

KENT GÜNDEMİNE BAKIŞ | ŞUBAT 2022

İKİ TEKER ÜSTÜNDEKİ KENT İŞÇİLERİ: MOTO KURYELER

Güncel Emek Hareketliliği ve Sorumluluğun Bölüşümü
Üzerine Politika Notu

Giriş

Türkiye 2018'den bu yana [1] literatürde "uzun ve yapışkan" olarak görünen bir ekonomik krizden geçiyor. Bu kriz, safhalar halinde seyreden ve güven erozyonu yaratarak hem safhaların aralığını sıklaştıran hem de her safhası bir öncekinden daha şiddetli ve derin olan bir krizdir. Bugün yüksek kur - yüksek enflasyon - düşük büyüme - yüksek işsizlik - tırmanan sefalet endeksi safhasının yaşandığı rahatlıkla söylenebilir. 20. yüzyılın son çeyreğinde başlayan, 21. yüzyılın ilk çeyreğine damgasını vuran teknolojik, ekonomik, sosyal ve siyasi değişim, eski dünyanın işçi sınıfından farklı bir çalışma biçimi ve temposuna sahip yepyeni bir çalışma biçimini ortaya çıkardı. Bu yeni sınıfı tanımlayan en iyi kavram "güvencesizler" ya da uçurumun kenarında olma durumunda olmaya karşılık gelen "prekarya." Pandemi beyaz yakalı, mavi yakalı, nitelikli, nitelsiz ayırt etmeden milyonlarca çalışanı prekarya sınıfına soktu. Böylece, yöneticiler karşısında pazarlık gücü olmayan, hedef performans sistemi altında ölesiye çalışmak zorunda kalsa da geliri harcamalarına yetmeyen, kuryelik gibi kaygan ve görünmez üretim süreçleri ve çalışanları ortaya çıktı. Bu yeni bir emek görünümüydü fakat bu emeğin tüm kayganlığına rağmen örgütlenmesinin çok daha yeni bir durum olduğunu söylemek mümkün. Çin'de ve tüm dünyada, özellikle de yemek sipariş sektöründe çalışan kuryelerin grevleri ve örgütlenmeleri son birkaç yılın emek hareketliliği içerisinde öne çıktı. Bu sektörde 2017-2020 yılları arasında 36 ülkede toplam 527 işçi eylemi yaşandı [2]. Türkiye'de ise moto kuryelerin sorun ve ihtiyaçları daha çok pandemiyle birlikte görünür oldu. Tüm Anadolu Motosikletli Kuryeler Federasyonu'na göre Türkiye'de yaklaşık 900.000 moto kurye bulunuyor, bunlardan yalnızca 1/9'u kayıtlı çalışıyor ve bir yılda 200'e yakın moto kurye hız baskısı sebebiyle hayatını kaybediyor.



[1] Dr. Nesrin Nas'ın tanımladığı gibi

[2] Trappmann, V., Bessa, I., Joyce, S., Neumann, D., Stuart, M. & Umney, C. (2020). Global labour unrest on platforms : The case of food delivery workers (Report). Friedrich-Ebert-Stiftung.

Bugünün sorunu çalışan yoksulluğu

Pandemide işsizlik en yakıcı problem olarak öne çıkarken, bugün yüksek enflasyon ile eriyen ücretler çalışan yoksulluğunu derinleştirmiştir. OECD'nin Sosyal Harcamalar Veritabanı'na göre Türkiye pandemiye girerken Gayri Safi Yurtiçi Hasıla'nın (GSYH) %12'si olan sosyal koruma bütçesi ile **37 ülke arasında 35'inci sırada** yer alıyordu [1]. Sağlık harcamalarına %3,3, aile destekleri için %0,5, işsizlik için ise **yalnızca %0,3 oranında** bütçe payı ayrılmıştı. Diğer yandan, TÜİK'e göre pandeminin hayatımıza girmesiyle birlikte 2020 yılında **her dört gençten biri işsizdi ve gençlerin %28'i ne eğitimde ne de istihdamdaydı** [2]. Gençlerin istihdam oranı 2019'dan 2020'ye geçerken %4 oranda düştü ve %29'a geriledi. Özetle, Türkiye'nin Covid-19 krizini yönetebilecek bir sosyal koruma altyapısı yok, gençler işgücü piyasasında tutunamıyor ve bugünkü ekonomik kriz bu tablonun üstüne biniyor.

