



T.C. ULAŖTIRMA VE  
ALTYAPI BAKANLIğI



T.C. ÇALIŖMA VE  
SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIğI



TOBB



# PROFESYONEL SÜRÜCÜLÜK MESLEğİNİ ÖZENDİRME



## KARAYOLU TAŞIMACILIĞI ENDÜSTRİSİNİN SÜRÜCÜ YOKLUĞU İLE MÜCADELESİNDE KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞ BİRLİĞİ

Yaşadığımız süreçte büyük değişimler her geçen gün hayatımızı etkilemektedir. Covid-19 salgını sonrası normalleşme ile beraber, dijital teknolojilerin ekonomik faaliyetlere etkileri ve yeşil ekonomiye geçiş sürecinde bütün sektörlerde yaşanan dönüşüm sancıları devam etmektedir. Diğer taraftan, üzümlere şahit olduğumuz Rusya-Ukrayna krizi ve yarattığı ekonomik ve sosyolojik sorunların, tüm dünyada ve ülkemizde oluşturduğu etkilerini gözlemlemekteyiz.

Ülke ekonomilerinin gelişmelerinde temel değerlerin üretim ve ihracat olduğu düşünüldüğünde, üretilen malların dağıtımını için temel değer de bu malların güvenli bir şekilde bir yerden diğer bir yere taşınmasıdır.

Taşımacılık sektörü, sadece bu yönüyle bile ülkenin ekonomik menfaatleri açısından çok önemlidir. Özellikle çıkış ve varış noktaları arasında kesintisiz taşımacılığı olanaklı kılan, son teslimat noktasına hızlı ve kesintisiz erişime imkân sağlayan karayolu taşımacılığı, geniş bir kara sahasına sahip olan Türkiye’de oldukça büyük bir paya sahiptir. Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) resmi verilerine göre, SRC belgesine sahip 1.2 milyon kamyon şoförü, 850 bin kamyon ile karayolu taşımacılığı yapmaktadır. Türkiye’de 8.000’in üzerinde lojistik/nakliye firması faaliyet göstermektedir. Ülkemizde karayolu kullanımı, yurt içi yük taşıma faaliyetlerinde yaklaşık %90 oranında tercih edilirken; yolcu taşımacılığında ise hususi araç dâhil %90 seviyesini korumaktadır. T.C. Dışişleri Bakanlığı istatistik verilerine göre bu oran; yük taşımacılığı alanında karayolu kullanım



oranı ABD'de %69,5, AB ülkelerinde yaklaşık % 45 civarındadır. Yolcu taşımacılığında ise ABD'de %89, AB ülkelerinde %79 oranlarında seyretmektedir. Kesintisiz ve emniyetli karayolu yük ve yolcu taşımacılığının ana aktörü profesyonel sürücülerimizdir. Ancak, son dönemde küresel ve kronik bir sorun haline gelen sürücü temininde yaşanan kriz, dış ticaret faaliyetlerini kesintiye uğratmaktadır.

Karayolu taşımacılığında yaşanan sürücü krizinin çözümlenmesi için gerekli tedbirler alınmazsa, filo sahibi firmalar, istihdam edecek sürücü bulamadıklarında, faaliyetlerini durdurmak zorunda kalacaklardır. Küresel ölçekte yapılan çalışmalar, lojistik sektöründe mevcut sürücü açığının 2026 yılında üç katına çıkacağını işaret etmektedir.

Birliğimizin Başkan Yardımcılığını yürüttüğü Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) tarafından yapılan sürücü yokluğu anketi Türkiye verilerine göre; yüksek genç işsizlik oranlarına rağmen gençlerin sürücülük mesleğine özendirilemediği, bunun yanı sıra kadın sürücü istihdamının yok denecek ölçüde olduğu tespit edilmiştir. Ekonomimizin olumsuz etkilenmemesi için profesyonel sürücülük mesleğinin çalışma koşullarını acilen ele almamız ve sorunlara zamanında çözüm üretmemiz gerekmektedir.

2021 yılında Birliğimiz tarafından yapılan ve yaklaşık 9.000 sürücünün cevapladığı “Mevcut TIR Park Alanlarının İyileştirilmesine Yönelik Anket Çalışması”nın sonuçlarına göre, sürücülerin yeterli sosyal alanlara sahip, hijyenik, güvenli ve emniyetli TIR park alanlarına ihtiyacı bulunmaktadır. Bu ihtiyaca yönelik, 2020 yılında Kapıkule ve Hamzabeyli TIR park alanlarında modernizasyona gidilmiş olup, bahsi geçen sınır kapılarında 1400 TIR kapasitesi sağlayan alanlar oluşturulmuştur. Bu alanlarda aynı zamanda, restoran, market, berber, döviz bürosu, ETB, ATM hizmetleri de sunulmaktadır. Hâlihazırda devam eden genişleme çalışmaları neticesinde ise Hamzabeyli sınır kapısındaki TIR park alanında yaklaşık 1.700 TIR kapasitesi ile hizmet verilmesi planlanmaktadır.

Sorunun öneminin farkında olarak, önce 2021 yılının Aralık ayında Profesyonel Sürücülük Mesleğini Özendirme Panelini, akabinde 15 Mart 2022 tarihinde Profesyonel Sürücülük Mesleği Çalıştayı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu ile Birliğimiz bünyesinde yer alan TOBB Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclisi ve TOBB Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisinin katkı ve işbirliğiyle gerçekleştirdik.

Çalıştayda “Şoförlerin Çalışma Şartlarının İyileştirilmesi”, “Şoförlük Mesleğinin Hukuki Sorunları ve Mesleğe Özendirme” ve “Şoförlerin Eğitimi” olmak üzere 3 eş zamanlı oturumda gündeme gelen konular, tüm paydaşlar ile kolektif bir şekilde tartışıldı. Konunun teorisyenlerini ve uygulayıcılarını bir araya getiren, kamu-özel sektör ortaklığına vurgu yapan bu çalışma, hem kamu sektöründeki hukukçu ve bürokratlar

hem de özel sektördeki firmalar ve STK'lar açısından çok faydalı olmuştur.

