



Uluslararası
Çalışma
Örgütü

Motosikletli Kuryeler
Odağında

► Teslimat Sektörü Çalışanlarında Psikososyal Risk Analizi



yönetici özet

ILO tarafından Ekim 2021’de COVID-19 salgını ile ilgili güncellenmiş tahminler ve analizleri içeren “COVID-19 ve İş Dünyası” isimli raporda salgının etkisini anlamak için işsizlik oranı gibi tek bir rakamın değil *hem nicelik hem de nitelik* boyutlarını kapsayan bir dizi göstergenin izlenmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu bağlamda, COVID-19 krizinden toparlanmanın izlenmesi konusunda dikkate alınması gereken üç temel başlık belirlenmiştir. Bunlardan ilki ekonomik dinamikler (karantina önlemlerinin, ekonomilerin açılmasının ve politikalarındaki değişikliklerin GSYİH ve üretkenliği nasıl etkilediğine dair değerlendirmeler), ikincisi işgücü piyasası dinamikleri (ihtiyaçların izlenmesi, istihdam/işgücüne katılım, istihdamda sektörel/mesleki değişimler ve kayıt dışı istihdam üzerindeki etki açısından işgücü piyasası, istihdam kalitesinin diğer ölçütleri), üçüncüsü ise eşitsizlik dinamikleridir (yaşa, cinsiyete, beceri düzeyine ve işletme büyüklüğüne göre değişen dinamikler). ILO’ya göre hükümetler, sosyal ortaklar ve diğer paydaşlar arasında düzenli izleme, değerlendirme ve diyalog etkili politika yanıtlarının oluşması için kritik öneme sahiptir. Bu rapor COVID-19 salgının iş dünyasına etkileri konusunda ipuçlarını barındırmaktadır.

Tüm dünyayı etkisi altına alan COVID-19 salgını ile çalışma hayatında önemli değişiklikler yaşanmıştır. Bu değişikliklerin bir kısmı kalıcı bir kısmı ise geçici olarak çalışanları etkilemiştir. Salgın ile çalışma hayatında çalışma şekli, çalışma saatleri, iş yaşam dengesi gibi pek çok konuda değişimler yaşanırken iş sağlığı ve güvenliği standartları açısından yeni önlemler ve salgına özel tedbirler de çalışma hayatına hızlı bir şekilde girmiştir.

COVID-19 salgınının tüm dünyada neden olduğu değişikliklerden biri de alışveriş kültürüdür. Salgın döneminde birçok sektör küçülmeye giderken teslimat sektörü büyüyen sektörler arasındadır. Kısıtlamalar sebebiyle online siparişler yaygınlaşmıştır. UPS araştırması dünyada e-ticaretin yüzde 50’nin üzerinde büyüdüğünü göstermektedir. Türkiye’de COVID-19 salgınının başlangıcından itibaren mobil perakende satışları yüzde 200, ulusal market zincirlerine dijitaldeki talep yüzde 150 artmıştır. T.C. Ticaret Bakanlığı’nın verilerine göre 2020 yılının ilk 6 ayındaki e-ticaret hacmi, bir önceki yıla göre yüzde 64 oranında artarak 91,7

milyar TL olmuştur. Motosikletli kuryeler,¹ e-ticaret piyasasında perakende satışların müşteriye ulaşmasını sağlayan sistemdeki en önemli çalışan gruplarından birisidir. Motokuryelik en temel şekli ile “teslim edilen her türlü yemek siparişi, evrak, kargo ve paketlerin alıcı adresine istenilen zamanda ve güvenli bir şekilde” ulaştırılması olarak tanımlanmaktadır. Türkiye’de motokuryelik 2014 yılında iş kolu haline gelmiştir ve İŞKUR meslek kodları arasında 8321.02 kodu ile tanımlanmaktadır. Türkiye’de motokuryelerin tam sayısı bilinmemekle birlikte sadece İstanbul’da 10 binden fazla motokurye olduğu, Türkiye genelinde ise kayıt dışı motokuryelerle birlikte bu sayının 900 bine ulaştığı düşünülmektedir.

Motokuryelik Meslek Standartları MYK tarafından oluşturulmuş ve 2017 yılında 30255 sayılı Resmî Gazete’de yayınlanarak resmîleştirilmiştir. Ulusal Meslek Standartları’nda motokuryelik mesleği görev, işlemler ve başarı ölçütleri, kullanılan ekipmanlar ve tutum-davranışlar olmak üzere 4 başlıkta tanımlanmıştır. Görev, işlemler ve başarı ölçütleri başlığı altında bulunan kriterler; motokuryelerin iş organizasyonu, iş akışı ve İSG sorumluluklarını açıklamaktadır. Tutum ve davranışlar başlığında motokuryelerin iş saatleri içinde sergilemesi gereken davranışlar tanımlanmaktadır. Bilgi ve beceriler başlığında ise motokuryelerin sahip olması gereken asgari düzeydeki mesleki bilgi belirlenmiştir. Motokuryelerin kullanılan araç, gereç ve ekipmanların sıralandığı son başlık ise motokuryelerin çalışma zamanları süresince kullanabilecekleri ekipmanları tanımlamaktadır. Ancak bu ekipmanlar motokuryelerin kullanabilecekleri araç ve gereçler olarak sıralanmıştır. Zorunlu araç ve ekipmanlar olarak belirtilmemiştir.