Moto kuryelik pandemide hem hane ekonomileri hem piyasa hareketliliği için geçici bir tampon mekanizma işlevi gördü



Covid-19 krizi işgücü piyasalarını ters yüz ettiğinde daha önce garson, aşçı, komi, fabrika işçisi, konfeksiyon işçisi, tekniker, kasiyer, büro çalışanı, satış elemanı veya güvenlik görevlisi olan sayısız genç işini kaybetti ve pandeminin genişlettiği bir geçim alanı olan moto kuryeliğe tutundu. İPA'nın Eylül 2021'de pandemide hizmet sektöründeki kırılan ve güvencesiz meslek gruplarının durumuna ilişkin yaptığı araştırmada görüldüğü üzere, moto kuryelerin **yalnızca 1/5'i** daha önce başka bir işte çalışmamış; **%80'i** pandemide işini kaybedip kuryeliğe başlayanlardan oluşuyor. Pandemi ve online alışverişle genişleyen bu alanda tutunanların **yarıya yakını (%43)** 25-34 yaş aralığında ve bu kişiler büyük oranda (%70) eve en çok gelir getiren hane üyesi [3]. Genç işsizliği ile üst üste binen bu tablo kuryelerin dar gelirli hane ekonomileri içerisindeki geçim sorumluluğunu da gözler önüne seriyor.

[1] OECD. Social Expenditure Database.

<https://www.oecd.org/social/expenditure.htm>[15.01.2022]

[2] <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Isgucu-Istatistikleri-2020-37484>

[3] <https://ipa.istanbul/urun/pandemi-kosullarinda-hizmet-sektorunde-calisanlarin-beklentileri/>

Moto kuryelik artık geçici bir bekleme durağı değil, kalıcı bir meslek. Güvencesizlikle birlikte kuryeliğin dünyada ekonomideki hacmi ve kuryelerin pazarlık gücü de artıyor

2022 Ocak ayının ücretli çalışanlar için son derece hareketli geçeceğini tahmin etmek zor değildi. Yılın son ayları tüm çalışanlar için maaşlara yapılacak zamlar ile yüksek enflasyon oranları arasındaki makasın ne kadar açılacağı üzerine gerçekleşen hararetli tartışmalarla geçti. Açıklanan zamlarla birlikte çok yoğun bir emek hareketliliği baş gösterdi ve ilk örgütlü itiraz moto kuryelerden geldi. Moto kuryeler iki yıldan fazladır pandeminin yükünü taşıırken tüm dünyada moto kurye piyasasının hacmi 2020'de **455 milyar doları aştı** ve 2025'te bu hacmin 736 milyar dolara ulaşması bekleniyor [1].