Yük ve yolcu taşımacılığını olumlu etkileyecek profesyonel sürücülük mesleğinin özendirilmesi, mesleğe giriş ve sürdürülebilirliğinin artırılması amacıyla mesleğin sorunları ve çözüm önerileri, ortak akıl ile masaya yatırılırken çözüm önerileri değerlendirilerek atılacak somut adımlar belirlenmiştir.

Birliğimiz adına, söz konusu Çalıştay'da olduğu gibi; gelecek bütün çalışmalarımızda, insan faktörü odaklı atılacak adımlara vesile olmaktan mutluluk duyacağımızı belirtmek isterim. Çalıştayımızın gerçekleştirilmesinde ve etkinliğinde büyük desteğini gördüğümüz, değerli fikirlerini paylaşan, emek harcayan ve yeni ufuklar açan değerli bürokratlarımıza, görüş ve düşünceleri ile katkı sağlayan, araştırmalarıyla bilim dünyasına ışık tutan değerli katılımcılara ve bu süreçte özveri ile çalışan ve Çalıştay'ın başarı ile sonuçlanmasında emeği geçen herkese teşekkür ederim. İlgili Bakanlıklarımızın öncülüğünde, profesyonel sürücülük mesleğinin çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve mesleğe özendirme için tüm çabayı göstermeye devam edeceğiz.

21 Aralık 2021 tarihinde gerçekleştirilen "Profesyonel Sürücülük Mesleği Paneli" ile 15 Mart 2022 tarihinde düzenlenen "Profesyonel Sürücülük Mesleği Çalıştayında" değerlendirilen hususlara yönelik Birliğimiz tarafından çıktılar derlenmiş, konuyla ilgili tarafların, bu çıktılardan faydalanmalarına yönelik bir e-kitap düzenlenmiş ve kullanımınıza sunulmuştur. Sektörün önde gelen temsilcilerinden, akademisyenlerimize, profesyonel sürücülere, lojistikçilere ve konuyla ilgisi olan bürokratlarımıza ışık tutacağını, yol göstereceğini düşündüğümüz e-kitabımızın ülkemize ve sektöre hayırlı ve uğurlu olmasını temenni ederim.



T.C. ULAŖTIRMA VE  
ALTYAPI BAKANLIĞI



T.C. ÇALIŖMA VE  
SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIĞI



TOBB



# PROFESYONEL SÜRÜCÜLÜK MESLEĞİ PANELİ

21 ARALIK 2021  
ANKARA

# PROFESYONEL SÜRÜCÜLÜK MESLEĞİ ÇALIŖTAYI

15 MART 2022  
ANKARA



T.C. ULAŖTIRMA VE  
ALTYAPI BAKANLIğI



T.C. ÇALIŖMA VE  
SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIğI



TOBB



# PROFESYONEL SÜRÜCÜLÜK MESLEğİ PANELİ

21 ARALIK 2021  
ANKARA



## **PROFESYONEL SÜRÜCÜLÜK MESLEĞİ PANELİ**

**21 ARALIK 2021 - ANKARA**

### **TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ**

Dumlupınar Bulvarı No:252 (Eskişehir Yolu 9. Km.) 06530 / ANKARA

**Telefon** : +90 (312) 218 20 00 (PBX)  
**Faks** : +90 (312) 219 40 90 - 91 - 92 - 93  
**E-posta** : info@tobb.org.tr  
**Web** : www.tobb.org.tr

### **BASKI**

Özyurt Matbaacılık İnş. Taah. San. Tic. Ltd. Şti.

**Telefon** : +90 312 384 15 36  
**Faks** : +90 312 384 15 37  
**E-posta** : ozyurt@ozyurtmatbaacili.com  
**Web** : www.ozyurtmatbaacilik.com

