendi sigorta bildirimini yapmamış, diğeri ise şirketi dahi olmadığı için kayıtsız olarak işini yerine getirmektedir.

Kendi adına ve hesabına çalışanların sosyal güvenlik haklarına erişimi, tüm sigorta kolları açısından önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle genel sağlık sigortası onların ve ailelerinin en temel hakkı olan sağlığa erişimi bakımından önem taşımaktadır. 5510 sayılı SSGSS Kanunu, herkesi genel sağlık sigortalısı olarak saymaktadır. Bu, ILO’nun 202 sayılı Sosyal Koruma Tabanları yaklaşımına uygun bir düzenlemedir. Ancak aynı kanunun sağlık hizmetlerinden yararlanmayı düzenleyen 67’inci maddesine göre; kendi adına ve hesabına bağımsız çalışanların ve onların bakmakla yükümlü oldukları kişilerin, genel sağlık sigortasından faydalanması için; sağlık hizmetleri sunucularına (hastane, sağlık ocağı vb.) başvurduğu tarihte, amme alacakları kapsamında (taksitlendirilenler ve tecil edenler hariç) 60 günden fazla prim ve prime ilişkin borcu bulunmaması gerekmektedir (5510 s.SSGSS K.md.67/1-b). Görüşme yapılan esnaf kuryelerin ikisi hariç tamamının ise birikmiş prim borcu bulunmaktadır. Bu durum esnaf kuryelerin hukuki açıdan genel sağlık sigortalısı gibi gözükmelerine rağmen, fiili olarak sigorta kapsamı dışında kalmalarına yol açmaktadır.

Hukuki kapsam- Fiili kapsam

Kanun, yönetmelik ve sair mevzuat düzenlemelerinin kapsamında yazılı olarak yer alanlar, o düzenlemenin hukuki kapsamındadır. Hukuki kapsamda yer almasına rağmen uygulamada yaşanan sorunlar nedeniyle Mevzuatın kapsamı dışında kalanlar olmaktadır. Her şartta yazılı düzenlemede olduğu gibi fiili olarak da kapsamda yer alanlar ise fiili kapsamı oluşturmaktadır.

Esnaf kuryeler, genel sağlık sigortası prim borçları nedeniyle sağlık hizmetlerinden yararlanamamaktadır. Diğer yandan işe devam edemedikleri süreçte geçici işgöremezlik ödeneği ve meslekte kazanma gücü kaybı yaşadıkları takdirde sürekli işgöremezlik gelirinden de yararlanamamaktadır. Çalışma yaşamının hayati öneme sahip bir konusu olan sosyal güvenlik, aynı zamanda temel insan hakkı olan sağlığa erişmenin de yolu olmaktadır. Ancak esnaf kurye uygulamasıyla kısa vadede görece olarak yüksek kazançlar elde eden kesimin ve onların ailelerinin uzun vadede sağlık hakkına erişememesi sonucunu doğurmaktadır.

Kanunun 26'ncı maddesinde düzenlenen malullük sigortası, 28'inci maddesinde düzenlenen yaşlılık sigortası (emeklilik) ve 32'inci maddesinde düzenlenen ölüm sigortasından yararlanma koşulları açısından da prim ödeme yükümlülükleri bulunmaktadır. Malullük ve yaşlılık açısından esnaf kuryelerin, ölüm sigortası açısından ise geride kalan bakmakla yükümlü olduğu kişilerin, karşılaştıkları bu riskler karşısında gelir ve sağlık güvencesine erişmek için sigorta prim borcunun bulunmaması gerekmektedir. Yaşları 26-36 aralığında olan görülmeciler, hem esnaf kuryeliğe yeni girme hem de sigortalılık bilinç düzeyinin düşük olması gibi nedenlerle prim ödeme konusuna sıcak yaklaşmamaktadır. Elde ettikleri gelirlerden sigortaya prim ayırmayı düşünmemektedir. Gelirlerinin ancak kendi gündelik ihtiyaçlarına ve işinin devamını sağlamaya yetecek düzeyde olmasını öne sürmektedir.

"Biz vergi ödemeyelim diye bile zarar gösteriyoruz. Nasıl prim ödeyelim (Serhat)?"

"Sigorta kaydım var, ama ödeyecek gücüm yok. Arabanın borcunu bitirince düşünürüm ama (İlker)..."

Uzun vadeli riskler, genç işgücüne uzak gelmektedir. Sosyal güvenlik açığı oluşmadan, kayıplar yaşanmadan bu risklere karşı önlem almak güç gelmektedir. Ödenmesi gereken prim borçlarının

yüksek olması da esnaf kuryeleri sosyal güvenlik şemsiyesinin dışına itmektedir. Oysa işçi statüsünde çalışan kuryeler, sabit ve net gelir açısından görece biraz daha düşük seviyede de yer alsalar sosyal güvenliğin tüm kolları açısından koruma altındadır. Esnaf kurye modeli, çalışanların sosyal koruma hakkının yok edilmesine yol açarak onları güvencesizleştirmektedir. Prof. Dr. Cahit Talas'ın ifadesiyle onların geleceğinden emin olma isteğini ellerinden almaktadır. Diğer taraftan da Sosyal Güvenlik Kurumu'nun prim toplama kabiliyetini elinden almaktadır. Her yıl önemli ölçüde açık veren ve aktif ve pasif sigortalı dengesini (aktüeryal denge) kaybeden kurumun sosyal güvenlik primlerini toplamayarak daha da fazla girdiyi ihmal etmesi sonucunu doğurmaktadır.

2.4.5. Sağlık ve Güvenlik

Çalışma yaşamının en temel konularının başında sağlık ve güvenlik tedbirleri gelmektedir. Dünya Sağlık Örgütü (WHO) sağlığı, kişinin beden, ruhen ve sosyal yönden tam bir iyilik hâli olarak tanımlamaktadır. Bu tanımdan hareketle işçi sağlığı, işçinin bedensel bütünlüğünün yanında ruhsal ve sosyal yönden iyilik durumunu da içermektedir. Sosyal politika şemsiyesi altında korunması gereken ise iş değil, işçinin kendisi olmalıdır. Dolayısıyla son dönem literatüründe birçok araştırmacının kabul ettiği “iş sağlığı” kavramı tartışmaya açıktır. Diğer yandan Pierre Bourdieu (2016: 52)'nin ifade ettiği gibi dil, hegemonik düşüncenin sembolik iktidar anlayışının tezahürü olarak görülmelidir.

Konunun özüne dönmek gerekirse, çalışma yaşamında sağlık ve güvenlik açısından işçilerin, işverenlerin ve devletin hak ve borçlarını düzenleyen özgül yasa, 20.06.2012 tarihinde TBMM Genel Kurulu'nda kabul edilmiş, 30.06.2012 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) Kanunu, 2012 öncesinde İş Kanunu ve yönetmeliğe bırakılan bu alanı doldurmaya çalışmaktadır.

Kendi nam ve hesabına çalışanlar kategorisine dahil olan esnaf kuryeler, 6331 sayılı İSG Kanunu'nun kapsamı dışında tutulmaktadır (Madde 2). Esnaf kurye şirketi, yanında işçi istihdam etmesi durumunda işveren olarak tanımlanmakta, çalışan işçi de kanunun kapsamında tanınmaktadır (Madde 3). Kanunun madde gerekçesinde; kendi hesabına çalışanların kanunun kapsamının dışında tutulmasının nedeni şu şekilde ifade edilmektedir:

“Avrupa Birliği direktifleri ve ILO sözleşmeleri tüm sektörler ve tüm çalışanları kapsamasına rağmen ülkelere bazı istisnalar getirme hakkını tanımaktadır. Bu nedenle Kanunun istisnası olarak; uygulama dışında kalacak faaliyet alanları ile kendi adına bağımsız çalışanlar bu maddede düzenlenmiştir²².”

Kanun gerekçesinde yer alan bu ifade, kendi hesabına çalışanların istisna tutulmasına açıklık getirmekten uzaktır. Sağlık ve güvenlik yükümlülüklerinin yaratacağı ekonomik maliyetlerin, kendi hesabına çalışanlar açısından karşılanmasının güçlüğünün bu tercihin arkasında yattığı düşünülmektedir.

İşçi sağlığı ve iş güvenliği alanı, çok boyutlu nitelik taşımaktadır. Başta sosyal ve teknik olarak ikiye ayrılabilir olan alanın bizi ilgilendiren kısmı sosyal boyutudur. Sosyal bilimler alanında kültür, psikolojik etmenler, ekonomi, yönetim, sosyoloji ve hukuk, sosyal politika ve endüstri ilişkileri gibi birçok alanla yakından ilişkilidir.

İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi (İSİG) verilerine göre Türkiye’de her yıl 2 binden fazla kişi, kaza sonucu yaşamını kaybetmektedir. ILO’nun tahminlerine göre meslek hastalıkları sonucu kaybedilen kişi sayısı bu sayının ortalama 6 katı düzeyindedir. İşgünü kaybı, tazminatlar ve sosyal güvenlik kurumlarınca sağlanan edimler ise ekonomik boyutuyla ilgilidir. Dolayısıyla iş kazaları ve meslek hastalıkları konusunda önlemler almak, her şeyden evvel insan yaşamı için gerekli olup diğer nedenlerle de tedbirler alınması gerekmektedir. Önlem alındığı takdirde iş kazalarının önlenmesi mümkündür. Diğer taraftan sağlık tedbirlerine uyulması, sağlık hizmetlerinin yeterince sunulması, üretim baskısının azaltılması, ekonomik ve diğer nedenlerden kaynaklı stresin önlenmesi için çaba harcanması gibi birçok önlem de meslek hastalıkları açısından önem taşımaktadır.

Esnaf kuryeler, İSG Kanunu kapsamının dışında tutularak iş kazası ve meslek hastalıkları karşısında güvencesizliğe terk edilmektedir. Söz konusu risklerle karşılaşma durumunda sağlanacak edimlerden ve tazminat gibi haklardan mahrum kalmalarına yol açmaktadır. Oysa posta ve kurye hizmetlerinde çalışanlar tehlikeli sınıftaki işleri yerine getirmektedir. Gerek trafikte gerekse müşteri ilişkilerinden kaynaklı nedenlerle birçok riskle burun buruna gelebilmektedir.

22 Kanun gerekçesinin tam metni için bkz. <https://www2.tbmm.gov.tr/d24/1/1-0605.pdf> (Erişim Tarihi: 16 Mart 2021).

Kuryelerin şiddete maruz kaldığı örnekler mevcuttur. İstanbul Çekmeköy’de kargo teslimatı yapmak üzere aradığı adresi bulamayınca, alıcı tarafından uğradığı saldırı sonucu beyin kanaması geçirerek yoğun bakıma kaldırılan bir kargo emekçisinin yaşamını kaybetmesi bu örneklerden birisidir. Üstelik verilen bilgilere göre adresin eksik yazılması nedeniyle kurye adresi bulamamıştır²³.

Kuryelerin karşı karşıya kaldığı kaza ve sağlık riskleri şiddet olaylarıyla sınırlı değildir. Trafikte karşılaşılabilecek olan muhtemel kazalar karşısında esnaf kuryeler koruma kapsamında yer almamaktadır. Sosyal güvenlik kapsamı dışında olan Deniz, kayıt dışı çalıştırmanın karşılığındaki idari para cezasını ödememek için herhangi bir trafik kazası anında yapılması gereken işlem sorusuna “*Arabada yedek kıyafet falan var, onu giyerim*” şeklinde cevap vermektedir. Bu ifadeden, esnaf kuryelerin mecbur bırakıldığı çalışma sürecinde kendi sağlık ve güvenliklerinden dahi feragat etmek durumunda kaldıkları anlaşılmaktadır.

