

TÜRKİYE'DEKİ UZUN YOL ŞOFÖRLERİNİN ÇALIŞMA KOŞULLARI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Doç.Dr. Emel İslamoğlu
Sakarya Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri

Doç.Dr.Sinem Yıldırımalp
Sakarya Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri

Öğr.Gör. Dilay Güvenç
Kocaeli Üniversitesi, Kandıra Meslek Yüksekokulu

Özet

Dünyada gündem güne gelişen lojistik sektörü, Türkiye'de de özellikle son yıllarda büyük önem kazanmıştır. Bu sektör kendine has özellikleri ile emek yoğun bir sektör olup uzun yol şoförleri yoğun olarak çalışmaktadır. Uzun yol şoförlerinin tehlikeli ve zor çalışma koşulları altında çalıştığı bilinmektedir. Bu çalışma ile Türkiye'deki uzun yol şoförlerinin çalışma koşullarını incelemek ve yaşadıkları sorunların nedenlerini ortaya koymak amaçlanmıştır. Bu amaçla 28 uzun yol şoförü ile mülakat yapılmıştır. Araştırma neticesinde; uzun yol şoförlerinin çalışma süreleri, iş güvencesi, iş kazası ve meslek hastalıkları ve ücretler konusunda önemli sorunlar yaşadıkları tespit edilmiştir. Ayrıca bu sorunların en önemli nedenlerinin; yöneticilerin eğitimsizliği, yasaların yeterince bilinmemesi ve denetim eksikliğinden kaynaklandığı görülmüştür.

Anahtar Kelimeler: Taşımacılık Sektörü, Uzun Yol Şoförleri, Çalışma Koşulları, Türkiye.

A RESEARCH ON WORKING CONDITIONS OF LONG-DISTANCE DRIVERS IN TURKEY

Abstract

In the developing world day to day logistics sector, especially in recent years has gained great importance in Turkey. This sector is a labor-intensive sector with its own characteristics and long-distance drivers work intensively. Long-distance drivers are known to work under dangerous and difficult working conditions. This study examines the working conditions of long-distance drivers in Turkey and aimed to reveal the causes of the problems they experienced. For this purpose, 28 of the long-distance drivers were interviewed. As a result of research; it has been found that long-distance drivers experience significant problems with their working time, job security, work accidents and occupational diseases and wages. In addition, the most important reasons of these problems; the lack of knowledge of the laws, and the lack of supervision.

Keywords: Transportation Sector, Long-Distance Drivers, Working Conditions, Turkey.

1. Giriş

Dünyada günden güne gelişen lojistik sektörü, Türkiye’de de özellikle 1990’lı yıllarda atılma geçmiştir. Lojistik kavramı ülkemizde önce ihracat ve ithalat ile sonra da büyük ölçekli perakendecilik ve elektronik ticaret birlikte iyice önem kazanmıştır. Bu sektör kendine has özellikleri ile emek yoğun bir sektör olup uzun yol şoförleri yoğun olarak çalışmaktadır. Tüm hizmet dallarında olduğu gibi taşıma işlerin de de insan kaynağı çok önemlidir ve hizmetin kalitesine doğrudan etki etmektedir. Taşıma hizmeti veren uzun yol şoförleri dünyanın en tehlikeli işlerinden birini yapmakta, kendilerine emanet edilen haylice yüklü değerleri yerlerine ulaştırmakta, çok pahalı araçlar üzerlerine zimmetlenmekte ve büyük sorumluluklar üstlenmektedirler. Ayrıca uzun yol şoförlerinin çalışma sürelerinin uzun olduğu, izin günlerinin olmadığı, ücretlerinin düşük olduğu ve birçok meslek hastalığına yakalanma riski altında olduğu bilinmektedir. Çalışma, çok tehlikeli bir ortam olan trafikte gerçekleşmekte, olası kazalar, birçok insanın hayatına mal olabilmektedir. Tehlikeli madde taşırken yapılan kazalar da birçok insanın ve çevrenin zarar görmesine yol açmaktadır. Bu yüzden tehlikeli ve zor çalışma koşulları olan uzun yol şoförlerinin çalışma hayatına dair yaşadıkları sorunların ortaya konması hem şoförler açısından hem de lojistik sektörünün geleceği açısından büyük önem taşımaktadır.

İşte bu noktadan hareketle bu çalışma ile Türkiye’deki uzun yol şoförlerinin çalışma koşullarını incelemek ve yaşadıkları sorunların nedenlerini ortaya koymak amaçlanmıştır. Bu amaçla Türkiye genelinde uzun yol şoförü olarak çalışan 28 kişi ile yarı yapılandırılmış mülakat tekniği kullanılarak görüşmeler yapılmıştır. Bu çalışmada öncelikle uzun yol şoförleri ve çalışma koşulları ile ilgili teorik altyapı incelenecek, daha sonra alan araştırması sonuçları analiz edilecektir.