Mesleki yeterlilik standartlarına ek olarak 2019 yılında MYK tarafından ulusal yeterlilik kriterleri yayınlanmıştır. Kişiler bu kriterleri karşılayarak Motokuryelik Mesleki Yeterlilik Belgesi alabilmektedir. Bu belge ile mesleğin nitelikli kişiler tarafından yürütülmesi ve çalışmalarda kalitenin artırılması amaçlanmaktadır. Ancak standartlar içerisinde motokurye olabilmek için bu belgenin zorunlu olduğuna dair bir ibare bulunmamaktadır. Mevcut yasal düzenlemede

I Bu araştırmada motosikletli kuryeler bundan sonra “motokuryeler” olarak ifade edilecektir.

motokuryelik ulusal yeterlilik belgesi tavsiye niteliğindedir.

Motokuryeliğin son yıllardaki gelişimi ile farklı çalışma modelleri ortaya çıkmıştır. Bunlardan biri de Gig ekonominin^{II} bir yansıması olarak “esnaf kurye”liktir. Kuryeler için şahıs şirketi kurmak ve serbest teslimat yapmak anlamına gelen esnaf kurye modelinde kuryeler firmalara fatura karşılığı hizmet vermekte, vergi ve sigorta gibi yükümlülüklerini kendileri yerine getirmektedir. Esnaf kuryelik yapan motokuryeler 53.20.09 NACE kodu ile çalışmaktadır. Bu kod genel “kuryelik faaliyetleri”ni kapsamaktadır ve bu kod ile faaliyet gösteren iş yerleri “az tehlikeli” iş yerleri sınıfında yer almaktadır. Bu durum çeşitli eleştirileri de beraberinde getirmektedir. Motokuryeliğin kaza riskleri ve kaza oranlarına bakıldığında “çok tehlikeli” iş statüsünde yer alması gerektiği konusunda motokuryeler, dernekler ve federasyonların çeşitli kamuoyu bilgilendirme dokümanları ve TBMM’ye verilmiş soru önergeleri bulunmaktadır.^{III}

Cinsiyete bağlı farklılıklara bakıldığında motokuryeliğin kadınlar arasında yaygın bir meslek olmadığı görülmektedir ve Türkiye’de kadınların motokurye olarak çalışma oranlarına dair bir veri bulunmamaktadır. Ancak salgın ile motokurye sayısındaki hızlı artışa paralel olarak kadın motokuryelerin sayısında da artış yaşandığı düşünülmektedir. Motokuryelik mesleğinde dikkate alınması gereken bir diğer konu göçmenlerin ve sığınmacıların meslekteki durumlarıdır. Teslimat sektörünün ve kuryeliğin göçmenler arasında tercih edilen işlerden birisi olduğu düşünülmektedir. Talep yüksekliği, aranan kriterlerin sınırlı olması, esnek ve gelir getiren bir iş olarak görülmesi motokuryeliği göçmenler arasında da tercih edilen bir meslek haline getirmektedir.

COVID-19 salgını döneminde üretim, lojistik ve dağıtım (kurye) sektörlerinde çalışan motokuryeler bu dönemde birden fazla psikososyal risk faktörüne maruz kalmışlardır. Artan iş yükü, çalışma saatlerindeki ve

yoğunluğundaki artış, çalışma temposuna oranla yetersiz molalar kuryeleri etkileyen psikososyal risklerin başında gelmektedir.

Psikososyal riskler/psikososyal tehlikeler 1984 yılında ILO tarafından “çalışma ortamı, işin içeriği, örgütsel koşullar ve çalışanların kapasiteleri, ihtiyaçları, kültürü ve iş dışı konular arasındaki algılama şekilleri ve deneyimler aracılığıyla sağlığı, iş performansını ve iş memnuniyetini etkileyebilme potansiyeli olan etkileşimler” olarak tanımlanmıştır. Psikososyal risklerin sebep olduğu işe bağlı stresin çalışanların sağlığı, iyi oluşu, verimi ve performansı üzerinde negatif bir etkisi olduğuna dair kanıtlar giderek artmaktadır. ILO’nun Temel İş Sağlığı ve Güvenliği Sözleşmesi, 1981 (No.155) ve beraberindeki Tavsiye Kararı (No.164) İSG politikalarında çalışanların fiziksel ve psikolojik iyi oluş durumlarının korunmasını ve bu politikaların ulusal düzeyde kabul edilip uygulanmasını, yenilenmesini hem ulusal hem iş yeri düzeyinde sağlamaktadır. İş Sağlığı Hizmetleri Sözleşmesi, 1985 (No. 161) ve beraberindeki Tavsiye Kararı (No. 171) iş sağlığı hizmetlerinin rolünü çalışma ortamında hem fiziksel hem ruhsal sağlığın sağlanmasını desteklemek, güvenli ve sağlıklı bir çalışma ortamı oluşturmak ve bu çalışma ortamını sürdürmekten sorumlu multidisipliner hizmetler olarak belirlemektedir. İş Sağlığı ve Güvenliği Sözleşmesi Promosyon Çerçevesi, 2006 (No. 187) ve beraberindeki Tavsiye Kararı (No.197), ulusal düzeyde koruyucu güvenlik ve sağlık kültürü oluşturmak ve sürdürmek için atılacak adımlar ile temel standartları tamamlayarak güvenli ve sağlıklı çalışma ortamları için ulusal ve kurumsal düzeyde bir politika uygulamaktan sorumlu olan ulusal bir yapının gerekliliklerini ve işlevlerini, ilgili kurumları ve paydaşları tanımlamaktadır. Bu sözleşmeler Türkiye tarafından da onaylanmıştır. Teslimat Sektörü Çalışanlarında Psikososyal Risk Analizi “Motosikletli Kuryeler Odağında” ismi ile yapılan bu saha araştırması motokuryelerin mevcut çalışma şartlarına ve mesleklerine özgü psikososyal riskleri tespit etmek amacıyla gerçekleştirilmiştir.