Esnaf kuryeler için sağlık ve güvenlik açısından sayısız sorunlar bulunmakla birlikte, son zamanlarda yoğun olarak karşılaşılan veya karşılaşılmaması muhtemel olan bir risk de Covid-19 hastalığıdır. Görüşmeciler, salgından korunmak için şirketlerin sadece maske ve dezenfektan tedarik ettiğini belirtmektedir:

“Tedbirler kendimize kaldı. Şirket maske ve dezenfektan veriyor, devam. Eldiven falan sana ait. Bir de doğrulama kodu olayı geldi. İmza alın diyordu şirket. Ben imza almıyordum kimseden. Yakın teması girmiş oluyorsun. Hâlâ risk devam etmiş oluyor. Bu korkutucu (Emre)!”

Koronavirüs salgını sürecinde uygulanan sokağa çıkma kısıtlamalarından, posta ve kurye hizmetlerinde çalışanlar muaf tutulmaktadır. Bu süreçte dağıtım ve teslim alma işleri nedeniyle müşterilerle sıkça etkileşimde bulunmaları, virüse maruz kalma risklerini arttırmaktadır. Bu, hem kendilerinin hem ailelerinin hem de müşterilerinin sağlığı açısından bulaş riskinin yüksek olması anlamına gelmektedir.

“İlk başta insanlar kapının önüne bırak git diyordu, daha sonra bende de korku olmaya başladı mesela. Ben hiçbir apartmanın içine girmek istemiyordum. Çünkü bulunduğum çevre hep koranaydı. Bir apartmanda 5 daire koronaydı. Maske takmadan karşılıyor. Kimisi saklıyor.

23 MNG Kargo’ya bağlı olarak çalışan kurye Mehmet Ali İbin’in alıcı Tayfun Ş. tarafından darp edilerek yoğun bakıma kaldırıldığı haberi için bkz. <https://www.birgun.net/haber/kargo-alicisinin-saldirisina-ugrayan-kurye-beyin-kanamasi-gecirdi-saldirgan-serbest-320265> (Erişim Tarihi: 2 Nisan 2021).

Böyle şartlarda arıyordum, merdivene bırakıp gidiyordum. Tartıştıklarımız da oluyor mesela. Kimileri düzgünce uyarıyor. Ben korona oldum siz kargoyu götürün, iadesi gerçekleşsin diyen de oldu. Bazı insanlar egosunu tatmin etmek için yukarı getir diyordu... Ben de sağlığıma dikkat etmek zorundayım. Bizde yerime koyabileceğim kimse de yok. Para da vermiyorlar hasta olursam, hasta olma gibi bir lüksüm yok. Çalışacaksın diyor bana (Nazım)."

Nazım'ın ifadelerinden birçok çıkarımda bulunmak mümkündür. En önemlisi sosyal güvenlik açığının net bir şekilde hissedildiği görülmektedir. Hastalanması hâlinde uğrayacağı gelir kaybı, görüşmecisi tarafından en önemli risk olarak algılanmaktadır. Bu yüzden de kendisini virüs karşısında daha fazla koruma gereği hissetmektedir.

"Müşteri sanki ben virüsmüşüm gibi davranıyordu (Emrah)."

Salgının ilk döneminde ülke ve dünya genelinde hakim olan korku iklimine bağlı olarak, müşteriler de sağlık açısından endişe taşımaktaydı. İnsanlar birbirine temas etmekte kuşkuluydu. Ancak Emrah'ın ifadesi, bu endişenin ulaştığı boyutu göstermesi açısından önem taşımaktadır. Bu ifade, toplumun sınıfsal kutuplaşmasını da net bir şekilde göstermektedir. Covid-19'un işçi sınıfı hastalığı olduğuna dair görüşler, bu ve benzeri ifadelerden dolayı değer taşımaktadır.

Sosyal güvenlik açığını gösteren çarpıcı bir ifade de Serhat tarafından dile getirilmektedir:

"Benim ailemden, annem ve babam korona oldu, o süreçte mesela aynı sofrada yemek yedim. Yukarı çıktım, sorarlarsa ayrı yaşıyoruz deyin dedim. Ben çalışmaya devam ettim, onlar yattı evde. Ben test yaptırmadım hiç. Çalışmaya devam etmek zorundasın. 15 gün yatman demek, 15 gün aracım yatacak. Ödemelerim aksayacak, cepten de harcamaya devam edeceğim. O yüzden çok riskli..."

Serhat'ın ifadeleri, sosyal güvenlik hakkına erişememenin yarattığı tahribatı göstermesi açısından önem taşımaktadır. 15 günlük karantina sürecinde yaşanacak gelir kaybına katlanamayacak olması, görüşmecinin kendisini temaslı olarak bildirmemesine neden olmaktadır. Bu durum hem bireysel hem de halk sağlığı açısından büyük bir riski beraberinde taşımaktadır. Toplum sağlığını gözeten politikalar uygulanmasını gerekli kılan bir gösterge olarak karşımıza çıkmaktadır. Sağlığın tek yönlü olarak ele alınmamasını, sosyal ve ekonomik tedbirlerle birlikte değerlendirilmesini icap ettirmektedir. Ancak ekonomik ve sosyal tedbirlerin kapsayıcı ve bütüncül bir yaklaşımı içinde barındırması gerekmektedir. Bu noktada hükümetle birlikte şirketlerin de önlemlerini arttırması ve gelir güvencesi sağlaması gerekmektedir.

“Sözlü veya yazılı uyarılar yapılıyor sürekli whatsapp gruplarından. Şube müdürleri genel müdürlüklerden gelen uyarıları iletiyor. Açık söyleyeyim şubeye gelen müşterilere de maskenizi takar mısınız demekten ben bıktım. Şubenin buna alabilecek çok bir şeyi de yok açığı (Sinan).”

Şirketlerin yazılı veya sözlü bilgilendirmeler dışında, koronavirüs salgınıyla mücadele anlamında tedbirler almadığı düşünülmektedir. Salgının yayılma hızında ise görüşmecilerin, bireysel sorumlusuzluklara atıfta bulundukları görülmektedir. Kuryelerin örgütlü gücünün bulunmaması ve dayanışma ağlarının bulunmaması gibi nedenlerle bireyselliklere hapsolmalarının bunda etkili olduğu düşünülmektedir.

“Bize eğitim veren kimse yok. Sağlık bakanı da dedi herkes kendi karantinasını oluştursun dedi. Bunu bireysel olarak çalışan kişi ilk dönemlerinde, virüs yayıldığı zaman mesafeli davranıyorduk, insanlar da bize öyle davranıyordu. Herkes kapıyı açarken maskeliydi, zamanla insanlar da sıkıldı. Temassız teslim isteyen insan da görmüyorum. İlk dönemlerde farklıydı. Eldivenler vs. vardı. İkinci dalgada daha farklıydı (Tayfun).”

Tayfun, toplumun salgının ilk döneminde bir korku içinde tüm önlemlere uymaya çalıştığını, ancak sonraki süreçte alınan normalleşme kararlarının toplumda bir rehavete yol açtığını ileri sürmektedir. Bu durum da virüsün yayılma hızını arttırmakta, kuryeler açısından da hastalık riskinin her an kapıda olduğunu göstermektedir.

Kaza ve hastalık riskleri için esnaf kuryeler, kendi kaderine terk edilmiş durumdadır. Oysa işçi statüsüne sahip olsalar, hem kanun ve yönetmelikler nezdinde hem de örgütlü olmaları hâlinde toplu iş sözleşmeleriyle koruma altında olabilecektir. Bu durumda işverenler, birçok yükümlülüğü üstlenecektir. Diğer yandan esnaf kuryeler, yollarında işçi istihdam etmeleri ve kanunda öngörülen şartları taşımaları durumunda belirli yükümlülüklerle tabi olacaklardır.

İSG Kanunu’na göre işverenin yükümlülükleri; mesleki risklerin önlenmesi, risk değerlendirmesi yapılması veya yaptırılması, çalışanlara koruyucu ekipman, eğitim ve bilgi verilmesi dahil her türlü önlemin alınması, İSG organizasyonunun yapılması, sağlık ve güvenlik önlemlerinin değişen şartlara uygun hale getirilmesi ve mevcut durumun iyileştirilmesi, işyerinde alınan İSG önlemlerine uyulup uyulmadığının izlenmesi, denetlenmesi ve uygunsuzlukların giderilmesinin sağlanması, çalışana görev verirken, çalışanın sağlık ve güvenlik yönünden

işe uygunluğunun göz önüne alınması, yeterli bilgi ve talimata sahip olmayan çalışanların, hayati ve özel tehlike bulunan yerlere girmemesi için gerekli önlemlerin alınması olarak belirtilebilir. Diğer taraftan işverenin yükümlülükleri bununla da sınırlı kalmamakta, kaza hâlinde kayıt ve bildirim gibi konularda da sorumlulukları bulunmaktadır.

Çalışanlar açısından 6331 sayılı Kanunla getirilen en önemli hak çalışmaktan kaçınma hakkıdır. İşçi olarak çalışan kuryeler, bir risk görmesi hâlinde bu hakkın kullanımı için başvuruda bulunabilecektir. Öte yandan çalışanların da İSG hususunda yükümlülükleri bulunmaktadır. Bunlardan en önemlileri; emir ve talimatlara uymak, kurallara uymak, kişisel koruyucu donanımları kullanmak, tehlikeli durumla karşılaşılması durumunda işveren veya işveren vekillerini haberdar etmek şeklinde özetlenebilir.

6331 sayılı İSG Kanunu, Türkiye’de işçi sağlığı ve iş güvenliği açısından tamamen bir çözüm mekanizması getirmese de konunun tekil biçimde öneminin vurgulanması açısından önem taşımaktadır. Yapılacak reformlar aracılığıyla daha sürdürülebilir bir İSG rejiminin kurulması mümkündür. Bunun için de emeğin merkeze alınması gerekmektedir.

2.4.6. Çalışma Süreleri, Dinlenme ve Fazla Çalışma

Esnaf kuryeler, iş mevzuatı kapsamında yer almadıkları için çalışma sürelerine ilişkin bir kısıtlama bulunmamaktadır. Fazla çalışmalarının karşılığında da işçiler gibi yüzde 50 zamlı ücret söz konusu olmamaktadır. Yıllık izin hakları da bulunmamaktadır.

İşçiler açısından çalışma süresi, dinlenme ve fazla çalışma

4857 sayılı İş Kanunu’na göre işçilerin çalışma süreleri haftalık 45 saat ile sınırlandırılmaktadır. Toplu iş sözleşmeleriyle bu sürenin altında bir saat belirlenebilmektedir.

İşçiler haftalık çalışma sürelerini aşan her bir saat için ücretlerini yüzde 50 zamlı olarak almaktadır. Kısmi süreli çalışanlarda ise fazla sürelerle çalışma uygulaması bulunmaktadır. Bu durumda da kısmi süreli çalışan işçi, fazla sürelerle çalıştığı takdirde yüzde 25 zamlı ücrete hak kazanmaktadır.