1.1. Uzun Yol Şoförleri ve Çalışma Koşulları

Taşımacı, Taşımacı yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişidir. Taşımacı, yolcuların sağlıklı, rahat ve güvenli bir yolculuk yapmasını sağlayacak tedbirleri almak, yolcu ve eşyayı taahhüt ettiği yere kadar götürmekle yükümlüdür. Taşıma işleri ticari işletme faaliyetidir (Resmi Gazete, 2003). Karayolu taşımacılık faaliyetlerinde (yönetmelik kapsamındaki faaliyetlerde) bulunan çalışan/ çalıştırılan şoförlerin; ilgili mevzuatın öngördüğü mesleki yeterlilik belgesine sahip olmaları, büyük otobüs kullananlarının 26 yaşından gün almış olmaları, 66 yaşından gün almamış olmaları, tehlikeli madde taşıyan taşıtları kullananlarının, ilgili mevzuatın öngördüğü eğitimi aldığını gösteren belgeye sahip olmaları, uyuşturucu, silah, insan ve gümrük kaçakçılığı ile terör suçlarından dolayı hürriyeti bağlayıcı ceza almamış olmaları, şoförlük mesleği bakımından bedeni ve psiko-teknik açıdan sağlıklı olduklarını gösteren bir sağlık raporunu, yetkili sağlık kuruluşlarından her beş yılda bir almaları, şarttır (Resmi Gazete, 2018)

Uzun yol şoförleri zorlu çalışma koşullarını sahiptir. Öncelikle şoförleri çalıştıran yetki belgesi sahipleri, çalışma ve dinlenme süreleri bakımından 20/7/1999 tarihli ve 4411 sayılı Kanunla katılması uygun bulunan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR) ile 13/10/1997 tarihli ve 23053 mükerrer sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Karayolları Trafik Yönetmeliği hükümleri ve ilgili diğer mevzuatlara uymak zorundadırlar (Dönmez, 2009: 122). Ticari amaçla yük taşımacılığı yapan ve azami ağırlığı 3,5 tonu geçen araçların şoförleri ile ticari amaçla yolcu taşımacılığı yapan ve taşıma kapasitesi şoför dahil 9 kişiyi geçen araçların şoförlerinin 24 saatlik herhangi bir süre içerisinde; toplam olarak 9 saatten ve devamlı olarak 4,5 saatten fazla araç sürmeleri yasaktır. Bu şoförlerin en fazla 6 günlük araç kullanma süresinden sonra 1 günlük hafta tatilini kullanmak zorundadırlar. Düzenli seferler haricindeki uluslararası yolcu taşımacılığı söz konusu olduğunda şoförler 12 gün süreyle araç kullanabilirler, araç kullanma süresinden sonra 2 günlük hafta tatilini kullanmak zorundadırlar. Şoförler her 24 saat içerisinde 11 saat kesintisiz dinlenmelidir. Günlük dinlenme süresi, yataklı ve yapılarında özel dinlenme yeri olan araçlar ile şoförün rahat

uyuyabileceği şekilde bölümleri bulunan araçlarda, araçlar park yerinde, garajda veya yerleşim yerleri dışındaki karayollarında platform dışında park edilip gerekli tedbirler alınarak geçirilebilir (İçen, 2013). Uzun yol şoförlerinin hakları içerisinde yer alan bir başka husus ise, fazla mesai durumudur. Yurt içi uzun yol şoförleri için fazla çalışılan süreler bir takım delillerle (yazılı belge veya tanık göstererek) ispatlanabilmektedir. Fakat burada esas belirleyici unsur takometre kayıtlarıdır ve takometre kayıtları incelenerek fazla çalışma yapıp yapılmadığı hesaplanabilir. Yurt dışı şoförleri fazla mesai ve fazla çalışma yaptıklarına ilişkin yazılı belge sunmalıdır. Bu kişiler için tanık gösterme yoluyla fazla mesai yaptıklarının ispatı söz konusu olmamaktadır. Yurt içi uzun yol şoförleri hafta tatili, ulusal veya dini bayramlar ve genel tatillerde çalıştıklarına ilişkin durumu yazılı deliller ya da tanıklarla kanıtlayabilirler. Yurt dışı uzun yol şoförlerinin bayram ve resmi tatillerdeki çalışmaları ile ilgili olarak ise, yurtdışı çıkış ve giriş süreleri göz önüne alınarak hesaplama yapılmalıdır (Çelik, 2016).