Araştırma, motokuryelik mesleğinde işin bağlamı ve işin içeriği odağında psikososyal risk faktörlerini belirleyerek sektörün hem mevcut durumuna hem de gelecekteki durumuna etki edecek bir analiz olarak planlanmıştır. Motokuryelerin salgından nasıl etkilendikleri

II Gig ekonomi, geçici pozisyonların yaygın olduğu ve işletmelerin kısa vadeli sözleşmelerle bağımsız çalışanları istihdam ettiği serbest piyasa sistemidir.

III Önerge örnekleri için bakınız tamkfed.com/?p-num=43&pt=TBMM%27ye+Verilen+Yaz%C4%B1%C4%B1+So-ru+%C3%96nergeleri

detaylı olarak ele alınmış olup salgının etkisi de ayrı bir risk faktörü olarak incelenmiştir. Ulaşılan sonuçlar Türkiye’de ve dünyadaki geçmiş araştırmalarla desteklenerek mesleğin gelişimine katkı sağlayacak şekilde yorumlanmıştır. Ayrıca çalışma şartları Türkiye’deki ve dünyadaki mevzuat ve uygulamalara göre incelenmiş ve iyileştirilmesi gereken noktalar vurgulanmıştır. Elde edilen bilgiler doğrultusunda teslimat sektöründeki değişimlere ve gelişmelere yönelik politika ve uygulama önerileri hazırlanmıştır. Teslimat sektöründeki İş sağlığı ve güvenliği kültürünün gelişmesine ve motokuryelik mesleğinin standartlarının geliştirilmesine katkı sunacağı düşünülen bu araştırma aşağıdaki sorulara cevap vermektedir:

- *Motokuryelerin genel çalışma şartları ve düzenleri nelerdir?*
- *Motokuryelerin demografik özelliklerinin ve bireysel faktörlerinin iş yaşamında maruz kaldıkları psikososyal risklere etkisi nasıldır?*
- *Motokuryelerdeki göçmenlik ve cinsiyete bağlı farklılıkların ortaya çıkardığı riskler nelerdir?*
- *Motokuryeler üzerindeki işin içeriğinden ve işin bağlamından kaynaklı psikososyal risk faktörleri nelerdir?*
- *COVID-19 salgınının motokuryeler üzerindeki etkisi nelerdir?*
- *Motokuryelik mesleğinin gelişmesi için ileriye dönük ne tür bireysel ve örgütsel önlemler alınmalı, buna yönelik hangi politikalar geliştirilmelidir?*

Bu çalışma en az bir yıldır motokurye olarak çalışan kişilerin mevcut işlerinde maruz kaldıkları psikososyal riskleri tanımlamak amacıyla yapılan bir alan araştırmasıdır. Bu kapsamda araştırma nicel ve nitel araştırma yönteminin bir arada kullanıldığı karma araştırma yöntemine göre tasarlanmıştır. Motokuryeler odağında yenilenmiş psikososyal riskler anketinin eksik yönlerinin tespit edilmesi ve anketi dolduran kişiler için kullanıcı dostu bir yapıda tasarlanabilmesi için araştırmanın verileri toplanmadan önce 10 motokurye ile pilot görüşmeler yapılmıştır. Araştırma kapsamında İzmir’den 75, İstanbul’dan 75 olmak üzere toplam 150 motokurye değerlendirmeye alınmıştır. Yüz yüze anket çalışmasına katılan motokuryelerden 20 tanesi derinlemesine görüşmeler için araştırma örneklemine dâhil edilmiştir. Araştırmada ayrıca cinsiyet farklılıkları ve göç odağında motokuryelerin psikososyal risklerini anlamak amacıyla Türkiye’li kadın ve Geçici Koruma

Altındaki Suriyeli^{IV} motokuryelere yer verilmiştir. Araştırmada 28 Türkiye’li kadın ve 38 Suriyeli erkek motokurye bulunmaktadır. Analizler bu hedef grup üzerinden gerçekleştirilmiştir.

Araştırma kapsamında motokuryelik mesleğinin mevcut durumu ve yaşanan zorlukları anlamak için motokuryelik odağında çalışan STK’lar ve motokurye çalıştıran kurum temsilcileri ile görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmeler sonucunda edinilen bilgiler ise araştırmanın değerlendirme ve öneriler bölümünde kullanılmak üzere hazırlanmıştır.