İşçilerin fazla çalışmalarıyla birlikte günlük çalışma süreleri 11 saati aşamaz ve toplamda yıllık 270 saatin üzerinde fazla çalışma yaptırılamaz.

İşçilerin ulusal bayram ve genel tatil günü olarak kabul edilen günlerde çalışmazlarsa, bir iş karşılığı olmaksızın o günün ücretleri tam olarak, tatil yapmayarak çalışırlarsa ayrıca çalışılan her gün için bir günlük ücreti ödenir. Ödenecek ücret miktarı, toplu iş sözleşmeleriyle arttırılabilir. Ulusal bayram ve genel tatil günü çalışması karşılığında ücreti ödenmeyen işçi, İş Kanunu'nun 24'üncü maddesi çerçevesinde sözleşmeyi derhal feshetme hakkına sahiptir.

İşçilerin ara dinlenmesinden hafta tatiline, ücretli yıllık izinden ücretsiz izne dek birçok hakkı bulunmaktadır. İşçilere yedi günlük zaman dilimi içerisinde kesintisiz 24 saat hafta tatili verileceği mutlak bir biçimde emredilmektedir. İşçinin bir yıllık kıdemini doldurması durumunda 14 gün ve kıdemine göre artan oranda yıllık izin hakları bulunmaktadır. Ayrıca ücretsiz mazeret izni kullanabilmesi de mümkündür.

Kendi hesabına bağımsız çalışan konumunda yer alan esnaf kuryeler, çalışma süreleri açısından tamamıyla şube ve bölgelerine bağımlı durumdadır. Sahip oldukları statüyle çalışma koşulları açısından bir çelişki olduğu ortadadır.

Görüşme yapılan esnaf kuryelerin, çalışma sürelerinin fazla olmasından memnun olduğu saptanmıştır. Bunun nedeni, kuryelerin götürü bedel karşılığında çalışmalarıdır. Dağıtıma ne kadar fazla çıkarlarsa, gelirlerinin o kadar artması, esnaf kuryelerin insani olmayan koşullarda çalışmayı kabullenmeleri sonucuna yol açmaktadır. Kargo dağıtım şirketleri de iş hukukunun koruyucu hükümlerinden sıyrılıp esnaf kurye istihdamında bulunarak kuralsızlığın önünü açmaktadır. Kuralsızlaşma dağıtımın artmasına, firmaların serbest piyasadaki rekabetten kârlı çıkmasına ve son tahlilde sömürü oranını arttırarak sermaye birikimini hızlandırmasına neden olmaktadır. Görece daha fazla gelir elde eden esnaf kuryeler ise kendilerine ve ailelerine daha yüksek standartta bir yaşam sunma arzusuyla bu sömürüye katlanmak zorunda kalmaktadır. Ancak son tahlilde sosyal koruma yoksunluğu ve işçi statüsüne bağlı olan koruma mekanizmalarından yoksunluk, uzun vadede olumsuz birçok etkiyi beraberinde getirmektedir.

"Bu işte en sevdiğim kısmı işim bitti mi evime geçiyorum. 4'te mi bitti? Hesabımı kapatır giderim. Bölgedeki müdür benden önce gidemez. Kampanya dönemlerinde fazla çalıştığımız zamanlar oldu 8'e kadar falan. Pazar günü çalıştığımız zamanlar oldu. Bizim sistem 6 gibi kapanır normalde, şubeye dönmemiz gerekir, 7'de gün sonu almaları gerekir, her şeyi teslim etmemiz gerekiyor (Melih)."

Melih'e, dağıtımı bittiği zaman erkenden eve gidebilmesi cazip gelmektedir. Ancak e-ticaret şirketlerinin kampanya dönemlerinde uzun sürelerle çalışmanın, daha yüksek gelir anlamına geldiğinden daha cazip olduğu anlaşılmaktadır.

"Genelde şubedekilerle aynı saatlerde çalışırım. Ama fazlası oldu mu çok iyi geliyor. O yüzden kampanya dönemlerini seviyorum (Barış)."

"Kampanya dönemleri çok yoğun oluyor. Günde 200'e kadar dağıttığım oluyor. Evin yolunu unutuyorum. Ama yine de (Kerem)..."

Sanal ticarete bağlı olarak iş yükünün artması, kuryelerin gündelik yaşamlarını ve sosyal hayatlarını olumsuz etkilemektedir. Ailelerine ve sosyal yaşamlarına vakit ayırmakta zorlanmaktadır. Ancak görüşmeciler, elde ettikleri kazançlarla bu kaybı telafi ettiklerini düşünmektedir.

2.4.7. Gelir

Gelir, insanın çalışmasının ve üretmesinin karşılığı olarak elde ettiği kazançtır. Kapitalist toplumlardaki üretim faktörleri sermaye, girişimci, toprak ve emek olarak sınıflandırılmaktadır. Sermayenin geliri faiz ve girişimden elde edilen gelir kâr, toprağın geliri rant ve emeğin karşılığında karşılığında elde edilen kazanç ücrettir.

Esnaf kuryelerin elde ettikleri geliri ücret olarak nitelendirmek, ilk bakışta güç gözükmemektedir. Zira sözleşmelerinde şekil olarak bağımlı çalışma unsuru bulunmamaktadır. Ancak kuryeler kendi hesabına ve bağımsız çalışan kategorisinde yer alsalar da onların bağımlı bir çalışma ilişkisi içinde yer aldıkları daha önce vurgulanmıştır. Küçük ölçekli bir sermaye olarak araçlarını göstermek mümkün olup gelir elde etmeleri büyük ölçüde bedeni emeklerine dayanmaktadır. Kuryeler, götürü bedelle kazanç elde etmektedir. Götürü bedelin içinden katlandıkları maliyetler düştüğünde kâr gelirine ulaşılmaktadır. Çalışma ilişkileri gibi elde ettikleri gelirlerin niteliğinde de karmaşık bir yapı bulunmaktadır.

Esnaf kuryeler, düzenli bir gelire sahip değildir. Dağıtım yaptıkları gönderi başına kazanç elde etmektedir. Sabit bir gelirlerinin olmaması, kuryelerin yaşam standartlarına olumsuz yansımaktadır:

"Değişik aylarda kazandığım para değişiyor. Bir sonrakini öngörmem imkânsız. E tabi bu da planlarımı hep en kötü ihtimale göre yapmak zorunda bırakıyor (İlker)."

“Her şeyden önce arabanın borcuna para ayırmam lazım, ama o bile garanti değil. Ondan sonra bakım masrafı var, evin giderleri var. Çocuğun okul yaşı geldi (Nazım)...”

Gelir güvencesi, kapitalist toplum içerisinde insanların en fazla ihtiyaç duyduğu konuların başında gelmektedir. Sosyal koruma yoksunluğu ile ilgili değerlendirmeleri yaparken kuryelerin güvencesizliği konusunda yapılan yorumlar, gelir güvencesizliğini doğru-
dan içermektedir. Bu gelir güvencesizliği, esnaf kuryelerin gündelik yaşamlarının yanında gelecek planlarını da olumsuz etkilemektedir.

“Dağıttığım kadar alıyorum. Ayrıca bir gelirim yok. Sabit bir maaşım yok. Asgari ücreti geçiyor, ama her ay aynı maaşı alma şansım yok (Ömer).”

Görüşmecilerin ifadelerinden, gelir istikrarsızlığının önemli bir sorunsal olduğu açık bir şekilde anlaşılmaktadır. Kuryeler gelir istikrarını sağlamak için daha fazla dağıtım yapmak zorunda bırakılmaktadır.

Esnaf kuryelerin işlerini üstlendiği şirketlerin ödeme konusunda farklı politikaları bulunmaktadır. Merkezi olarak gönderi başına ödeme miktarı belirlenmekle birlikte, acenteler farklı düzeylerde belirledikleri bedeller karşılığı ödeme yapabilmektedir. Diğer yandan farklı kota uygulamaları söz konusu olabilmektedir. Acenteyele şirketin genel merkezi arasındaki ilişkiler bu çalışmanın konusu olmamakla birlikte, acentelere bağlı olarak çalışan esnaf kuryeler de bu çalışmanın kapsamında yer aldığından onların gelir farklılıklarını da vurgulamak gerekmektedir.

Kota, acenteye göre değişiyor. Bizim şirketten (B'yi kast ederek) yüksek veren de var. Birisinde gönderi başına 2 buçuk diğeri 2.75 diğeri 3 veriyor. 3 veren günde 80, 2 buçuk veren 140 ortalama. Bölgeye göre değişiyor. Benim gördüğüm böyle. Bizde 50 de olmuş olsa rakam bu 250 de olsa bu. 170 180 gönderinin üstüne çıkmayacak gibi ayarlanıyor. O sayılara da indirim dönemlerinde (Sinan)...”

Esnaf kuryeler dağıttıkları gönderi başına gelir elde etmektedir. Şirketlerin ödeme politikaları birbirinden farklı olsa dahi kurye emek piyasasının koşulları çerçevesinde ortalama bir bedelin örtülü biçimde oluştuğunu belirtmek mümkündür. Görüşmecilerin ifadelerinden yola çıkarak elde edilen gönderi başı kazanç “2 TL + KDV” dir. Kuryeler günlük olarak dağıttıkları gönderi başına fatura karşılığında şirketten ya da acenteden paralarını tahsil etmektedir. Görüşmecilerden birisi ise kota sistemini şu şekilde aktarmaktadır:

“Zamanında esnaf kurye ilk başladığında kota sistemi yokmuş. Sonradan kota koyulmuş. Ben geldiğimde kota hep vardı. Mesela 85 gönderinin üzerine çıktığında 1,75 + kdv alıyorum. Sonra 106 var. 106’nın üzerine çıktığında 2 lira + kdv. Bu da 120 kargoya kadar. 120 kargodan sonra 1,25 + kdv ye düşüyor. Bu da 150’ye kadar. 150’den sonra 0,50 + kdv oluyor dağıttığın bütün kargolar (Emre).”

Görüşmecilerin günlük ortalama 120-140 arası gönderi dağıttığı saptanmıştır. Ancak e-ticaret şirketlerinin kampanyalarına rastlayan dönemlerde günlük dağıtımın 200’e kadar çıktığı belirtilmiştir. Esnaf kuryeler, elde ettikleri bu kazançlar üzerinden fatura kesmeleri hâlinde vergi ve sosyal güvenlik primi ödemek durumundadır. Dağıtım yaparken araçlarının amortismanları, muhasebe ve idari maliyetler, araç yakıt giderleri, aracın sigorta ve kasko giderleri ve kredi ya da diğer borçları, kendi yemek ve diğer ihtiyaçları, araç için yerine getirilmesi gereken ticari taşıma faaliyetiyle ilgili belge giderleri (K belgesi gibi), kuryelerin katlandığı maliyetler arasındadır. Kargo dağıtım şirketleri, emek maliyetlerinin yanında tüm bu maliyetlerden de kurtulmaktadır.