Şoförler çalışmaları esnasında sağlık ve güvenlik tehlikeleri ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Bu tehlikeler; stres, şiddet, gürültü, titreşim, yalnız çalışma, yorgun ve uykusuz halde araç kullanma ve alkollü araç kullanma olarak görülmektedir. Taşımacılık sektöründe çalışan şoförler için işle ilgili stres; önemi artan bir sağlık ve güvenlik konusudur. Taşımacılık işinin doğası gereği; iş yetiştirme baskısı, uzun çalışma süreleri, yetersiz ücret, aşırı iş yükü, monotonluk, organize olamama, düşük statüde çalışma, işte gelecek kaygısı, işe müdahale edilmesi, sosyal hayata zaman ayıramama, kişisel faktörler (sinirlilik, sabırsızlık, sağlık faktörleri vb.) ve çevresel faktörler (ulaşım problemleri vb.) de çalışanları olumsuz şekilde etkilemektedir. Şoförler, çalışmaları esnasında şiddet ve baskı ile karşı karşıya kalabilirler. Bunlar; fiziksel şiddet, istemli zarar verme davranışını içeren saldırı, suiistimal, taciz ve zorbalığı içeren psikolojik şiddet, tehdit ve kötü muamele olarak karşımıza çıkmaktadır. Şoförler çoğunlukla hırsızlık, gasp gibi suçlardan kaynaklanan şiddet tipine maruz kalırlar. Bununla birlikte çalışma esnasında terör, eylem, çatışma gibi toplumsal olaylar neticesinde de toplu şiddete maruz kalabilirler. Şoförlerin yalnız çalışması da şiddete uğrama olasılıklarını arttıran bir durumdur. Gürültü de şoförleri etkileyen bir diğer sorundur. Taşıtlarda; motor ve aksamı, egzoz sistemi bağlantıları, fanlar, vites kutusu dişlileri gibi dönen tüm aksamlar, frenleme hareketleri, şasi ve kaporta, tekerlerin yol ile teması, taşıtın hareketi esnasında hava ile sürtünmesi, çevredeki diğer sesler belli başlı gürültü kaynaklarıdır. Gürültünün şiddetinde aracın yaşı, teknolojisi de önemlidir. Gürültünün insanlar üzerinde fizyolojik ve psikolojik etkileri vardır. Şoförler çalışmaları esnasında titreşime de maruz kalırlar. Araçlar hareket halindeyken hem hava hem de yol ile arasında sürtünme oluştuğu için bir miktar titreşim olması normaldir. Bununla birlikte titreşime uzun süre ve fazla miktarda maruz kalmak çeşitli rahatsızlıklara yol açar. Şoförler genellikle yalnız çalışıyor olmaları nedeniyle bazı tehlikelere maruz kalmaktadırlar. Yalnız çalışma sonucu, acil durumlarda veya şoförün yaralandığı, hastalandığı durumlarda kendisine o an için yardım edebilecek birisini bulamayabilirler. Yorgun ve uykusuz halde araç kullanma da şoförlerin önemli sıkıntılarından. Kazaların birçoğu yorgunluk halinde araç kullanmaktan kaynaklanmaktadır. Ayrıca ölümlü trafik kazalarında alkollü araç kullanma da büyük rol oynamaktadır (Karaman ve diğ., 2016).

Uzun yol şoförlerinin ücretleri de önemli konulardandır. Ülke içinde taşımacılık işinde çalışan tır şoförlerinin ücretleri taraflar arasında temel ücret olarak kararlaştırılabileceği gibi, sabit ücrete ilave olarak sefer sayısına ya da kat edilen kilometre başına ödenen prim şeklinde gerçekleşebilmektedir. Uluslararası alanda çalışan tır şoförlerinin ücretleri genelde asgari ücret ve sefere bağlı prim esasına göre belirlenmektedir. Bazı işveren uygulamalarında ise garanti ücret olarak adlandırılan asgari ücret ödenmeyip, sadece sefere bağlı prim ödemesi yapılmaktadır. Bu ihtimalde de tır şoförünün ücreti salt sefer primlerinden oluşur. Sefer primi, uygulamada harcırah olarak adlandırılmakta ve gidilen ülkeye göre değişkenlik gösterebilmektedir. Sözü edilen sefer primi, yol geçiş ücretleri ve diğer masraflar için verilen, Türkiye'ye dönüşte belge karşılığı kapatılan avanstan farklı olup, tamamen işçiye ödenen ücret niteliğindedir. Yerleşik Yargıtay kararlarında da uluslararası alanda faaliyet gösteren tır şoförlerinin yasal asgari ücretle çalışmayacağı kabul edilmektedir (Karaman ve diğ., 2016).