► Temel Demografik Bulgular

Elde edilen sonuçlara göre araştırmaya yüzde 18,7 oranında Türkiye’li kadın, yüzde 81,3 oranında erkek olmak üzere toplamda 150 motokurye katılmıştır. Bu kişilerin yüzde 25,34’ü Suriyeli erkek motokuryelerdir. Araştırma iki ilde gerçekleştirilmiş, İzmir ve İstanbul illerinden eşit sayıda (75’er) motokurye ile görüşülmüştür. Katılımcıların yaşı 15-59 aralığındadır ve yaş ortalaması 29,05’tir. Türkiye’li kadınların yaş ortalaması 29,93, erkeklerin yaş ortalaması ise 28,99’dur. Katılımcıların medeni durumlarına bakıldığında ise bekar motokuryeler ağırlıktadır (yüzde 59,3). Katılımcılar eğitim durumu açısından incelendiğinde ise Türkiye’li motokuryelerin çoğunluğunun (yüzde 53,6) lise mezunu, Türkiye’li kadın motokuryelerin yine çoğunluğunun (yüzde 60,7) lise mezunu, Suriyeli motokuryelerin ise yüzde 39,5’inin ilköğretim-ortaokul, yüzde 36,8’inin lise mezunu olduğu görülmektedir. **Suriyeli motokuryeler arasında 18 yaşından önce Türkiye’ye göç etmiş 11 katılımcı bulunmakta olup bu 11 katılımcının tümü motokuryeliğe çocuk yaşta (18 yaş altı) başlamıştır.**

IV Bu araştırmada Geçici Koruma Altındaki Suriyeliler bundan sonra “Suriyeli” olarak ifade edilecektir.

► Motokuryelerin Genel Çalışma Şartları ve Düzenleri

Araştırmada motokuryelerin çalışma şekli, bir kuruma bağlı çalışmak ve esnaf kurye modeli ile çalışmak şeklinde 2 kategoride incelenmiştir. Katılımcıların yüzde 46,7'si esnaf kurye modeliyle çalışırken yüzde 53,3'ü ise kuruma bağlı olarak çalışmaktadır. Çalışma statüsü cinsiyete göre incelendiğinde; Türkiye'deki kadın motokuryelerin yüzde 71,4'ü esnaf kurye olarak, yüzde 28,6'sı ise kuruma bağlı olarak çalıştığı ve erkek motokuryelerin yüzde 41'inin esnaf kurye, yüzde 59'unun ise kuruma bağlı olarak çalıştığı görülmektedir. Suriyeli motokuryelerin çoğunluğu (yüzde 76,3) kuruma bağlı olarak, yüzde 23,7'si esnaf kurye olarak çalışmaktadır.

Araştırmaya katılan motokuryelerin sosyal güvenceleri incelendiğinde katılımcıların yüzde 25,3'sünün sadece 4A sigorta kaydına, yüzde 34'ünün sadece 4B sigorta kaydına tabi olduğu görülmüştür. Bununla beraber motokuryelerin yüzde 12'si 4A ve 4B sigorta türünün her ikisine de tabii iken, yüzde 6,7'si 4A ve özel sigortalar, yüzde 2'si 4B ve tamamlayıcı sigortalar kullanmaktadırlar. Katılımcıların yüzde 20'si ise sosyal güvencesi olmadan çalışmaktadır. Sosyal güvence çalışma statüsüne göre incelendiğinde esnaf kurye olarak çalışanların yüzde 70'inin sadece 4B sigorta kaydı, yüzde 30'unun 4B sigorta kaydının yanında en az bir tamamlayıcı sigortası bulunmaktadır. Kuruma bağlı çalışanlardan ise yüzde 47,5'i sadece 4A sigorta kaydına, yüzde 12,5'i 4A sigorta kaydının yanında en az bir tamamlayıcı sigortaya sahiptir. Kuruma bağlı çalışanların yüzde 37,5'inin sosyal güvencesi bulunmamaktadır. Bununla birlikte yüzde 2,5'inin sadece 4B sigorta kaydına sahiptir. **Bu durum cinsiyete ve uyuşma göre değerlendirildiğinde Türkiye'deki kadın motokuryelerin yüzde 7,1'i, Suriyeli erkek motokuryelerin yüzde 68,4'ü, Türkiye'deki erkek motokuryelerin yüzde 2,4'ü sosyal güvencesi olmadan çalışmaktadır.**

Motokuryelerin aylık gelir ortalamalarına ve dağılımlarına bakıldığında ise aylık gelir ortalamasının 5.117 TL olduğu görülmektedir. Bu durum çalışma statüsüne göre incelendiğinde

esnaf kuryelerin aylık ortalama gelirleri 6.273 TL iken kuruma bağlı çalışan motokuryelerin aylık ortalama geliri 4.106 TL'dir. **Katılımcıların yüzde 8'i 8.001 TL ve üstü gelir elde etmekte olup bu katılımcıların tamamı Türkiye'deki motokuryelerdir.**

Motokuryelerin meslekteki çalışma sürelerine bakıldığında ise motokuryelerin yüzde 45,3'ünün (68 kişi) 1 yıldan 3 yıla kadar (salgınla işe başlayanlar), yüzde 18,7'sinin (28 kişi) 3 yıldan 5 yıla kadar, yüzde 22'sinin (33 kişi) 5 yıldan 10 yıla kadar, yüzde 14'ünün (21 kişi) 10 ve üzeri yıldır motokuryelik mesleğini sürdürdüğü görülmektedir.