Elde edilen bulgular çerçevesinde bir hesaplama yapmak gerekirse; kuryenin günlük ortalama 130 gönderiyi dağıttığını varsayalım. Şirket, kuryelere günde ortalama 306,8 TL (KDV dahil) bedel ödemektedir. Bir ayda 26 gün dağıtım yapıldığında, kuryenin eline geçen miktar 7.967,8 TL’dir. Öncelikle araçla ilgili maliyetleri hesaplamak gerekmektedir. Her şeyden evvel aracın en az 5 metreküplük ticari bir araç olması ve yaşının düşük olması gerekmektedir. Bu çerçevede en düşük özelliklere sahip aracın fiyatı dahi 2021 yılının Nisan ayı için 151.900 TL’dir²⁴. Taşıt kredisiyle bu aracın satın alınabilmesi için, kişinin araç değerinin yüzde 30’unu nakit olarak ödemesi gerekmektedir. Bu da 45.570 TL’ye tekabül etmektedir. Kişinin elinde peşinat miktarının olmadığını varsayarsak, 45.570 TL’nin ihtiyaç kredisi ile tamamlanması gerekmektedir. 36 ay vade ile ayda 1.744,50 TL taksit ödemesi karşımıza çıkmaktadır²⁵. Kalan tutarın yine aynı bankanın taşıt kredisiyle tamamlandığını varsaydığımızda, 48 ay vade ile aylık taksit ödemesi 3.327 TL’dir. Kısacası kuryenin sadece araç alımı için 5.071,5 TL aylık ödeme yapması gerekmektedir. İkinci el ve daha uygun fiyatlı bir araç satın alması da mümkün olmakla birlikte, kargo dağıtım şirketlerinin

24 Rakam kargo sektöründe en fazla kullanılan aracın internet sitesinden alınmıştır. Detaylı bilgi için bkz. <https://www.fiatprofessional.com/tr/ticari-arac-fiyat-listesi> (Erişim Tarihi: 24 Nisan 2021).

25 Hesaplamalarda bir kamu bankasının faiz oranları kullanılmaktadır. Detaylı bilgi için bkz. <https://www.vakifbank.com.tr/kredi-hesaplama-araci.aspx?pageID=1333> (Erişim Tarihi: 24 Nisan 2021).

kriterlerini ihmal etmemek gerekmektedir. Diğer yandan kişinin önceden birikimi varsa, bu birikimler hesaplamamız açısından istisna tutulmalıdır.

Aracın sigorta bedelinin yıllık 1000 TL, Kasko bedelinin ise 2000 TL olduğunu düşünürsek, aylık 250 TL ilave masrafa daha katlanması gerekmektedir. Aracın yıllık bakımları için 2000 TL, amortisman gideri için 1000 TL, ticari belgeler için 500 TL ve diğer giderler için 100 TL ayrıldığını göz önüne alırsak, aylık 300 TL maliyet de burada karşımıza çıkmaktadır. Son olarak, şehir içinde sürekli aktif kullanılan bu araçların aylık yakıt giderleri de görüşmecilerin ifadesiyle 2 depoyu geçmektedir. 60 litrelik depoya sahip bu aracın deposu (24 Nisan 2021 yılı motorin fiyatıyla) 387 TL'ye dolmakta, iki kez doldurulduğunda aylık 774 TL rakamına ulaşılmaktadır.

Tüm bu hesaplamalardan yola çıkılarak esnaf kuryenin sadece araçla ilgili maliyeti aylık ortalama 6.395,5 TL olarak karşımıza çıkmaktadır. Oysa kampanya dönemleri hariç tutularak aylık ortalama kazancı 7.967,8 TL olarak hesaplanmıştı. Kalan 1572,3 TL'lik miktarın, kuryenin günlük giderleri, bakmakla yükümlü olduğu kişilerin giderleri, şirketin vergi ve sair giderleri, sosyal güvenlik primlerini karşılaması mümkün değildir. Türkiye'de Mart 2021 yılı itibariyle belirlenen **açlık ve yoksulluk sınırının** çok altında kalmaktadır.

Açlık ve Yoksulluk Sınırı

Türk-İş, her ay düzenli olarak açlık ve yoksulluk sınırı araştırmasının verilerini paylaşmaktadır. 2021 yılının Mart ayı için yayınlanan araştırma sonucuna göre;

“Dört kişilik bir ailenin sağlıklı, dengeli ve yeterli beslenebilmesi için yapılması gereken aylık gıda harcaması tutarı (açlık sınırı) 2.735,97 TL,

Gıda harcaması ile birlikte giyim, konut (kira, elektrik, su, yakıt), ulaşım, eğitim, sağlık ve benzeri ihtiyaçlar için yapılması zorunlu diğer aylık harcamalarının toplam tutarı ise (yoksulluk sınırı) 8.911,97 TL,

Bekâr bir çalışanın ‘yaşama maliyeti’ ise aylık 3.316,59 TL oldu.”

Kaynak: <http://www.turkis.org.tr/MART-2021-ACLİK-VE-YOKSULLUK-SINI-RI-d501756> (Erişim Tarihi: 25 Nisan 2021).

Bu hesaplamalarda, kuryenin sıfırdan başladığını ve hiçbir birikiminin bulunmadığını yeniden belirtmekte yarar bulunmaktadır. Diğer taraftan kişi, daha önceden araç sahibi olup kredi borcu bulun-

masa dahi sadece araca ilişkin giderlerden sonra geriye 6.643,8 TL kalmaktadır. Esnaf kuryenin, sosyal güvenlik ve vergi borçlarını düzenli ödediğinde 4.359 TL'si kalmaktadır. Günlük 20 TL yemek gideri ilave edilirse, elindeki para 3.839 TL'ye düşmektedir. Bu rakam, yoksulluk sınırının yarısının da altında bir düzeye denk gelmektedir.

Esnaf kuryeler, işçi statüsünde istihdam edilirse, hem sosyal güvenlik primleri düzenli olarak ödenecektir hem de iş ve gelir güvenceleri sağlanacaktır. Devletin de sosyal güvenlik ve vergi gelirlerini kayıt altına alarak sürdürülebilir bir rejimi inşa etmesi mümkün olacaktır. Bu sistem, kargo dağıtım şirketlerinden başka kimseye güvence sağlamamaktadır.

Esnaf kuryeler, işçi statüsünde çalıştırıldığında ellerine geçecek kazanç aşağı yukarı aynı düzeydedir. Üstelik işçilikten gelen hakları nedeniyle daha iyi koşullara sahip olması mümkündür. Yasal asgari ücretle birle çalışsa işçinin şirket için maliyeti Tablo 5'te gösterilmektedir.

Tablo 5: Asgari Ücretli İşçinin İşverene Maliyeti (TL)

Günlük Brüt	119,25
Aylık Brüt Ücret	3.577,50
Sigorta Primi İşçi Payı	500,85
İşsizlik Sigortası Primi	35,78
Gelir Vergisi	456,13
Damga Vergisi	27,15
Kesintiler Toplamı	1.019,91
Net Asgari Ücret (Aylık)	2.557,59
Asgari Geçim İndirimi (AGİ-Bekâr)	268,31
İşçinin Eline Geçen Miktar (Net)	2.825,90
Sigorta Primi İşveren Payı	733,39
İşsizlik Sigortası Primi İşveren Payı	71,55
İşverene Maliyet (Teşvik indirimli)	4.382,44

Kaynak: Asgari Ücret Tespit Komisyonu'nun 2021 yılında uygulanacak asgari ücret kararı çerçevesinde yazar tarafından oluşturulmuştur.

Asgari ücretle dahi çalışılsa elde edilecek kazançlar reel olarak esnaf kuryenin kazançlarının üzerindedir. İşçiler her şeyden evvel sağlık, işçi sağlığı ve iş güvenliği, yaşlılık, işsizlik ve sair risklere karşı gü-

vence altına alınmaktadır. Daha iyi olanaklar da sendikalaşma yoluyla mümkün olmaktadır. Sendikalaşarak toplu iş sözleşmesi kapsamında olan işçiler, asgari ücretten daha fazlasına erişebilmektedir. Ancak esnaf kuryeler, tüm bu güvencelerin dışında kalmaktadır.

Esnaf kuryeler ayrıca kıdem tazminatı güvencesine sahip değildir. Şirketlerle aralarındaki eser sözleşmelerinde, şirketlere geniş yetkiler tanınırken, kuryeler tamamıyla şirketlerin bağımlısı olmaya mecbur kalmaktadır. İşçi olarak çalıştığı anda iş güvencesine ve kıdem tazminatına sahip olacak olan kişiler, tüm bu güvencelerin dışına itilmektedir. Kuryelerin aylık nominal (görünen) kazanç miktarına aldanmamaları ve işçilikle karşılaştırma yaparken bu çalışmada detaylı bir biçimde açıklanan tüm koruma mekanizmalarını göz önüne almaları gerekmektedir.

2.4.8. Örgütlenme

Emek gücünü satarak yaşamını idame ettirmek zorunda olan işçi sınıfı, sermaye karşısında ancak bir sınıf olarak örgütlenmesi yoluyla gücünü gösterebilmektedir. Bu örgütlenmenin meşru ve kitlesel biçimi sendikalarda vücut bulmaktadır.

Sanayi kapitalizminin sömürü oranını arttırmak için emekçi sınıflara karşı uyguladığı baskılar, 19'uncu yüzyıldan itibaren sendikaların kurulmasının temelinde yatmaktadır. İngiltere, Fransa, ABD, Almanya ve diğer kıta Avrupası ülkelerinde başlayan sendikacılık hareketi, 20'nci yüzyılda dünyanın diğer ülkelerine de yayılmıştır.

Dünya üzerinde farklı sendikal akımlar bulunmaktadır. Her ülkenin kendine içkin koşulları ve sosyokültürel özellikleri çerçevesinde sendikacılık hareketi şekillenmektedir. Türkiye'deki sendikacılık hareketi de bu çerçevede ele alınmalıdır. 1946 yılına dek Cemiyetler Kanunu'yla yasaklanan sendikal örgütlenme, o tarihlerden itibaren çok partili yaşama geçiş hamlesini de içeren değişikliklerle birlikte gelişmeye başlamıştır. TÜMTİS'in kuruluşu da 1947 yılına dek gitmektedir. 1952 yılında sendikalar bir üst örgüt olarak Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu'nu kurmuştur.

Türkiye'deki sendikaların toplu pazarlık ve grev hakkıyla birlikte gerçek anlamda faaliyetlerini yerine getirmesi ise 1960'lı yıllardan itibaren mümkün olmuştur. 1961 Anayasası'nın özgürlükçü koşullarında çıkarılan 274 ve 275 sayılı yasalar, sendikacılığın çerçevesini oluşturmuştur. Önce 12 Mart 1971 muhtırasıyla budanan haklara, 12

Eylül 1980 askeri darbesi tam anlamıyla ket vurmayı başarmıştır. 12 Eylül darbesi sonrasında sendikaların faaliyetleri askıya alınmış, sendikal faaliyetlere yönelik neoliberal saldırılar hız kazanmıştır.

İhracata dayalı sanayileşme anlayışının programını oluşturan 24 Ocak kararları 12 Eylül darbesiyle uygulamaya geçirilmiştir. Özel- leştirmeler, taşeronlaştırmalar, işçilerin ekonomik ve sosyal haklarının budanması ve sendikalaşmaya yönelik saldırılar bu dönemin başat özelliği olmuştur. 2000’li yıllarda da bu anlayış sürdürülmeye devam etmektedir. Sendikal örgütlenmeye yönelik saldırılar hız kesmemektedir. Yetki için gereken baraj koşulu, işverenlerin sendikasızlaştırma davranışlarına karşı yargı süreçlerinin ve denetim mekanizmalarının etkin bir şekilde işletilmemesi, hükümete ve işverenlere yakın sendikaların güçlendirilmesi projeleri gibi antidemokratik uygulamalar, örgütlenmenin önündeki engellerden sadece birkaçıdır.