1.2. Uzun Yol Şoförlerinin Çalışma Koşullarına İlişkin Bir Araştırma

1.2.1. Araştırmanın Amacı, Kapsamı ve Yöntemi

Lojistik sektörünün görünmez kahramanları uzun yol şoförleri sürekli tehlike ve ağır çalışma koşulları altında çalışırken maalesef hak ettikleri değeri bulamamaktadır. Uzun yol şoförleri, özellikle karayolu taşımacılığının avantajları dolayısıyla çok tercih edilmesinden ve vasıf gerektiren bir iş olmadığından dolayı, eğitim ve vasıf seviyesi düşük ve piyasada iş bulabilme şansı zayıf olan kişiler için önemli bir istihdam alanı oluşturmaya başlamıştır. Bu çalışmanın amacı, uzun yol şoförlerinin çalışma koşullarını ve yaşadıkları sorunları ortaya koymaktır. Araştırmada Türkiye genelinde uzun yol şoförü olarak çalışan 28 çalışanla yarı yapılandırılmış derinlemesine mülakat tekniği kullanılarak görüşmeler yapılmıştır. Mülakatlardan elde edilen verileri yorumlayabilmek için içerik analizi yöntemi kullanılmıştır. Bu amaçla toplanan verileri ifade eden temalar ve bu temalara bağlı olarak alt temalar belirlenmiştir.

1.2.2. Araştırmanın Bulguları

Bu bölümde öncelikli olarak uzun yol şoförlerinin yaş, eğitim durumu, medeni durum, meslekteki çalışma süreleri ve toplam aylık geliri ile ilgili hakkındaki bulgulara yer verilecektir. Daha sonra uzun yol şoförlerinin çalışma şartları; ücretleri, çalışma süreleri, iş güvenceleri ve iş kazaları ve meslek hastalıkları ekseninde incelenecektir.

1.2.2.1. Demografik ve Sosyo-Ekonomik Özellikleri ile İlgili Bulgular

Araştırmada öncelikli olarak uzun yol şoförlerinin temel özellikleri ve hane yapılarına ilişkin bilgiler elde etmek amaçlı sorular sorulmuştur.

Tablo 1. Katılımcıların Genel Özellikleri

	Sayı	Yüzde
Yaş		
20-30	8	28,57
31-40	14	50
41 ve üstü	6	21,42
Eğitim Durumu		
İlkokul	6	21,42
Ortaokul	10	35,71
Lise	8	28,57
Üniversite	4	14,28
Medeni Durum		
Evli	20	71,42
Bekar	7	27
Boşanmış	1	3,57
Meslekteki Çalışma Süreleri		
0-9 YIL	13	46,42
10-19 YIL	11	39,28
20 yıl ve üzeri	4	14,28
Toplam Aylık Geliri		
1500- 3000	9	32,14
3000- 4500	14	50
4500 ve üzeri	5	17,85

Yapılan mülakatlar doğrultusunda uzun yol şoförlerinin yaş aralığı incelendiğinde; katılımcıların yarısının 31-40 aralığında olduğu görülmektedir. Katılımcılarda gençlerin oranını oldukça düşüktür. Araştırma kapsamında şoförlerin eğitim durumlarına bakıldığında; büyük bir çoğunluğunun düşük eğitilmiş olduğu gözlemlenmektedir. Yapılan işin vasıf gerektirmemesi bu sonucun en önemli nedenlerindedir. Uzun yol şoförlerinin medeni durumuna incelendiğinde ise; büyük çoğunluğunun evli olduğu görülmektedir. Uzun yol şoförlerinin meslekteki çalışma

sürelerine bakıldığında; yaklaşık yarısının meslekteki ilk on yılı içinde olduğu ortaya çıkmaktadır. Uzun yol şoförlerinin toplam aylık geliri incelendiğinde ise; Türkiye şartlarına oldukça iyi olduğu görülmektedir.

(i) 1.2.2.2. Çalışma Koşulları İle İlgili Bulgular

Uzun yol şoförlerinin çalışma koşullarını belirlemek amacıyla yapılan mülakatlara uygulanan içerik analizi sonucu; çalışma koşulları ile ilgili dört tema ortaya çıkmıştır. Aşağıda bu temalar incelenecektir.

Tema 1: Ücret

Uzun yol şoförlerinin yarısından çoğu aldıkları ücretten tatmin olmadıklarını, hak ettikleri ücretin bu olmadığını beyan etmişlerdir. Uzun yol şoförleri, uzun ve düzensiz olan çalışma saatlerinin getirmiş olduğu zorluk, yorucu çalışma koşulları, yüklerini sağlam bir şekilde ve zamanında yetiştirme sorumluluğunun vermiş olduğu stres ve profesyonellikten uzak insanlarla çalışmak zorunda oldukları için sürekli baskı altında kalmaları nedeniyle ücretlerinin daha yüksek olmaları gerektiğini belirtmişlerdir. Görüşme yapılan şoförler, tehlikeli çalışma koşulunun karşılığının bu olmaması gerektiğini ifade etmişlerdir. Ayrıca ailelerinden çoğu zaman uzak kaldıklarını ve bunun da bir bedeli olmalı düşüncesiyle aldıkları ücretleri yeterli bulmamışlardır. Yine uzun yol şoförleri hayatlarının çoğunu yolda geçirdiğinden dolayı yemek ihtiyaçlarını sürekli dışarıdan karşılamak zorundadırlar ve bu durum önemli bir harcamaya yol açmaktadır. Bu durumda uzun yol şoförlerinin daha yüksek ücret isteme nedenleri arasındadır.

