

## COVID-19 PANDEMİSİNDE EVDE KALAMAYANLARIN ÇALIŞMA KOŞULLARI: MOTOKURYELER ÜZERİNE NİTEL BİR ANALİZ \*

Ebru KANYILMAZ POLAT<sup>2</sup>, Gonca CEZER AYDIN<sup>3</sup>

### Öz

Covid-19 pandemisi ekonomik ve toplumsal hayatın her alanında olduğu gibi çalışma yaşamını da derinden etkilemiştir. Çalışma şekilleri açısından evden çalışma başta olmak üzere esnek çalışma biçimleri önem kazanırken; bazı sektörler ve meslekler açısından çalışanlar yoğun ve ağır çalışma koşullarıyla karşı karşıya kalmışlardır. Bu çalışma kapsamında pandemi süreciyle birlikte iş yükleri artan ve çalışma hayatında çeşitli sorunlarla karşı karşıya kalan motokuryelerin çalışma koşullarına ilişkin sorunlarının ortaya konulması amaçlanmıştır. Çalışmada nitel analiz yöntemi kullanılarak toplam 18 kişi ile derinlemesine görüşme yapılmıştır. Sonuç olarak motokuryelerin pandemi süreciyle birlikte yaşamına ilişkin sorunlarının arttığı tespit edilmiştir. Çalışma saatlerinin uzunluğu, trafik kazalarının sıklığı, mesleki yeterlilik belgesi olmaması, yapılan işin tehlikeli iş sınıfına girmemesi, geçici iş olarak görülmesi, esnaf kuryeler için güvencesizlik ve saat ücretlerinin düşüklüğü, artan maliyetler motokuryelerin karşı karşıya kaldığı başlıca sorunlardandır.

**Anahtar Kelimeler:** Covid-19, Çalışma Hayatı, Çalışma Koşulları, Motokurye

**JEL Kodları:** J81, J10

## WORKING CONDITIONS OF WHO CAN'T "STAY AT HOME" DURING THE COVID-19 PANDEMIC: A QUALITATIVE ANALYSIS ON MOTORCYCLE COURIER

### Abstract

The Covid-19 pandemic has profoundly affected working life, as in all areas of economic and social life. In this period, flexible working models, especially working from home, became widespread. However, in some sectors and professions, lots of employees faced intense and hard working conditions with excessive hours. With this study, it is aimed to reveal the problems related to the working conditions of the motorcouriers, whose workload have increased during the pandemic and who face with various problems in their working life. In the study, in-depth interviews were conducted with 18 people, using the qualitative analysis method. As a result, it has been observed that the business life problems of motorcouriers have increased during the Covid-19 pandemic. The main problems that motorcycle couriers suffer from are the long working hours, the high frequency of traffic accidents, the lack of professional qualification certificate, the work is not considered as a dangerous work and considered as a temporary job; insecurity for self-employed couriers and low hourly wages and increasing of the costs.

**Keywords:** Covid-19, Working Life, Working Conditions, Motorcycle Couriers

**JEL Codes:** J81, J10

\* Bu çalışma için Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Etik Kurulunun 13.06.2022 tarihli ve E-84026528-050.01.04-2200116796 sayılı toplantısının 12/ 18'nolu kararı ile etik kurul onayı alınmıştır.

<sup>2</sup> Doç. Dr., Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Biga Uygulamalı Bilimler Fakültesi, ekanyilmaz@comu.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-3396-0791>

<sup>3</sup> Dr. Öğr. Üyesi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Biga İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, goncagezer@comu.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0001-5219-9275>

## GİRİŞ

Koronavirüs (Covid-19) salgını, 2019 yılı Aralık ayında Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkmış ve dünyanın diğer ülkelerine hızla yayılmıştır. Salgın, kısa sürede küresel bir tehdit haline gelmeye başlamasıyla Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi olarak ilan edilmiştir. Covid-19'un küresel etkilerini inceleyen birçok çalışmada salgın, dünyada yaşanan en sarsıcı pandemilerden biri olarak tarif edilmektedir. Günümüzde özellikle toplumsal hareketliliğin ve ülkeler arasındaki etkileşimin artması geçmişten farklı olarak salgının etkilerinin tüm ülkelerde derinden hissedilmesine ve küresel bir krize dönüşmesine neden olmuştur (Küçüköğlü, 2021, s. 1272).

Covid-19 pandemisi yalnızca insanların sağlığını tehdit etmekte kalmamış, ekonomik ve toplumsal hayatta da etkileri uzun süreceği öngörülen çeşitli sorunlara neden olmuştur (Kara ve Aydın, 2021, s.12). Salgını kontrol altında tutabilmek amacıyla toplumsal hayatın sınırlandırılmasına yönelik alınan tedbirler ile salgının beraberinde getirdiği panik ve kaygı ortamı ekonomik alanda da etkisini göstermiştir. Neredeyse her ülkede salgının yayılmasını önlemek amacıyla ekonomik faaliyetler askıya alınmış ve birçok sektörün faaliyetleri durma noktasına gelmiştir.

Covid-19'un ortaya çıkardığı kriz, toplumsal ve ekonomik hayatın tüm alanlarında olduğu gibi çalışma yaşamı açısından da çeşitli problemlere yol açmıştır. Ekonomik faaliyetlerin sektöre uğraması, istihdamın daralmasına ve işsizliğin artmasına neden olmuş; birçok kişi işini kaybederken, birçoğunun da çalışma süresi ve dolayısıyla da ücret geliri azalmıştır. Özellikle eğlence, turizm, eğitim, inşaat ve otomotiv sektörlerinde çalışanlar işsizlik tehdidiyle en fazla karşı karşıya kalan kesimleri oluşturmuştur.

ILO'nun, Covid-19 pandemisinin işgücü piyasaları üzerindeki etkileri ile ilgili yayınladığı verilere göre dünyadaki işçilerin %94'ü işyeri kapatma önlemlerinin uygulandığı ülkelerde yaşamaktadır. Pandemi ortaya çıktıktan sonra dünya çapındaki toplam çalışma süresi kaybında %17.3'lük bir düşüş tespit edilmiştir. Çalışma süresi kayıpları dolayısıyla işgücü kayıpları da ortaya çıkmış; bu kayıp üst-orta gelirli ülkelerde %11.4 olurken alt-orta gelirli ülkelerde %15.1'e ulaşmıştır (ILO, 2020). İstihdam kayıpları açısından bakıldığında ise küresel işgücü katılım oranı pandeminin etkilerinin küresel düzeyde yayılmaya başladığı 2020 yılında %2.2 azalarak %58.4'e düşmüş; küresel işsizlik 33 milyon artarak %1.1 puan yükselmiş ve %6.5 olarak hesaplanmıştır (ILO, 2021b).

Pandemiyle birlikte bazı işler ve meslekler açısından çalışma biçimlerinde ve koşullarında da önemli değişimler/dönüşümler ortaya çıkmıştır. Eğitim, finans, profesyonel hizmetler gibi sektörlerde çalışanlar başta olmak üzere beyaz yakalı işgücü açısından evden çalışma yaygınlaşmıştır. Evden çalışma biçimi, iş ve özel yaşam dengesinin sağlanması ve verimlilik açısından çeşitli sorunlara neden olsa da söz konusu

çalışanlar işlerini kaybetmeden, sağlıklarını tehdit eden pandemi koşullarına karşı kendilerini izole edebilmişlerdir.

Ancak diğer taraftan birçok iş ya da meslek açısından Covid-19 pandemisi çalışma saatlerinin uzaması, iş yükünün artması, güvensiz ve sağlıksız çalışma koşulları gibi birçok sorunu beraberinde getirmiştir. Özellikle sağlık hizmetlerine olan talebin artmasıyla birlikte sağlık çalışanlarının çalışma ve yaşam koşullarına ilişkin sorunları pandemi sürecinde önemli bir gündem maddesini oluşturmuştur. Bunun yanı sıra elektronik ticaretin yaygınlaşmasıyla birlikte lojistik sektöründe istihdam edilen kargo çalışanları ile kuryeler pandemi koşullarından olumsuz etkilenen gruplar arasında yer almaktadır.

Bu çalışmada Covid-19 pandemisinde “evde kalamayan” ve son yıllarda kolektif talepleriyle gündeme gelen motokuryelerin çalışma koşullarının incelenmesi amaçlanmıştır. Çalışmada ilk olarak Covid-19’un çalışma hayatında ortaya çıkardığı etkilere değinilmiş ve Covid-19 pandemisinden olumsuz etkilenen çalışanların istihdam koşulları değerlendirilmiştir. Çalışmanın yöntem kısmını ise motokuryelerin çalışma koşulları oluşturmaktadır. Bu kapsamda nitel araştırma yöntemine dayanarak Çanakkale ilinde yaşayan motokuryeler ile derinlemesine görüşmeler yapılmış ve araştırmadan elde edilen bulgulara dayanarak çalışma hayatında yaşadıkları sorunlar ortaya konulmaya çalışılmıştır.

## COVID-19 PANDEMİSİNİN ÇALIŞMA HAYATINA ETKİLERİ

Covid-19 pandemisi halk sağlığı açısından önemli bir risk olmasının yanı sıra ekonomik açıdan da küresel bir tehdit oluşturmuştur. Pandemiyle birlikte ekonomik faaliyetlerin yavaşlaması yalnızca mal ve hizmet üretimini değil, aynı zamanda tüketimi ve yatırımları da etkilemiştir. Ortaya çıkan kriz ortamının ekonomik alandaki en önemli yansımalarından biri ise işgücü piyasalarında ortaya çıkmıştır. Kriz koşullarına piyasalardaki belirsizliğin de eklenmesiyle işletmeler yatırımlarını, mal ve hizmet alımlarını ve işgücü taleplerini önemli ölçüde sınırlandırmışlardır (Erol, 2020, s. 214). Yaşanan kriz küresel dünyada tüm ülkeleri derinden etkilemiş ve hemen her ülkede işgücü piyasalarına dair önlemlerin devreye sokulması acil bir zorunluluk haline gelmiştir. Nitekim OECD de Covid-19 pandemisini 2008 yılındaki mali krizden bu yana dünya ekonomisi açısından en büyük risk olarak tarif etmektedir.

Covid-19’un işgücü piyasalarındaki en sarsıcı etkisi birçok çalışanın işini kaybetme, zorunlu izin kullanma, ücretlerin ve çalışma saatlerinin düşürülmesi gibi sonuçlarla karşı karşıya kalması olmuştur. Ancak bunun yanı sıra salgının işgücü piyasalarındaki etkisinin farklı sektörlerde ya da mesleklerde çalışanlar açısından çeşitlilik gösterdiği ve çalışanları farklı düzeylerde etkilediği görülmektedir (ILO, 2020, s. 5). Örneğin toplumun temel ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik faaliyet gösteren üretim, nakliye, satış, iletişim gibi sektörler pandemi kurallarına uygun bir şekilde mal ve hizmet üretimini sürdürmüş; söz konusu

sektörlerde istihdam önemli ölçüde korunmuştur. Ayrıca dijital teknolojilerin yardımıyla uzaktan verilen hizmetler açısından da faaliyetler artarak devam etmiştir. Özellikle evden çalışmanın mümkün olabildiği işler ile e-ticaret ve evlere yemek servisi gibi işlerin ekonomik etkinliğinin arttığı görülmüştür (Balcı ve Çetin, 2020, s. 41). Dolayısıyla Covid-19'un ortaya çıkardığı koşullar, birçok çalışan açısından işsizliği beraberinde getirirken birçoğu için de iş yükünün önemli ölçüde artmasına ya da kısmi süreli ya da evden çalışma gibi çalışma biçimlerinin uygulanmasına neden olmuştur.

Covid-19 koşullarında toptan ve perakende ticaret, turizm, inşaat, ulaştırma, kültür, sanat, eğlence, spor gibi faaliyetler pandemiden en fazla etkilenen sektörler olmuştur. Gerek dünyada gerekse Türkiye'de söz konusu faaliyetlerin ekonomi ve istihdam içerisinde önemli bir yer tuttuğu düşünüldüğünde, sektör çalışanlarının işsizlik oranları içerisinde büyük bir paya sahip olduğunu söylemek mümkündür (Acar, 2020, s. 487). İşsizlik oranlarının yükselmesi tüm dünya geçici işlerde çalışma ile kayıtdışı istihdamın yaygınlaşmasına neden olmuştur. Kayıtdışı istihdam özellikle kendi hesabına çalışma şeklinde yaygınlaşmaya başlamış, geçici işlerde çalışma ise neredeyse tüm ülkeler ve sektörler açısından yükselme eğilimi göstermiştir (ILO, 2022, s. 3-4).

Covid-19 pandemisiyle birlikte evden çalışmanın kapsamı da genişlemiştir. Bilgi ve iletişim teknolojileri, bankacılık ve finans, sigortacılık, eğitim, bilimsel ve teknik uzmanlık gerektiren faaliyetler tele çalışma gibi evden çalışma biçiminin yaygın olarak uygulandığı sektörler arasında yer alırken, pandemi süreciyle birlikte çeşitli işler, meslekler ve sektörler açısından da söz konusu çalışma biçiminin yaygınlaştığı görülmektedir. Nitekim pazarlama, turizm, müşteri hizmetleri gibi sektörlerin yanı sıra orta vasıflı çalışanlar ile kısmen düşük vasıflı çalışanlar da pandemi koşulları nedeniyle evden çalışma sistemine geçmişlerdir (Tokol, 2021, s. 8-9). Bu süreçte öğretmenler, ofis çalışanları, elektronik ticaretle uğraşanlar, danışmanlar gibi hizmet sektöründe çalışan pek çok kesim evden çalışmayı deneyimlemiştir.

Covid-19'un işgücü piyasalarındaki etkisi diğer ülkelerde olduğu gibi Türkiye'de de benzer sonuçlara yol açmıştır. Türkiye'de 11 Mart 2020 tarihinde resmi olarak ilk Covid-19 vakası açıklanmış ve bunun akabinde sosyal hayatı sınırlamaya yönelik birçok önlem devreye sokulmuştur. Alınan önlemler eğitim, ulaşım, turizm başta olmak üzere birçok sektörün faaliyetlerini derinden etkilemiş, ortaya çıkan toplumsal ve ekonomik kriz ortamı kuşkusuz istihdam üzerinde olumsuz etkiler yaratmıştır. Yapılan birçok çalışmada, kayıtdışı istihdamın yaygın, işsizliğin yüksek ve özellikle dezavantajlı kesimlerin istihdam koşullarına ilişkin sorunların süregeldiği Türkiye işgücü piyasasında Covid-19 krizinin etkilerinin uzun süreceği öngörülmekte; ILO'nun tahminlerinde de benzer görüşlere dikkat çekilmektedir.

Birçok ülkede olduğu gibi Türkiye’de de Covid-19’un ekonomiye ve işgücü piyasalarına olan etkilerine yönelik çeşitli önlemler hayata geçirilmiştir. Toplumdaki düşük gelirli ve dezavantajlı kesimlere yönelik düzenlemeler, sosyal yardım ve hizmetlerin kapsamının genişletilmesinin yanı sıra çalışanlar ile işverenlerin ekonomik açıdan desteklenmesine ilişkin çeşitli uygulamalar devreye sokulmuştur. Bu bağlamda işletmelerin kredi, faiz, KDV ve SGK primi gibi ödemelerinin ertelenmesi, kredi garanti fonundan sağlanan desteklerin artırılması, asgari ücret desteği, telafi çalışma süresinin yükseltilmesi, kısa çalışma ödeneğinin kapsamının genişletilmesi ve bazı kesimlerin evden çalışmasına yönelik düzenlemeler çalışma yaşamına ilişkin önlemler arasında yer almıştır. Böylece Covid-19’un ortaya çıkardığı kriz koşullarının hem çalışanlar hem de işverenler açısından kısmen telafi edilmesi amaçlanmıştır.