Özet olarak çizilen bu çerçeveden değerlendirme yapmak gerekmektedir. Yürürlükte olan 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu (SenTİSK)’na göre sendika üyeliğinin önkoşulu kanun kapsamında işçi statüsünde sayılmaktır. Esnaf kuryeler, kendi nam ve hesabına bağımsız çalışan kategorisine dahil oldukları için 6356 sayılı SenTİSK çerçevesinde bir sendika kurmaları veya kurulu sendikalara üye olmaları mümkün değildir. Kargo dağıtım şirketlerinde işçi statüsünde çalışanlar ise sendikal hak ve özgürlüklerin kapsamında yer almaktadır. Örneğin; Aras, UPS, DHL ve DHL Express gibi kargo dağıtım şirketlerinde çalışan işçiler TÜMTİS’in taraf olduğu toplu iş sözleşmelerinin kapsamında yer almaktadır. Farklı kargo dağıtım şirketlerinde çalışan işçilerin de **toplu iş sözleşmeleriyle elde edilen haklardan** yararlanması mümkündür.

Toplu iş sözleşmelerinin getirileri

İş kanunlarının en temel özelliklerinden birisi, nispi emredici hükümlere geniş bir şekilde yer verilmesidir. Nispi emredici hükümler aracılığıyla işçi lehine olan düzenlemelerin geçerliliği sağlanmaktadır. Normalde normlar hiyerarşisinde kanunlar, sözleşme ve toplu iş sözleşmelerinin üzerinde olmakla birlikte, iş hukukunun bu özelliği nedeniyle sözleşmelerdeki koşulların işçi lehine olması durumunda, o hükümler geçerli olmaktadır.

Toplu iş sözleşmeleriyle, hafta tatilinin iki güne çıkarılması, bir örnek olarak belirtilmelidir. TÜMTİS’in örgütlenmesiyle birlikte,

UPS’de hafta tatilinin iki gün olarak uygulanmasını bu açıdan örnek vermek mümkündür.

Örneğin fazla çalışma ücreti kanunda yüzde 50 zamlı olarak belirlenmiştir. Ancak toplu iş sözleşmesinde bu oran yüzde 75 olarak belirlenmişse, fazla çalışmaların karşılığında yüzde 75 oranı geçerlidir. Başka bir örnek ise yıllık izin süreleridir. Kanunda 1 yıllık kıdemi olan işçi için 14 gün belirlenmiş olan yıllık izin, toplu iş sözleşmesiyle daha fazla gün sayısına çıkarılabilir.

Toplu iş sözleşmelerinde ücret zammı, avans, ağır işçilik tazminatı ve yıpranma primi, kıdem zammı, kademe ilerlemesi, sosyal yardımlar, ikramiyeler, bayram yardımları, cenaze yardımları, izin parası, servis ve yol parası, giyim yardımı, eğitim yardımı, hafta tatili ve ulusal bayram günleri çalışması zammı, vardiya zammı, gece zammı, postabaşı tazminatı, kasa tazminatı, öğrenci bursu, askerlik yardımı, doğum yardımı, aile yardımı, yolluk, çalışma süreleri, iş güvencesi, kıdem tazminatına esas gün sayısının yükseltilmesi, işçi sağlığı ve iş güvenliği açısından koruma gibi sayısız ayrıcalık ve hak düzenlenmektedir. **Bu ayrıcalıklardan yararlanmanın yolu ise örgütlenmekten geçmektedir.**

Kaynak: Koç, Y. (2014), Toplu İş Sözleşmelerinde Neler Var?, İstanbul: Kaynak Yayınları.

Esnaf kuryelerin sendikalaşması yasal olarak mümkün değildir. Oysa örgütlenme hak ve özgürlüğü gerek uluslararası sözleşmeler (ILO’nun 87 ve 98 sayılı sözleşmeleri) gerekse Anayasa ve ulusal mevzuatta tanınan hak ve özgürlüklerdir. Bu hak ve özgürlüklere erişimin engellenmesinde, esnaf kurye modeli açık bir biçimde kullanılmaktadır. Serbest piyasa koşullarında faaliyet gösteren şirketler, örgütlü emeği kendilerine ek maliyet kalemi olarak gördüklerinden bu modeli sendikasızlaştırmanın aracı olarak kullanmaktadır. Kargo dağıtım şirketleri, işin niteliği gereği bir araya gelmesi zor olan kuryelerin örgütlenmesini ustalıkla önlemektedir. Kuryeler de daha iyi haklara erişebilmek için bireysel yollara başvurabilmektedir.

“Toplu bir hareket oluşacağımı zannetmiyorum. Ama bireysel olarak zam için gidip görüşenler vardır. Belki bunun üzerinde alanlar da vardır. Ama toplu bir hareket olarak zannetmiyorum. Burada insanlar en fazla 5 kişi bir arada çalışıyoruz, onların başka yerdeki 5-6-7 kişiyle buluşması mümkün değil. Bunları birleştirmeye çalışan bir örgüt yoksa bireysel olarak bu insanların buluşması kolay bir iş gibi gelmiyor (Serhat).”

“Düşünen insanlar var, ama insanları koparmaya çalışıyorlar. Esnaf kuryeler birlik olmasın istiyorlar. Çoğu firma çekişme yaratıyor. İstemiyorlar birbirimizle görüşmemizi. Senin hakkın umurlarında olmaz ki (Kerem)...”

Esnaflık kuryelerin bir sendika çatısı altında örgütlenmesi mümkün olmamakla birlikte, fiili yöntemlerle işçi kadrolarına geçirilme mücadelesinde bulunması meşrudur. İşçi statüsüne geçirilmeleri durumunda bugünün ve geleceğin güvencesine erişmeleri olanaklıdır. Aksi takdirde kendilerine dayatılan koşulları kabullenmekten başka çareleri kalmamaktadır. Nitekim kazançlarının yetersiz düzeyde olduğunu fark eden kuryelerden birisi, gönderi başına ödenen bedelin yükseltilmesi için birlikte mücadele etmenin gereğine inanmaktadır. Bu inancın kısa vadeli hedeflerden ziyade, sınıfsal kazanımları sağlayacak hedefleri içermesi gerekmektedir.

“Ortalama bir bazda gitse kargo ücretleri iyi olacak. Ama olmuyor. Genelde X şirketi kargo gönderimini benle yaparsan sana yardımcı olacağım, komisyon almayacağım diyor. Kargo ücretini düşük tutuyor; Y şirketiyle 14, benle 12, Z şirketiyle 16 gibi komisyon da. Kargo ücretleri sabit ama indirim yaparım diyor. Müşterileri kendilerine çekiyor. Oradaki esnaflık bana destek olmak istemez, kendi ayağına sıkar. Asıl sorun sözleşmelerle ilgili. Adam diyor ki seni istediğim zaman feshederim, dışarıda bekleyen adam var, işsizlikle aynı tehdit. Onun için katlanıyorsun her şeye (Barış)...”

“Mesela benim zam almamla ilgili sesimi duyurabileceğim hiçbir yer yok. Bütün firmalar zam yaptı, 4 aya geldik, bizde hâlâ yok. Diğer firmalar aldı, biz hala bekliyoruz (Emrah).”

Kargo dağıtım şirketleri arasında esnaflık kuryelerin koşulları açısından kapalı bir konsensüs olduğunu çıkarmak mümkündür. Kuryelerin birbirleriyle iletişim hâlinde olmamaları beklenmektedir. Örgütlenerek taleplerini kendilerine iletmelerinden çekinildiği düşününcesine varılmaktadır. Esnaflık kuryelerin ise meslek odası şeklinde bir oluşum aracılığıyla tarife bedeli saptanması fikrine sıcak yaklaştığı görülmektedir. Ancak yukarıda da ifade edildiği gibi böylesi bir talep için gerçekleştirilecek mücadele kısa erimli sonuçları muhtemel kılmakla birlikte, uzun dönemde kargo dağıtım şirketlerinin otoriter yapısını daha da güçlendirecektir. Mücadelenin fitilini esasen hukuki statünün oluşturması gerekmektedir. Kendi konumlarına yabancılaşmaları, sendikal bilinç düzeyine de olumsuz yansımaktadır (Topateş ve Kıdak, 2018: 2349). Esnaflık kuryelerin, “kendi işinin patronu ol” va-

adiyle hapsedukları durumdan kurtulmaları, onların iş mevzuatının koruyucu yapısının kapsamına alınmasıyla mümkündür. Hollanda İş Mahkemesi'nin bir yemek dağıtım şirketinde, kendi hesabına çalışan statüsündeki kuryeyi işçi olarak tanıması örneğinde olduğu gibi, Türkiye'de de girişimlerde bulunmak gerekmektedir. Zira bu çalışma boyunca bahsedilen işçilik haklarının tamamından yoksun kalma ve geleceğinden emin olamama sonucu kapıdadır.

2.4.9. Kuryeler Arası İlişkiler

Kuryelerin bağlı çalıştığı şube veya acentelerde hem esnaf kuryeler hem de şirket işçileri bulunabilmektedir. Görüşmecilerin çalıştıkları bölgelerdeki kurye dağılımına bakıldığında; şube/acentelerde ortalama 6 kurye bulunmakta, bunlardan 4-5'i esnaf kurye, 1-2'si ise şirket işçisidir. Şirket işçilerinin ücretleri sabit olduğundan, daha fazla dağıtım yapmak amacıyla bir rekabet içerisine girmemektedir.

“Bizde firma çalışanları yapar yüklemeyi. Bu her yerde böyle ama bizim şubede 2-3 kurye olduğu için biz kendimiz yardım ediyoruz. Şirketin kendi elemanları yükler, biz de kendimiz yardım ediyoruz hani sürekli yüz yüze baktığımız arkadaşlar, iş yükünü paylaşmak adına (Emrah).”

Esnaf kuryeler, şirketin asıl işçileriyle yardımlaşma da gösterebilmektedir. Diğer yandan kendileriyle şirket çalışanları arasındaki çizgiyi vurgulamak isteyen Deniz, şu ifadeleri kullanmaktadır:

“Bütün firmalarda kılık kıyafet düzeni olarak sakalsız çalışma, kılık kıyafet var. Ama biz biraz da şirketin iş ortağıyız diye bakıyoruz. Bunu kendi işçilerine uygulamaları lazım aslında. Onlar da arkadaşımız ama biz şirkete mensup değiliz (Deniz).”

Deniz'in bu vurgusu, esnaf kuryelerin sınıfsal kompozisyonu ve yabancılaşma düzeyiyle ilgilidir. Kendisini iş ortağı olarak tanımlamakta, bu yüzden de işçilerin tâbi olduğu kuralları içselleştirmemektedir. Bu ifade, patronluk ile işçilik arasındaki çelişkiyi öne çıkarması açısından önem taşımaktadır. Diğer yandan kendisini işçinin üzerinde konumlandırmadığını ifade ederek konuşmaya devam etmesi, doğuştan ait olduğu sınıfı göstermesi bakımından dikkat çekmektedir.

“Rekabet yok, arkadaşlık var. Herkesin dağıtım alanı belli. Hatta sürekli aynı şeyi yaptığın için daha fazla kargoyu vermek istemiyorsun zaten. Birbirimizin bölgesine girme durumu çok yok (İlker).”