Motokurye olarak işe başlamak için istenen belge ve şartlara bakıldığında ise belirli bir standardın olmadığı görülmektedir. Yüzde 26,1 (39 kişi) oranındaki motokuryeden hiçbir belge istenmemiştir. İstenen belgelerden yaygın olanlarının yüzde 48,6 oranıyla ehliyet, yüzde 38 oranıyla adli sicil kaydı, yüzde 33,3 oranında sağlık raporu, yüzde 18 oranında ikametgâh belgesi olduğu görülmektedir. Ayrıca motokuryelerin yüzde 21,3'ü motor ehliyetinin olmadığını bildirmiştir.

► Türkiye'deki Motokuryelerin İşin İçeriğinden Kaynaklı Psikososyal Risk Faktörleri

İşin içeriğinden kaynaklı psikososyal risk faktörleri kapsamında çalışma ortamı ve ekipman, fiziksel güvenlik, görev tasarımı, iş yükü, çalışma programı hakkında sorular sorulmuştur.

Motokuryelerin çalışma ortamlarına dair psikososyal riskler incelendiğinde; kuryelerin yüzde 84'ünün yağmur, aşırı sıcak, aşırı soğuk gibi olumsuz hava koşullarında çalışmaktan dolayı zorluk yaşadıkları görülmüştür. Bu durum uyuşma ve cinsiyete göre incelendiği zaman benzer şekilde hava şartlarından dolayı yaşanan zorluklar dile getirilmiştir. Motokuryelerin çalışma ortamıyla ilgili karşılaştıkları bir diğer risk faktörü ise trafik

ve yol durumu olarak belirlenmiştir. Katılımcıların yüzde 72,7'si trafikten ve yol durumundan kaynaklı olarak stres yaşamaktadırlar. Motokuryelerin çalışma ortamının çalışma koşulları boyutuna ek olarak çalışma ortamındaki dinlenme ve mola alanları incelendiğinde ise katılımcıların yüzde 77,3'ünün belirli bir dinlenme alanı bulunmazken yüzde 22,6'sının kurum tarafından sağlanmış belirli bir dinlenme alanı bulunmaktadır.

Araştırma kapsamında motokuryelerin dinlenme alanlarının mevcudiyeti ile yaşadıkları ergonomik risklerin (ağrı problemleri dâhil) ve fiziksel dinçliklerinin ilişkisi incelendiğinde belirli bir dinlenme alanı bulunmayan motokuryelerin yüzde 61'i işini yaparken kendini fiziksel olarak yorgun hissettiğini bildirmiştir. Ayrıca katılımcıların dinlenme alanını yeterli bulmaması ile bedensel ağrı problemleri arasında pozitif bir ilişki bulunmuştur. Ağrı problemleri yaşadığını söyleyen katılımcıların yüzde 51,9'u sahip oldukları dinlenme alanlarını yeterli bulmadıklarını belirtmiştir. Bu durum dinlenme alanını yeterli bulmayan motokuryelerin daha fazla ağrı problemi yaşamakta olduğunu göstermektedir.

Motokuryelerin teslimat süresince kullandıkları koruyucu donanım ve teknik ekipmanlara dair psikososyal riskler incelendiğinde kuryelerin yüzde 52'sinin kaska sahip olduğu tespit edilmiştir. Uyuğa göre ekipman dağılımına bakıldığında Suriyeli motokuryelerin yüzde 65,8'i, Türkiyeli motokuryelerin yüzde 31,3'ü koruyucu ekipmanların hiçbirine sahip değildir. Teslimat süresince motosiklet kullanmanın motokuryeler üzerindeki etkisi incelendiğinde ise katılımcıların yüzde 51,3'ü sürekli motor kullanmaktan ötürü ergonomik problemler (bel ağrısı, postür sorunları, göz ve baş ağrıları) yaşadığını belirtmiştir. Bu durum cinsiyete göre incelendiğinde benzer sonuçlar bulunmaktadır. Türkiyeli kadın motokuryelerin yüzde 57,1'i, erkek motokuryelerin yüzde 50'si bu problemleri yaşadığını bildirmiştir. Ergonomik risklerle ilişkili faktörler araştırıldığında ise meslekte geçirilen sürenin, dinlenme alanı ve mola koşullarının ergonomik riskleri etkilediği bulunmuştur. Meslekte daha uzun süredir çalışan motokuryelerin daha fazla ağrı problemi yaşadıkları görülmüştür.