ILO’nun yaptığı bir araştırmaya göre Türkiye’de yiyecek-içecek ile konaklama sektörü Covid-19’dan en fazla etkilenen sektörler arasında yer alırken; ev işlerinde çalışanlar, gençler, kayıtdışı çalışanlar ve göçmenler gibi dezavantajlı gruplar istihdam açısından en kırılgan kesimleri oluşturmuştur. İller bazında ise toplamda %20 civarında çalışma süresi kaybıyla en fazla İstanbul ve Antalya’nın etkilendiği görülmüştür. Söz konusu kentlerin ekonomisinde hizmet ve turizm sektörü ağırlıklı olmasının bu etkide önemli bir rolü bulunmaktadır. En az etkilenen bölgeler ise imalat ve tarım sektörünün hâkim olduğu Orta ve Doğu Anadolu bölgeleridir (ILO, 2021a, s. 13). Bu bakımdan Türkiye’de de Covid-19’n etkileri farklı kesimler, sektörler ya da bölgeler açısından farklı sonuçlar ortaya çıkarmıştır.

2022 yılı itibariyle hem Türkiye hem de diğer birçok ülkede işgücü piyasaları pandeminin etkisinden sıyrılmaya başlayarak toparlanma sürecine girmeye çalışsa da bu sürecin birçok ülke ve sektör açısından başarıya ulaştığını söylemek güç görünmektedir. Yüksek gelirli ülkeler açısından toparlanma daha hızlı gerçekleşirken; buna karşılık Covid-19 öncesi dönemde eşitsizlik seviyesinin yüksek, çalışma koşulları ve sosyal haklarla ilgili düzenlemelerin yetersiz olduğu gelişmekte olan ülkelerde toparlanma sürecinin çok daha zor olacağı düşünülmektedir. Nitekim ILO’nun tahminlerine göre 2022 yılında küresel toplam çalışma saatinin Covid-19 öncesi döneme göre yaklaşık %2 azalacağı öngörülmektedir. Küresel işsizliğin ise 2022 yılında, 2019’daki düzeyi yaklaşık 21 milyon aşarak 207 milyona ulaşacağı tahmin edilmektedir. Ayrıca Covid-19, insana yakışır işle ilgili kazanımların da önemli ölçüde ortadan kalmasına neden olmakta ve birçok ülke açısından bu hedefin sürdürülebilirliğine engel oluşturmaktadır. (ILO, 2022, s. 1).

Covid-19 pandemisinin ekonomik ve toplumsal alanda yol açtığı koşullar, çalışma yaşamındaki dönüşümlerin de kaçınılmaz olduğu bir süreci ortaya çıkarmaktadır (Omay, 2020, s. 159). Bu dönüşüm bazı kesimler açısından standart dışı çalışmanın yaygınlaşması gibi yeniliklere neden olduğu gibi, bazıları açısından ise düşük ücretler, güvencesiz çalışma, artan iş yükü gibi olumsuz çalışma koşullarının ortaya çıkmasını ve emeğin elde ettiği birçok kazanımın ortadan kalkmasını beraberinde getirmiştir. Günümüzde

ise işgücü piyasalarında söz konusu etkileri tersine çevirecek koşulların ortaya çıkmasının en azından kısa vadede oldukça zor olduğu öngörülmektedir. Nitekim pandeminin işgücü piyasaları üzerindeki etkisini inceleyen birçok çalışmada bu değişimin pandemi sonrasında da etkisini devam ettireceği yönünde yaygın görüş bulunmaktadır.

## **MOTOKURYE MESLEĞİ**

Motokuryeler e-ticaret sektöründe ürünlerin müşteriye ulaşmasını sağlayan en önemli çalışan gruplarından birini oluşturmaktadır. Özellikle trafik yoğunluğunda kamyonet, otomobil ya da diğer vasıtalarla göre hızlı ve ekonomik bir şekilde hizmet sağlayabilmeleri, sektörde motokurye istihdamını avantaj haline getirmektedir. Bu nedenle hem dünya da hem de Türkiye’de motokurye istihdamının giderek arttığı görülmektedir (Küçük, 2022, s. 20). Ayrıca Covid-19 pandemisinin ortaya çıkardığı koşullar da bu artışta etkili olmuştur. Nitekim Sosyal Güvenlik Kurumu verilerine bakıldığında 2019 yılında posta ve kurye faaliyetleri kapsamında kayıtlı işyeri sayısı 3.268 ve sigortalı sayısı 50.708 iken (SGK, 2019) 2020 yılında bu sayı kayıtlı işyerleri açısından 4.723’e, sigortalılar açısından ise 54.677’e yükselmiştir (SGK, 2020).

Motokurye, Türkiye İş Kurumu’nun meslekler sözlüğünde “kendisine teslim edilen her türlü yemek siparişi, evrak, kargo ve paketlerin alıcı adresine istenilen bir zamanda ve güvenli bir şekilde ulaştırılan kişi” olarak tanımlanmaktadır. Motokuryelerin görevleri ise:

- Dağıtım yapılacak yemek siparişi, evrak ve paketleri, listelere göre teslim almak,
- Her türlü yemek siparişi, evrak ve paketlerin dağıtımını yapmak,
- Her türlü evrak ve paketlerin belirtilen adresten toplanması işlemlerini yapmak,
- Belli bir bölgedeki tüm adreslere broşür, bülten, el ilanı vb. dağıtımını yapmak,
- Fatura, hesap özetleri, konşimento, kredi kartları, promosyon ürünleri vb. dağıtımını yapmak,
- Teslimat adresleri müşteri isim bilgileri ve faturaları yanına almak,
- Müşteri adreslerine götürmek ve teslim etmek,
- Müşterilerden ücret almak, para üstü ve fiş, fatura vermek,
- Müşteri siparişlerini zamanında ulaştırmak,
- Müşterileri memnuniyeti veya şikâyetlerini patronuna, yöneticisine iletmek,
- Mesleği alanındaki gelişmeleri takip etmek ve uygulamak,

-İşçi sağlığı ve iş güvenliği kurallarını uymak olarak ifade edilmektedir (Türk Meslekler Sözlüğü, t.y.).

Motokuryelik mesleğini 4A statüsü altında gerçekleştirenlerin yanında son yıllarda 4B statüsü ile çalışan “esnaf kurye” modeli de yaygınlaşmaya başlamıştır. 4B kendi hesabına ve/veya bağımsız çalışanları kapsayan bir sigorta türüdür (ILO, 2022, s. 26). Bu yöntemde kuryeler bir şahıs şirketi kurarak gider, vergi, sosyal güvenlik yükümlülüklerini kendileri üstlenmektedirler. Saat ücreti karşılığı işveren ya da şirketlere kurye hizmeti veren bu kişiler 4A statüsü ile bir iş sözleşmesine dayanarak çalışan ücretli kuryeler ile aynı işi yapmaktadır. Daha fazla saatlerde çalışan ve tüm masrafları kendileri karşılayan esnaf kuryeler toplam olarak daha fazla gelir elde eder gibi görünmekle birlikte uzun vadede motor, vergi, prim masrafları nedeniyle gelir kaybına uğramaktadırlar (Kıdak, 2021, s. 12-13).

### **COVID-19 PANDEMİSİNDE MOTOKURYELER**

Covid-19 pandemisi birçok sektör açısından faaliyetlerin tamamen durmasını ya da ya da önemli ölçüde daralmasını beraberinde getirirken, teslimat sektörü için tam tersi bir durum yaşanmıştır. Pandemi döneminde alışveriş kültürünün değişmeye başlaması, online siparişlerin yaygınlaşmasına ve dolayısıyla da e-ticaretin artmasına neden olmuştur (Küçük, 2022:20). Bunun yanı sıra Covid-19 pandemisiyle birlikte kafe ve restoranların yalnızca paket servis olarak hizmet vermesi ve sonrasında da devam eden izole yaşam biçimi, gıda sektöründe motokurye emeğinin daha yoğun bir biçimde kullanılmasına neden olmuştur. Bu durum, motokuryelerin çalışma yaşamına ilişkin sorunların daha görünür hâle gelmesine yol açmıştır. Ayrıca son yıllarda sendika, dernek ve çeşitli platformlardaki örgütlenme çabaları ile kolektif hareketleri, sınıf hareketlerinin yeni bir boyutunu oluşturması açısından akademi ve emek çevreleri tarafından ilgiyle karşılanmıştır. Motokuryelerin karşı karşıya kaldıkları olumsuz çalışma koşullarını inceleyen birçok çalışmada çeşitli sorunlar ve çözüm önerileri ortaya konulmuştur.

Uçar ve diğerleri (2006, s. 51-52) yaptıkları bir araştırmada, İstanbul’daki motokuryelerin karşılaştıkları iş kazalarını incelemiş ve bu kapsamda 173 kurye ile yüz yüze görüşme gerçekleştirmiştir. Araştırma sonucunda kuryelerin günde ortalama 10 saat motosiklet kullandıkları, işe başladıktan ortalama 1 yıl sonra ilk kazalarını geçirdikleri, 10 kuryeden dokuzunun en az bir kez iş kazası geçirdiği, ortalama iki ay iş kazası nedeniyle işten uzak kaldıkları, ağır kaza geçirenlerin çoğunlukla dinlenmeye fırsat bulamadıkları, bildirilen en önemli kaza nedeninin dikkatsizlik ve sürücülerin kuryeleri önemsememesi olduğu ortaya konulmuştur.

Özdemir (2017, s. 265-266)’in motokuryelerin iş güvenliği ile müşteri memnuniyeti arasındaki ilişkiyi incelediği çalışmasında, motokuryelerin müşteri memnuniyeti amacıyla siparişleri hızla teslim etme kaygısı, iş sağlığı ve güvenliği açısından risk teşkil etmektedir. Ayrıca çalışma kapsamında özellikle küçük



işletmelerde araçların bakımı ve güvenliğine yeterli önemin verilmemesi, denetimlerin yetersiz olması, uygun eleman seçimine özen gösterilmemesi, çalışanların dikkatsizliği ve tecrübesizliğinin iş güvenliğini tehdit eden unsurlar olduğu saptanmıştır.

Çoban ve diğerleri (2021, s. 8-9) Covid-19 sürecinde motosikletli kuryelerin çalışma koşullarını incelemiştir. Çalışmada motokuryelerin özellikle siparişi hızlı bir şekilde yetiştirme baskısıyla iş sağlığı ve güvenliği açısından ciddi risklerle karşı karşıya kaldıkları, çalışma sürelerinin arttığı, mola sürelerinin azaldığı, ücretlerinde doğrudan bir azalma olmasa da fazla çalışmaların ücretlere yansımadağı, bahşiş gelirlerinin azaldığı, işsizlik kaygısı ve geleceklere dair belirsizlik duygusu yaşadıkları sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca motosikletli kuryeler arasında farklı çalışma koşullarının da ortaya çıktığı, evrak kuryesi olarak tanımlanan ve özel sipariş, kıymetli evrak, ilaç vb. ürünleri taşıyan kuryelerin nispeten daha iyi çalışma koşullarına sahipken; yemek kuryesi olarak tanımlanan kuryelerin daha olumsuz koşullarda çalıştıkları sonucuna varılmıştır.

Kaynak (2021, s. 1916) 'ın motokuryelerin iş güvencesizliği, tükenmişlik ve iş yükü algısı arasındaki ilişkiyi incelediği çalışmasında eve teslimat uygulamalarının son yıllarda gelişmesiyle birlikte çalışma koşullarının çalışanların psikolojik durumunu olumsuz etkilediği ortaya konulmuştur. Araştırma bulgularından elde edilen sonuca göre motokuryelerin en önemli sorunlarından biri olan iş güvencesizliği ve iş yükünün tükenmişlik düzeyleri üzerinde önemli bir etkiye sahip olduğu tespit edilmiştir.

Küçük (2022, s. 92)'ün motokuryeler üzerindeki psiko-sosyal risk faktörlerini incelediği çalışmasında olumsuz hava koşulları, koruyucu ekipmanlarının yetersizliği, çalışan performansının elektronik cihazlarla incelenmesi, zaman baskısı, trafik/yol durumu, gürültü, güvencesizlik/belirsizlik gibi faktörlerin iş stresini, dolayısıyla da kazası riskini arttırdığı ve genel sağlık durumlarını olumsuz etkilediği tespit edilmiştir. Ayrıca motokuryelerin Covid-19'la birlikte iş yükünün arttığı, birçoğunda endişe, korku ve tedirginlik gibi duyguların ortaya çıktığı araştırma bulguları arasında yer almaktadır.

Motokuryelerin çalışma koşullarına ilişkin yapılan çalışmalar incelendiğinde, iş sağlığı güvenliği, artan iş yükü, güvencesiz çalışma, ücret ve sosyal haklar gibi çeşitli sorunlarla karşı karşıya kaldıkları görülmektedir. İşletmelerin standart bir teslim süresi uygulaması motokuryelerin iş yükünün artması ve iş kazalarının ortaya çıkmasında önemli bir rol oynamaktadır. Özellikle iş kazaları açısından risk olasılığı yüksek bir meslek olmasına karşın çalışma koşullarına ilişkin gerekli düzenlemelerin ve iyileştirmelerin yapılmaması motokuryelerin istihdam sorunlarının başında gelmektedir. Covid-19 pandemisi nedeniyle artış gösteren elektronik ticaret ve eve servis hizmeti motokuryelerin geçmişe kıyasla iş yükünü arttırmıştır (Güven, 2022, s. 1946). Pandemi sürecinde özellikle Türkiye'de dışarı çıkış yasağının olduğu dönemlerde



bile birçok kişiyle temas etmek zorunda kalmaları motokuryelerin karşısına farklı bir iş sağlığı sorunu olarak çıkmıştır.

## **ÇALIŞMANIN AMACI, ÖNEMİ VE YÖNTEMİ**

2020 yılında posta ve kurye faaliyetlerinde çalışanların istihdamı % 33.3 artış oranı ile istihdam oranı en çok artan sektörler arasında yer almıştır (TEPAV, 2021, s. 5). Herhangi bir mesleki yeterlilik belgesi söz konusu olmadığı için A2 Ehliyet sahibi herhangi biri motokuryelik mesleği yapabilmektedir. Bu durum sektörde güvencesiz çalışan sayısını arttırmakla birlikte trafikte onlarca profesyonel olmayan motokuryenin varlığı nedeni ile işçi ya da esnaf kurye statüsünde çalışanların da güvenliğini tehdit etmektedir. Diğer yandan son yıllarda artan e-ticaret hacmi pandemi sürecinde hız kazanmıştır (Kılınç Savrul ve Akın, 2021, 91- 92; Senir, 2022, 8-9). E-ticaret faaliyetlerinin artması motokuryeler üzerinde artan iş yükü ve çalışma saatlerini de beraberinde getirmiştir. Bu çalışmada motokuryelerin özellikle pandemi dönemindeki çalışma koşulları incelenmeye çalışılmıştır. İşçi statüsünde ve esnaf kurye modeli ile çalışan motokuryelerin sorunlarının benzer ve farklı yönlerini tespit etmek ve karşılaştırmalı olarak ele almak araştırmanın amacını oluşturmaktadır.

### **Çalışma Grubu, Kapsam ve Sınırlılık**

Türkiye’de motokuryelerin sayısı net olarak bilinmemektedir. Son yıllarda motokuryelerin haklarını savunabilmek için kurmuş oldukları dayanışma dernekleri ve federasyonlarının verilerine göre ülkemizde 1 milyona yakın motokurye bulunmaktadır (Hürriyet, 15.03.2021). SGK 2019 yılı verilerine göre Çanakkale ilinde posta ve kurye faaliyetleri alanında toplam 25 kayıtlı işyeri ve 195 sigortalı bulunurken (SGK, 2019); 2020 yılında kayıtlı işyeri sayısı 32’ye, sigortalı sayısı ise 288’e yükselmiştir (SGK, 2020). 2022 Haziran ayı itibari ile SGK’ya kayıtlı 8321.02 kodlu Motosikletli Kurye sayısı 336’dır. Kayıt dışı çalışmanın yoğun olduğu tahmin edilen meslekte bu sayılar gerçek verileri yansıtır görünmemektedir (Hürriyet, 15.03.2021).