## PROFESYONEL SÜRÜCÜLÜK MESLEĞİ PANELİ PROGRAMI

**Tarih** : 21/12/2021

**Yer** : Ankara TOBB Konferans Salonu

**Organizasyon:** TOBB, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, TŞOF İşbirliği

**09:00 - 09:45 KAYIT**

**10:00 - 10:30 AÇILIŞ KONUŞMALARINI**

**Moderatör Aslı ÇALIK**

*TOBB Taşıma ve Lojistik Sistemler Daire Başkanı*

**Tamer KIRAN**

*TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı*

**Fevzi APAYDIN**

*TŞOF Başkanı*

**Murat BAŞTOR**

*Ulaştırma Hiz. Düzenleme Genel Müdürü*

**10:30 - 11:30**

**I- OTURUM - Şoförlerin Hukuki Koşulları**

**Moderatör Dr. İbrahim Nihat BAYAR,**  
*TOBB Hukuk Müşaviri*

**Konuşmacı Avukat Hakan BEZGİNLİ,**  
*Ankara Loj. Üssü Bşk. V., TOBB Ulaştırma ve Loj. Sek.*

*Meclisi Bşk. Yrd., Sektör Temsilcisi*

**Konuşmacı Doç. Dr. Orhan Ersun CİVAN,**  
*TOBB ETÜ Hukuk Bölümü*

**Konuşmacı Mustafa Koç,**  
*Rehberlik ve Teftiş Başkanlığı İş Müfettişi, ÇSGB*

**Soru ve Cevap**

**11:30 - 11:50 Gerçek Hayat Tecrübeleri -**  
**Erdi AVCI, Sürücü, EKOL Lojistik**

**11:50 - 12:05 Çay- Kahve Molası**

**12:05-13:30**

**II-OTURUM-Şoförlük Mesleğinin Sorunları ve Mesleğe Özendirme**

**12:05 - 12:10 Karayolu Yolcu Taşımacılığı**  
**Meclisi Başkanı Sn. Mustafa Yıldırım**

**Moderatör Dr. Kemal KARAYORMUK,**  
*Öğretim Üyesi, Afyon Kocatepe Üniversitesi*

**Konuşmacı Emre AK, AKER**  
*Otobüs İşl., TOBB Karayolu Yolcu Taş. Sek. Mec. Üyesi*

**Konuşmacı İrem BAYRAM,**  
*Best Van Oto. İşl., TOBB Karayolu Yolcu Taş. Sek. Mec. Üyesi*

**Konuşmacı Tamer DİNÇŞAHİN,**  
*Ekol Lojistik, TOBB TIR Komitesi Üyesi, Sektör Temsilcisi*

**Konuşmacı Enver YENİÇERİ,**  
*TŞOF Genel Sekreteri*

**Soru ve Cevap**

**13:30 - 14:30 Öğle Yemeği**

**14:30 - 16:00**

**III- OTURUM - Şoförlerin Eğitimi**

**Moderatör Canbek HURMOĞLU,**  
*HED Akademi*

**Konuşmacı Fatih KIRATLI,**  
*MEB Özel Öğretim Kurumları Daire Başkanı*

**Konuşmacı Tahsin ÜNLÜ,**  
*Yzb., Söğüt Jandarma Ulaştırma Eğitim Merkezi Komutanlığı, TTZA Böl. Bşk.: Şoför Eğitiminde İyi Uygulama Örneği*

**Konuşmacı Ahmet ÜZMEZ,**  
*Filo İşe Alım ve Eğitim Yöneticisi, OMSAN Lojistik*

**Konuşmacı Emrah ERÇEK,**  
*Öğr.Gör., Otobüs Kapt. Böl., Afyon Kocatepe Üni. Sultandağı MYO*

**Soru ve Cevap**

**16:00 - 16:30 Çay- Kahve Molası (Raporun Oluşturulması)**

**16:30 - 17:00 Toplantı Raporu Sunumu, Gelecek Adımların Belirlenmesi ve Toplantının Bitişi**



## **PROFESYONEL SÜRÜCÜLÜK MESLEĞİ PANELİ KATILIMCILARI DÜZENLEYİCİ KURUM VE KURULUŞLAR**

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü

Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği

TOBB Türkiye Sektör Meclisleri

### **KATILIMCILAR**

#### **Kamu Kurumları**

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı

Çalışma Genel Müdürlüğü

Türkiye İş Kurumu Genel Müdürlüğü

Mesleki Yeterlilik Kurumu Başkanlığı Sosyal Güvenlik Kurumu

Savunma Sanayi Başkanlığı

Milli Eğitim Bakanlığı

İçişleri Bakanlığı

Jandarma Genel Komutanlığı

Ankara Barosu

Mahalli İdare Birliği

Türkiye Belediyeler Birliği

#### **Özel Sektör Temsilcileri ve Dernekler**

TOBB UND

UTİKAD

Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclisi

Ulaştırma ve Lojistik Meclisi

Ankara Şehir İçi Özel Halk Otobüsçüleri Meclisi

Aker Otobüs İşletmeleri

Best Van Turizm



TOBB



PROFESYONEL SÜRÜCÜLÜK MESLEğİ  
PANELİ / 2021

Esnař, Sanatkârlar ve Kooperatifçilik Genel Müdürlüğü

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND)

OMSAN Lojistik

Ekol Lojistik

Simssoft BiliŖim

Üniversiteler ve Sürekli Eğitim Merkezleri

Afyon Üniversitesi

Otobüs Kaptanlığı Bölümü

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Teknik Bilimler Meslek Yüksekokulu

Otobüs Kaptanlığı Bölümü

HED Akademi

TOBB Mesleki Yeterlilik ve Belgelendirme Merkezleri

TOBB ETÜ-SEM

## **AÇILIŞ KONUŞMALARI**

### **ASLI ÇALIK**

*Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Taşıma ve Lojistik Sistemler Daire Başkanı*

Sayın Genel Müdürüm,

Sayın TOBB Başkanım

Sayın TŞOF Başkanım,

Çok kıymetli kamu temsilcilerimiz, akademisyenler ve kıymetli hazirun,

Bugün Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın liderliğinde, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu'nun iş birliğiyle düzenlenen "Profesyonel Sürücülük Mesleği" Paneline hepinize tekrardan hoş geldiniz demek istiyorum.

Bugün burada malumunuz hem ulusal düzeyde, hem de küresel düzeyde yaşanan sürücülük yoksunluğuyla ilgili toplanmış bulunuyoruz. Umarız bu panel, katılımcıları ve tarafları bakımından faydalı olur.

### **Tamer KIRAN**

*Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı*

Herkese günaydınlar.

Sayın Genel Müdürüm,

Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu Başkanım,

Kıymetli kamu temsilcileri ve değerli konuklar;

Sizleri Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ve şahsım adına saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu ve Birliğimizin iş birliğiyle düzenlemiş olduğumuz Profesyonel Sürücülük Mesleği Paneline hepiniz hoş geldiniz.

Değerli misafirler, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız ile Birliğimiz kara yoluyla yük ve yolcu taşımacılığının pek çok alanında son derece yakın bir iş birliğiyle çalışmalar yapmaktadır. Genel Müdürlüğümüzle yürüttüğümüz çalışmalarda küresel ölçekte ve ülkemizde yaşanan sürücü yoksunluğu, gündeme aldığımız önemli konularımızdan bir tanesidir.

Profesyonel sürücülük mesleği, tedarik zincirinin kesintisiz işleyişiyle emniyetli, güvenli ve etkin yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin olmazsa olmazıdır. Bu sebeple yaşanan sürücü yoksunluğu konusuna dikkat çekmek, profesyonel sürücülük mesleğinin temel

sorunlarını analiz etmek için, Bakanlığımız ve Genel Müdürümüzün öncülüğünde bir araya geldik. Genel Müdürümüze huzurlarınızda, geniş vizyonu ve sektörün rekabet gücünü artırmaya ve geleceğine yön vermeye yönelik destekleri nedeniyle teşekkürlerimi arz ediyorum.