Aslında esnaf kuryelerin de birbirleriyle rekabet içerisinde olmadığı görülmektedir. Zira her bir kuryenin bölgesi bulunmakta, bölgeler gönderi yoğunluğuna göre belirlenmektedir. Ortalama gönderi yoğunluğu esas alınarak yapılan hesaplama göre, her kurye sorumlu olduğu bölgelerde dağıtımaktadır. Bölgeler arasındaki gönderi yükleri günden güne değişebilmektedir. Ancak görüşme yapılan esnaf kuryelerden hiçbiri dağıtılan gönderi sayısı açısından birbirleri arasında anlamlı farklar olduğunu söylememektedir. Ancak yine de kuryeler arasında daha fazla kazanma amacıyla hırs yapan kişilerin bulunduğuna ilişkin örnek verilmektedir.

“Kendi alanına ne kadar gelirse onu dağıtırsın. Başka firmalarda ortalama var mesela, herkese eşit düşecek şekilde. Böyle bir sıkıntılar var. Birlik olmak güzel ama oturtabilmek daha zor. Biz bir kere kendi içerimizde, şube içerisinde de birlik değiliz yani. Şirket içerisinde birliği yakalayabilsek sesimizi duyarlar (Deniz).”

Deniz, daha yüksek kazanç için hırslanan kuryelerin birliği önerdiğini savunmaktadır. Dile getirdiği ifadeden Deniz’in örgütlenerek taleplerini iletme gereksinimi duyduğunu anlamak mümkündür. Sınıf dayanışması yerine rekabet davranışlarının gösterilmesi, posta ve kurye hizmetlerini yerine getiren kendi hesabına çalışanlar açısından da sorunlu bir alana çağrışım yapmaktadır.

2.4.10. Gelecek Beklentileri ve Kaygılar

Araştırmanın son bölümünde esnaf kuryelerin gelecek beklentilerine ve kaygı duydukları konulara odaklanılmaktadır. Gelecek beklentisini, insanın çalışmasının karşılığındaki soyut birikimi olarak tanımlamak mümkündür. Bu birikimin somutlaşması ise güvence mekanizmaları aracılığıyla söz konusu olmaktadır. Esnaf kuryelerin gelecek beklentilerini de bu perspektiften değerlendirmek gerekmektedir.

Kendisine gelecek beklentisi sorulduğunda İlker’in verdiği cevap, tahayyül sınırının, kendilerini kargo dağıtım şirketine körü kö-rüne bağlayan sistem tarafından çizildiğini göstermektedir. Gelecek beklentisini yalnızca sahip olduğu işin olanaklarıyla oluşturmaktadır.

“Gelecekte daha da artacağını düşünüyorum (kargo sektörünün iş hacminden bahsederek). İnsanlar çok iştence, kapıma kadar gelsin istiyor. Ayağa hizmet istemeyele ilgili bir şey... Market alışverişini

yapmak yerine, hep internetten sipariş veriyorlar. Büyük market zincirleri de biz gibi esnaf kurye sistemine geçiyorlar. Aynı bizim sistem gibi çalışıyor... Sistem onlarda da aynı (İlker)."

İlker gibi gelecek beklentisi bu sistem içerisindeki kısa vadeli çıkarlarla sınırlı olarak beliren Melih de düşüncelerini şu şekilde ifade etmektedir:

"Önümüzdeki bir iki sene içerisinde ben 2-3 tane daha araba alırım. Zaten 2 araba daha aldıktan sonra kendim çalışmama gerek yok. Şoföre devrederim. Kazanç düşerse sürümden kazanmak gibi olur (Melih)."

Melih'in hayali yine esnaf kurye sistemiyle yaşamını devam ettirmektir. Yaklaşık bir iki yıl içerisinde 2-3 araç daha almak istemektedir. Oysa Melih, yapılan görüşmede halihazırda kullandığı araç için aylık 3 bin TL'den fazla ödeme yaptığını ve araç borcunun 3 yıl sonra biteceğini belirtmektedir. Somut durumda yeni araçlar alarak şoför çalıştırma olanağı bulunmayan Melih'in hedefine ulaşması için daha fazla dağıtım yapması gerekmektedir. Kargo dağıtım şirketleri, Melih'in ve diğer insanların hayallerini araçsallaştırarak insanlığı karşı suç işlemektedir.

"Sistem şimdilik güzel bir sektör. Ekmeğini yiyen yiyecek. İlerde ne olacak bilmiyorum. Aldığımız paralar düşebilir. B planım yok, arabayı sat (Nazım)..."

Melih'in tersine Nazım, sektörün geleceğiyle ilgili umutsuz ifadeler paylaşmaktadır. Esnaf kurye modelinin getirilerinin görece olmasının farkında olan Nazım, bu sektörün sürdürülebilir olmadığını düşünmektedir. Esnaf kurye olarak geçimini sağlamanın güç olduğu durumda ise, üretimde kullandığı tek mülkiyeti olan aracını satabileceğini ifade etmektedir. Nazım'ın sınıfsal olarak daha gerçekçi bir tavır içerisinde olduğu görülmektedir. Ancak bu tavrın, birleşerek taleplerini iletme ve Melih'in daha radikal hayallere ulaşabilmesini sağlama evresine erişmesi gerekmektedir.

Sektörün geleceğine dair umut vaat eden diğer bir görüşmeci ise Sinan'dır. Sinan posta ve kurye hizmetleri sektörünün, e-ticaretteki yoğunlaşmayla beraber tamamen esnaf kurye modeline evrileceğini düşünmektedir.

"Bence sektör tamamen buraya evrilir. Türkiye'de insanların internetten satışta çok eski tarihi yok. Bir süredir şirketler mağaza açmak yerine internetten satış yapıyor. Bunun farkında olmayan binlerce

milyonlarca insan böyle bir alışveriş yöntemi olduğunu da fark etti. Varoşlarda böyle olmayabiliyor, ama insanların İstanbul genelinde internete yöneldiğini gördük. İnsanların kapıya kolayca getiren alış-verişi tercih etmesi, artarak devam edecek. Bu da kargo şirketlerine yansıyacak. Şube kendi aracını alsa, eleman çalıştırsa, sigorta araç giderleri maliyetler vs. şirketin çok büyük bir maddi şeyin altına girmiş oluyor. Bu işi girişimci kurye üzerinden döndürdüğü zaman çok büyük sermaye koymadan işini arttırmış oluyor (Sinan)."

Sinan sektörün olumlu tablo çizmesine rağmen gelecekte yurt dışında yaşamak istediğini ifade etmektedir. Sektörün esnaf kuryeye evrilmesinin nedeninin maliyet ucuzlatması olduğunu savunmaktadır. Türkiye'den gitmek istemesinin nedeni olarak da emeğin hiçbir sektörde hak ettiği değeri görmediğine inanmasıdır.

"Şirket bölgeye araç alacak olsa 250 300 bin liraya araç alması lazım. Sigorta, vergi, muayene... Eleman maaşı, sigortası, yemeği vs... Esnaf kurye çok daha ucuza, çok daha kârlı oluyor. Aracın ve personelin hiçbir maliyetini üstlenmiyorsun. Aracın başına bir kaza geldi, bir şey oldu. Hiçbir şeyle ilgilenmiyorsun. Araç senin değil (Barış)."

Görüşmecilerin büyük çoğunluğu esnaf kurye modelinin devamlılığına ve sürekliliğine inanmaktadır. Bu inanın arkasında kargo dağıtım şirketlerinin en az maliyetle en yüksek dağıtım anlayışı yatmaktadır. Hepsi bu gerçekliği kabul ederek gelecek tahayyülünde bulunmaktadır. Bu sektör içerisinde bulunurken kendilerine olumsuz koşulların dayatıldığını kabul eden Kerem, şirketin kendi haklarına yönelik bir anda budamaya gitmeyeceğini şu sözlerle savunmaktadır:

"Bir anda keskin bir düşüş olmaz bizim aldığımız ücretlerde. Böyle bir şeyin örneği yok hiçbir yerde. Pandemide çok büyük maaş alan büyük futbol kulüplerinde bile yüzde 10 indirim denildiğinde neler yaşandı... Binlerce insanın çalıştığı bir yerde şirketin böyle bir risk alacağını zannetmiyorum. Ben şirketin yerinde olsam işim devam ettiği sürece, artarak devam ediyor. Bir anda böyle bir mevcut düzeni bozma yoluna gitmem. Ama burası Türkiye belli de olmaz tabi. Çok daha düşük rakamlar da getirebilir yani, belli olmaz. Eleman da bulur yani doğrudur (Kerem)."

Gelecek beklentilerini esnaf kurye modelindeki çalışmalarına göre kurgulayan kuryeler, sektörün geleceğine dair endişe ve kaygılara da sahiptir. Bu kaygı ve endişelere karşı alınacak tedbirler konusunda ise temkinli olmaktadır. Zira örgütlenerek talepte bulunmanın

Türkiye’de cezalandırıldığı birçok örnek görülmektedir. Ancak son söz olarak ifade edilmelidir ki insanın kaygılar, endişeler ve riskler karşısındaki tek güvencesi, geleceğinden emin olma isteğinin sağlanacağı sosyal koruma şemsiyesi altına girmektedir. Sosyal koruma şemsiyesi altına girmek içinse sınıfsal davranarak örgütlenmek ve talepleri tek bir ses olarak yükseltmek gerekmektedir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Çalışma ilişkilerinde yaşanan dönüşüm, teknolojik, ekonomik, siyasal ve sosyal gelişmelerden doğrudan etkilenmektedir. Bu etkiler hem bireysel hem de tümel açıdan kendisini gösterebilmektedir.

E-ticaretin gelişmesi, tüketim harcamalarında ciddi artışları beraberinde getirmiştir. Şirketler büyümeyi hem bu artışlarla hem de emek maliyetlerini azaltarak çift yönlü olarak hızlandırmaktadır. Kargo taşımacılığı sektöründe esnaf kurye modelinin kullanılmasının en önemli gerekçesinin bu olduğu açık bir biçimde görülmektedir.

Görüşmelerden elde edilen bulgular çerçevesinde yapılan hesaplamalardan da görülmektedir ki şirketler, çok ciddi maliyetlerden kurtulmaktadır. Aracın satın alımı, bakımı, amortismanı, sigortası, kaskosu, belge giderleri ve sair harcamalar araca ilişkin olup diğer yandan personel maliyetleri de tümünden ortadan kalkmaktadır. Götürü bedelle kuryelere cüzi bir ödeme yapılmaktadır.

Kargo dağıtım piyasasının işlem hacmi son yıllarda olağanüstü derecede artış göstermiştir. Bu artıştan elde edilen gelirin bölüşümündeki adalet sorunu ise daha da derinleşmiştir. Kendi nam ve hesabına çalışmanın bir lütuf gibi dayatıldığı bu sistem, emekçinin yoksullaşmasına ve en önemlisi geleceğinden emin olma arzusunun tamamıyla yok edilmesine yol açmaktadır. Sistemin yararını yalnızca sermaye görmektedir.

Esnaf kuryeler, çalışma ilişkilerinde yaşanan dönüşüm neticesinde öncelikle sınıfsal açıdan yabancılaşmayı üzerlerinde hissetmektedir. Üretim araçları mülkiyetine sahip olmayan bu grup, ilk başta kendisine sunulan “kendi işinin patronu ol” yanıltmacasının etkisine kapılmakta, ardından Ken Loach’ın “Sorry we missed you” filminde

Ricky'nin yaşadığı gibi olası dram senaryosuyla karşılaşmaktadır. Max Weber'in sınıf analizi çerçevesinde bu durum değerlendirilse bile, kişinin önce orta statüde yer aldığını, ardından yaşam standardına ilişkin bir ölçüt kalmaması nedeniyle olumsuz ayrıcalıklı sınıfa doğru yol aldığını belirtmek mümkündür.