Ücretli ve esnaf kurye modeli ile çalışan motosikletli kuryeler araştırmanın evrenini oluşturmaktadır. Türkiye’deki tüm motokuryelere ulaşmadaki zorluk nedeni Çanakkale ilinde çalışan motokuryeler araştırmanın kapsamına alınmıştır. Başlangıçta 10’u ücretli çalışan, 10’u esnaf kurye olmak üzere 20 motokurye ile görüşmek hedeflenmiştir. Öncelikle Çanakkale ilinde kurulu bulunan iki adet motosikletli kurye derneği “1915 Çanakkale Motosikletli Kuryeler Derneği” ve “Çanakkale Motosikletli Kuryeler Derneği” başkanları ve yardımcıları ile görüşme yapılmıştır. Bu kişiler hali hazırda motokuryelik yapmaya devam ettikleri için görüşmeciler olarak analize dahil edilmişlerdir. Kalan görüşmeler için kartopu örneklem yöntemi kullanılmıştır. 10 esnaf kurye ile görüşme yapılmıştır. Ücretli çalışan motokuryelerle yapılan görüşmelerde yanıtların kendini tekrar etmeye başlaması üzerine ise görüşmeler 8’de sonlandırılmıştır.



Dolayısıyla Çanakkale ilinde çalışan 18 motokurye araştırmanın çalışma grubunu oluşturmuştur. Katılımcıların 16 tanesi erkek, 2 tanesi kadındır. Katılımcıların yaşları 24 ile 44 arasında değişmektedir.

### **Verilerin Toplanması ve Analizi**

Bu çalışma için Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Etik Kurulunun 13.06.2022 tarihli ve E-84026528-050.01.04-2200116796 sayılı toplantısının 12/ 18’ nolu kararı ile etik kurul onayı alınmıştır.

Araştırmada verilerin toplanması konusunda nitel araştırmalarda yaygın olarak kullanılan “görüşme tekniği” kullanılmıştır. Görüşme sorularının hazırlanması aşamasında öncelikle literatür taraması çerçevesinde araştırmacılar araştırmanın temalarını belirlemiş ve soru havuzu oluşturulmuştur. Soru havuzu oluşturulması esnasında sosyal politika konusunda uzman iki akademisyenden görüş alınmıştır. Yazarlar ve uzman akademisyenlerin görüş birliği çerçevesinde sorular eklenip çıkarılarak soru formuna son şekli verilmiştir. Soru formunun son yorumlarını almak ve pilot görüşme yapmak için 1915 Çanakkale Motosikletli Kuryeler Derneği Başkanı ile görüşülmüştür. Sorularla ilgili herhangi bir değişikliğe gerek görülmemesi üzerine bu görüşme analize dâhil edilmiştir. Soru formunun ilk kısmı katılımcıların demografik özelliklerini belirlemeye yönelik sorulardan oluşmaktadır. İkinci kısımda ise ücretli ve esnaf kurye modeli ile çalışan motokuryelerin çalışma yaşamında karşılaştıkları güçlükleri belirlemeye yönelik sorular yer almaktadır.

Görüşmelerin tamamı 2022 yılı Haziran ayı içerisinde gerçekleştirilmiştir. Dernek başkan ve yardımcılar ile yapılan görüşmeler alınan randevular ile yüz yüze gerçekleşmiş, diğer motokuryelerle yapılan görüşmelerin tamamı telefon ile gerçekleştirilmiştir. Görüşme yöntemi yüz yüze yapılabileceği gibi posta ve telefon ile de yapılabilmektedir (Akman Dömbekçi ve Erişen, 2022, s. 144). Sosyal bilimlerde “e-görüşme” yöntemleri son on yılda yaygınlaşmaktadır (Salman Yıkılmış, 2020, s. 185-186). Zaman ve mekan açısından esneklik tanıyan bu yöntem, özellikle pandemi sürecinde kişilerin temas etmeden görüşmesine olanak tanıdığı için tercih edilmiştir.

Katılımcılara önce araştırmanın amacı anlatılmış, gönüllülük esasına göre yapılacak görüşmeler için uygun oldukları saat aralıklarında görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Öncelikle katılımcılara araştırmanın amacı anlatılmış ve kimliklerinin saklı tutulacağı, elde edilen verilerin bilimsel araştırma dışında herhangi bir yerde kullanılmayacağı bilgisi verilmiştir. Katılımcılardan alınan izinle görüşmelerin tamamının ses kaydı alınmıştır. En kısa görüşme 21 dakika en uzun görüşme ise 52 dakika sürmüştür.

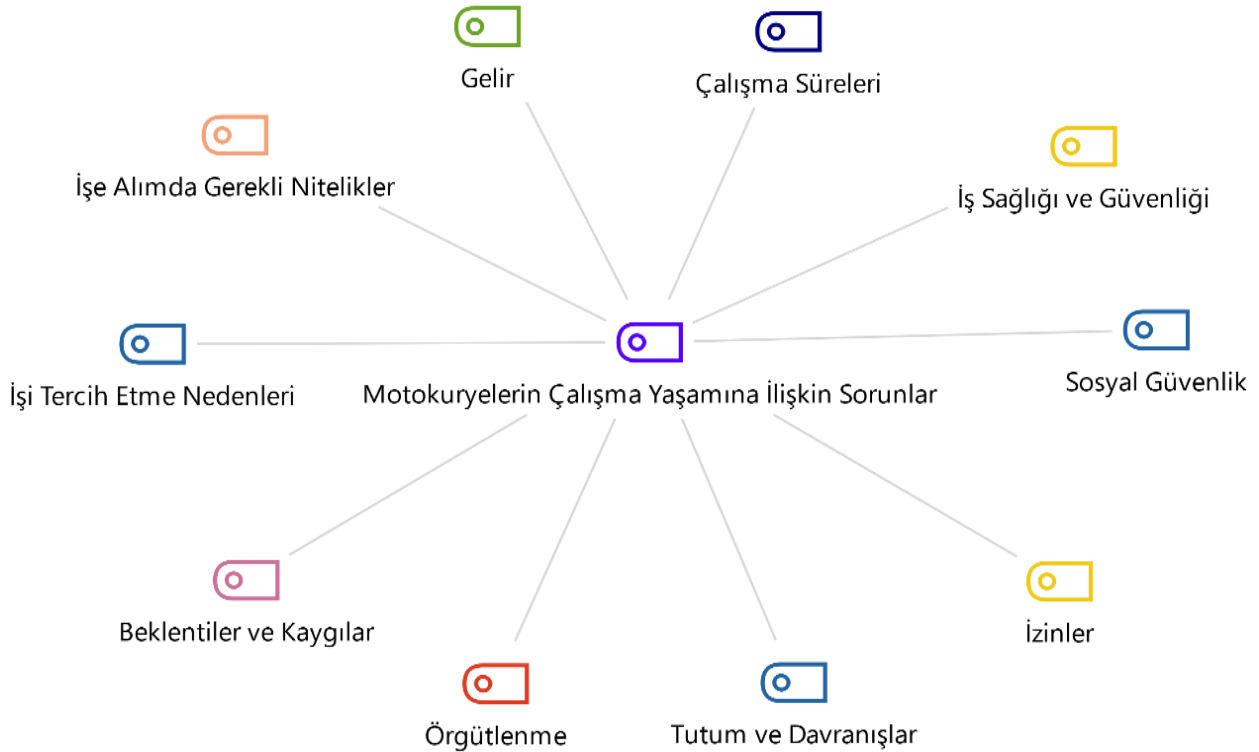
Elde edilen veriler Maxqda Analytics Pro 2020 nitel analiz programı aracılığı ile içerik analizine tabi tutularak yorumlanmıştır. Öncelikle ses kayıtları yazılı döküman haline getirilmiştir. Yazarlar tarafından

birkaç kez okunan belgeler kodlama yapmak amacıyla paragraflara, cümlelere ayrılarak işaretlenmiştir. Yazarların birbirinden bağımsız olarak yaptıkları ön kodlamalar üzerinde görüş birliği sağlanmıştır. Böylece görüşmelerden elde edilen veriler belirlenen temalar altında gruplandırılmıştır. Yapılan kodlamalar son olarak bir uzman akademisyenin görüşüne sunulmuş, uzman görüşünün yazarlarıinkiyle aynı doğrultuda olması üzerine tüm kodlamalar MaxQda programına aktararak tematik analize başlanmıştır.

## BULGULAR

Araştırmadan elde edilen veriler literatür taraması çerçevesinde 10 tema altında gruplandırılmıştır. Temalar motokuryelerin işe giriş süreçlerinden başlayarak çalışma yaşamında karşılaştıkları sorunları ortaya koymayı amaçlamaktadır. Bu çerçevede belirlenen on tema Şekil 1’de gösterilmiştir.

**Şekil 1:** Temalara ilişkin kod-alt kod modeli

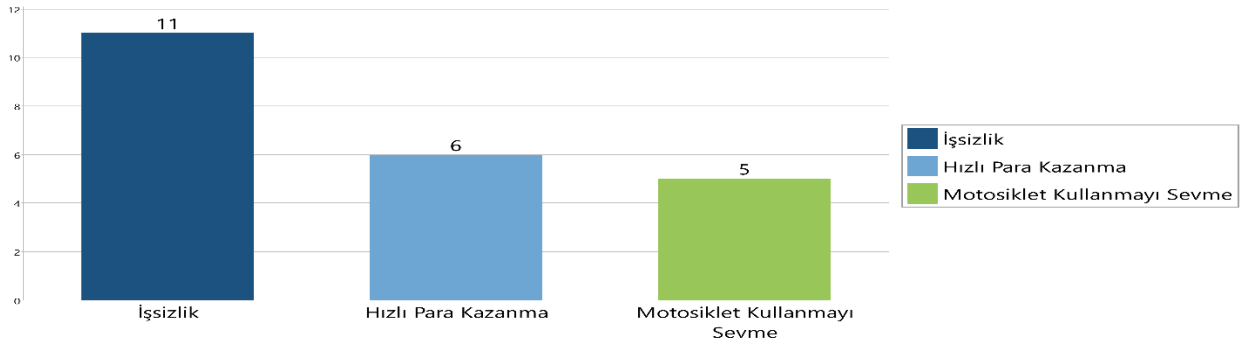


### İş Tercih Etme Temasına Yönelik Bulgular

Son yıllarda motokuryelik mesleğine olan ilginin artmasının nedenlerinden biri işe giriş için herhangi bir mesleki yeterlilik belgesi, psikoteknik belgesi, deneyim ya da formal bir eğitime gerek duyulmamasıdır.

Bu durum motokuryeliği profesyonel bir meslek yerine motosiklet ehliyeti olan herhangi birinin yapabildiği “geçici bir iş” konumuna getirmektedir (İBB, 2021, s. 45). Araştırmada katılımcıların profesyonel anlamda motokurye olma niyeti ve yeterliliği ile değil, işsizlik, hızlı para kazanma gereği ve motosiklet kullanmayı sevme gibi nedenlerle motokurye olmaya karar verdikleri görülmüştür. Bu temaya ilişkin frekans tablosu Şekil 2’de gösterilmiştir.

**Şekil 2:** Motokuryelerin işi tercih etme nedenleri



İşsizlik nedeni ile bu işe yöneldiklerini belirten bazı katılımcıların ifadeleri şu şekildedir;

“İş bulamamıştım, A2 ehliyetim vardı, bir yerde gördüm, gittim başvurduğum” (K3).

“İş olmadığı için, daha düzgün iş olmadığı için mecbur bu işi yapıyoruz” (K5).

“Şimdi ben özel güvenlik görevlisiyim. O sırada pandemi döneminde işsiz kaldım, işten çıkarılma olaylarımız oldu. Yine pandemi döneminde ücretsiz izinler devam ettiği için tekrar ben iş bulamadım. Bir arkadaşımın tavsiyesi ile başladım bu işe” (K6).

“Biraz borcum vardı. Hızlı yoldan para kazanmak için geçici olarak başladım. Böyle kısa sürede borçlarımı öderim sonra başka şeyler bulurum diye...” (K 8).

“Kazancından dolayı, normal memurlardan daha fazla kazanıyorsunuz” (K16).

“Motor tutkunuyum” (K1). “Motora binmeyi de sevdiğim için...” (K17).

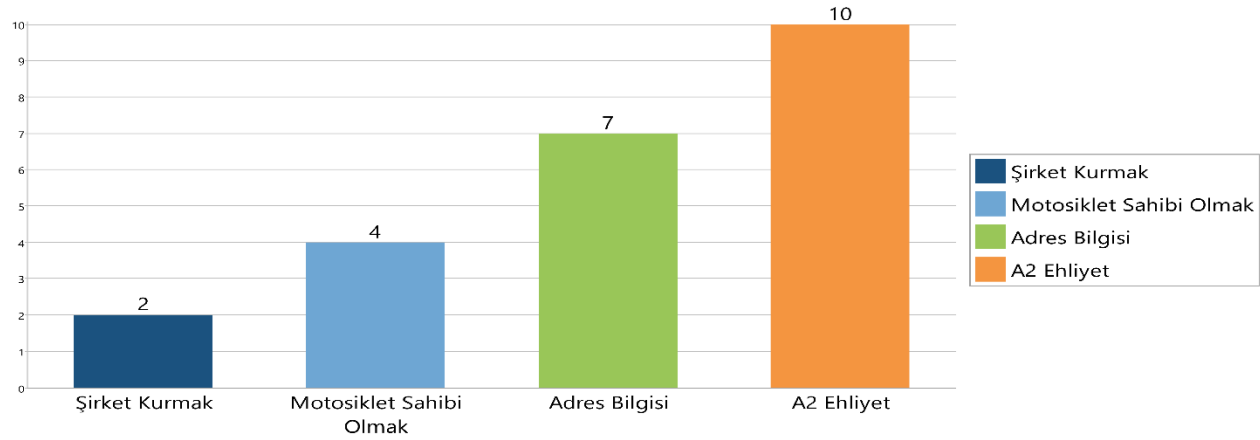
Türkiye’de özellikle genç işsizliğinin yüksek olması ve gençlerin işgücü piyasalarından gerekli bazı niteliklere sahip olmamaları eğreti, geçici işlere yönelmelerine neden olmaktadır (Konyalı ve Busun, 2022, 2676; Orkunoğlu Şahin, 2020, 137). İşgücü piyasalarında son yıllarda talebi olan bir iş olması ve herhangi bir nitelik, deneyim gerektirmemesi kişilerin işsizlikleri sürecinde motokuryeliğe yönelmelerine neden

olmuştur. Bu araştırmada istediği için bu işi yaptığını belirten katılımcı sayısı yalnızca 1’dir. Verilen yanıtlar esnaf kuryeler ve ücretli olarak çalışan kuryeler açısından farklılık göstermemiştir. Motokuryelik mesleğinin büyük oranda çeşitli mesleklerden işsiz kalan bireylerin iş bulma sürecinde “geçici” olarak yapıldığı başka çalışmalarda da ortaya konmuştur (İBB, 2021, s.29; Kıdak, 2021, s. 59).

### İşe Alımda Gerekli Nitelikler Temasına İlişkin Bulgular

Aktif olarak çalışan motokuryelerin hangi nitelikleri dolayısıyla bu mesleğe seçildikleri araştırılmıştır. Gerek işçi gerekse esnaf kuryeler açısından mesleği yapabilmenin temel kriteri olarak A2 ehliyetin varlığı gösterilmiştir. Diğer vurgulanan alt kodlar; adres bilgisine sahip olma, kendi motosikletine sahip olma ve esnaf kuryeler için şirket kurma zorunluluğu olmuştur. Kodlamalara ilişkin frekans dağılımı Şekil 3’de verilmiştir.