Ülkemizin iç ve dış ticaret faaliyetlerinde önemli role sahip olan kara yolu taşımacılığı, değer ve ağırlık bazında uluslararası deniz yolu yük taşımacılığından sonra ikinci sırayı almaktadır. Çıkış ve varış noktaları arasında hızlı ve kesintisiz taşımacılığa imkân sağlaması sebebiyle, taşıma operasyonlarının tamamında yüksek oranda kara yolu taşımacılığı ve kara yolu araçları kullanılmaktadır.

Yurt içi yük taşıma faaliyetlerinde karayolu yaklaşık yüzde 90 oranında tercih edilmektedir. Yolcu taşımacılığına otomobil dâhil edildiğinde, kara yolu kullanımımız yine yüzde 90'lar seviyelerindedir. Bugün karayolu yük ve yolcu taşımacılığı yapan iç ve dış ticaret firmaları, dağıtıcılar ve hatta tüketiciler gibi ekonomik hayatın bütün taraflarını çok yakından ilgilendiren bir sürücü krizi ile karşı karşıyayız. Gerekli tedbirler alınmazsa, filo sahibi firmaların faaliyetleri, kısa vadede olumsuz etkilenecek ve istihdam edilecek sürücü bulunamayacaktır.

Lojistik sektöründe önde gelen ülkelerden biri olan Almanya'da, yaklaşık 40 bin sürücü açığı bulunduğu bilinmektedir. Amerika'da yapılan çalışmalar, 2026 yılında mevcut sürücü açığının 3 katına çıkacağını göstermektedir. Üyesi olduğumuz ve yönetiminde yer aldığımız Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) tarafından yapılan sürücü yoksunluğu anketi verilerine göre, 2022 yılında ulaştırma hizmetlerindeki sürücü eksikliğinin artması, Avrupa'da bu yıl yaklaşık yüzde 17 civarında olan açığın, Türkiye'de de yüzde 20'ye varan oranlarda olması beklenmektedir.

Son dönemde profesyonel sürücü istihdamında yaşanan kriz, hepimizin bildiği gibi dış ticaretimizi de olumsuz yönde etkilemektedir. Geçmişte sürücülük mesleği; iyi kazanç sağlayan, farklı ülkeleri görme fırsatı sunan ve gençler tarafından tercih edilen bir meslek iken, artık cazibesini yitirmiş durumdadır. Sınırlardaki beklemeler, ücret politikaları, pandemi nedeniyle uygulanan kısıtlayıcı ve zorlayıcı tedbirler, vize temininde ve yenilemesinde yaşanan sıkıntılar, kaçak göçmenlerin sürücülerin güvenliklerini ve mesleki kariyerlerini riske atmaları, sürüş ve dinlenme sürelerinin işveren talepleriyle örtüşmemesi, mola yerlerinin yetersiz olması ve hijyen koşullarının eksikliği, temel ihtiyaçlar ve sosyal aktivite için alanların bulunmayışı, sürücülük mesleğine olan ilgiyi azaltmaktadır. Gelinen noktada sürücü bulmakta çok ciddi sıkıntı yaşıyoruz.

Özellikle pandemi döneminde, karantinada olan sürücülerin yerine başkasının bulunması oldukça zorlaştı. Yük, kamyon ve otobüslerini emanet edebilecekleri kadar güvenilir,



tecrübeli sürücü arayışına giren firmalar, bugünlerde yaşadıkları en önemli sorun olarak bu eksikliği göstermektedirler. Gelecek için ise daha da endişeliler. Emeklerine ve tecrübelerine ihtiyacımız olan sürücülerin bu mesleği sürdürebilmeleri, sürücülüğün gençler arasında tercih edilmesi ve yeniden saygın bir meslek olabilmesi için hep birlikte bir şeyler yapmalıyız.

Yükleme ve teslimat alanları başta olmak üzere; sınır kapılarında, tır park alanlarında ve yol kenarı denetimlerinde, sürücülere yönelik muamelelerin ve çalışma koşullarının iyileştirilerek, sürücülük mesleğinin daha cazip hale getirilmesi gerekmektedir.

Sürücülük mesleğine giriş işlemleri sadeleştirilerek; gerek vize alımı, gerekse sınır geçişlerindeki sorunlarda, hava ve deniz yolu mürettebatına benzer koşullar sağlanabilmelidir.

Sürücülüğün, düşük sosyal statü olduğu algısı mutlaka değiştirilmelidir. Sürücülük eğitim programları aracılığıyla nitelikli ara eleman statüsüne erişilmeli, tamamlayıcı ve yenilenen eğitimler ile mesleğin desteklenmesi sağlanmalıdır.

Meslekte kadın istihdamı için özendirici, kolaylaştırıcı faaliyetler geliştirilmeli ve en nihayetinde bu meslek canlandırılmalıdır.

Sürücü yoksunluğu sorunu, ilgili tüm paydaşlar ile birlikte ele alınmalı ve oluşturulacak eylem planları hızlıca hayata geçirilmelidir.

Dünya, her ne kadar dijitalleşme yolunda ilerlese de, insan gücü ve insana olan ihtiyaç hala yadsınamaz bir gerçektir. Sürücüsüz araçlar, otonom kamyonlar neredeyse her platformda dile getirilse bile unutmamalı ki; insan gözetiminden ve yönetiminden vazgeçilmesi en azından içinde bulunduğumuz dönemde imkânsızdır.