Kendi hayatlarından büyük fedakarlık yapan uzun yol şoförlerinin kendilerini bekleyen aile fertlerine daha iyi yaşam koşulları sunabilmek adına aldıkları ücretleri yeterli bulmaktadırlar. Görüşmeye katılan şoförlerinin çoğunluğu daha iyi bir ücret ve daha iyi çalışma saatlerinin sunulduğu bir iş buldukları taktirde işleri değiştirmek istediklerini ifade etmişlerdir. Uzun yol şoförleri aileleriyle daha uzun zaman geçirmek ve akşam evlerinde olmak istediklerini belirtmişlerdir.

Tablo 2. Uzun Yol Şoförlerinin Ücretleri Hakkındaki İfadeleri

M1	Hayır, tatmin etmiyor. Değiştiririm yine aynı işi yaparım ama en az 3500 liraya.
M5	Ben Avrupa'da her gittiğimde 3- 4 ay kalan birisiyim. Bu süreyi de sürekli olarak kabin içerisinde geçirmekteyim. Aldığım ücret aracımın arkasına taktığım römork başıdır. Ve bazı sorunlar(arac arızası, evrakta ve yükte oluşan problemler vb.) bizim zaman kaybetmemize ve kazancımızın düşmesine neden olur. O yüzden yaptığımız iş ve aldığımız sorumluluğa göre aldığımız ücret düşüktür. Tatbiki değiştiririm. Koşullar ise ücret, sosyal imkanlar, yeni ve bakımlı araç vb.
M8	Adil, hak ettiğim bir ücret değil. Daha iyi bir ücret için değiştirebilirim.
M9	Hayır, tatmin etmiyor şuan. Önce çalışma ortamı ve sonra ücret koşulları için değiştiririm.
M11	Yaptığım işin karşılığında hayır. İzin ve ücret iyi ise işimi değiştirebilirim.
M12	Yolda yemek masrafı olduğu için tatminkâr değil. Öncelikle iyi bir ücrete herkes tamam der ikinci olarak düzenli saat ve düzenli haftalık çalışma günleri için işimi değiştirebilirim.
M13	Öldürmüyor, Düşünmeden değiştiririm, çalıştığım iş yerinde ayın 5 i akşam 4 olmadan maaşım yatıyor ancak çalışma saatleri çok uzun profesyonellikten ve inovasyondan uzak insanlarla beraber çalıştığım için daha uzman bir kadroda görev almak ve daha az çalışma saatleri olursa ücreti çokta düşünmeden işimi değiştiririm
M14	Piyasa şartlarına göre normal diye biliriz ama işimizin risklerine göre bence az. Daha iyi bir ücret için her zaman.
M16	Şu Türkiye şartlarında bu ücret tatmin etmiyor tabi ki. Daha iyi bir yaşam koşulları sunan bir teklif için değiştiririm. Çalışma saatleri, ücret tabi ücret şu an daha ön planda okuyan iki tane talebimiz var ev kira, şehir dışında okuyan çocuğum var onun da kirası derken geçinmiyoruz tabi ki.
M17	Hak ettiğimiz ücret bu değil bence yani yapılan hizmet asgari ücretle çalışıyoruz yol harcıyla birlikte 2000 2200 civarında gelirimiz var. Tabi ki de ücret konusunda zaten yorucu bir çalışmamız var her ne kadar fazla çalışsak da yorucu çalışıyoruz.
M21	Tatmin etmiyor. İşimi evimde daha uzun kalabilmek için değiştirebilirim.
M22	Ücretler düşük ama çalışmak zorunda kaldığımız için mecburen yapıyorum. Çalışma şartları ve ücret daha iyi olursa iş değişikliğini yaparım.
M25	Hiç tatmin etmiyor adil bir ücret almıyoruz tabi ki de işimiz çok tehlikeli ve zor. Evet, hiç düşünmeden değiştiririm.

M26	Etmiyor, Evimde olduktan sonra 2.750 ₺ yeter ama malum o şartlarda iş yok
M27	Hayır, en az maaş 2,500 olması lazım, Başka bir iş yapmayı düşünmüyorum çünkü beceremem.