**Şekil 3:** Motokuryelerin işe alımında gereken nitelikler



Araştırmada katılımcılar işe alımda herhangi bir yeterlilik belgesi ve psiko teknik belgesinin istenmemesi nedeniyle A2 ehliyeti olan herkesin kolayca yönelebildiği bir meslek olduğunu ifade etmekle birlikte motor kullanmanın getirdiği dikkat becerisi ve adres bilmenin de önemine vurgu yapmışlardır. Bazı alıntılar aşağıdaki gibi verilebilir:

“Motor kullanmak yetmiyor, adres de bilmek lazım, normal bir motosiklet kullanıcılarından daha çakraların açık olması lazım” (K 11).

“Motoru iyi kullanmak, ayrıyeten zaten çok stresli ve zamanla yarışıyoruz adeta adres bilgisi ve koordine olmak çok önemli bu işte sadece motoru kullanmak yetmiyor” (K5).



İşe alım teması altında ücretli ve esnaf kurye olarak çalışan motokuryelerin yanıtlarında bir farklılaşma görülmüştür. Ücretli çalışan kuryeler işletmelere ait motorlarla çalışmakta ve 4857 sayılı kanundan doğan özlük haklarına sahip olmaktadır. Diğer yandan esnaf kurye modeli ile çalışan kuryelerin sosyal güvenlik primleri kendileri tarafından yatırılmakta ve kendi motorları ile çalışmaktadırlar. Bazı katılımcı ifadeleri şu şekildedir;

“Yeter ki işverene “paketini teslim ederim de”, motorun varsa seni hemen kurye yapar. Çünkü adam paketinin gitmesinin derdinde” (K4).

“Önce sermaye, ekipman, motor lazım” (K11).

“Şirket açılıyorsunuz, verginiz size ait oluyor fatura kesiyorsunuz” (K10).

Katılımcılar “işveren” olmaktan doğan hukuki borçları üstlenmedikleri ve prim ödeme yükümlülüğünden kurtuldukları için işletmelerin giderek esnaf kurye modeli ile çalışan kuryeleri tercih ettiklerini belirtmişlerdir. Çanakkale’de kurulu bulunan iki dernek başkanı da işletmelerin bazı sorumluluklardan kaçmak ve maliyetlerini azaltmak için esnaf kurye modelini tercih etmeye başladıklarını ifade etmişlerdir. Başkanlar sadece birkaç kurumsal firma dışında ücretli kurye çalıştıran işletmenin olmadığını, bu kurumsal firmaların da yeni aldıkları elemanları bu yöntemle istihdam etme eğiliminde olduklarını vurgulamışlardır. Konuyu 1915 Çanakkale Motosikletli Kuryeler Derneği Başkan Yardımcısı:

“Genelde firmaların tercih ettiği esnaf kurye modeli... Çünkü herhangi bir sorumluluk altına girmiyorlar, ne yaralanma ne sakatlanma ne de ölüm kalım sırasında herhangi bir sorumluluk altına girmiş olmuyorlar. Çünkü adam kendi adına çalışıyor işten ayrıldığında tazminat ödemek zorunda kalmıyor. O yüzden daha çok esnaf kurye modeline yönelmek istiyorlar. Biz de dernek olarak daha çok işçi olarak çalışılması yönünde çabalyoruz. Esnaf kuryede 1.000- 1.500 lira fazla geliriniz oluyor ama herhangi bir sosyal hakkınız olmuyor” şeklinde açıklamıştır.

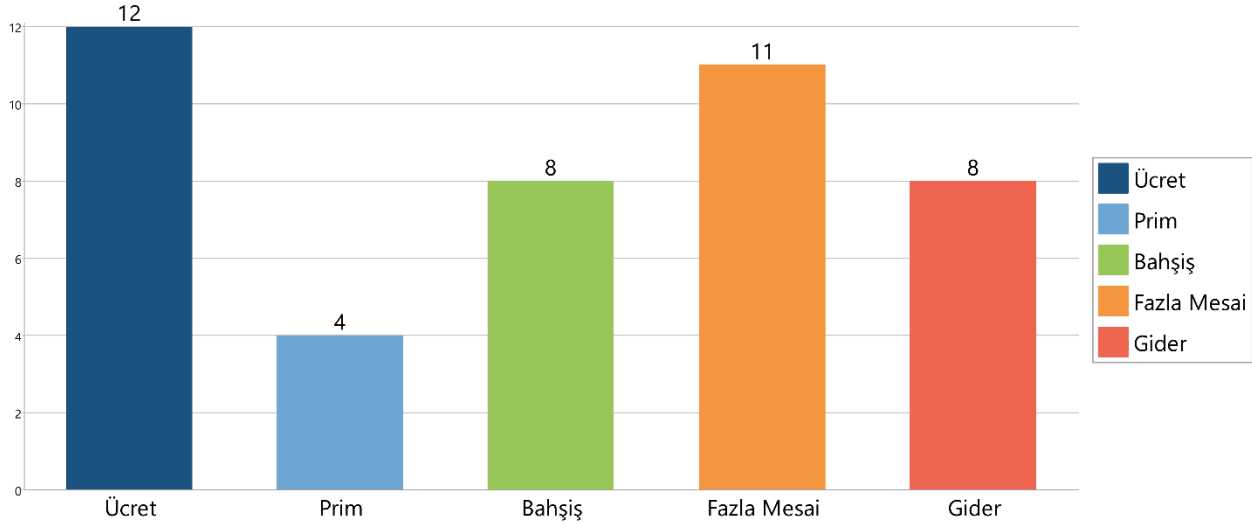
Motokuryelerin işe alımında yasal olarak istenen tek belgenin A4 ehliyet olmasının yarattığı sorunlar diğer bazı çalışmalarda da vurgulanmıştır (ILO, 2022, s. 103; İBB, 2021, s. 29-30; Kıdak, 2021, s. 45).

### **Gelir Temasına İlişkin Bulgular**

Pandemi sürecinde artan eve siparişlerin de etkisi ile çok yoğun çalışan motokuryelerin gelir düzeyleri incelenmiştir. 4857 sayılı kanundan doğan haklara sahip ücretli çalışanların gelir düzeyi asgari ücret seviyesindedir. Esnaf kuryelerin ise 4B sigorta türüne tabi olarak kendi adına ya da hesabına bağımsız

çalışanlar olduğu ve gelirlerinin çalışma saatlerine göre farklılaştığı görülmüştür (ILO, 2022, 26). Katılımcıların gelirleri ile ilgili tema altında değindikleri diğer altı kodlar Şekil 4’de gösterilmiştir.

**Şekil 4: Motokuryelerin geliri**



Ücretli çalışan kuryelerin gelirleri ücret, primler ve fazla çalışma ücretlerinden oluşmaktadır. Ancak yerel işletmelerde çalışan bazı ücretli kuryeler ücretlerinin ve SGK primlerinin yasal olarak asgari ücret üzerinden, fazla mesailerin ise elden ödendiğini böylece primlerinin eksik ödendiğini belirtmişlerdir. Kurumsal işletmelerde çalışanların takipleri sistem üzerinden gerçekleştiğinden böyle bir durum yaşanmamakta ancak kurumsal firmalarda çalışan ücretli kuryelerin sayısının giderek azaldığı belirtilmiştir. Bu konuda katılımcıların bazı ifadeleri şu şekildedir;

“Orada asgari ücretliyiz. Asgari kısmı kadar yatırılıyor, kalanı elden alırım maalesef. Gelirimiz orta karar çok yüksek değil. Vermiyorlar yani, biz günde 12 saat de çalışsak çoğu iş yeri asgari ücret üzerinden göstererek sigortayı öyle yatırıyor. Bu da neye yansıyor, emeklilik yaşınız geldiğinde minimum seviyede maaş alıyorsun. Kurumsallar denetim altında oldukları için yukarıdan baskı altında oldukları için onlar o şekilde değil onlar tam 8 saat yazıyor” (K11),

“Ben burada on iki saat çalışıyorum ama bana sekiz saat üzerinden sigorta yapıyorlar” (K1).

4B statüsünde çalışan esnaf kuryelerin ise çalışma saatleri karşı işletme ile yapılan sözleşme ile belirlendiğinden 4857 sayılı kanunda belirlenmiş haftalık 45 saatten daha fazla çalışmaktadırlar. Bu durum gelirlerinde ücretli kuryelere göre bir fazlalık yaratmakla birlikte İş Kanunundan doğan fazla çalışma ücreti, iş sağlığı ve güvenliği düzenlemeleri ve SGK primlerinin ödenmesi gibi fırsatlardan faydalanamadıkları



görülmektedir (ILO, 2022, 27). Katılımcıların tamamı bayramlar dışında saat ücretlerinde herhangi bir artış olmadığını şu sözlerle ifade etmişlerdir:

“12 saat aynı ücretten çalışıyoruz” (K9).

“Eğer işveren seni mesaiye bırakmak isterse aynı ücreti veriyor fazlasını vermiyor. Bayramda falan haklarımızı alamıyoruz. Bize en fazla 20- 30 lira fazla para veriyorlar. 20-30 lira da şu an en fazla 1 litre benzin...” (K5).

Diğer yandan 4B statüsünde çalışan esnaf kuryeler saat ücreti ile çalıştıklarını, saat ücretinin de motosikletin kendilerine ya da işletmeye ait olmasına göre değişiklik gösterdiğini belirtmişlerdir. Saat ücretleri konusunda serbest piyasa şartları hâkim olmakla beraber 1915 Çanakkale Motosikletli Kuryeler Derneği Başkanı saat ücreti belirlemek üzerine yaptıkları çalışmaları şu şekilde özetlemiştir:

“Toplantılar yapıyoruz, üyelerimize emsal bir saat ücreti belirliyoruz. Oda değiliz, dernek üyeleri için altına düşmemelerini önerdiğimiz fiyatlar. Minimum belirlenen ücretin altına düşmemelerini istiyoruz ki işveren istediği fiyata çalıştıramasın, “ben daha ucuza kurye bulurum” diyerek işten çıkarma, mobbing yapmasın” (1915 Çanakkale Motosikletli Kuryeler Derneği Başkanı).

Gelir düzeyleri ile ilgili olarak esnaf kuryeler yılbaşında belirlenen saat ücretlerinin araştırmanın yapıldığı dönemde Türkiye’de akaryakıtta gelen zamlar neticesinde çok yetersiz kaldığını belirtilmiştir. Akaryakıt zamlarına rağmen esnaf kuryeler saat başına aldıkları ücrette değişme olmadığını, dolayısı ile gelirlerinde bir düşüş meydana geldiğini söylemişlerdir. Bazı örnekler aşağıdaki gibidir;

“Bundan bir buçuk ay öncesi 30 liraya başladım. Fakat 6 kez zam geldi benzine... Bir de gelirimiz asgari ücretin aşağı yukarı taş çatlasın 2 bin lira fazlası. Belki kazanmayabilirsin de. Çünkü asgari ücretli insan 30 gün üzerinden ücretlendiriliyor. Artı onun benzin masrafı, izin günlerinde ücretinin kesilmesi veya bir kask, bir motor ekipmanı almak sıkıntısı derdi olmuyor. Uzun vadede esnaf kuryelerin aldığı ücreti hesaba dökersek yani asgari ücretten çok bir farkı olmuyor açıkçası” (K4).

“Kazancımız sıfır da olabilir. Mesela Ramazan boyunca çok çok kötüydü işler, asgari ücret bile kazanamadık. Sonrasında hızlandı düzeldi” (K8).

Esnaf kurye modeli ile çalışmada kişi sadece çalıştığı dönemlerde para kazandığı için fazla çalışma ücreti, yıllık izin, dinlenme ve resmi tatiller gibi iş kanunundan doğan pek çok haktan mahrum kalarak çalışmaktadır (Kıdak, 2021, s. 44-45). Diğer yandan esnaf kurye için söz konusu olan diğer bir faktör

giderlerdir. Ücretli kuryelerden farklı olarak motosiklet ve akaryakıt masrafları esnaf kuryenin gelirini düşürmektedir. Bu durum diğer bir katılımcı tarafından şu şekilde ifade edilmiştir:

“Biz şirket kurduğumuz için sabit giderlerimiz var. Her ay muhasebeciye para veriyoruz. KDV beyannamesi, üç ayda bir geçici beyanname... Bunlar sabit giderler. Bağ-Kur ödüyoruz her ay. Bu da değişmiyor ama daha çok benzin harcıyoruz. Yemek de mesela gider, yemek kendimize ait. Ben işe başladığım zaman benzin 9 liraydı şimdi 26 buçuk lira hala zam yapıyorlar...” (K8).

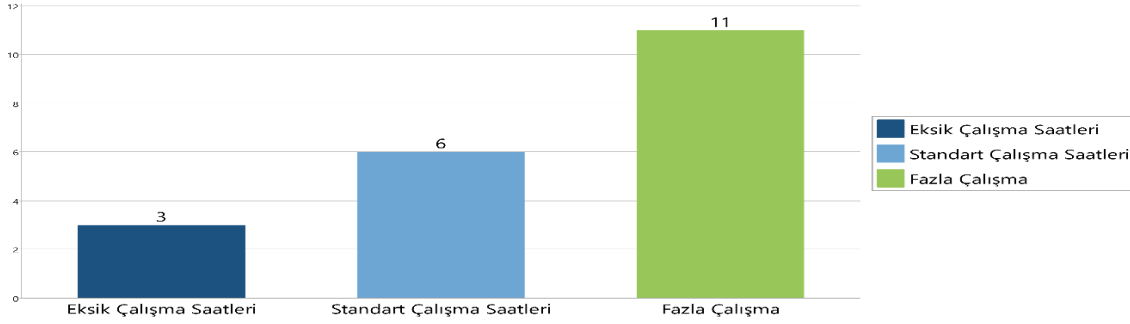
“Ülkemizde her şey gün gün artıyor. Bu anlaşmalar yılbaşında yapılıyor ya da işe girdiğinde yapılıyor ve genelde 1 yıl geçerli oluyor. Mesela size bir yıl 10 bin lira gibi bir fiyat veriyorlar, benzin isterse 25- 30 lira olsun siz hep aynı ücreti almak zorunda kalıyorsunuz. Ve normalde bir gün izin hakkınız var ama o bir gün çalışmadığımız da esnaf kurye modelinde para alamıyorsunuz” (K 10).

İşçi ve esnaf kuryeler bahşişler açısından Çanakkale ilinde bahşiş kültürünün çok yaygın olmadığını, özellikle Covid pandemisi döneminde online ödemelerle bahşişin iyice azaldığını belirtmişlerdir. Özellikle öğrencilerin yoğun olarak sipariş verdiği işletmelerde bahşiş getirisi düşmektedir. Çanakkale ilinde yapılan araştırmada işçi kuryelerin İş Kanunundan doğan hakları korunmakla birlikte fazla çalışma ücretleri ile ilgili bazı aksaklıkların mevcut olduğu görülmüştür. Esnaf kuryeler ise günde 14 saate varan çalışma saatleri ile gelirlerini yükseltme çabası içerisindeyler. Esnaf kuryelerin sabit gelirlerinin olmaması ve giderlerinin fazla olması diğer çalışmalarda da ortaya konmuş sorunlardır (Kıdak, 2021, 80-81; ILO, 2022, s. 44-45; IBB, 2021, 33-34).

### **Çalışma Süreleri Temasına İlişkin Bulgular**

Online hizmet sunan işletmelerde çalışma saat aralığı oldukça geniştir. Dolayısıyla paket teslimatının 7/24 devam ettiği söylenebilir. Katılımcılar çalışma saatlerinin 11- 12 saatlere yaklaştığını ifade etmişlerdir. Ancak çalışma saatleri açısından ücretli çalışan kuryeler ile esnaf kuryeler arasında farklılıklar olduğu görülmüştür. 4857 sayılı kanun kapsamında çalışan ücretli kuryelerin yasal çalışma saatlerine uygun çalıştıkları görülmektedir. Temaya ilişkin verilen yanıtların frekans grafikleri Şekil 5’de gösterilmiştir.