Değerli hazirun, panelimizin temel amacı; ülkemizde yaşanan sürücü yoksunluğu konusuna dikkat çekmek, tedarik zincirinin kesintisiz işleyişini sağlamak, emniyetli ve güvenli yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin olmazsa olmazı olan profesyonel sürücülük mesleğinin temel sorunlarını tarafsız bir anlayışla tespit etmek, kamu ve özel sektör iş birliğiyle gelecek yol haritamızı belirlemektir. Panelimiz, yaşanan soruna dair ilk adım niteliğindedir. Panel; çıktılar ve atılacak adımlarla ilgili olarak, paydaşlarla gerçekleştirilecek çalıştaylar ve çok taraflı toplantılarla desteklenecektir.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği adına, bu panelde insan faktörünü odağımızda tutarak, atacağımız adımlara vesile olmaktan mutluluk duyduğumuzu belirtmek isterim. Bu vesileyle, panelin tüm taraflar bakımından faydalı geçmesini temenni eder, emeği için herkese teşekkürlerimi iletir, sevgi ve saygılarımla hepimizi selamlarım.

## Fevzi APAYDIN

*Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu Başkanı*

Sayın Genel Müdürüm,

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcım,

Çok değerli katılımcılar;

Konuşmama başlamadan önce sizleri saygı ve muhabbetle selamlıyorum.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliğinin ev sahipliğinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız ve Federasyonumuzun iş birliği ile karayolu taşımacılığında şoför sorunlarının konuşulacağı panelimize hoş geldiniz diyor, hepinizi saygı ve sevgiyle selamlıyor ve hayırlı olmasını diliyorum.

Ülkemizde yurt içi yük ve yolcu taşımacılığının yüzde 90'a yakını karayollarıyla yapılmaktadır. Taşımacılığın büyük bir bölümünün kara yolları üzerinden yapılıyor olması ve yakın gelecekte de karayolu taşımacılığının bu statüsünün devam edecek olması, karayolu taşımacılığına olan ihtiyacı her geçen gün artırmaktadır. Bu bağlamda, kara yollarımıza ve araçlarımıza yönelik yapılan yatırımlar artarak devam etmekte iken, ticari araçları kullanan şoförler için yeterli ve planlı bir yatırım maalesef yapılmamaktadır. Ticari araç şoförleri, meslekleri gereği ömürleri yollarda geçmekte ve her an kaza riski altında hayatlarını sürdürmeye çalışmaktadırlar. Bununla birlikte, şoförlerin sosyoekonomik düzeyleri ortada ve ortanın altındadır. Bu nedenle de şoförlerin bir işten dönünce, yeterince dinlenmeden diğerine koştukları bir gerçektir. Her ne kadar yasal düzenlemelerle çalışma ve dinlenme saatleri belirlenmiş ise de, seyahat süresince rahat bir dinlenme ortamının olmadığı da aşikârdır.

Bu bağlamda şoför esnafının genel sorunlarını sıralayacak olursak:

- Karayollarında dinlenme tesislerinin yetersizliği,
- Yük taşımacılığında ton-kilometre taban ve tavan fiyatlarının belirlenmemiş olması,
- Araç borçları nedeniyle fenni muayenelerin zamanında yapılamaması,
- Korsan taşımanın önlenememesi,
- Köprü ve otoyol geçiş ücretlerinin yüksek olması,

- Belge sayılarının fazlalığı, taşıma esnafımızın ve şoförlerimizin araçlarının torpidogözü ve cüzdanı para yerine belge ile dolu olması,
- Nakliyeciler esnafının ücretinin peşin ödenmemesi, bazı ödemelerin ise aylar sürebilmesi,
- Yükün boşaltılması için uzun süre aracın bekletilmesi, bazı yüklerin boşaltılması haftalarca da sürebilmesi,
- Ticari araçların trafik sigortası ve kasko sigortasının yüksek fiyatla yapılması şeklinde sıralanabilir.

Şoförleri iş ve aile yaşamında gözlenen aşırı kaygı ve stres altına sokan koşulların ortadan kaldırılması, uygun koşullar sağlanması ile şoförlerin rahatlaması, sakinleşmesi ve yaptığı önemli hizmetin niteliğinin artırılması gerekmektedir. Bu şartların oluşturulmaması halinde ise batı ülkelerinde olduğu gibi ülkemizde de ticari taşıt kullanan şoför bulunmasında sorunlar yaşanacaktır. Zaten bu sorun son yıllarda kendini hissettirmeye başlamıştır ve önümüzdeki yıllarda da artarak devam etmesi kaçınılmazdır. Çünkü sorunun temelinde yaş şartı nedeniyle yaşını dolduranların SRC belgelerinin iptal edilmesi ve ihtiyacı karşılayacak kadar yeni şoför yetişmemesi gelmektedir.

Sorunun çözümü için şoförlerin, gelişmelere ve değişen koşullara göre bilgi, beceri ve eğitim düzeylerini yükseltecek, sosyal güvencelerini sağlayacak önlemler alınmalı, kolaylıklar getirilmeli, rekabetin var olduğu iş hayatından geri kalmamaları için kısa, orta ve uzun vadeli planlar yapılmalıdır.

Bu duygu ve düşüncelerle panelimizin başarılı geçmesini temenni ediyorum, katkılarınız için ve organizasyonda emeği geçenlere teşekkür ediyorum, saygı ve sevgilerimi sunuyorum.

## Murat BAŞTOR

*Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü*

Değerli katılımcılar,

Hepinizi saygıyla, sevgiyle selamlıyorum.

Bugün burada karayolu ticari amaçlı yük ve yolcu taşımacılığının en önemli aktörlerinden biri olan sürücülerin sosyal ve hukuki anlamda yaşadıkları sorunlar, şoförlük mesleğine olan ilginin azalmasının nedenleri, günün koşullarına göre eğitimlerinde yapılabilecek ilave düzenlemeler ve benzeri hususların değerlendirilebileceği ve daha sonra da konulara ilişkin çözüm odaklı yapılması planlanan çalışmaya hazırlık çalışması olması amacıyla siz değerli katılımcılarla bir araya geldik.