Motokuryelerin fiziksel güvenliklerine ve güvenlik algılarına dair psikososyal riskler incelendiğinde

motokuryelerin yüzde 83,4'ü yaptıkları işi tehlikeli bulurken yüzde 93,3'ü iş kazası riski yüksek bir işte çalıştığını belirtmiştir. Bununla beraber katılımcıların yüzde 58,6'sı ise çalışırken kaza geçirme endişesini sık sık yaşamaktadır. Bu durum uyuğa göre incelendiğinde Suriyeli motokuryelerin yüzde 76,1'i, Türkiyeli motokuryelerin yüzde 91,1'i yaptığı işi tehlikeli bulmakta; Suriyeli motokuryelerin yüzde 86,8'i, Türkiyeli motokuryelerin yüzde 95,6'sı motokuryeliği iş kazası riski yüksek bir iş olarak görmektedir. Katılımcıların iş kazası geçirme oranlarına bakıldığında ise yüzde 59,3'ünün iş kazası geçirdiği görülmüştür. İş kazası oranları uyuğa göre incelendiğinde Suriyeli kuryelerin yüzde 55,3'ü, Türkiyeli motokuryelerin yüzde 60,7'si motokuryelik yaparken iş kazası geçirmiştir. Ayrıca araştırmada yer alan motokuryelerin yüzde 68'i çalıştığı yerde İSG eğitimi almamıştır. Daha önce iş kazası geçirmiş kuryelerin yüzde 65,1'inin İSG eğitimi almadığı görülmüştür. İSG eğitimlerinin iş kazaları üzerindeki etkisi önceki çalışmalarla desteklenmektedir.

Motokuryelerin iş yüküne dair psikososyal riskler incelendiğinde motokuryelerin yüzde 60,7'si iş yoğunluğu sebebiyle fazladan çalışmaları gerektiğini belirtirken bu katılımcıların sadece yüzde 33,3'ü iş yükünün fazla geldiğini belirtmiştir. Bu durum uyuğa göre incelendiğinde Suriyeli motokuryelerin yüzde 52,6'sı, Türkiyeli motokuryelerin yüzde 63,4'ü iş yoğunluğu sebebiyle fazladan mesaiye kalmaları gerekmektedir.

Araştırmaya katılan motokuryelerin algılanan hız ve zaman baskısı incelendiğinde motokuryelerin yüzde 41,4'ü teslimat için tanınan sürenin yeterli gelmediğinden bahsederken yüzde 16'sı bu konuda kararsız olduğunu ifade etmiştir. Bununla beraber motokuryelerin yüzde 42,7'si hız baskısını üzerinde çok fazla hissettiğini, yüzde 11,3'ü bu konuda kararsız olduğunu belirtmiştir. Bu durum çalışma statüsüne göre incelendiğinde esnaf kuryeler hız ve zaman baskısını kuruma bağlı olarak çalışanlardan daha fazla hissetmektedir. Hız ve zaman baskısı yönetici ile ilişkiler boyutuyla birlikte incelendiğinde, hız ve zaman baskısı hissetmeyen katılımcıların bu baskıyı hisseden katılımcılara oranla yönetici ile ilişkiler puanları anlamlı ölçüde yüksek çıkmıştır. Yöneticileri ile kurduğu iletişimden memnun olmayan motokuryelerin yüzde 59,1'i aynı zamanda hız ve

zaman baskısı hissetmektedir. Bununla beraber yöneticisi tarafından psikolojik şiddete (mobbing)^V maruz kalan motokuryelerin yüzde 62,5'i zaman baskısı, yüzde 75'i hız baskısı hissettiğini belirtmiştir. İhtiyaç durumunda yöneticilerine kolaylıkla ulaşamadığını belirten motokuryelerin yüzde 80'i zaman baskısı hissederken yüzde 73,3'ü hız baskısı hissetmektedir.

Motokuryelerin çalışma programları ve vardiyalarına dair riskler incelendiğinde; motokuryelerin yüzde 48,6'sı günlük çalışma süresini çok uzun bulurken katılımcıların günlük çalışma saatlerinin ortalaması 11,2 saat olarak bulunmuştur. Esnaf kuryelerin ortalama günlük çalışma saatleri 12,8 saat iken kuruma bağlı çalışan motokuryelerin günlük çalışma saati 10,5 saattir. En uzun saat çalışan 18 saat (esnaf kurye), en kısa saat çalışan 5 saat (saatlik kurye) çalışmaktadır.

Katılımcıların mola ve izin programlarına bakıldığında ise katılımcıların yüzde 60,7'si haftada 1 gün izin hakkı ile çalışırken yüzde 22'si haftalık izin hakkı olmadan çalışmaktadır. Motokuryelerin molalarına bakıldığında ise yüzde 42'sinin günlük kullanabilecekleri mola süresinin belli olduğu ama kullanım saatleri ve biçiminin değişken olduğu, yüzde 38,7'sinin önceden belirlenmiş bir mola hakkı olmadığı, iş olmadıkça mola yaptıkları belirlenmiştir.

► Türkiye'deki Motokuryelerin İşin Bağlamından Kaynaklı Psikososyal Risk Faktörleri

İşin bağlamından kaynaklı psikososyal risk faktörleri kapsamında organizasyon kültürü, organizasyondaki rol, karar serbestisi/kontrol, kişiler arası ilişkiler ve iş yaşam dengesi konularında sorular sorulmuştur.

^V İş yerlerinde bir veya birden fazla çalışan tarafından diğer çalışan veya çalışanlara yönelik gerçekleştirilen belirli bir süre devam eden, yıldırma, pasifize etme veya işten uzaklaştırmayı amaçlayan kasıtlı, olumsuz tutum ve davranışlar bütünüdür.