Şekil 5: Motokuryelerin çalışma süreleri



Çalışma saatleri açısından dikkat çeken noktalardan bir tanesi ücretli kuryelerin İş Kanunundan doğan yasal sınırları aşmadan çalıştıkları, ancak gelirlerinin yetmediğinden dolayı bu saatler dışında kayıt dışı çalışmaya devam etmeleridir. Esnaf kurye olarak çalışanlar ise yaşamlarını devam ettirebilecek düzeyde gelir elde edebilmek için günlük çalışma sürelerinin çok üzerinde çalışmak zorunda kaldıklarını belirtmişlerdir. Dernek başkanları da çalışanların geçim sıkıntısı nedeni ile fazla çalışmaya mecbur olduklarını ve günlük çalışma saatlerinin 12- 15 saatlere kadar çıktığını ifade etmişlerdir. Konuya ilişkin çeşitli alıntılar aşağıdaki gibi verilebilir:

“Masraflarını çıkarınca ekonomi el vermiyor. O yüzden 12 saatlere çıkıyor. Bu sefer 12'nin üzerine bir 3 saat daha yapabilir miyim diye bakıyor, 15 saatte işten çıkıyor” (Çanakkale Motosikletli Kuryeler Derneği İkinci Başkanı).

“Günde 12 saat de çalışsanız 8 saat gösteriliyor. Kurumsallar denetim altında oldukları için, yukarıdan baskı altında oldukları için onlar tam 8 saat yazıyor” (K12).

“Biz 12 saat çalışmaya razıyız, çünkü giderlerimizi karşılamak için fazla çalışmak zorundayız” (K10)

“12 saat çalışıyoruz. Haftada 1 gün izin. Yani ayda 4 gün izin yaparak 1 ayda 12 saat her gün 12 saat çalışıyoruz” (K9).

“İki çocuğum var sonuçta. 2000-2500 TL kira verirken 600 tl ile geçinebilecek durumum yok benim. Mesai yazılmadığında başka yere çalışmaya gidiyoruz. Yeri geliyor, ben 14 saat de 15 saat de çalışıyorum” (K18).

Motokuryelerin çalışma sürelerine ilişkin verdikleri yanıtlara göre uzun çalışma saatleri çalışanları yıpratıp, trafikteki dalgınlık ve yorgunluk riskini arttırmaktadır. Diğer yandan normal çalışma saatleri arasında çalışan kuryelerin de günümüz ekonomik koşullarında gelirleri yetersiz kalmaktadır. Çalışma

saatlerinin uzunluğu motokuryelerle ilgili diğer bazı araştırmalarda da vurgulanmıştır (Solakoğlu Uçar vd. 2006, s. 50; Kıdak, 2021, s. 79; ILO, 2022, s. 57; IBB, 2021, s. 38).

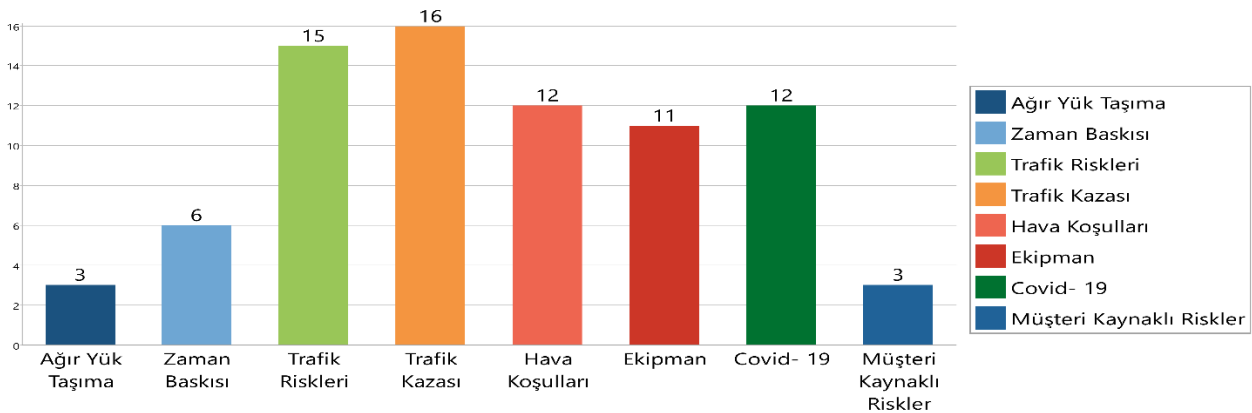
### İş Sağlığı ve Güvenliği Temasına İlişkin Bulgular

Motokuryelerin çalışma yaşamında karşılaştıkları en önemli sorunlardan bir tanesini iş sağlığı ve güvenliği konusuyla ilişkilidir. Öncelikle motosiklet ile trafikte seyretmenin kendine özgü tehlike ve riskleri bulunmaktadır. Bu konuyu katılımcılar “motorda kaporta sizensiz” cümlesi ile açıklamaktadırlar. Normal araçlardan farklı olarak bir motosiklet kazasında sürücüyü koruyan herhangi bir bariyer söz konusu değildir. Dolayısı ile motorlu sürücüler trafikte en savunmasız gruplardan biridir. Amerika Birleşik Devletleri’ndeki istatistiki verilere göre motorlu sürücülerin otomobil sürücülerine oranla trafik kazalarında 30 kat daha fazla ölümle sonuçlanan kaza geçirdikleri, 5 kat daha fazla yaralandıkları tespit edilmiştir (ILO, 2022, s. 83).

Motokuryelik trafik kazası oranı yüksek mesleklerden bir tanesidir. Ancak tehlike sınıfına bakıldığında motokuryelerin çalıştıkları işyerlerinin “az tehlikeli” sınıfta yer alması önemli bir handikaptır. Tüm katılımcıların ve dernek müdürlerinin de dile getirdiği bu önemli sorunun çözümüne ilişkin çabalar devam etmektedir. Motokuryeliğe özgü bir tehlike sınıfının belirlenmesi iş sağlığı ve güvenliği alanında atılmış önemli bir adım olacaktır (ILO, 2022, s. 102; Kınak, 2021, s. 74).

Bu başlık altında vurgulanan diğer alt kodlar; zaman baskısı, hava koşulları, ekipmanların yetersizliği ve müşteri ilişkileri olmuştur. Alt kodlara ait frekans dağılımları Şekil 6’da gösterilmiştir.

**Şekil 6:** Motokuryelerin iş sağlığı ve güvenliği riskleri



Katılımcılar, çalışma yaşamında karşılaştıkları riskler konusunda en yoğun olarak trafik kazası riskinden bahsetmişlerdir. Katılımcıların tamamı birden çok motosiklet kazası geçirmişlerdir. 1915 Çanakkale Motosikletli Kuryeler Derneği Başkanının; “Biz bu motorların üzerine binip kontağı



çevirdiğimde bizim yaşama ihtimalimiz % 50” ifadesi trafikte motosikletlerin ne kadar yüksek bir kaza geçirme kaygısı duyduklarını göstermektedir. Bu konuda katılımcıların bazı ifadeleri şu şekildedir;

“Kaza oluyor tabii ama kaza yapmak değil kazada haklı olmak önemli. Olur da bir kaza yaparsak haklı olmak gerekiyor, haksızsak yapacak bir şey yok... Biz onu aramızda bir şekilde halletmeye çalışıyoruz” (K12).

“Trafik kazası geçirdim kıştı yerler soğuktu. Frenlere basınca motorlar çok uzun süre kullanıldığı için lastik ömürleri çok fazla değil. Frenler bazen istediğiniz gibi tutmuyor. Frene bastım, motor kaydı gitti” (K15).

“23 kazam var benim. İki kere ölümden döndüm. Kuryeler artık kuralları ihlal eden kısım oluyor. Bir yerden sonra trafik sıkıya başlıyor” (K16).

Uzun saatler boyunca trafikte olmanın getirdiği diğer riskler hava koşulları ve ekipmanların yetersizliğidir. Yağışlı havalarda yolların daha kaygan olduğu, yağmurluk ve koruyucu malzemenin belli bir süreden sonra su aldığı, aşırı sıcaklarda ve soğuklarda çalışmanın dikkat dağınıklığına yol açtığı belirtilmiştir. Motosiklet kullanırken yasal zorunluluk gereği de bazı ekipmanların kullanımı zorunludur. İşçi kuryeler ekipmanların işletmeleri tarafından sağlandığını ancak bazı malzemelerin çok kaliteli olmadığını belirtmişlerdir. Esnaf kuryeler için ise ekipman tedariği ciddi bir maliyet yükü oluşturmaktadır. Çoğu katılımcı kullandıkları malzemelerin ortalama altı kalitede ve aslında yeterince koruma sağlamayan malzemeler olduğunu belirtmişlerdir. Bu konularla ilgili bazı katılımcı ifadeleri şu şekildedir:

“Sırılsıklam 10 saat çalıştığımı bilirim yani para kazanmam gerekiyor mecburen. Maliyetler çok arttı. İyi bir yağmurluk alalım desek alamıyoruz. Ortalamanın biraz altında bir yağmurluk tercih etmek durumunda kalıyoruz. Onlar da çok kolay açılıyorlar yağmurun altında” (K3).

“Hava şartlarından dolayı tehlikeyesiniz. Kış olduğu zaman iş başladığından mesai bitimine kadar kurumayan kuryeler var. 12 saat çalışıyorsa ilk iki saat kuru duruyordur kuryeler, sonra ıslak duruyordur” (K4).

“Ekipmanlar çok pahalı. Mesela seni idare edebilecek bir yağmurluk 500-600 lira, daha iyisini istersen 2 bin 3 binden tut dörde kadar var. Bunların hepsi para” (K5).

“Mesela asgari ücretli kaynak yapan bir insanın kaynak gözlüğünü işyeri sağlamak zorunda. Ama benim kaskım kırıldığı zaman patron bana kask almaz” (K4).

“En ucuz kask 1000 TL, o bile düştüğü zaman karpuz gibi çatlıyor. İyi bir kask takmak için 10 bin TL lazım” (K2).

“Kurumsal firmalar toplu olarak aldıkları için çok kalitesiz ürünler oluyor. Kışın kaskınızın içine rüzgar giriyor ve soğuktan donuyorsunuz. Yazın aşırı derecede sıcak olduğunda çok fazla su kaybına maruz kalıyoruz” (K10).

“Korumaların yazlığı kışlığı var. Yazın kullandığını kışın kullanamıyorsun. Hepsini ayrı ayrı alayım desen sadece ekipmana 50 bin lira harcama gerekiyor. Ama sen belki senede 50 bin TL kazanıyorsun kazanmıyorsun” (K11).

Motokuryelerin sorunlarını inceleyen diğer çalışmalarda da bu sonuçları destekleyen vurgular yapılmıştır (ILO, 2022, s. 102; IBB, 202, s. 41). Motokuryeler için iş sağlığı ve güvenliği teması altında ele alınan diğer önemli bir konu da iki yılı aşkın bir süredir tüm dünyada söz konusu olan Covid-19 pandemisi. Pandemi koşullarında Türkiye’de bazı önlemler alınmış, sokağa çıkma kısıtlamaları, bazı kamu kurumlarının uzaktan çalışması, okulların online olarak devam etmesi bunlara örnek olarak verilebilir. Bu süreçte pandeminin en ağır koşullarda çalışanları arasında belki de sağlık çalışanları ile artan online alışverişler nedeniyle motokuryeler olmuştur. Bazı teslimatlar sırasında sosyal mesafe kurallarına da uyulmadığı düşünüldüğünde gittikleri her teslimatta virüs riski ile karşı karşıya kaldıkları düşünülebilir. Bu konuda “1915 Çanakkale Motosikletli Kuryeler Derneği Başkanının şu ifadeleri konunun önemini vurgulamaktadır:

“Her birimiz günde 50 eve gidiyoruz bunu istihbarat da dahil hiçbir kamu görevlisi, hiçbir kolluk kuvveti yapmıyor.”

Katılımcıların % 67’si Covid- 19 riskine değinmişlerdir. Konuyla ilgili bazı alıntılar durumun ciddiyetini özetler niteliktedir: “Günde 30 sipariş demek, günde 30 tane eve gitmemiz demek. Bunu aya vurduğunuzda 900 tane eve gidersen. İster istemez pandemi döneminde bunların yarısı Covidi ya da temaslıydı. Alışverişte de en çok kullandığımız şey para. Unutup suratınıza ağzına sürdünüz, ister istemez bulaşıyordu. Bu yüzden bulaşan arkadaşlarımız oldu karantinaya girdiler (K12).

“Çoğu müşteri ile tartıştığımız da oldu. Adam “pozitifim” diyor kapıyı açıyor. Temassız teslimat diye bir seçenek var onla ödeyebilirsin. Ben senin kartına dokunmak zorunda değilim. Temaslıyım diyor ya da bana kartını uzatıyor, temassız yok. Mecbur uzatıyorsunuz posu şifre talep ediyorsunuz. O pos cihazını bir başkasına götüreceksin. Çok düşüncesiz insanlarla karşılaştık maskeli olarak teslimat yaptık, karşılığında çoğu kişi maskeli açmadı kapıyı mesela” (K15).

Katılımcıların bu tema altında değindikleri diğer alt kodlar zaman baskısının yarattığı ekstra trafik riski, müşterilerden kaynaklanan riskler ve ağır yük taşıma olmuştur. Müşterilerin sipariş verirken kendi oturdukları adrese çok uzak işletmelerden sipariş verebildiklerini ve yine de çok kısa bir sürede ürünün teslim edilmesini talep ettiklerini belirten katılımcılar olmuştur. Diğer yandan müşterilerin sipariş verdikten sonra fırına giren, hazırlanan ürünlerin hazırlanma sürelerini göz ardı eden müşterilerin daha ürünler hazırlanmadan eve teslimat bekleyebildikleri belirtilmiştir. Gece geç saatlerde çalışan bazı kuryeler de belli bir saatten sonra özellikle alkollü müşterilerin zaman zaman kendilerine güç anlar yaşatabildiğine değinmişlerdir. Market ürünleri taşıyan kuryeler ise bazı ağır ürünlerin motosikletlerin dengesini bozabildiğini belirtmişlerdir. Benzer güçlüklerin dile getirildiği başka araştırmalar da mevcuttur (Kıdak, 2021; ILO, 2022; IBB, 2021).

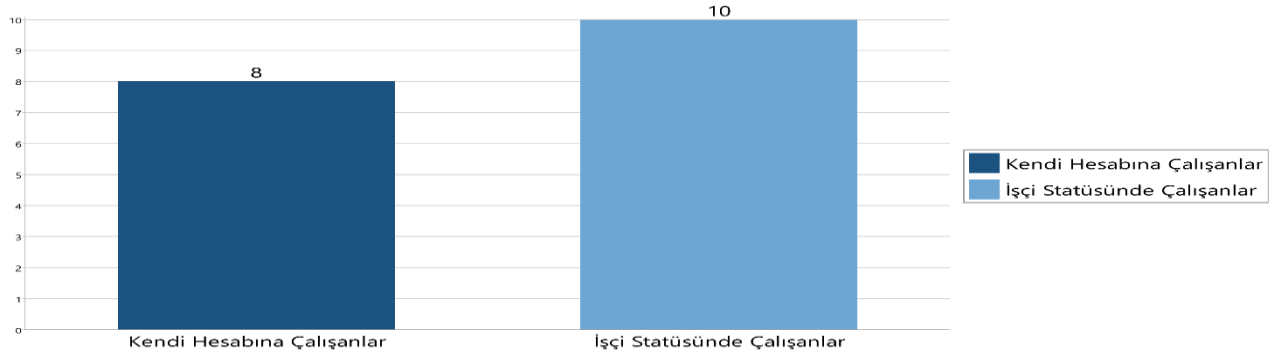
### **Sosyal Güvenlik Temasına Ait Bulgular**

Sosyal güvenlik açısından ücretli kuryeler ve esnaf kuryelerin durumları ayrı ayrı incelenmiştir. 4A statüsünde ücretli kuryelerin 4857 sayılı İş Kanunundan doğan hakları bulunmaktadır. 4B statüsünde çalışan esnaf kuryeler ise bir şahıs işletmesi üzerinden sigorta kaydı yaptırmaktadırlar. Ücretli kuryelerin yasal hakları gereği sosyal güvenceleri olduğu; bazı işletmelerde ise sigorta primlerinin mümkün olan en düşük seviyeden yatırıldığı görülmektedir. İşçi kuryelerin bazıları özel sağlık sigortalarının da olduğunu beyan etmişlerdir. Esnaf kuryeler zaman zaman gelir yetersizliği nedeni ile sigorta primlerini yatırmadıklarını belirtmişlerdir. Bu durum kendi hesabına çalışma gibi görünen bir istihdam biçiminde güvencesiz çalışmanın yaygınlaşması ile sonuçlanmaktadır. Diğer yandan işverenlerin pek çok sorumluluktan kurtulma niyeti ile esnaf kurye modeli ile kurye çalıştırma eğilimleri pek çok çalışmada vurgulanmaktadır (Kıdak, 2021, s. 69). Bu araştırmada da dernek başkanları ve bazı katılımcılar işletmelerin artık esnaf kurye modeli ile çalıştırma eğiliminden bahsetmişlerdir. 1915 Çanakkale Motosikletli Kuryeler Derneği Başkan yardımcısı durumu şu şekilde açıklamaktadır:

“Genelde firmaların tercih ettiği esnaf kurye modeli. Çünkü herhangi bir sorumluluk altına girmiyorlar. Ne yaralanma ne sakatlanma ne de ölüm kalım sırasında herhangi bir sorumluluk altına girmiş olmuyorlar. İşten ayrıldığında da tazminat ödemek zorunda kalmıyor. Biz dernek olarak daha çok işçi olarak çalışılması yönünde çabalıyoruz”. Ücretli çalışan ve esnaf kurye modeli ile çalışan katılımcıların sosyal güvenlik konusuna değinmelerine ilişkin frekanslar şekil 7’de gösterilmiştir.