Tema 2: Çalışma Süreleri

Uzun yol şoförlerinin çalışma süreleri incelendiğinde; büyük bir bölümünün düzensiz çalışma sürelerine ve izin günlerine vurgu yaptıkları görülmüştür. Uzun yol şoförlerinin çalışma sürelerine bakıldığında; ILO tarafından belirlenen günlük çalışma sürelerinin fazlasıyla aşıldığı gözlemlenmiştir. Bazı durumlarda AETR Konvansiyonuna göre toplam 9 saat olarak belirlenen araç kullanma süresi 2,5 katına kadar aşılmış, yemek ve lavabo ihtiyaçları dışında uyku ve dinlenme ihtiyacından feragat ederek 22 saate ulaşmış çalışma süreleri olduğu görülmüştür. Uzun saatler çalışmalarının nedenlerine bakıldığı zaman; işveren tarafından yükü yetiştirme baskısı ve daha çok sefer yapma baskısı olduğu belirtilmiştir.

Mülakat yapılan uzun yol şoförleri arasında haftalık izin günlerini dahi kullanamadıklarını ve 7/24 çalıştıklarını dile getirenler olmuştur. İzin kullandıklarında bile izinlerini araçların iş durumuna göre ayarlamak zorunda kalan şoförlerin, izin kullanabildikleri zaman çoğunlukla aileleriyle birlikte vakit geçirebilmek adına verimli olarak dinlenmeleri söz konusu değildir.

Tablo 30: Uzun Yol Şoförlerinin Çalışma Süreleri Hakkındaki İfadeleri

M1	Sabah 5te evden çıkar akşam ya nasip. Eve gelemediğim bile oldu. Öyle günlerimiz yok. Bayramlarda bile çalışırız. Hayır, etkin kullanamıyorum.
M5	Bize teslim edilen o aracın koltuğuna oturduğumuz andan itibaren başlar ve firmamızın bize verdiği tatile kadardır. Yani bu meslekte zaman kavramı yoktur. Bahsettiğim gibi bu meslekte Türkiye şartlarında resmi tatillerde de çalışmaya devam ederiz tatil yoktur sadece vize veya oturma bittiğin de, vize alınana kadar ne kadar tatil yaparsak yaparsak sonrasında marşa basmaya devam ederiz. Sürekli araç kabininde kaldığımız ev ortamı görmediğimiz için dinlenme olasılığımız çok düşük oluyor.
M6	24saat çalışıyorum. Tatilim yok. Dinlenme sürelerini etkin kullanamıyorum.
M8	24 saat esası. Tatillerim yok denecek kadar az. Bazen dinlenme sürelerimi etkin kullandığım oluyor.
M9	Gece boyu çalışıyorum. Haftada 1 gün ve resmi tatiller. Tatil günlerimi etkin kullanıyorum bazen kısıtlı olabiliyor.
M11	7/24 çalışıyorum. Tircinin izini olmaz. Dinlenme sürelerimi etkin kullanamıyorum.
M12	6 gün çalışıyorum, minimum günlük 18 saat. Çoğu zaman bayram tatilleri yarım geçiyor pazar günleri zaman zaman yolda olduğumda olabiliyor. Maalesef çalışma hayatımız çok düzensiz.
M15	Çalışma saatlerimiz belirli değil, yeri geliyor 12 saat, yeri geliyor 18 saat, yeri geliyor 22 saat çalıştığımı biliyorum. Dinlenme süreleri yükün durumuna göre oluyor belirli bir dinlenme saatim yok. Haftalık izin günümü Pazar günü öğleden sonra olarak kullanabiliyorum.
M16	Tam saat olarak bir şey diyemem. Mesela şöyle bir örnek vereyim sana dün gece 1.30 da çıktım hala çalışıyorum 12 saatin aşığına inmiyor genel olarak. Hafta sonları iki haftada bir hafta sonları bulunabiliyorum o da pazarları. Standart değil bazen onu da yapamıyorum. İki ayda bir, bir hafta tatilimiz var. Denk geldikçe kullanabiliyorum.
M18	Yurt içinde belirli çalışma süresi yok, yurt dışında kurallara uymak zorundasın. Yurt dışında kurallara göre 9 saat çalışıyoruz. Resmi tatil desen yok, Pazar desen yok. Dinlenme sürelerini de pek etkin kullanamıyorum.
M20	Sabah 6 akşam 8. Dini bayramlarda seçimlerde bide iş olmadığı zamanlarda iznim oluyor. Yoksa pazar bile çalışıyoruz.
M22	Bursa'dan yükü yükleyip neresi olursa fark etmez mali yerine teslim etmek. İşin durumuna göre dinlenme günlerim belli oluyor. Bazen hafta içi bazen hafta sonu belli olmuyor. Sadece dini bayramlarda çalışmıyorum onun haricinde resmi tatil günlerinde iş olursa devam ediyorum. Mümkün olduğunca etkin kullanıyorum.
M23	Günde 15 saat çalışıyorum. İzin günüm yok. İznim oldukça bazen etkin kullanabiliyorum.
M25	Günde 12 saat minimum çalışıyorum. 2 haftada bir gün izin yapıyorum, resmi tatil izinlerine gelince yalnız bayram izinlerim mevcut. Hayır, etkin kullanamıyorum.
M26	Süre falan yok hep yol gidiyoruz. İzin günü mü öyle bir şey yok bizde, müdürlerimiz sağ olsun onlar bizim yerimize dinleniyorlar...
M27	Çalışma saatlerine 7/24 diye biliriz. İzinlerim eh işte fazla olmuyor. Çocuklarımla zaman geçiriyorum.
M28	Çalışma saatim sabah 8 de 8.30 da başlarız bitiş saati belli değil yükün durumuna göre işin durumuna göre biter. Haftalık iznimiz hafta sonu oluyor o da iş yoğunluğuna göre ya cumartesi dinlenirsin ya da pazar günü dinlenirsin çokta dinlenemiyorsun zaten. Valla istirahatten başka bir şey yapamıyorum.