Dünyayı etkisi altına alan pandemi sürecinin sürücü ihtiyacı nedeniyle tedarik zincirinde meydana getirdiği aksamalar dünyada büyük yankı uyandırdı. Bu büyük sorunun ülkemizdeki yansımalarının önüne geçilebilmek için, kısa, orta ve uzun vadeli olmak üzere genel bir politika belirlenmesi gerektiği hepimiz tarafından kabul görmekte. Sektör temsilcileri ve değerli uzmanların katılımıyla gerçekleştirilen bu panelden çıkacak sonuçların geleceğimize ışık tutacak bir nitelik taşıyacağını düşünüyorum.

Ulaştırma sektörü, ihtiyaçlar neticesinde ortaya çıkan insan ve eşya hareketine dayalı dinamik bir sektör. Bu bağlamda, ekonomik ve sosyal hayat başta olmak üzere yaşanan değişimlere ayak uydurmamız ve ortaya çıkan sorunları çözmemiz gerekmektedir. Biz bu bilincin farkındayız. Biz kamu idaresi olarak, günün şartlarına uygun strateji ve politikalar belirleyip, gerekli idari yöntem ve düzenlemeleri hayata geçirme gibi önemli bir sorumluluğa sahibiz.

Ülkemiz, bölgesinde karayolu taşımacılığı kapsamında çok önemli bir aktör. Türkiye'nin bölgesinde sunduğu en önemli avantajlar; pazar koşullarına göre çabuk adapte olabilen, sorunlara pratik çözümler sunan, etkin altyapı imkânlarına sahip, insan kaynağı bakımından zengin bir lojistik sektöre sahip olmasıdır.

Uluslararası ticarete yeni eğilim, dijitalleşme ve çevrenin korunması üzerine yoğunlaşmaktadır. Ülkemize baktığımızda ise, özellikle karayolu sektörümüz, bölgesinde bu trende en iyi ayak uydurabilecek ve yüksek rekabet kapasitesine sahip bir durumdadır.

Pandemi sürecinde, lojistik sektörümüzün bir başarı hikâyesi yazdığını söylemek



istiyorum. Böylesine büyük küresel bir kriz ortamında, sınır girişlerinde, birçok gümrükte ve elleçleme operasyonlarında önemli sıkıntılar yaşadık. Ancak, lojistik sektörümüz kısa zamanda gelişmelere tepki verip değişikliklere adapte oldu ve tedarik sürecinin devam etmesini sağladı. Yaşanan süreç, lojistik çalışanlarının ne kadar hayati önem taşıdığını bize gösterdi. Bu kapsamda birçok uluslararası kuruluşun da belirttiği gibi, lojistik çalışanlarımızın, özellikle şoförlerimizin anahtar personel olduklarını düşünüyorum.

Covid-19 sürecinde, konteyner kriziyle birlikte karayolu ve havayolu taşımacılığı ön plana çıktı. Kolay erişilebilir olması ve kapıdan kapıya teslimat avantajı karayolu taşımacılığına talebi artırırken, tedarik zincirindeki değişiklikler Türkiye'yi daha cazip hale getirdi. Bu bağlamda Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının kesişme noktasında bulunan Türkiye, güçlü ulaştırma altyapısı ve üretim imkânlarıyla uluslararası karayolu taşımacılığında hızlı bir büyüme sürecine girdi. Bakanlığımızdan uluslararası taşıma yapmak üzere yetki belgesi alan firma sayısında son 1,5 senede yüzde 29 artış, taşıt sayılarında yüzde 15 artış, yapılan uluslararası taşıma sayılarında ise ortalama yüzde 20 civarında artış olduğunu gözlemliyoruz. Sektörde yaşanan bu artış, gelecek adına ümit verici, ancak, bu artışın sürdürülebilir olması için kronik hale gelmiş geçiş belgesi kotası, geçiş ücretleri, sürücü vizeleri gibi sorunların çözülmesi gerekmektedir.

Sayın TŞOF Başkanımızın da ifade ettiği gibi, burada şoförlerimizin imkânlarının, kabiliyetlerinin ve ortamlarının iyileştirilmesi en önemli görevlerimiz haline geldi. Ayrıca, pandemi sürecinde bazı güzergâhların kapanmasının olumsuz etkileri dikkate alındığında, alternatif güzergâhlar ve kombine taşımacılığın daha da geliştirilmesinin önemi ortaya çıktı.

Değerli arkadaşlar,

Pandemi sürecinde, karayolu yük taşımacılığında ve lojistik operasyonlarında gerçekleşen ivmeyi maalesef yolcu taşımacılığı için söylemek çok mümkün değil. Salgın döneminde bulaş riski göz önünde bulundurularak, dönemsel olarak alınan tedbirler neticesinde, yolcu taşımacılığında da bir kısım kısıtlamalara gidilmesiyle, seyahat sayılarında ciddi düşüşler olduğunu gözlemledik.

Pandemi döneminde taşımacılarımızın yaşadığı zorluklar ve sıkıntılar ile yolcu taşımacılığı faaliyetlerinde yaşanan daralma da göz önünde bulundurularak, sorumlu olduğumuz mevzuatın verdiği yetki çerçevesinde, sıkıntılı olan bu dönemde herhangi bir mağduriyet yaşanmaması için taşımacılarımıza da birçok kolaylık sağlayarak, çeşitli revizyonlar gerçekleştirdik.

Bölgesinde en güçlü ekonomiler arasında yer alan Türkiye; Avrupa, Asya ve Afrika'nın

kalbinde önemli bir üretim üssüdür. Yıllardır ulaştırma alanında yapılan yatırımlar sonucunda oluşturulan güçlü lojistik altyapı, Türkiye’de ekonominin ve dış ticaretin itici gücü haline geldi. Ülkemizin geleceğe yönelik hedefleri doğrultusunda, dış ticaretteki taleplerin karşılanması, bunun yanı sıra transit konumunun da sunduğu fırsatlar, ülkemizin sadece ürettiğinden değil toprakları üzerinden taşınan yüklerden de katma değer kazanması ve lojistik hizmet ihracatında sayılı ülkeler arasında yer alması, stratejik önceliklerimiz arasında yer almaktadır.