İlgili yanıtların frekansları Şekil 7’de gösterilmiştir.



**Şekil 7:** Motokuryelerin sosyal güvenlik sorunları

Esnaf kuryelerin sigortalarını yatırmadıkları dönemde karşılaştıkları en önemli sorun sağlık güvencesinden yoksun kalmalarıdır. Çanakkale Motosikletli Kuryeler Derneği başkanı bu durumu “Esnaf kuryelikte çalışmadığında gelirin de yoktur. Kenarda birikmişin yoksa kaza bela olup çalışmadığı zaman kendi aramızda para topluyoruz. Kuryeler birbirine yardımcı olmaya çalışıyor” diyerek açıklamıştır. Bu durum esnaf kuryelerin sosyal güvenceden yoksun olduklarını, sosyal güvenlikte kamusal ilkesinin yetersiz kaldığını ve ortaya çıkan yetersizliğin de geleneksel dayanışma ağlarıyla telafi edildiğini gösterir niteliktedir. Benzer bir ifade diğer bir katılımcı tarafından ifade edilmiştir:

“Çoğu insan Bağ-Kur'unu yatırmıyor. Bu sefer hastaneye gidince tedavi göremiyor. Kaza yapan arkadaşlar hastaneye gittiğinde bir ödeme çıkıyor. Bir kurye arkadaşımız kaza yapmıştı. Zorluk yaşamıştı. Biz aramızda para toplayıp yardımcı olmaya çalışıyoruz” (K12).

“Sigortam işyerine bağlı, kimisi yaptı, kimisi yapmadı. Şu an yaşım 40. Tam yatırmış olsalar ben emekli olmuştum bile çoktan” (K4).

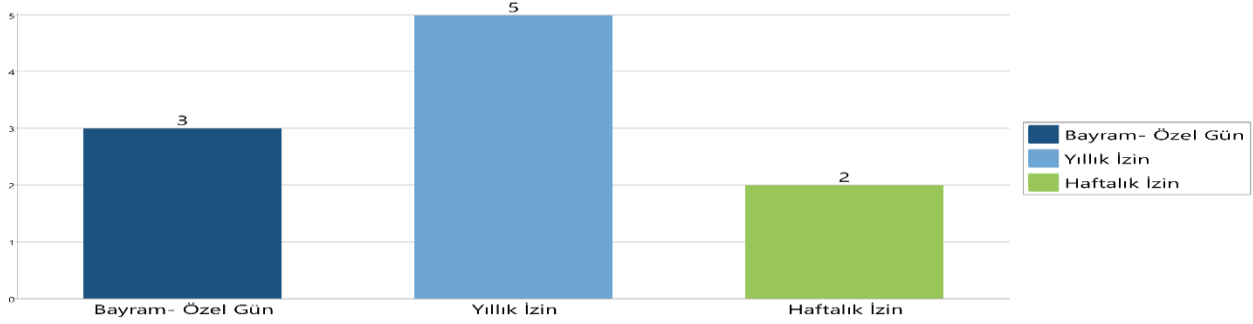
Diğer yandan A2 ehliyeti olan herkesin bu işe başvurabilmesi sektörde kayıt dışılık ve güvencesizliği arttırmaktadır. Öğrenciler, iş bulamayan motosiklet kullanıcıları piyasadaki ücretlerin altında çalışmayı kabul ederek sektöre giriş yapabilmektedirler. Bu yabancılar için de kayıt dışı çalışma fırsatı olarak görülebilmektedir (ILO, 2022, 13).

### İzinler Temasına İlişkin Bulgular

İzinler teması da işçi ve esnaf kuryelere göre değişen yanıtlar arasındadır. 4A statüsünde çalışan kuryeler 4857 sayılı kanundan doğan hafta tatili, yıllık izin haklarına sahipken, esnaf kuryelerin izin olarak

kullandıkları sürelerde gelir elde edememeleri sorunu ortaya çıkmaktadır. Verilen yanıtlara ait frekans dağılımı Şekil 8’de verilmiştir.

**Şekil 8:** Motokuryelerin kullandıkları izinler



Esnaf kuryeler sadece çalıştıkları gün gelir elde edebilmekte, sağlık sorunları nedeniyle ya da hafta tatili, özel günler gibi zamanlarda çalışmadıklarında o günün gelirinden vazgeçmiş olmaktadır. Bu nedenle esnaf kuryelerin önemli bir kısmı neredeyse hiç tatil yapmadan çalıştıklarını belirtmişlerdir. Diğer yandan izin yapmak isteyen esnaf kuryeler için yerlerine çalışacak birini bulma sorunu da çıkmaktadır. Konuyla ilgili alıntılar aşağıdaki gibidir:

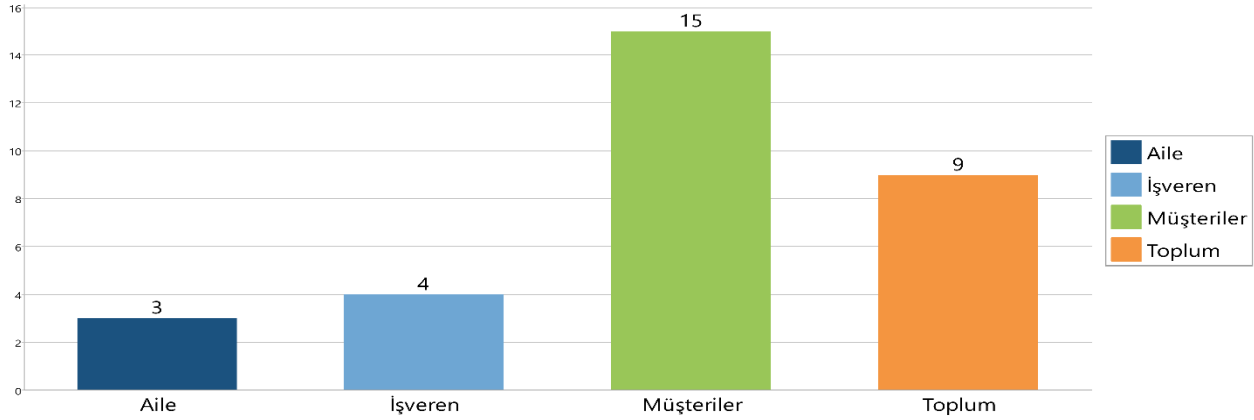
“Yazın aileme vakit ayırmak için çalışmıyorum. Sigortamdan vazgeçiyorum. Ailene vakit ayıramıyorsun. Bunalıyorsun, çünkü psikolojik olarak bayağı bunaltıyor her gün motor üzerinde...” (K2).

“Eğer yıllık izin kullanmak istersen yerine adam bulmak zorundasın. Diyelim ki bulduğun kişi ile bir sıkıntı oldu, işi beğenmedi bıraktı gitti, izninden geri dönmek zorundasın. Ücret almıyoruz hiçbir şekilde hiçbir şekilde hakkımız yok” (K5).

İş kanunundan doğan gelir, yıllık ücretli izin, dinlenme süreleri gibi haklara sahip olmayan esnaf kuryeler daha fazla gelir elde edebilmek için günde 14 saate yakın çalışmak zorunda kalmaktadırlar. Yeterli gelir elde edebilmek için esnaf kuryelerin ulusal bayram ve genel tatil günlerinde bile çalışmak zorunda kalmalarının bir sömürü düzenine dönüştüğü diğer bazı çalışmalarda da vurgulanmıştır (Kıdak, 2021, s. 79; ILO, 2022, s. 15; IBB, 2021, s. 37- 38).

### **Tutumlar ve Davranışlar Temasına İlişkin Bulgular**

Araştırmada motokuryelik mesleğine yönelik toplumsal bakış açısının değerlendirilmiştir. Bu konuda verilen yanıtlar aile, işveren, müşteriler ve toplumsal bakış açısı olmak üzere dört alt kodda toplanmıştır. İlgili frekans dağılımı Şekil 9’da verilmiştir.

**Şekil 9:** Motokuryelere yönelik tutum ve davranışlar

Müşteriler alt teması altında katılımcılar, müşterilerin motokuryelere olan bakış açısını yansıtırken yaşadıkları müşteri kaynaklı sorunları da dile getirmişlerdir. Özellikle yaşanan gecikmelerin müşteriler tarafından tamamen kuryenin hatasıymış gibi algılanması müşterilerin kuryelere tepki göstermesine neden olmaktadır. Kuryeler müşteriler tarafından bu anlamda anlayışsızlıkla karşılandıklarını dile getirmişlerdir. Bazı örnekler şu şekilde verilebilir:

“Bizi makina gibi görüyorlar. Kapılar yüzümüze kapanıyor. İşletmeler, online firmalar muhatap, biz makine gibi kabul ediliyoruz” (K2).

“Müşterilerin bakışları da hoş değil. Köleymişiz gibi davranıyorlar. Genelde gecikince müşterinin tavrı hoş olmuyor. Bağırınlar çağırınlar oluyor” (K3).

“Gece yarısına kadar çalıştığım dönemler oldu. Mesela alkollü müşteriler... Üstü başı müsait olmadığı halde kapıyı açanlar, hiç çekinmiyorlar” (K6).

“Öğrencilerle çok sıkıntı yaşıyoruz. Paketi veriyoruz ama ben almadım diyor. Şirket politikası gereği aynı siparişi tekrar gönderiyorlar. Ayrıca can taşıdığımızın farkına varmıyorlar” (K16).

Katılımcıların değindikleri diğer bir alt kod kuryelik mesleğine karşı toplumsal tutumlar olmuştur. Toplumun kuryelik mesleğini küçümsediği, geçici bir meslek olarak gördüğü belirtilmiştir. Konuyla ilgili alıntılar aşağıdaki gibidir:

“Toplum alt sınıf insan olarak görüyor. Basit insanlar, paketçi ne olacak gibi.. Bunu hissettiriyorlar” (K17).



“Toplum küçük görüyor. “Olsun, daha iyilerini bulursun, sen daha iyilerine layıksın” gibi...” (K8).

“Toplum bizi alt sınıf olarak görüyor, tepeden bakıyor” (K11).

“Evlilik yolundan döndüm. Kızı vermediler. Atandı, öğretmen oldu. O bir sığata büründü, bizi sıfat yerine koymuyorlar” (K16).

Çanakkale’de gerçekleştirilen bu araştırmada az sayıda kadın motokuryenin cinsiyetçi bir bakış açısı ile karşılaştığı görülmüştür. Kadın kuryelerin aileleri tarafından bu mesleği yapmaları istenmemektedir. Diğer yandan kadın katılımcılardan bir tanesi zaman zaman adres bulamadıkları için telefonla aradıkları bazı müşterilerin gece saatlerinde kendisini tekrar arayabildiklerini belirtmiştir. Hatta bu araştırmanın yapıldığı dönemde bir kadın kuryeye teslimat için gittiği evde erkek müşteri tarafından fiziksel taciz gerçekleşmiş, kurye ispat edemeyeceği için polise gidemediğini ifade etmiştir. Kadın kuryenin cinsiyetçi bakış açısını ifade eden alıntısı şu şekildedir;

“Bak 40 yaşına gelmiş paketçilik yapıyor lafını duymak istemezsin. Erkeklerde yaş önemsemiyorlar ama kadınlarda öyle değil. Hemen ayıplamaya gidiyorlar. Mesela 40-45 yaşında bir kadın doktor ayıplanmıyor ama kuryeyse ayıplanıyor” (K4).

İstanbul’daki motokuryeler ile gerçekleştirilen araştırmada Çanakkale’deki araştırmaya benzer cinsiyetçi sonuçlar elde edilmiştir (IBB, 2021, s. 39). ILO tarafından Türkiye genelinde motokuryelerin psikososyal risklerinin değerlendirildiği diğer araştırmada ise katılımcı kadın motokuryelerin çoğu meslekleri ile ilgili olarak çevrelerinden destek gördüklerini belirtmişlerdir. Ancak bu araştırmada da kadınların yaşadıkları rol çatışmaları ve evdeki rollerine yeterli vakit ayıramadıklarına değinilmiştir (ILO, 2022; s. 94).

Katılımcılar işveren ve aile tutumlarından da bahsetmişlerdir. Ailelerinin trafik tehlikesi yüzünden bu işi yapmasını istemediğini belirten katılımcıların yanı sıra mesleği hor görmeleri nedeni ile yapmalarını istemeyenler de mevcuttur. İşverenler tarafından küçük ve hor görüldüklerini belirten katılımcılar da olmuştur. İlgili alıntılar şu şekildedir:

“Eşim mesela istemiyor bu işi yapmamı. Çünkü tehlikelerini biliyor, farkında. Yani ayda bir defa en az kaza tehlikesi veya kaza geçirdiğimiz için artık o da istemiyor. Bizim ağır bir hasar görmemiz ömrümüz boyunca ya sakat kalmak ya da ne bileyim hayatımıza mal olabilir” (K13).

“İşverenler aldığımız para bizim hakkımız değilmiş gibi düşünüyorlar, çok para alıyorlar diye bakıyorlar. Aslında bizim yerimize geçseler o paralara değmeyeceğini görecekler” (K5).“İşletme sahiplerini

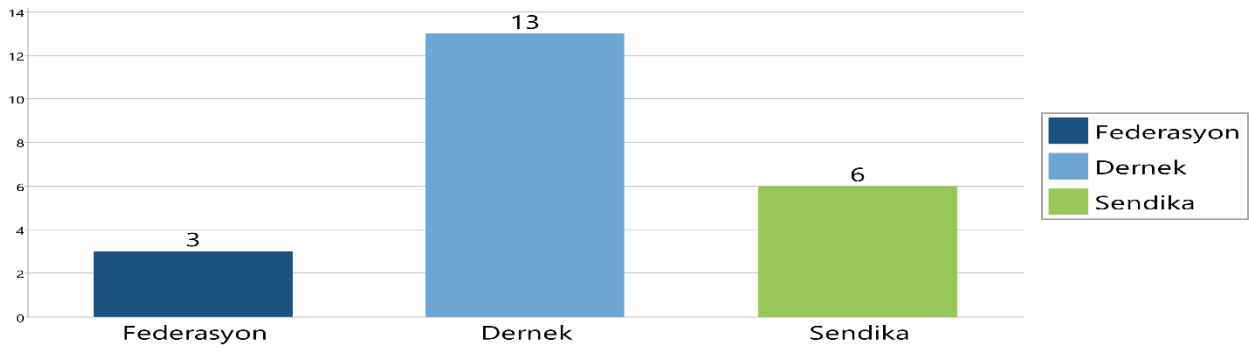
yani insanları memnun etmek kolay değil. Ne kadar hani uğraşsak da sonuç olarak bir saygı görmedik yani” (K6).