Araştırmada yer alan motokuryelerin organizasyondaki rolüne dair psikososyal riskler açısından oryantasyon süreçleri incelendiğinde motokuryelerin yüzde 50,7'sinin işe başladığında görev, rol ve beklentiler hakkındaki bilgilere tam olarak sahip olmadıkları görülmüştür. Motokuryelerin yüzde 30,7'si motokuryeliğin gerektirmediği işleri yapmakta ve rol karmaşası yaşamaktadır. Bu durum çalışma statüsüne göre incelendiğinde; esnaf kuryelerde oran yüzde 68,5, kuruma bağlı çalışan kuryelerde oran yüzde 52,5'tir. Suriyeli motokuryelerin organizasyondaki rolüne dair psikososyal riskler incelendiğinde ise Suriyeli motokuryelerin yüzde 65,8'inin işe başladıklarında görev, rol ve beklentiler hakkındaki bilgilere tam olarak sahip olmadıkları görülmüştür.

Motokuryelerin kariyer gelişimlerine dair psikososyal riskler incelendiğinde; motokuryelerin yüzde 60,4'ü bu işe ne kadar devam edeceğini bilmediğini, yüzde 46'sı ise gelecekte de bu işte kalabileceklerini düşünmediklerini belirtmiştir. Çaba-ödül dengesi boyutu incelendiğinde; motokuryelerin yüzde 66'sı yaptıkları işe oranla olması gerekenden daha az ödüllendirildiklerini, yüzde 40,6'sı ödüllerin dağılımının adil olmadığını, yüzde 56,6'sı ise yaptıkları işin yeteri kadar takdir edilmediğini belirtmiştir. İş kazası geçirmiş motokuryelerin içinde yüzde 62,9'u iş yerinde yeteri kadar takdir görmediğini düşünmektedir. Türkiyeli kadın motokuryelerin yüzde 35,7'si, erkek motokuryelerin yüzde 54,9'u yaptığı işin kişisel ya da mesleki gelişimine katkı sağlamadığını düşünmektedir. Aynı zamanda Türkiyeli kadın motokuryelerin yüzde 35,8'ine, erkek kuryelerin yüzde 20,2'sine çalıştığı iş yerinde kişisel veya mesleki gelişimine katkıda bulunan eğitim ve destek hizmetleri sağlanmıştır.

Motokuryelerin kişiler arası ilişkilerine dair psikososyal riskler incelendiğinde; motokuryelerin yüzde 86,6'sının çalışma arkadaşlarıyla tatmin edici bir ilişki kurduğu, yüzde 4,7'sinin çalışma arkadaşları tarafından ayrımcılığa maruz kaldığı, yüzde 4,7'sinin çalışma arkadaşları tarafından mobbinge maruz kaldığı, yüzde 1,4'ünün çalışma arkadaşları tarafından fiziksel şiddete maruz kaldığı ve yüzde 0,7'sinin çalışma arkadaşları tarafından cinsel şiddete maruz kalıp kalmadığından **emin olmadığı** belirlenmiştir. Türkiyeli kadın motokuryelerin yüzde 3,6'sı çalışma arkadaşları tarafından fiziksel şiddete

maruz kaldığını söylerken erkek motokuryelerden hiçbiri çalışma arkadaşları tarafından fiziksel şiddete maruz kaldığını belirtmemiştir.

İş yaşam dengesine dair psikososyal riskler işin bağlamı konusunda önemli bir değişkendir. Motokuryelerin yüzde 67,3'ü çalışma saatleri ve iş tempoları yüzünden evdeki sorumluluklarını aksattıklarını, yüzde 70,6'sı işi sebebiyle kendine yeteri kadar zaman ayıramadığını belirtmiştir. Bununla beraber motokuryelerin yüzde 52,6'sı işten çıktıklarında hiçbir şey için enerjisinin kalmadığını ifade etmiştir. Bu durum uyuğu göre incelendiğinde Suriyeli motokuryelerde yüzde 57,9, Türkiyeli motokuryelerde yüzde 50,9 olarak karşımıza çıkmaktadır. Motokuryelerin izin günlerinin aile/arkadaşlarının izin günleriyle paralelliği ile ilgili soruda yüzde 12,7'si çoğu zaman, yüzde 10'u her zaman cevabını vermiştir. Büyük çoğunluğunda izin günleri denk gelmemekte ya da bazen denk gelmektedir.

Motokuryelerin işi ile ilgili çevresinden aldığı destek incelendiği zaman, katılımcıların yüzde 58,6'sının bu konuda çevresi tarafından desteklendiği görülmektedir. Bu durum uyuğu göre incelendiğinde Suriyeli motokuryelerin yüzde 47,4'ü, Türkiyeli olan motokuryelerin 62,5'i işiyle ilgili aile/arkadaşları tarafından desteklenmektedir. Cinsiyete göre incelendiğinde ise Türkiyeli kadın motokuryelerin yüzde 71,4'ü, erkek motokuryelerin yüzde 55,8'i aile/arkadaşlarının işiyle ilgili kendilerini her zaman desteklediğini belirtmiştir.