Bununla birlikte, 3 tarafı denizlerle çevrili olan ülkemiz, Avrupa, Asya ve Afrika’nın ekonomilerine ve doğal kaynaklarına kolay erişebilir bir konumda olması nedeniyle taşımacılıkta önemli fırsatlar sunmaktadır. Bu kapsamda, gelişmiş bir ulaştırma sistemi, ülkemizin üretim sektörü için en önemli ihtiyaçlarından birisidir.

Günümüzde hayatımıza iyice girmiş olan e-ticaretin bu kadar gelişebilmesini sağlayan en önemli unsur, gelişmiş taşıma ve dağıtım ağının var olmasıdır. Pandemi döneminde karantina koşullarının etkin uygulanabilmesinde de taşımacılık sistemi önemli rol oynamış, vatandaşlarımız, evindeki karantina ortamından hiç çıkmadan tüm ihtiyaçlarına ulaşabilmiştir.

Sürdürülebilir ulaşım politikaları ve trafik güvenliği, çevre ve dijitalleşme ekseninde şekillenmektedir. Pandemi süreciyle birlikte dijitalleşmenin ne kadar önemli olduğu ortaya çıktı. Bizler de faaliyetlerimizi, düzenlemelerimizi dijitalleşme odağında yürütüyoruz. Bu kapsamda, Genel Müdürlük olarak verdiğimiz hizmetlerin kalitelerini yükseltmeyi amaçlayarak tüm mevzuat çalışmalarımızı, teması minimuma indirmek ve işlem hızını artırmak adına, e-devlete entegre edecek şekilde düzenlemekteyiz.

Taşımacılarımıza sunduğumuz hizmetlerin e-devlet üzerinden gerçekleştirilmesini teşvik amacıyla, ülkemizde ilk defa bir uygulamayı hayata geçirdik, yetki belgesinin ilk defa verilmesi, yenilenmesi, taşıt ilave gibi işlemlerin e-devlet üzerinden yapılması halinde, taşımacılarımıza yüzde 5’e kadar ücretlerde indirim uygulamasını sağladık.

Bu çalışmalar kapsamında, geçtiğimiz yıl içerisinde, verdiğimiz hizmetlerin büyük bölümünü e-devlet sistemine aktararak vatandaşlarımıza en etkin hizmeti sağlamayı amaçladık. 122 adet hizmetimiz için 2020 yılında toplam 802 milyon adet erişim sağlandı ve e-devlet üzerinden toplamda 25 milyon işlem yapıldı.

Ayrıca, verdiğimiz belgeler ile ilgili 2020 yılında vatandaşlarımız tarafından 1.7 milyon adet çıktı alınmış ve bu belgeleri almak için bölge müdürlüklerimize müracaat etmelerine gerek kalmamıştır.



Yolcu taşımacılığına ilişkin tüm süreçler U-ETDS adını verdiğimiz sistemimiz üzerinden yürütülmektedir. Bu kapsamda, özellikle pandemi sürecinde HES kodu uygulaması yapıldı. Bulaş riski olan vatandaşlarımıza bilet satılmamış, daha sonradan kovid pozitif çıkan vatandaşlarımızın ve temaslı yolcuların tespiti bu sistemden üzerinden yapılmıştır.

Bizler dijitalleşmeyi çok önemsiyor ve bu konuda çok mesai harcıyoruz, özellikle taşımacılık gibi dinamik bir sektörün ancak tam dijitalleşmeyle başarıya ulaşabileceğini değerlendiriyoruz. Ancak şunu da unutmuyoruz: Ne kadar dijitalleşirsek dijitalleşelim insan faktörü de sektörümüz için vazgeçilmez bir unsur.

Dijitalleşmenin yanında küresel ısınmanın tetiklediği çevre bilinci, gelecekte lojistik sektörünü şekillendirecek bir diğer unsur olarak karşımıza çıkıyor. Özellikle hepimizin bildiği Avrupa Yeşil Mutabakatıyla 2050 yılına kadar Avrupa sınırları içerisinde iklimin nötr olma hedefi ortaya konulmuştur. Bu hedef, birçok sektörde ciddi emisyon azaltım önlemlerinin alınması anlamına gelmektedir. Ulaştırma sektörü de önemli bir sera gazı emisyon kaynağı olduğundan ciddi tedbirlerin gelmesi beklenmektedir. Bu kapsamda, karayolu sektöründe hem yük, hem yolcu taşımacıları için çevre dostu teknolojilere finans sağlanması, özel ve ticari taşımalarda temiz ve ucuz enerji kaynaklarının kullanılması, emisyon vergilendirilmesiyle daha az emisyon üreten yakıtların kullanılmasının teşvik edilmesi, intermodel taşımacılığın teşvik edilmesi gibi önlemlerin uygulanması planlanmaktadır.

Sonuç olarak; Avrupa ülkelerinde taşımacılık yapacak olan Türk karayolu taşımacıları, bu kurallara uymak zorunda kalacaklarından dolayı gerekli yatırımları yapmaları, filolarını buna göre düzenlemeleri de büyük önem taşımaktadır.

Taşımacılık altyapısının en önemli unsurlarından biri olan lojistik merkezlerin kurulması ve işletilmesi konusunda Genel Müdürlüğümüz bünyesinde önemli çalışmalar yürütülmektedir. “Türkiye Lojistik Master Plan” revizyonu ulaştırma ana planı altında devam etmektedir. Ülkemiz için stratejik önemi olan orta koridorda etkinliğin artırılması ile Avrupa ile Asya arasındaki en etkin tedarik zincirinin oluşturulması için gerekli lojistik altyapısını oluşturmayı amaçlıyoruz.