Motokuryelik mesleğinin herhangi bir yeterlilik veya psikoteknik belgesi gerektirmemesi, geçici bir iş olarak görülmesi, çalışma koşullarının güçlüğü mesleğe karşı, toplumda olumsuz bir bakış açısı oluşturuyor olabilir. Diğer yandan esnaf kuryelerin sosyal güvenceden yoksun kalmaları ve özellikle de trafik nedeniyle iş kazası riskinin yüksek olması mesleğe toplumsal bakışı olumsuz etkileyebilir. Motokuryelik mesleğinin itibarının artırılması ve aktif çalışan kuryelerin korunması için mesleki yeterlilik ve psiko- teknik belgelerinin gerekliliği yasal olarak düzenlenmelidir. Geliştirilecek meslek standartları ve esnaf kuryelerin de bu kapsama alınması önem taşımaktadır.

### Örgütlenme Temasına İlişkin Bulgular

Sektöre ilişkin diğer önemli bir sorun örgütlenme eksikliğidir. Motokuryeler arasında esnaf kurye olarak istihdam edilenlerin sayısında artış olması, sektör içerisinde ücretli çalışan oranını düşürmektedir. Bu nedenle kuryeler, sendikal örgütlenme olanaklarından da mahrum kalabilmektedir. Diğer yandan motokuryelerin çeşitli iş kollarında dağınık olarak çalıştığı görülmektedir. Bu durum yetki belgesi almak için gerekli olan işkolu ve işyeri barajının sağlanmasına engel teşkil etmektedir. Motokuryeleri kapsayacak şekilde güçlü bir sendikal örgütlenme olmaması bu sektörde çalışanların hak kayıplarına neden olmaktadır. Sendikalar yanında motokuryeliğe ait bir meslek yasasının bulunmaması meslek odalarının kurulmasına da engel teşkil etmektedir. Böylece sektörde aktif derneklerin bulunduğu ancak yasal yetkilendirme olmadığından yaptıkları faaliyetlerin resmiyet kazanmadığı görülmektedir (Küçük, 2022, 105-106). Bu tema altındaki yanıtların frekans dağılımı Şekil 10’da gösterilmiştir.

**Şekil 10:** Motokuryelerin örgütlenme modelleri



Ücretli olarak çalışan kuryeler herhangi bir sendikaya üye olmadıklarını belirtmişlerdir. Çanakkale ilinde kurulu olan motosikletli kurye derneklerinden birine üye olduklarını belirten katılımcıların sayısı



10'dur. Katılımcılar dernek faaliyetlerinde övgü ile bahsetmekte ve dernek sayesinde bazı haklarının korunduğunu hissettiklerini ifade etmektedirler. Diğer yandan herhangi bir derneğe üye olmayan ya da üye olmasına rağmen derneğin kendilerine herhangi bir fayda sağlamadığını belirten katılımcılar da olmuştur. Katılımcıların tamamına yakını örgütlenme önündeki engellerin kaldırılması gerektiğini ve sektördeki sorunların çözümünün örgütlenmede yattığını belirtmişlerdir. Çanakkale Motosikletli Kuryeler Derneği Başkanı durumu şu şekilde özetlemiştir:

“Dernek işe yarıyor. 81 ilde her dernek başkanını tanıyoruz. İzmir'den Van'a kadar. Van'da dernek varsa o dernekten olanların haberini alıyorsun, birbirimize fayda sağlıyoruz. Örnek veriyorum İstanbul'da bir kişi kaza yaptığı zaman onun haberini alıp tepki verebiliyoruz. Kendimizi güvende hissediyoruz. Basın önüne çıkabiliyoruz”.

Bazı motokuryelerin ifadeleri şu şekildedir:

“Bu dernek kurulduğundan beri, başkanla tanıştığımndan beri faydası oldu. Pandemide işsiz kaldığım zamanlar iş imkânı sağladılar. Bir de başıma bir trafik olayı geldi. Yanıma ilk gelen dernek başkanıydı. Şaşırdım yani, “nereden haber aldı, nasıl oldu da geldi” dedim. Allah razı olsun arkamda durdular. Onun gelmesiyle durum daha bir değişti” (K4).

“Ücretler konusunda beklentilerimi karşılıyor. Ücretleri toplantılar şeklinde belirliyorlar. Birlik olunursa ben zam istedim diye işten çıkarılırsam yerime gelecek kişi de aynı paradan geliyor” (K5).

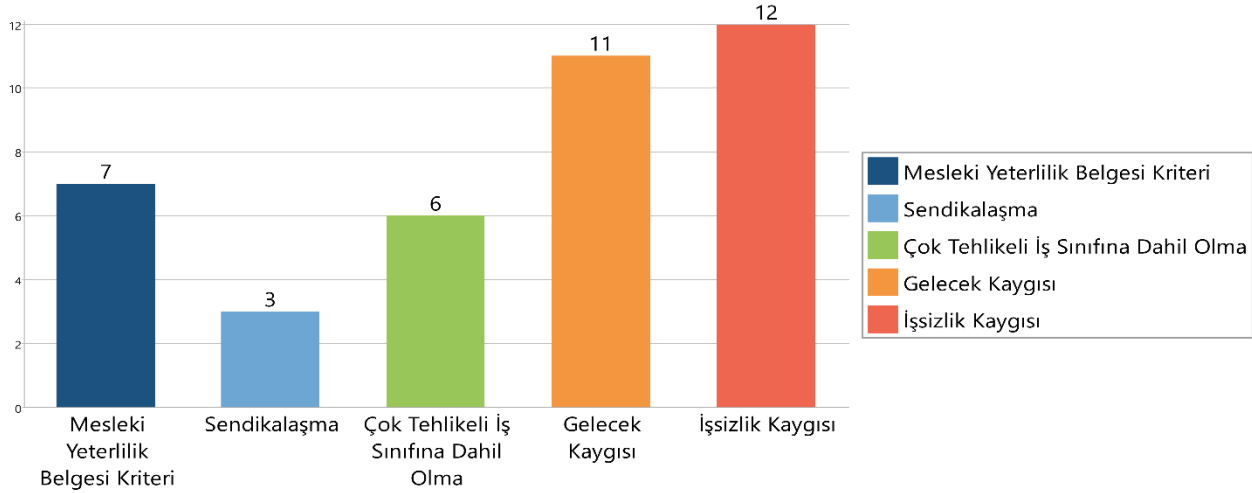
“Yerel kurye derneklerine üyeyiz. Burada 3-5 derneğimiz var. Birbirimize sahip çıkmak için. Ne yazık ki motosiklet kuryeleri ile alakalı bir oluşum köklü bir şekilde oturmuş değil. Bunun da biraz ceremesi oluyor. Tamam bir platform üzerinden bağlular mesela Anadolu Derneklerine bağlular ama fakat bir araya gelme konusunda oldukça yetersiz. Motosiklet kurye derneklerine üye olmayan bir kurye yoktur çünkü hakkınızı korumayı geldiği zaman ne yazık ki arkanızda duracak kimse olmuyor. Tepki göstereceğimiz zaman beraber tepki göstermek istiyoruz. Ama ne yazık ki biraz yetersiz kaldığımı söyleyebilirim” (K10).

Dernek başkanları motokuryelik meslek yasası çıkması, işkolu olarak tek bir iş kolunun belirlenmesi gibi faaliyetler için Türkiye'deki diğer dernek başkanları ile iletişim halinde olduklarını ve çalışmalar yürüttüklerini ifade etmişlerdir. Meslek odası olmasının piyasadaki ücretleri belirleyebilmek adına önemli bir adım olduğunu ifade etmişlerdir.

### **Beklentiler ve Kaygılar Temasına İlişkin Bulgular**

Motokuryelerin çalışma yaşamında karşılaştıkları zorlukların azaltılabilmesi için ne gibi beklentilerinin olduğu araştırılmıştır. Beklentileri ve çalışma yaşamına dair bazı kaygıları ile ilgili vurgulanan alt kodlar şekil 11’de gösterilmiştir.

**Şekil 11:** Motokuryelerin beklenti ve kaygıları



Ücretli ve esnaf kurye olarak çalışan motokuryelerin işlerinden atılma tedirginliği yaşamadıkları görülmüştür. Bunun yanında katılımcıların 11 tanesi mesleklerinde bir gelecek göremediklerini ifade etmişlerdir. Bu katılımcılar kuryelik mesleğini geçici bir iş olarak gördüklerini, yaşlılıkta yapılacak bir iş olmadığını ve gelecekte yapmayı planladıkları başka işler olduğunu belirtmişlerdir. Katılımcıların ifadeleri şu şekildedir:

“Belli bir yaştan sonra insanın ister istemez refleksleri zayıflıyor. Bir yaştan sonra muhakkak olacak, hep böyle gidecek değil. Daha iyi şartlarda, gelirden iş bulursan değiştirir misin dersiniz değiştiririm. Vefasız bir meslek kuryelik” (K4).

“Daha şimdiden eklemelerim ağrımaya başladı rüzgardan, yağmurdan, soğuktan. En fazla bir 10-15 sene daha yapabilirim, ondan sonra ne yapabilirim bilmiyorum. Emeklilik yaşı zaten olmuş 65, bu saatten sonra bir sanayiye gidip çalışamam da” (K11).

“Ailemle vakit geçiremiyorum. Kurye iken evlenmeyi düşünmem, zaman ayıramam aileme” (K8).

“Sendika ve dernekleşme olayı ve iş güvenliği artırılmadığı sürece uzun soluklu düşünemezsiniz. Yani şöyle düşünün, madencisiniz, hiçbir güvenlik önlemi yok. Yapar mısınız? Yapmazsınız. Bu iş de öyle, çünkü herhangi bir güvenliği olmadığı sürece ve gerekli önlemler alınmazsa özlük hakları geliştirilmezse mecburen bu iş belli bir süre sonra bırakmak zorunda kalırsınız” (K13).





Motokuryelik mesleği ile ilgili önemli bir eksiklik “mesleki yeterlilik belgesi” olmamasıdır. Mesleki yeterlilik belgesi motokuryelik mesleğini deneyimli, yetkin, profesyonel bir bakış açısı ile yapanların sayısını arttıracaktır. Çanakkale Motokuryeler Derneği ve 1915 Çanakkale Motosikletli Kuryeler Derneği başkanları da bu konunun önemine özellikle vurgu yapmışlardır.

Diğer önemli bir nokta motokuryelik mesleğinin tehlike sınıfları içerisinde “az tehlikeli” işler arasında sayılmasıdır. Büro işleri, perakende ticaret gibi faaliyetlerle aynı tehlike sınıfında kabul edilen meslek, esasen çok önemli riskler barındırmaktadır. Özellikle Covid- 19 pandemisinde artan ihtiyaç sonucunda motokuryeler pandeminin en yoğun çalışan kesimleri arasında yer almıştır. Motokurye sayısındaki artış, çalışma saatlerindeki fazlalık göz önüne alındığında mesleğe yönelik özel bir risk ve tehlike değerlendirmesi ve sınıflandırması yapılması kaçınılmaz görünmektedir. Diğer yandan kuryelerin kullandığı koruyucu ekipmanlar özel tüketim vergisine tabidir. Kullanılması zorunlu ekipmanların motokuryelerin sağlığını koruyabilmeleri açısından mümkün olduğunca ulaşılabilir yapılması şarttır. Konuyu özetler biçimde katılımcı ifadesi şu şekildedir:

“Bizim bulunduğumuz iş şu anda tehlikeli sınıfta değil. Yani restoranla çalışan bir garsonla aynı kademedeyiz. Ama mesela dışarıda çalışıyoruz. Trafikte kazalarla burun burunayız. Yani direkt kaporta oluyoruz. Bakıyorum mesela saat üçte dörtte sipariş verildiği oluyor. O saate kadar çalışıyoruz, yeri geliyor benim arkadaşım. Sabah beşe kadar çalışıyor. O yüzden tehlikeli bir sınıftayız yani. Gece kiminle karşılaşacağımız belli olmuyor gittiğimiz yerlerde. Çanakkale'nin her yerine gidiyoruz. Köyler de dahil” (K13).

Son olarak katılımcıların beklentisi sendikalaşma oranlarının artmasıdır. Motokuryelerden elde edilen görüşlere göre sektörde yaşanan pek çok sorunun çözümü için gerekli olan motokuryelerin tek bir çatı altında toplayacak bir sendikanın kurulması ve sendikal hakların güvence altına alınmasıdır. Taşımacılık faaliyeti yürüten kurumlar dışında motokuryelerin değişik işkolları altında bulunmaları, Türkiye’de toplu iş sözleşmesi yetkisi alabilmek için gerekli olan işyeri ve işletme barajlarını sağlama konusunda bir engel oluşturmaktadır (Kıdak, 2021, 33; ILO, 2022, 105-106). Kapsayıcı bir örgütlenme için sendikalar, STK’lar ve işverenler ortak çalışmalar yürütmelidir.

## **SONUÇ**

Covid-19 pandemisi ortaya çıkmasından günümüze kadar geçen yaklaşık iki buçuk yıllık süre içerisinde tüm ülkelerin ortak bir sorunu haline gelmiş ve en önemli gündemlerinden birini oluşturmuştur. Küresel salgın halk sağlığının yanı sıra ekonomik ve toplumsal hayatı da derinden etkilemiştir. Dünyanın salgına hazırlıksız bir biçimde yakalanması bir yandan sağlık hizmetlerinin sunumuna ilişkin sorunların

tartışılmasına neden olurken diğer yandan ise ekonomik ve toplumsal alanda ülkelerin sosyal politikalar ve özellikle de işgücü piyasası politikalarının da önemini gündeme getirmiştir.

Pandeminin ekonomik sonuçlarından en fazla etkilenenler kuşkusuz toplumdaki en kırılgan kesimleri oluşturan ücretliler, güvencesiz çalışanlar, sosyal korumadan yoksun olanlar ve diğer düşük gelir gruplarında yer alan bireyler olmuştur. Pandeminin toplum sağlığı üzerindeki etkilerini en aza indirmek amacıyla birçok sektörde faaliyetler durmuş ya da sınırlandırılmış, böylece çalışanların önemli bir bölümünü işini kaybederken, birçok çalışanın ücret geliri önemli ölçüde azalmıştır. Bazı çalışanlar ise pandemi koşullarında artan toplumsal ihtiyaçlar dolayısıyla salgının tüm risklerine rağmen ağır ve sağlıksız çalışma koşullarıyla karşı karşıya kalmışlardır. Bu bağlamda çalışmada Covid-19 pandemisiyle çalışma koşullarında önemli değişikliklerin ortaya çıktığı çalışan gruplarından biri olan motokuryelerin yaşadıkları sorunların ortaya konulması amaçlanmıştır.

Literatür incelendiğinde motokuryelerin çalışma koşullarına ilişkin yaşadıkları sorunların başında artan iş yükü ile birlikte iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin riskler gelmektedir. Teslimat süresi dolayısıyla siparişleri yetiştirme baskısı iş kazalarının en önemli nedenlerinden biridir. Ayrıca ücret, sosyal haklar, çalışma süreleri, artan maliyetler, güvencesiz çalışma ve örgütlenmenin yetersiz olması motokuryelerin çalışma yaşamında karşı karşıya kaldıkları diğer sorunları oluşturmaktadır.