Moto kuryelik artık pandeminin işsiz bıraktıklarının bekleme durağı değil, kalıcı ve geniş bir geçim alanı haline geliyor. Moto kuryeler ülke ekonomilerinin tam ortasına **1)** kriz döneminde piyasa hareketliliğini sürdüren, erişim sorunlarının kısmen önüne geçen ve sınırlı da olsa geçim alanı açan bir tampon mekanizma, **2)** çalışma ilişkilerinde yeni bir güvencesizlik ve esneklik modeli, **3)** kalıcılaşan ve meslekleşen bir iş koluna dönüşürken büyük bir örgütlenme ve hareketlilik alanı olarak görülüyor. Çin'de son dönemde gerçekleşen kurye grevleri ve örgütlenmeleri [2] ile bugün Türkiye'de yaşanan emek hareketliliği benzer dinamiklerden besleniyor, moto kuryelerin güvencesizliğiyle birlikte pazarlık gücü de artıyor. Dr. Alpkan Birelma henüz pandemi taşımacılık sektörünü genişletip dönüştürmeden önce, Aras Kargo ve Tüm Taşıma İşçileri Sendikası (TÜMTİS) örneği üzerinden 2018 yılında yaptığı kapsamlı araştırma ile taşımacılık sektörünün emek piyasasındaki "yapısal" gücünü ortaya koymuştu: "Taşıma işçileri görece güçlü bir işyeri pazarlık gücüne sahip olagelmışlerdir. Sektörde stok mefhumu yoktur, dağıtım ve toplamanın son derece dakik olması gerekir ve aksamaların maliyeti çok yüksektir"[3]. Pazarlık gücü olarak da okunabilecek bu "yapısal" gücün pandemiyle birlikte daha da arttığı rahatlıkla söylenebilir.

[1] The Business Research Company (2021) Domestic Couriers Global Market Report 2021: COVID-19 Implications and Growth to 2030.[1] Liu, C., & Friedman, E. (2021). Resistance under the Radar: Organization of Work and Collective Action in China's Food Delivery Industry. The China Journal, 86, 68 - 89.

[2] Birelma, A. "Türkiye Sendikal Hareketinde Aykırı bir Yeniden Canlanma Vakası: TÜMTİS'in Yakın Dönemdeki Atılımı." Türkiye'nin Büyük Dönüşümü: Ayşe Buğra'ya Armağan Kitabı, der. Osman Savaşkan and Mehmet Ertan, İletişim Yayınları, İstanbul, 579-607.

[3] The Business Research Company (2021) Domestic Couriers Global Market Report 2021: COVID-19 Implications and Growth to 2030.

Özetlemek gerekirse;

- Bundan bir buçuk yıl önce yapılan saha araştırmasında [1] kuryelerin %47'si işlerinden memnun olduklarını dile getirmişti. Görüşülen kuryelere göre ücretler zamanında ödeniyordu, bu ücretlerle ortalama bir geçim sağlanıyordu ve çalışma saatleri çok uzun değildi.
- Bugün yükselen direnişlerin özellikle bir yıl içerisinde yükselen enflasyon sebebiyle ücretlerin erimesi ve yaşam maliyetinin artması ile doğrudan ilişkili olduğu görülüyor. Grev kararı alan işçilerin başlıca talepleri arasında ücretlere yapılan zam oranları ile enflasyon oranı arasındaki makasın kapanması öne çıkıyor.
- Moto kuryelik artık pandemide işsiz kalanların geçici bekleme durağı değil, kalıcılaştı ve meslekleşmiş bir iş kolu. Dolayısıyla, direnişlerde çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve sendikal örgütlenme haklarının temini başlıca talepler arasında yerini buluyor. Mesleki aidiyetin gelişmesi uzun vadeli talepler etrafında örgütlenmeyi mümkün kılıyor.
- Taşeron şirketler ve bildiğimiz anlamda bir işçi-işveren ilişkisinin kurulmadığı hizmet sözleşmeleri yoluyla güvencesiz ve enformel bir şekilde çalıştırılan moto kuryelerin pazarlık gücünü arttıran ve uzun vadeli taleplerini şekillendiren bir diğer koşul ise pandeminin artık bir "kriz" olmaktan çıkması. Pandemi uzun vadeli ihtiyaçların bir süre askıya alındığı, hayatta kalmak gibi akut bir sorunun geri kalan her şeyi tali kıldığı tam bir kriz süreci olarak yaşanmıştı.