Tema 3: İş Güvencesi

Araştırma sonuçlarına göre mülakata katılanların yarısına yakını iş güvencelerinin olmadığını belirtmişlerdir. Uzun yol şoförleri vasıf sahibi olmadıkları için bu duruma göz

yumduklarını ve işlerinin devamının patronun insafına kaldığını ifade etmişlerdir. Sektörde kendini geliştirmiş firmaların olmaması ve işverenlerin birçoğunda yönetici vasfının olmaması bu konudaki en önemli etkenler arasında görülmektedir.

Tablo 31: Uzun Yol Şoförlerinin İş Güvenceleri Hakkındaki İfadeleri

M1	Düşünmüyorum. Çünkü artık herkes şoför anında bulurlar birini yerime.
M4	İş güvencem olduğunu düşünmüyorum sonuçta özel sektör
M5	Türkiye şartlarında iş güvencesi diye bir şey yoktur. İyi bir şey yaptığımızda karşılığını alır ve almazsınız ama hata yaptığımızda cezalandırılır hatta direkt olarak işinize son verilir yani af yoktur.
M10	Bu meslekte çalışma niyetinde olan birinin boş kalacağına inanmıyorum
M11	Hayır, patronun işine gelmediği zaman güle güle
M12	Hayır düşünmüyorum
M13	Hayır, çünkü sektörde bu konuda daha kendini geliştirmiş firma ve çalışan yok SSK'dan başka güvencemde yok
M14	Hiç bir işin güvencesi olmaz yıllarını verirsin özverili şekilde çalışırsın ufak bir hata ya da kusurda işinden ederler ya da amirlerin gazabına uğrarsın.
M21	Elin adamı bellimi olur işi bırak der geçer gider.
M25	Hayır, bugün hastalansak yarın kapıya koyarlar.
M28	İş güvencesi yokta desem var da desem yani yarı yarıya bende emin değilim.

Tema 4: İş Kazası ve Meslek Hastalığı

Araştırma sonuçlarına göre mülakata katılan uzun yol şoförlerinin büyük bir çoğunluğu hayatında en az bir kez iş kazası veya meslek hastalığı yaşamışlardır. Uzun yol şoförlerinin ifadelerine bakıldığında; çoğunda sürekli oturmaktan kaynaklı bel ve sırt ağrıları, sürekli direksiyon başında olmaktan dolayı boyun ve kol ağrıları olduğu görülmüştür. Sürekli oturmaktan yaşadıkları diğer sorunlar ise hemoroit (basur), kıl dönmesi ve kalp ve damar hastalıklarıdır. Ayrıca sürekli araç içinde kalmaktan ve yalnızlıktan dolayı psikoloji sorunları yaşadıkları da ortaya çıkmıştır. Üzerlerindeki iş yetiştirme baskısının, trafik koşullarının neden olduğu stresin de kendilerini olumsuz yönde etkilediğini ifade etmişlerdir. Uyku düzensizlikleri ve gece boyu çalışmaları sonucunda tansiyon hastalığına yakalananların olduğu tespit edilmiştir. Sürekli sağlıksız beslenme sonucu insülin hastası olanlar da söz konusudur. Görüşülen kişilerin önemli bir kısmı trafik kazası atlattığını ama kalıcı bir hasarlarının olmadığını ifade etmişlerdir.