Bu çalışmada ise ücretli ve esnaf kurye modeli ile çalışanlar birlikte ele alınarak değerlendirilmiş ve çalışma yaşamındaki sorunları karşılaştırmalı olarak incelenmeye çalışılmıştır. Çalışmada nitel araştırma yöntemi benimsenmiş ve ona uygun veri toplama teknikleri kullanılmıştır. Motokuryelerin yaşadıkları sorunlar işi tercih etme nedenleri, işe almada gerekli nitelikler, gelir, çalışma süreleri, iş sağlığı ve güvenliği, sosyal güvenlik, izinler, tutum ve davranışlar, örgütlenme, beklenti ve kaygılar olmak üzere on boyutta ele alınarak analiz edilmiştir.

İş tercih etme teması incelendiğinde en fazla vurgu yapılan alt kodun işsizlik olduğu görülmüştür. Görüşmelerden elde edilen verilere göre katılımcıların büyük bir çoğunluğu daha iyi bir iş bulamadıkları için motokuryelik mesleğini yapmak zorunda kaldıklarını ifade etmişlerdir. Buna karşılık hızlı para kazanma ve motosiklet kullanmayı sevmeye alt kodlarını destekleyen cevaplar sınırlı düzeyde kalmıştır. Bu bağlamda motokuryelerin büyük çoğunluğunun işlerini severek yapmadığı, işsizlik baskısından dolayı çalışmak zorunda kaldıklarını ve daha iyi koşullarda bir iş bulduklarında motokuryeliği bırakma eğiliminde olduklarını söylemek mümkündür. İşe almada gerekli nitelikler temasında ise en fazla verilen yanıt olarak A2 ehliyetine sahip olmak vurgulanmış; bunu adres bilgisi, motosiklet sahibi olmak ve şirket kurmak alt



kodları izlemiştir. Katılımcılar bu alt temalara ilişkin olarak söz konusu gereklilikler konusunda işverenlerin bir maliyete katlanmadıkları ve kendilerine önemli maliyetler yüklendiğini ifade etmişlerdir.

Gelir temasına yönelik veriler incelendiğinde katılımcıların en fazla ücret gelirine vurgu yaptıkları görülmektedir. Katılımcılar büyük çoğunlukla ücretlerinin asgari ücret düzeyinde olduğunu ifade etmişlerdir. Esnaf kurye modeli ile çalışanlar da giderler ve artan maliyetlerden dolayı asgari ücret düzeyinde bir gelir elde ettiklerini belirtmişlerdir. Fazla mesai ücretleri, bahşişler ve primler diğer gelir kalemlerini oluşturmakla birlikte, bunların toplam gelir içerişindeki payı sınırlı düzeyde kalmaktadır. Katılımcıların dikkat çektikleri bir diğer alt kod ise giderler olmuştur. Özellikle esnaf kuryeler açısından motosiklet, akaryakıt ve ekipman giderleri, gelirlerini azaltıcı bir etki yapmaktadır. Çalışma sürelerine ilişkin ise katılımcılar standart çalışma saatlerinin geçimlerini sağlayabilecek düzeyde bir gelir elde etmede yetersiz kaldığını bu yüzden de fazla çalışma yapmak zorunda kaldıklarını belirtmişlerdir. Bu bağlamda motokuryelerin çalışma uzun çalışma saatleriyle çalıştıkları ve bunun da sağlık ve güvenlik risklerini beraberinde getirdiği sonucuna ulaşılmıştır.

Katılımcıların en fazla vurguladıkları tema iş sağlığı ve güvenliği olmuştur. Nitekim katılımcıların büyük bir çoğunluğu trafik kazası ve trafik risklerine maruz kaldıklarını ifade etmektedirler. Ayrıca motosiklet kullanmanın beraberinde getirdiği tehlikelerin ve zaman baskısının iş kazalarının en önemli nedeni olarak görmekteyiz. İş sağlığı ve güvenliği kodu kapsamında vurgulanan bir diğer tema da Covid-19 pandemisi olmuştur. Katılımcıların çoğu Covid-19 riskiyle karşı karşıya kaldıklarını, çalışma koşullarından dolayı Covid-19 salgınına yakalandıklarını ve alınan önlemlerin yetersiz kaldığını ifade etmektedirler. Sosyal güvenlik temasıyla ilgili olarak ise esnaf kurye modeliyle çalışanlarla işçi statüsünde çalışanların yaşadıkları sorunlar farklılık göstermektedir. İşçi statüsünde çalışanlar işverenlerin, sigorta primlerini asgari ücret düzeyinde yatırdıklarını ve hak kaybı yaşadıklarını söylerken, esnaf kuryeler artan maliyetler ve gelir yetersizliği dolayısıyla sigorta primlerini ödeyemediklerini ve böylece sosyal güvenceden yoksun kaldıklarını belirtmektedirler.

Sosyal güvenlik temasına benzer bir biçimde izin temasına ilişkin olarak da esnaf kuryeler ve işçi statüsünde çalışanlar arasında farklılıklar söz konusudur. İşçi statüsünde çalışanlar yasal izinler söz konusu olduğunda herhangi bir ücret kaybı yaşamazken, esnaf kuryeler açısından çalışılmayan her gün gelir kaybı anlamına gelmekte; işçilerin faydalandığı ücretli izin hakkından yoksun kalmaktadırlar. Tutum ve davranışlar teması açısından ise katılımcıların tamamına yakını müşterilerin kendilerine yönelik olumsuz tutumlarından bahsetmişlerdir. Bunu toplum, işverenler ve aile alt kodları izlemektedir. Katılımcıların büyük çoğunluğunun ifadeleri mesleklerine ilişkin gereken saygıyı göremedikleri ve motokuryeliğe olumsuz bir bakış açısının söz konusu olduğu yönündedir.

Örgütlenme teması incelendiğinde katılımcıların çoğunluğunun motosikletli kuryeler derneğine üye olduğu görülmektedir. Görüşülen motokuryeler bazı yetersizlikler olmakla birlikte derneğin kendilerine ve mesleklerine katkı sağladığını söylemektedirler. Ancak katılımcılar arasında herhangi bir sendikaya üye olan bulunmamaktadır. Bu durum motokuryelerin toplu iş ilişkilerine dair hakları konusunda çeşitli kayıplara neden olmaktadır. Ayrıca esnaf kuryelerin sendikalaşma hakkının olmaması ve sektörün önemli ölçüde esnaf kurye modelini tercih etmesi motokuryelerin sendikal haklara ilişkin kolektif taleplerine de engel oluşturmaktadır. Beklenti ve kaygılar teması ele alındığında ise motokuryelerin en önemli kaygısının işsizlik ve gelecek kaygısı olduğu, en önemli beklentilerinin ise çok tehlikeli işler sınıfına dâhil olma ile mesleki yeterlilik belgesi kriterinin getirilmesi olduğu görülmektedir. Beklenti ve kaygılar açısından esnaf kuryeler ile işçi statüsündekileri açısından herhangi bir farklılık tespit edilmemiştir.

Motokuryelerin çalışma koşullarına ilişkin temalar incelendiğinde katılımcıların her temaya ilişkin olarak olumsuz görüş bildirdikleri ve dolayısıyla temaları oluşturan çalışma yaşamına ilişkin sorunların tamamıyla karşı karşıya kaldıkları görülmektedir. Bu bağlamda motokuryelerin özellikle pandemi süreciyle birlikte iş yüklerinin daha fazla arttığı; buna karşılık yeterli gelir ve güvenceye sahip olmadıkları görülmüştür. Ayrıca esnaf kuryelerin benzer çalışma koşullarına sahip olmalarına rağmen çeşitli hak kayıplarıyla karşı karşıya kaldıkları ve gider artışlarından dolayı gelir azalması, sosyal güvencesizlik ve asgari çalışma standartlarından yararlanamama gibi konularda dezavantajlı duruma düşmeleri araştırma bulguları arasında yer almaktadır.

#### **YAZAR BEYANI / AUTHOR STATEMENT**

Araştırmacılar makaleye ortak olarak katkıda bulunduğunu bildirmiştir. Araştırmacılar herhangi bir çıkar çatışması bildirmemiştir.

Bu çalışma için Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Etik Kurulunun 13.06.2022 tarihli ve E-84026528-050.01.04-2200116796 sayılı toplantısının 12/ 18' nolu kararı ile etik kurul onayı alınmıştır.

#### **KAYNAKÇA**

- Acar, A. C. (2020). Covid-19 krizinin istihdam ve çalışma yöntemlerine etkisi. Şeker, M., Özer, A. v& Korkut, C. (Ed.). *Küresel Salgının Anatomisi İnsan ve Toplumun Geleceği* (s. 479-498) içinde. Ankara: Türkiye Bilimler Akademisi.
- Akman Dömbekçi, H. & Erişen, M. A. (2022). Nitel araştırmalarda görüşme tekniği, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 22 (2), 142- 160.
- Balcı, Y.& Çetin, G.(2020). Covid-19 pandemi sürecinin Türkiye’de istihdama etkileri ve kamu açısından alınması gereken tedbirler. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19 (37), 40-58.

- Çoban, F., Durdu, D., Oktay, M., & Şeker, K. (2021). Evde kalamayanlar: Genel bir değerlendirme. *Versus Alternatif Araştırmalar Dergisi*, <https://uni-versus.org/dergi/01/02.pdf>, (Erişim Tarihi: 18.04.2022).
- Erol, S. I., (2020). Covid-19'un çalışma hayatına yansımaları: Salgından etkilenen bazı ülkeler tarafından alınan önlemler. *Dicle Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, *10*(19), 212-231.
- ILO (2020). Covid-19 ortamında ve sonrasında uzaktan çalışma uygulama kılavuzu. [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---iloankara/documents/publication/wcms\\_759299.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---iloankara/documents/publication/wcms_759299.pdf) (Erişim tarihi: 05.04.2022).
- ILO (2021a). COVID-19 küresel salgınının 2021 yılında Türk işgücü piyasası üzerinde etkileri: Google hareketlilik verilerini kullanarak bugünü tahmin etme modelinden elde edilen sonuçlar. [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---iloankara/documents/publication/wcms\\_771425.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---iloankara/documents/publication/wcms_771425.pdf) (Erişim tarihi: 08.04.2022).
- ILO (2021b). COVID-19 ve Çalışma Yaşamı. [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---iloankara/documents/briefingnote/wcms\\_769693.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---iloankara/documents/briefingnote/wcms_769693.pdf) (Erişim tarihi: 07.03.2023).
- ILO (2022). Dünyada istihdam ve sosyal görünüm. [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---iloankara/documents/publication/wcms\\_834656.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---iloankara/documents/publication/wcms_834656.pdf) (Erişim tarihi: 08.04.2022).
- Kara, C. Ö. D. & Aydın, G. G. (2021). Analysis of the problems of social services and assistance during the Covid 19 pandemic in Turkey). Akkaya, B., Jermsttiparsert, K., Malik, M. A. & Koçyiğit, Y. (Ed.). *Emerging Trends and Strategies for Industry 4.0: During and Beyond Covid-19* (s. 12-46) içinde. Sciendo Publishing.
- Kaynak, İ. (2021). İş güvencesizliğinin tükenmişliğe etkisinde iş yükü algısının rolü. *İşletme Araştırmaları Dergisi*, *13* (2), 1907-1927.
- Kıdak, E. (2021). Kargo taşımacılığında kendi hesabına çalışma aldatmacası esnaf kurye modeli, TÜMTİS Yayınları, İstanbul.
- Küçük, N. (2022). *Motosikletli kuryeler odağında teslimat sektörü çalışanlarında psikososyal risk analizi*. Uluslararası Çalışma Örgütü Yayınları, 1. Baskı, Ankara.
- Küçükoğlu, S. (2021). Covid-19 pandemi sürecinin küresel ekonomik göstergeleri ve Türkiye'de bankacılık ve finans sektörüne etkileri. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, *20* (42), 1269-1291.
- Konyalı, G. & Busun, S. (2022). İşgücü piyasalarında eğreti istihdam biçimleri ve çalışan yoksullar, *Çalışma ve Toplum*, *4* (75), 2663-2686.
- Omay, U. (2020). Covid-19 salgını sonrası çalışma hayatı. Demirbaş, D., Bozkurt, V. v& Yorgun, S. (Ed.). *COVID-19 Pandemisinin Ekonomik, Toplumsal ve Siyasal Etkileri* (s. 153-170) içinde. İstanbul Üniversitesi Yayınevi.
- Orkunoğlu Şahin, I. F. (2020). Genç işsizliği ve mücadele yöntemleri, *Gençlik Araştırmaları Dergisi*, *8*(20), 135- 153.

- Özdemir, A. (2017). Tüketim toplumunda müşteri memnuniyeti ve çalışanların iş güvenliği: Moto-Kuryeler üzerine bir alan araştırması. Özdemir, Ç. (Ed.). *Sakarya Üniversitesi Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Seçme Yazılar* (s. 249-268) içinde. Sakarya Yayıncılık.
- Salman Yıkılmış, M. (2020). Nitel araştırmalarda e-görüşme tekniği. *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 22 (1), 183-197.
- Savrul Kılınc, B. & Akın, F. (2021). Koronavirüs salgınının Türkiye’de e-ticaret sektörüne etkileri, *Erzincan Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14(Özel Sayı), 87-97.
- SGK (2019). SGK istatistik yıllıkları. [http://www.sgk.gov.tr/wps/portal/sgk/tr/kurumsal/istatistik/sgk\\_istatistik\\_yilliklari](http://www.sgk.gov.tr/wps/portal/sgk/tr/kurumsal/istatistik/sgk_istatistik_yilliklari) (Erişim tarihi: 27.04.2022).
- SGK (2020). SGK istatistik yıllıkları. [http://www.sgk.gov.tr/wps/portal/sgk/tr/kurumsal/istatistik/sgk\\_istatistik\\_yilliklari](http://www.sgk.gov.tr/wps/portal/sgk/tr/kurumsal/istatistik/sgk_istatistik_yilliklari) (Erişim tarihi: 27.04.2022).
- Senir, G. (2022). Covid-19 salgınının e-ticarete etkisi: Çin, ABD, İngiltere ve Türkiye örneği”. *Toplum, Ekonomi ve Yönetim Dergisi*, 3 (1), 1-21.
- Solakoğu Uçar, M.; Bakırcı, N.; Harmancı, H. (2006). İstanbul'daki motosikletli kuryelerde iş kazası niteliğinde trafik kazaları, *TTB Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi*, 7 (25), 48-52.
- Tokol, A. (2021). Covid-19 salgını tele çalışma için bir dönüm noktası mı?. *Karatahta İş Yazıları Dergisi*, 19, 1-23.
- Uçar, M. S., Bakırcı, N., & Harmancı H. (2006). İstanbul’deki motosikletli kuryelerde iş kazası niteliğindeki trafik kazaları. *Türk Tabipleri Birliği Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi*, Ocak-Şubat-Mart 2006, 48-52.

### İnternet Kaynakları

- <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/1-milyon-kuryenin-yuzde-90i-kayit-disi-41762727> (Erişim tarihi: 29.06.2011).
- [https://www.tepav.org.tr/upload/files/16105129323.TEPAV\\_Istihdam\\_Izleme\\_Bulteni\\_SGK\\_Ekim\\_2020.pdf](https://www.tepav.org.tr/upload/files/16105129323.TEPAV_Istihdam_Izleme_Bulteni_SGK_Ekim_2020.pdf) (Erişim tarihi: 29.06.2022).
- [https://www.tepav.org.tr/upload/files/1610512932-3.TEPAV\\_Istihdam\\_Izleme\\_Bulteni\\_SGK\\_Ekim\\_2020.pdf](https://www.tepav.org.tr/upload/files/1610512932-3.TEPAV_Istihdam_Izleme_Bulteni_SGK_Ekim_2020.pdf) (Erişim tarihi:13.01.2021).
- <https://www.trthaber.com/haber/yasam/yollardaki-tehlikeli-meslek-motokurye-461013.html> (Erişim Tarihi: 29.06.2022).
- Worldometers (2022). <https://www.worldometers.info/coronavirus/> (Erişim tarihi:25.07.2022).  
<https://esube.iskur.gov.tr/Meslek/ViewMeslekDetayPopUp.aspx?uiID=8321.02> (Erişim Tarihi:18.04.202).