► Türkiye'deki Motokuryelerin İyi Oluş ve Başa Çıkma Davranışları

Araştırmaya katılan Türkiyeli kadın ve erkek motokuryelerin genel stres düzeyi karşılaştırıldığında Türkiyeli kadın motokuryelerin stres düzeyi erkek motokuryelere göre daha düşük orandadır. Motokuryelerin yüzde 52'si kendilerini zihinsel olarak, yüzde 62,7'si kendilerini fiziksel olarak yorgun hissetmektedir.

Motokuryelerin stres ile başa çıkma stratejileri

incelendiğinde; motokuryelerin yüzde 73,3'ünü (110 kişi) zararlı alışkanlığı olduğu görülmektedir. Bunlardan en yaygın olanı diğer zararlı alışkanlıklara da eşlik eden sigaradır (yüzde 70,1). Katılımcıların işlerini yaparken hissettikleri duygulara bakıldığında ise en sık rastlanılan duygular kararlı (yüzde 70,7), güçlü (67,3), sevilen (63,4), güvende (yüzde 59,3), gergin/stresli (yüzde 59,3), önemli (yüzde 52), öfkeli (yüzde 46,7) olarak belirlenmiştir.

► COVID-19'un Motokuryeler Üzerindeki Etkisi

COVID-19 ile ilişkili sonuçlar incelendiğinde motokuryelerin büyük bir çoğunluğunun COVID-19 hastalığı geçirmediği görülmektedir (yüzde 86,7). Katılımcıların yüzde 72'si ise iş yerlerinden COVID-19 ile ilgili hizmet aldıklarını belirtmişlerdir. Bu hizmetlerden yaygın olanı kişisel koruyucu ekipman (maske) ve/veya COVID-19'a yönelik bilgilendirmelerdir (yüzde 53,3). Uyuğu göre bakıldığında ise Suriyelilerin iş yerlerinden COVID-19'la ilgili daha az hizmet aldıkları görülmektedir. Türkiyeli kuryelerin yüzde 80,3'ü (90 kişi) çalıştığı kurum tarafından COVID-19 ile ilgili hizmet alırken bu durum Suriyeli kuryeler için 47,3'tür (18 kişi).

Motokuryelerin yüzde 52'si COVID-19 döneminde enfekte olma korkusu yaşamadığını belirtirken yüzde 40,7'si bu dönemde enfekte olma korkusu yaşamıştır. Bu durum uyuğu göre incelendiğinde Suriyeli motokuryelerin daha az enfekte olma korkusu yaşadıkları görülmüştür. Türkiyeli motokuryelerin yüzde 43,7'si, Suriyeli motokuryelerin yüzde 75,3'ü COVID-19 döneminde enfekte olma korkusu yaşamadığını belirtmiştir.

Motokuryelerin yüzde 79,3'ünün COVID-19 ile iş yükü artmış ve yüzde 55,3'ünün çalışma koşullarında değişim olmuştur. Özellikle sokağa çıkma kısıtlamasının olduğu dönemlerde siparişlerin arttığını molasız çalıştıklarını bildirmişlerdir. Motokuryelerin yüzde 70,7'si iş kaybı endişesi yaşamamıştır. Ancak uyuğu göre incelendiğinde bu dönemde iş kaybı endişesinin özellikle Suriyeli motokuryeler arasında yaşadığı

görülmektedir. Suriyeli motokuryelerin yüzde 68,75'i bu dönemde iş kaybı yaşamaktan endişe duyduğunu belirtmiştir. İş yükünün artmadığını belirten Suriyeli motokuryelerin yüzde 88,2'sinin sosyal güvencesi bulunmamaktadır ve sokağa çıkma kısıtlamalarında çalışma izin belgesi alamamışlardır. Suriyeli motokuryenin yüzde 73,3'ü COVID-19 döneminde iş kaybı korkusu yaşamıştır.

► Son Olarak...

Araştırma ile motokuryelerin; psikososyal risk faktörlerinin analizedilmesi yolu ile motokuryeliğin risk alanlarını tespit etmek ve bu risk alanlarında gerekli politikaların geliştirilmesine yönelik somut adımlar atılmasını amaçlanmıştır. Önerilerde genel olarak motokuryelerin yapmış oldukları işin koşulları ve içeriğinin getirdiği zorluklar geçici koruma statüsündeki Suriyeliler ve Türkiyeli kadınlar odağında, motokuryelerin çalışma statüleri değerlendirilerek ele alınmıştır.

Motokuryelik mesleğinin gelişimi ve “insan yakışır iş” zemininde değerlendirilmesi için hazırlanan politika önerileri motokuryelerin çalışma koşulları, mesleki standartları, iş sağlığı ve güvenliği standartları açısından yapılan değerlendirmeler ile 4 temel başlıkta ele alınmıştır. Bu başlıklar;

- ***İş Sağlığı ve Güvenliği Standartları Çerçevesinde***
- ***Mevzuat ve Yasal Dayanaklar,***
- ***Kamuoyu Oluşturma ve Farkındalık,***
- ***Sürdürülebilirlik,***
- ***Örgütlenme***

olarak kategorilendirilmiştir.

Araştırma raporu en kısa zamanda tamamlanarak sizlerle paylaşılacaktır.

ilo.org/ankara
ILO Türkiye Ofisi
Ferit Recai Ertuğrul Caddesi No: 4,
06450 Oran, Ankara