Yabancılaşma, emekçi sınıfların kendisi için sınıf olma doğrultusunda örgütlenmelerini önlemektedir. Sendikal bilincin önünde engel teşkil etmektedir. Yeni çalışma modellerinin temel amacı da emek rejimi üzerinde yarattığı dönüşüm aracılığıyla örgütlenmeyi önlemektir. Esnaf kuryelerin hukuki açıdan sendika çatısı altında örgütlenmeleri mümkün olmamakla birlikte, kendilerine dayatılan koşulları kabul etmeme ve taleplerde bulunmak için yürütecekleri örgütlü mücadelenin meşru olduğu kanaatindeyiz. Ancak maruz kaldıkları yabancılaşma düzeyi, onların toplu hareket etmelerinin önündeki en önemli engeldir. Bu engelin aşılması ise sınıf bilinci ile mümkündür. Kuryeler, şirketlerin aldatmacalarının dışında benliklerini sorgulayarak örgütlenmeli ve daha adil bir çalışma düzenini elde etmelidir.

Hukuki açıdan iş kanunu kapsamında yer almamak, kuryelerin asgari çalışma standartlarının dışında kalmasına yol açmaktadır. Çalışma koşulları açısından insan onuruna yaraşır seviyeden uzaklaşmaktadır. İş hukukunun işçi lehine yorum ilkesi, esnaf kuryeler açısından geçerli olmamaktadır. Bunun nedeni, onlarla şirketler arasındaki sözleşmenin borçlar hukukundaki eser sözleşmesine dayanmasıdır. Kısacası kuryeyle şirket arasındaki sözleşme, eşitler arasındaki ilişkileri düzenlemeye yöneliktir. Oysa gerçekte kuryenin bağımlılık unsurunu taşıdığı apaçık ortadadır. Bu çalışma biçimi iş hukuku açısından teknik nedenlerle alt işveren ilişkisi olarak nitelendirilemez. Ancak Sanayi Devrimi'nin erken dönemlerinde sömürünün en yoğun biçimde hissedildiği taşeron çalışmasına ve eve iş verme sistemine benzemektedir.

İşçi statüsünde bulunmamaları nedeniyle kuryeler, sosyal güvenlik açısından kendileri mükellef durumdadır. Anayasa'ya göre herkes sosyal güvenlik hakkına sahip olmakla birlikte, kuryelerin sosyal güvenlik hakkına erişimleri ödedikleri primle ilişkilidir. Prim borçları bulunması hâlinde sağlık hizmetlerinden yararlanmaları dahi mümkün olmamaktadır. En temel insan hakkından faydalanmada bile piyasa koşullarına göre işlem görmeleri gerekmektedir. Diğer yandan yaşayacakları gelir kayıplarının telafisi de mümkün olmamaktadır. Uzun vadede ise emeklilik hayalinin gerçekleşmesi için biriken borçlarını ödemeleri gerekmektedir. İş ve gelir güvencesinin bulunmaması, kuryelerin gelecek güvencelerinin tamamen elinden alınması anlamına gelmektedir.

Kuryeler eğer primlerini düzenli olarak öderlerse sosyal güvenlik hakkına erişebilmektedir. Ancak vergi ve prim borçlarını düzenli ödemesi durumunda kuryelerin kazançlarından geriye kalan miktarla yaşamını devam ettirmesi verili koşullarda güç gözükmektedir.

Kuryeler işçi sağlığı ve iş güvenliği açısından da kanunun kapsamı dışında yer almaktadır. Olası bir kaza veya benzeri bir risk durumunda güvenceleri bulunmamaktadır. Kanunlar, kendi hesabına çalışan ve sermaye birikimi bulunmayan kişileri kendi kaderine terk etmektedir.

Teknolojik yollarla üzerlerinde sürekli olarak denetim bulunan esnaf kuryeler, uzun süreler boyunca dağıtım yapmaktadır. Götürü bedelle kazanç elde etmeleri nedeniyle çalışma süresinin uzun olmasını yararlı görseler de kuryelerin dinlenme ihtiyacı bulunduğu açıkça tespit edilmiştir. Kendi hesabına çalıştıkları için dinlenme hakkına hukuken sahip olsalar da karşılığında şirketin sözleşmelerdeki sınırsız yetkileri nedeniyle yaptırıma uğramaları mümkündür. Bu nedenle hakkın fiili olarak kullanımı olanaklı değildir.

Sonuç olarak;

- Esnaf kuryeler, bazı Avrupa ülkelerinde olduğu gibi hukuki açıdan en baştan işçi statüsüne geçirilmelidir.
- İşçi statüsünde yer almak çalışanların tüm sorunlarını çözmekten uzaktır. Bunun nedeni, son dönemde iş hukukunun temelinde yatan işçi lehine olma ilkesinin terk edilmeye başlamasıdır. Ancak bilinmektedir ki iş hukukunun özünde güçsüz durumda olan işçiyi işveren karşısında koruma düşüncesi yer almaktadır. İş hukukunun özünü oluşturan bu ilke terk edildiği zaman, iş hukukunun hiçbir anlamı kalmamakta, sözleşmeler eşitler arası ilişkiye dönmektedir. Ancak fiili açıdan iş sözleşmesinde taraflar hiçbir zaman eşit değildir. Buradan hareketle, iş hukukunda son dönemde yaşanan bu dönüşümden vazgeçilmelidir. Örneğin kıdem tazminatı hakkının ortadan kaldırılmasına, belirli süreli sözleşmelerin yaygınlaştırılmasına ve apitik istihdamın desteklenmesine ilişkin girişimler derhal terk edilmelidir.
- Esnaf kuryelerin işçi statüsünde kabul edilmeleri nedeniyle geriye dönük çalışmaları karşılığında sosyal güvenlik primleri ödenmelidir.

- Çalışma ilişkilerini düzenleyen ve denetleyen kurumlar, şirketlerin bu tür uygulamalarla yurttaşlara ve devlete karşı yükümlülüklerini yerine getirmemesi karşısında önlemler almalı ve yaptırımlar uygulamalıdır. İşçi hakları konusundaki denetimler arttırılmalıdır.
- Kuryelere ILO'nun düzgün iş tanımı çerçevesinde, insan onuruna yaraşır çalışma koşulları sağlanmalıdır.
- Kuryelerin örgütlenmesi konusunda yürütülen sendikal faaliyetlerin Anayasal ve yasal olduğu unutulmamalıdır.
- Sendikalaşmaya karşı başta işten çıkarma, yıldırma ve baskı olmak üzere her türlü sendikasıızlaştırma davranışında işveren ve işveren vekilleri gerekli cezai yaptırımlarla karşılaşmalıdır. Bu yaptırımlar caydırıcı nitelikte olmalıdır.
- Emekçiler, toplumun en geniş kesimini oluşturmaktadır. Bu gerçeklikten hareketle toplumun sağlığının ve güvenliğinin korunması için işçi sağlığı ve iş güvenliği mevzuatının kapsamının genişletilmesi ve işverenden kaynaklı risklere karşı yaptırımların caydırıcı nitelikte yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.
- ILO'nun sosyal koruma tabanları yaklaşımı çerçevesinde tüm kuryelerin eşit bir ve adil bir şekilde sosyal güvenlik hakkına erişimi sağlanmalıdır. Sosyal güvenlik alanında, fiili açıdan da kapsamı genişletilecek reformlar gerçekleştirilmelidir.
- Çalışma hayatının ana aktörü, demokratik ve meşru kurumları olan sendikaların ulusal ve sektörel düzenlemelere katılımları sağlanmalıdır.
- Tüm bu önerilerin ve burada atlanmış olan önerilerin hayata geçirilmesi, örgütlü sınıftan ve örgütlü toplumdan geçmektedir. Bu noktada en büyük görev, bu çalışmanın öznesi olan kuryelere düşmektedir. Daha adil bir bölüşüm ve insan onuruna yaraşır standartlar için birleşmek gerekmektedir. Örgütlenme olmadan daha fazlasını talep etmek mümkün değildir. Bunun en net örneği, Kuzey Avrupa ülkelerinde karşımıza çıkmaktadır. Örgütlü toplumun bulunmasına bağlı olarak ekonomik ve sosyal haklar bakımından dünyanın en gelişmiş ülkelerinin Kuzey Avrupa ülkeleri olması tesadüfi değildir. Bu bağlamda, Türkiye işçi sınıfının da kendisine dayatılardan fazlası için örgütlenmesi ön koşuldur.

- Esnaf kuryeler de kendilerine dayatılan koşullar karşısında örgütlü ses olarak işçi statüsüne hak kazanmalıdır. 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu çerçevesinde sendikaya üye olmaları şu an için mümkün olmayan bu grup, bu hakka erişebilmek için kendi sorunlarını masaya yatırabilecekleri bir platform çatısı altında örgütlenmelidir.

KAYNAKÇA

Anayasa Mahkemesi (2021), 9.11.2020 tarihli Kararı, 17.02.2021 tarihli Resmi Gazete, Erişim: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2021/02/20210217-10.pdf> (20 Mart 2021).

Baudrillard, J. (2020), Tüketim Toplumu, (Çev: Nilgün Tatal ve Ferda Keskin), 9. Baskı, İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

Belgin Boyacı, N. (2020), Dijital Emek Platformları ve Sendikalar, Ankara: Türk Metal Sendikası Yayınları.

Birgün (2020), Kargo alıcısının saldırısına uğrayan kurye beyin kanaması geçirdi, saldırgan serbest!, Erişim: <https://www.birgun.net/haber/kargo-alicisinin-saldirisina-ugrayan-kurye-beyin-kanamasi-gecirdi-saldirgan-serbest-320265> (Erişim Tarihi: 2 Nisan 2021).

Borjas, G. J. (2015), Çalışma Ekonomisi, (Çev: Çağatay Edgücan Şahin, Kerem Gökten ve Ümit Akçay), 6. Baskı, Bursa: Dora Yayınevi.

Bourdieu, P. (2016), Devlet Üzerine College de France Dersleri (1989-1992), (Çev: Aslı Sümer), İstanbul: İletişim Yayınları.

Braudel, F. (2020), Kapitalizmin Kısa Tarihi, (Çev: İsmail Yerguz), 5. Baskı, İstanbul: Say Yayınları.

Cassauvers, T. (2018), In Europe, food delivery coops are fighting back against the gig economy, Erişim: <https://www.equaltimes.org/in-europe-food-delivery-coops-are#>. YIVJu5AzblU (Erişim Tarihi: 10 Mart 2021).

ÇSGB (2021), 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu Gereğince; İşkollarındaki İşçi Sayıları ve Sendikaların Üye Sayılarına İlişkin 2021 Ocak Ayı İstatistikleri Hakkında Tebliğ, Erişim: <https://ailevecalisma.gov.tr/media/67207/2021-ocak.pdf> (Erişim Tarihi: 15 Nisan 2021).

Demir, F. (2018), İş Hukuku ve Uygulaması, 11. Baskı, İzmir: Albi Yayınları.

Eliacı, K. (2020), Küresel Sendikalar Kılavuzu-Uluslararası Sendikal Hareket ve Küresel Sendikalar, İstanbul: Notabene.