Şimdi sorumluluk alma zamanı



İstanbul Planlama Ajansı olarak "Güvencesizlik, Yeni Eşitsizlikler ve Çözüm Yolları Konferansı" kapsamında moto kuryelerle bir araya gelme ve taleplerini doğrudan kendilerinden duyma fırsatı bulduk. Daha önce kapsamlı bir niceliksel araştırma ile [2] tespit ettiğimiz sorun ve ihtiyaçları bizzat kuryelerle bir araya gelerek test ettik. Buna göre, kuryelerin öncelikli 11 sorununun üçü merkezi hükümeti, üçü yerel yönetimleri, beşi işvereni adres olarak gösteriyor.

[1] [2] <https://ipa.istanbul/urun/pandemi-kosullarinda-hizmet-sektorunde-calisanlarin-beklentileri/>

Moto kuryelerin işverenden beklentileri

- Hız baskısının ve puan sisteminin kaldırılması,
- Ücretlerin iyileştirilmesi,
- Çalışma koşullarının iyileştirilmesi,
- Örgütlenme hakkının garanti altına alınması,
- Esnaf kurye sisteminin kaldırılması ve güvenceli istihdam koşullarının sağlanması.

Moto kuryelerin hükümetten beklentileri

- İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisi (İSİG) denetlemelerinin yapılması, moto ve ekipman güvenliğinin işveren sorumluluğu olarak tanımlanması,
- Moto kuryeliğin "tehlikeli işler" sınıfına alınması, bununla ilintili sosyal haklara erişimin sağlanması ve Mesleki Yeterlilik Kurumu (MYK) belgesinin bu işi yapanlar için zorunlu tutulması,
- Otoyollar ve köprülerde moto kuryelerin yol güvenliğini sağlayacak trafik düzenlemelerinin yapılması (uyarı levhaları vb.), altyapı ve sürüş güvenliği önlemlerinin (bariyer giydirme vb.) alınması.

Moto kuryelerin yerel yönetimlerden beklentileri

- Moto kuryelerin sorun ve ihtiyaçlarının yaygınlaştırılması, toplumsal farkındalığı arttıracak çalışmaların yapılması (özellikle puan sistemine ve hız baskısına karşı)
- Mesleki yeterliliği destekleyecek ücretsiz eğitim ve sertifika programlarının oluşturulması
- Ana arterlerde moto kuryelerin yol güvenliğini sağlayacak trafik düzenlemelerinin yapılması (uyarı levhaları vb.), altyapı ve sürüş güvenliği önlemlerinin (bariyer giydirme vb.) alınması.



[1] <https://ipa.istanbul/urun/pandemi-kosullarinda-hizmet-sektorunde-calisanlarin-beklentileri/>

İşçiler kendi hayatlarındaki dönüşümün sorumluluğunu alarak greve çıktı. Şimdi işverenler, hükümet ve yerel yönetimlerin sorumluluk alma vakti. Trendyol başta olmak üzere pek çok grevde işverenlerin de sorumluluk alma çağrısına cevap verdiğini, grevlerin müzakere ile sonlandığını görüyoruz. İşverenlerin almış olduğu bu sorumluluk sosyal, ekonomik ve demokratik çözümlerin güçlenmesi noktasında son derece önemli. Moto kuryeler ve güvencesizlik yerel yönetimlerin de ajandasında yerini buluyor. Örneğin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin Uluslararası Çalışma Örgütü iş birliği ile hayata geçirdiği istihdam projesi kapsamında 240 moto kuryeye harita okuma, ilk yardım ve güvenli sürüş eğitimi, A2 ehliyeti ve MYK belgesi verildi. Güvencesiz istihdam gibi çok daha makro ekonomi politikaları çerçevesine sıkışmış bir alanda yerel yönetimlerin de yapabileceği şeyler olduğunun yeniden hatırlanması gerektiği gibi; merkezi düzeyde alınması gereken sorumluluklar için de hükümetin bir an önce harekete geçmesi gerekiyor. Güvencesizliğin son bulması ve moto kuryeliğin insana yakışır bir işe dönüşmesi için tarafların tümü üstüne düşen sorumlulukları en hızlı şekilde önüne almalıdır.



İstanbul
Planlama
Ajansı