Tablo 32: Uzun Yol Şoförlerinin İş Kazası ve Meslek Hastalığı Hakkındaki İfadeleri

M1	Bel ağrısı çekiyorum sürekli şoför koltuğunda oturmaktan dolayı
M2	Prostat sorunum oldu
M6	6 kere trafik kazası, 3'ünde şarampole yuvarlandık yaşıyoruz çok şükür
M10	Evet, sırtımda 2 yerde fibrozit var
M11	Kalp ve damar hastalıkları boyun kireçlenmesi
M12	Çok şükür bel ağrısı ve sinir bozukluğundan başka hastalık olmadı
M13	Bel ağrısı uykusuzluk ekstra stres yapıyor
M14	Ben yaşamadım ama akaryakıt sektöründe bazı arkadaşların akciğer yetmezliği ne yakalandığını duydum.
M15	Yaşadım stres ve sinirsel bir düşme yaşadım, kişilik bozukluğu oluştu.
M16	Kaza geçirdim ama kalıcı bir şey olmadı. Bel ağrıları zaten şoför milletin olmazsa olmazı.
M19	Klasik, bel ve sırt ağrılarım var.
M20	Yaşıyoruz illaki kıl dönmesi ameliyatı oldum hemoroit var.
M23	Kalp krizi stres yakın zamanda şizofren tanısı
M26	Hemoroit hastalığına yakalandım yani bir nevi basur hep oturmaktan dolayı.
M28	Yok, geçirmedim var sürekli omuz ağrım var sadece.

2. Sonuç

Tüm dünyada günden güne gelişen taşımacılık sektörü, Türkiye'de önemi gittikçe artan sektörler arasındadır. Ancak ülkemizin konumu ve olanakları sayesinde daha bir noktaya gelebilecek olan taşımacılık sektörü, yapılan yanlışlar ve yetkili kişilerin yeterince önem vermemesi yüzünden çok fazla gelişim gösterememiştir.

Uzun yol şoförlerinin çalışma koşullarını ve sorunlarını ortaya koymak amacıyla yapılan araştırmanın neticesinde; uzun yol şoförlerinin çalışma süreleri, iş güvencesi, iş kazası ve meslek hastalıkları ve ücretler konusunda önemli sorunlar yaşadıkları tespit edilmiştir. Yöneticilerin eğitimsizliği nasıl yöneteceğinden bir haber olmaları, yasa ve kanunları yeterince iyi bilmemeleri ve haksız rekabet koşulları altında rekabet etmeleri uzun yol şoförleri için kötü çalışma koşullarının en önemli nedenleri arasındadır. Bu yüzden öncelikle yöneticiler olmak üzere uzun yol şoförlere ciddi bir eğitim verilmesi gerekmektedir.

Ayrıca bu sorunların en önemli nedenlerinin; yasal düzenlemelerin yetersiz olması, mevcut yasaların yeterince bilinmemesi ve denetim eksikliğinden kaynaklandığı görülmüştür. Bu yüzden caydırıcı yasal düzenlemeler yapılması ve denetim eksikliğinin giderilmesi önemlidir. Devletin taşımacılık sektörüne gerekli önemi vermediği açıktır. Sektörde çalışma süreleri, iş güvencesi, ücret ve iş sağlığı ve güvenliği konularında çalışanların haklarını korumaya ve geliştirmeye yönelik düzenlemelerin bir an önce hayata geçirilmesi elzemdir.

Kaynaklar

- Çelik, H. İ. (2016), *Uzun Yol Şoförlerinin Hakları*, <http://www.halilibrahimcelik.av.tr/uzun-yol-soforlerinin-haklari/> (Erişim Tarihi: 01.08.2018).
- Doğan, A. (2014). *Karayolu Yük Taşımacılığı*. İstanbul: Beta Basım.
- İçen, P. (2013), *Karayolu Taşımacılığında Çalışma ve Dinlenme Süreleri*, <http://kbelgesinedir.blogspot.com.tr/2013/02/ticariamacla-yuk-tasmaclg-yapan-ve.html>, (Erişim Tarihi: 01.08.2018).
- Karaman, E.; B. Ayan; M.C. Yardımcı (2016), *Şoförlere Yönelik İş Sağlığı ve Güvenliği*, ÇASGEM (Çalışma ve Sosyal Güvenlik Eğitim ve Araştırma Merkezi) Yayınları, Ankara, <http://casgem.gov.tr/dosyalar/kitap/103/dosya-103-9073.pdf>, (Erişim Tarihi: 16.07.2018).
- Resmi Gazete (2003), *4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu*, 10.07.2003, Sayı: 25173, https://www.yerelnet.org.tr/basvuru_kaynaklari/yy_mevzuati/mevzuat_detay.php?kod=1185&turu=ka, (Erişim Tarihi: 01.08.2018).
- Resmi Gazete (2018), *Karayolu Taşıma Yönetmeliği*, 08.01.2018, Sayı: 30295, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/01/20180108-1.htm> (Erişim Tarihi: 01.08.2018).