Esnaf kurye başvuru formu örneği – Erişim: https://www.araskargo.com.tr/tr/webform_kiralikarac.aspx (Erişim Tarihi: 20 Mart 2021).

Esnaf kurye iş ilanı örneği – Erişim: <https://www.kariyer.net/is-ilani/hepsiburada-aracli-kurye-guneyanadolu-bolgesi-2508616> (Erişim Tarihi: 25 Mart 2021).

ILO – 102 sayılı Sosyal Güvenlik (Asgari Standartlar) Sözleşmesi, Erişim: https://www.ilo.org/ankara/conventions-ratified-by-turkey/WCMS_377270/lang--tr/index.htm (Erişim Tarihi: 25 Nisan 2021).

ILO – 202 sayılı Tavsiye Kararı – Erişim: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NO_RMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:3065524:NO (Erişim Tarihi: 25 Nisan 2021).

- İşıklı, A. (2005), Sendikacılık ve Siyaset, Ankara: İmge Kitabevi.
- ITF – Gig Economy Principles – Erişim: <https://www.itfglobal.org/en/focus/future-work/gig-economy-principles> (Erişim Tarihi: 15 Nisan 2021).
- ITF (1996), Solidarity – The First 100 Years of the International Transport Workers' Federation, London – Chicago: Pluto Press.
- ITF (2020), Global Demands, Erişim: <https://www.itfglobal.org/en/focus/covid-19/global-demands> (Erişim Tarihi: 10 Nisan 2021).
- ITF (2021), Deliveroo Riders Win Employment Status Case in Dutch Court, Erişim: <https://www.itfglobal.org/en/news/deliveroo-riders-win-employment-status-case-in-dutch-court> (Erişim Tarihi: 25 Mart 2021).
- ITF ve UNI Global (2014), What TUMTIS Want?, Erişim: bkz. <https://www.itfglobal.org/en/reports-publications/what-tumtis-want> (Erişim Tarihi: 10 Nisan 2021).
- Kalfa Topateş, A. (2019), Çalışma ve Tüketim Sosyolojisi Tarihsel ve Kuramsal Bir Analiz, Ankara: Seçkin.
- KARİD (2017), Kargo Sektörü Durum Analizi ve Sektörün Geleceği, Erişim: <http://www.karid.org.tr/kargo-sektoru-durum-analizi-ve-sektorun-gelecegi/> (Erişim Tarihi: 5 Mart 2021).
- KARİD (2020), 2020 Yılında Kargo Sektörünün Değerlendirilmesi, Erişim: <http://www.karid.org.tr/2020-yilinda-kargo-sektorunun-degerlendirilmesi/> (Erişim Tarihi: 2 Nisan 2021).
- Kıdak, E. (2019), Yeni Enternasyonalist Düşünce Perspektifinden GUF'ların Çokuluslu Şirketlerde Sendikal Örgütlenmelerdeki İşlevselliği: TÜMTİS'in DHL Örgütlenme Örneği, Türk Sosyal Bilimler Derneği 16. Ulusal Sosyal Bilimler Kongresi, Ankara-ODTÜ, 203-204.
- Kıdak, E. (2020), Taşımacılık Sektöründe Koronavirüs: Virüsü Değil Refahı Taşımak Elimizde, Erişim: <http://disk.org.tr/2020/03/tasimacilik-sektorunde-koronavirus/> (Erişim Tarihi: 12 Nisan 2021).
- Kıdak, E. (2020). Küreselleşmenin Koridorlarında Yeni Enternasyonalizm. Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Kıdak, E. (2021), Sendika Yetkilerine İtiraz Ortadan Kalkıyor Mu? I AYM'den Çarpıcı Karar, Mesai Saati Youtube Kanalı, Erişim: <https://www.youtube.com/watch?v=fF61DJ9G5TA&t=292s> (Erişim Tarihi: 21 Mart 2021).
- Koç, Y. (2014), Toplu İş Sözleşmelerinde Neler Var?, İstanbul: Kaynak Yayınları.
- Lefebvre, H. (2017), Gündelik Hayatın Eleştirisi-1, (Çev. I. Ergüden), İstanbul: Sel Yayınları.
- Loach, K. (2019), Sorry We Missed You (Türkçe: Üzgünüz, Size Ulaşamadık), Senaryo: Paul Laverty.
- Marx, K. (2018), Ücretli Emek ve Sermaye, (Çev: Çağdaş Tülek), İstanbul: Kor Kitap.

- Merriam, S. B. (2013). Nitel Araştırma: Desen ve Uygulama için Bir Rehber (Çev: S. Turan). Ankara: Nobel.
- Özveri, M. (2013), Türkiye’de Toplu İş Sözleşmesi Yetki Sistemi ve Sendikasılaştırma (1963-2009), Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi – Sosyal Politika Araştırma ve Uygulama Merkezi, Legal Yayıncılık.
- Peláez, M. W. (2021), Around the world, platform food couriers are mobilising for basic workers’ rights, Erişim: <https://www.equaltimes.org/around-the-world-platform-food#.YH7H8WczbIU> (Erişim Tarihi: 8 Nisan 2021).
- PTT – Tarihçe - https://www.ptt.gov.tr/Sayfalar/Kurumsal/Hakkimizda.aspx#ptt_tarihce (Erişim Tarihi: 31 Mart 2021).
- Sezgin, Ö. (2008), Marx, Kapital ve Diyalektik Materyalizm, Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Stake, R. E. (2010). Qualitative Research Studying How Things Works. New York - London: The Guilford Press.
- Süzek, S. (2020), İş Hukuku, İstanbul: Beta.
- Talas, C. (1967), Sosyal Politika, Yenilenmiş Üçüncü Bası, Ankara: Sevinç Matbaası.
- Topateş, H. ve Kıdak, E. (2018), Sanayi-sonrası Toplum Çerçevesinde Yabancılaşma ve Sendikal Bilinç İlişkisi, IZCEAS 2018 New Trends in Economics and Administrative Sciences, ISBN: 978-605-254-071-8, 2343-2357.
- Tuncay, A. C. ve Savaş Kutsal, B. (2019), Toplu İş Hukuku, 7. Bası, İstanbul: Beta.
- TÜİK (2019), Sanayi ve Hizmet İstatistikleri, Erişim: https://tuikweb.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1035 (Erişim Tarihi: 6 Nisan 2021).
- TÜİK (2021), Ciro Endeksleri, <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Ciro-Endeksleri-Ocak-2021-37320> (Erişim Tarihi: 12 Nisan 2021).
- TÜİK (2021), Dönemsel Gayrisafi Yurt İçi Hasıla, IV. Çeyrek: Ekim - Aralık, 2020, Erişim: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Donemsel-Gayrisafi-Yurt-Ici-Hasila-IV.-Ceyrek:-Ekim---Aralik,-2020-37180> (Erişim Tarihi: 31 Mart 2021).
- TÜİK (2021), Perakende Satış İstatistikleri, Erişim: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Perakende-Satis-Endeksleri-Ocak-2021-37356> (Erişim Tarihi: 12 Nisan 2021).
- TÜMTİS – Tarihçe - <https://tumtis.org/v2/tarihce/> (Erişim Tarihi: 5 Nisan 2021).
- TÜMTİS (2018), Me-Par’da Çoğunluk Tespitini Sendikamız Kazandı, Erişim: <http://tumtis.org/v2/2018/0523/me-par-da-cogunluk-tespitini-kazandik/> (Erişim Tarihi: 22 Mart 2021).
- TÜMTİS (2021), Risk Altındaki Kargo ve Lojistik İşçileri Aileleriyle Birlikte Bir An Önce Aşılmalıdır, Erişim: <https://tumtis.org/v2/2021/0416/risk-altindaki-kargo-ve-lojistik-iscileri-aileleriyle-birlikte-bir-an-once-asilanmalidir/> (Erişim Tarihi: 17 Nisan 2021).
- TÜMTİS (2021), Yurtiçi Kargo’da Sendika Düşmanlığı Mahkeme Kararıyla Tescillendi, Erişim: <https://tumtis.org/v2/2021/0331/yurtici-kargoda-sendika-dusmanligi-mahkeme-karariyla-tescillendi/> (Erişim Tarihi: 31 Mart 2021).

Türk-İş (2021), Açlık ve Yoksulluk Sınırı Araştırması (Mart 2021), Erişim: <http://www.turkis.org.tr/MART-2021-ACLIK-VE-YOKSULLUK-SINIRI-d501756> (Erişim Tarihi: 25 Nisan 2021).

Türk-İş ve TOBB (2019), İş Kanunu ve Yargıtay Uygulaması I. Cilt, Ankara.

Türkiye Cumhuriyeti Ticaret Bakanlığı (2020), İstatistikler, Erişim: <https://www.eticaret.gov.tr/istatistikler> (Erişim Tarihi: 31 Mart 2021).

Weber, M. (2018), Ekonomi ve Toplum, Yarın Yayınları.

WTO (2021), Co-convenors of e-commerce negotiations: We are heartened by progress made so far https://www.wto.org/english/news_e/news21_e/ecom_16mar21_e.htm (Erişim Tarihi: 30 Mart 2021).

Yargıtay 9. H. D. – 2017/4555 sayılı Karar – Erişim: <https://www.calismatoplum.org/yargitay-karari/asil-isveren-alt-isveren-iliskisinin-unsurlari-ve-muvazaa-ogeleri-acisindan-kamu-isyerleri-icin-ayriralik-taninamayacagi> (Erişim Tarihi: 20 Nisan 2021).

Yargıtay 9. H. D.- 2017/15685 sayılı Karar – Erişim: <https://www.calismatoplum.org/yargitay-karari/isci-temini-iliskisinin-asil-isveren-alt-isveren-iliskisiyle-gizlenmesi-muvazaa> (Erişim Tarihi: 20 Nisan 2021).

4857 sayılı İş Kanunu, Erişim: <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=4857&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5> (Erişim Tarihi: 25 Nisan 2021).

5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu, Erişim: <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=5510&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5> (Erişim Tarihi: 25 Nisan 2021).

6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu, Erişim: <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=6098&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5> (Erişim Tarihi: 25 Nisan 2021).

6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu Gerekçesi – Erişim: <https://www2.tbmm.gov.tr/d24/1/1-0605.pdf> (Erişim Tarihi: 16 Mart 2021).

6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu, Erişim: <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=6331&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5> (Erişim Tarihi: 25 Nisan 2021).

6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş sözleşmesi Kanunu, Erişim: <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=6356&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5> Erişim Tarihi: 25 Nisan 2021).



Bu çalışmanın amacı, kargo taşımacılığı sektöründe kendi hesabına çalışan emekçilerin yaşadığı hak kayıplarını ortaya koymaktır. Emek maliyetlerini en aza indirmek isteyen şirketler, kargo taşımacılığı hizmetlerinin yerine getirildiği her alanda taşeronlaşma ve benzeri uygulamalara başvurmaktadır. Esnaf kurye veya farklı isimlerle tarif edilen çalışma modeli de şirketlerin ucuz emek arayışlarının bir yolu olarak görülmelidir. Bu araştırmanın sonucunda, en temel sosyal sınıf aidiyet merkezi olan işçi statüsü üzerlerinden alınarak sömürünün yeni biçimi altında ezilen kuryelere birleşme ve mücadele alanını genişletme çağrısında bulunmaktadır.

TÜMTİS YAYINLARI-2021