Sürücülerin eğitimleri ve belgelendirilmelerine ilişkin konulara değinmek istiyorum. Bilindiği üzere; can, mal ve çevre emniyeti açısından tüm sürücü eğitimleri gibi ticari amaçlı yük ve yolcu taşımacılığı yapan sürücülerin de mesleki alanda eğitim almaları büyük önem arz etmektedir. Bu kapsamda, Bakanlığımızca 2004 yılında Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği yürürlüğe konmuş ve bu Yönetmelik kapsamında sürücülere SRC1, SRC2, SRC3 ve SRC4 belgeleri düzenlenmeye başlanmıştır.

Söz konusu Yönetmelik kapsamında yer alan eğitimler ile sınavlar, 2016 yılında bir protokolle Milli Eğitim Bakanlığına devredilmiştir. Bakanlığımızın görüşleri doğrultusunda anılan Bakanlık tarafından ticari araç kullanan sürücülere ilişkin eğitim müfredatı, Milli Eğitim Bakanlığı Talim Terbiye Kurulunca onaylanmıştır. Mesleki yeterlilik eğitimi vermek üzere yetkilendirilen eğitim kurumları da, bu müfredat doğrultusunda eğitimlerini vermektedir.

Söz konusu eğitimler taşımacılık türüne göre, şoförlerin kalite ve standartlarını artırarak sürücülere nitelik kazandıracak konuları içermektedir. Bu müfredat içerisinde; iş sağlığı ve güvenliği, çevre güvenliği ve kalite-müşteri memnuniyeti, iş organizasyonu, aracın yolculuk öncesi sürüş hazırlığı, yolcu taşıma kuralları, güvenli sürüş teknikleri, trafik kuralları ve cezalar, iletişim teknolojileri ve harita okuma, araç bilgisi ve ekonomik araç kullanma, mesleki gelişim, trafik adabı, eşya kargo mevzuatı, yolcu taşıma mevzuatı, gümrük ve kaçakçılık mevzuatı, yasal sorumluluklar ve sigorta, trafik ve davranış psikolojisi ve ilk yardım kuralları yer almaktadır. Bu eğitimler toplam belge türüne göre 36 veya 40 saat olarak gerçekleştirilmektedir.

Diğer taraftan, ülkemizin taraf olduğu tehlikeli maddelerin karayoluyla taşınmasına ilişkin anlaşma gereği, sürücülere yönelik tehlikeli madde eğitimleri, sınavları ve belgelendirme işlemleri Bakanlığımızca yürütülmektedir. Bu kapsamda, sürücülere düzenlenen tehlikeli mal taşımacılığı sürücü eğitim sertifikası, SRC5 uluslararası geçerliliği olan bir belgedir ve bu belge olmadan, uluslararası anlaşmalara göre tehlikeli madde taşınması muafiyetli bazı taşımalar dışında yasaktır.

Tüm bu düzenlemeler kapsamında bugüne kadar; SRC1 belge türü yaklaşık 864 bin adet, SRC2 2 milyon 933 bin, yaklaşık 3 milyon adet, SRC3 1.22 milyon adet ve SRC4 yaklaşık 3 milyon adet, SRC5 de 57 bin adet, Bakanlığımız ve Milli Eğitim Bakanlığı tarafından düzenlendi. Bu rakamları özellikle vermek istiyorum çünkü hitap ettiğimiz kitle; tedarik zinciri ve taşıma sektörü çok güçlü ve çok büyük bir sektör. Yani bizler de planlamalarımızı, çalışmalarımızı bu sektörün gücünü ve büyüklüğünü göz önünde bulundurarak planlamaktayız ve gerçekleştirmekteyiz.

Pandemi sürecinde, hem tedarik zincirinde yaşanabilecek aksaklıkların giderilmesi, hem de ülkemizin artan ticaret hacmiyle birlikte sektörde oluşan sürücü ihtiyacının karşılanması amacıyla 66 olan yaş sınırını 31.12.2023 tarihine kadar uygulanmak üzere 69 yaşa çıkarttık. Bu kapsamda bugüne kadar yaklaşık 3 aylık bir süre zarfında 5296 adet 65 yaşını aşan şoförümüzün tekrar mesleklerini icra etmelerinin önünü açtık.

Tehlikeli madde taşıyan ve SRC5 belgesi süresi bitecek sürücülerin belge geçerlilik süresini de uluslararası uygulamaları dikkate alarak 1 yıl süreyle uzattık.



Eğitimlerde amacımız; ticari amaçlı yük ve yolcu taşımacılığı yapan sürücülerimizin günün koşullarına göre mesleki anlamda bilgi, beceri ve niteliklerinin arttırılması, kaliteli hizmet verilmesinin sağlanması, sektörün kaliteli, donanımlı ve tecrübeli sürücü ihtiyacının karşılanmasıyla birlikte, ülkemizin karayolu taşımacılık faaliyetlerinde hak ettiği payı almasına katkı sağlamaktır.

Sürücülerin bilgi, beceri ve niteliklerinin artırılması, taşımacılık konusunda gelişmiş ülkelerde uygulandığı gibi mesleki anlamda verilecek eğitimlerle, sürücülere kazandırılabilmesi şüphe götürmez bir gerçektir. Hem kendi bünyesinde bulunan tehlikeli madde eğitimleri, hem de Milli Eğitim Bakanlığımızla koordineli bir şekilde yürüttüğümüz SRC türü mesleki yeterlilik eğitimlerinin uluslararası standartlara kavuşturulması, bürokrasi ve kırtasiyeciliğin azaltılması doğrultusunda birçok çalışma yaptık ve yapmaya devam ediyoruz.

Ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığında karayolu taşımacılığının, yaklaşık yüzde 89 oranla diğer taşımacılık sektörlerinden çok daha fazla olduğunu söylemek mümkün. Karayolu taşımacılığının bu kadar etkin faaliyet gösterdiği ülkemizde, araçların periyodik muayeneleri, trafik güvenliği açısından önemli olduğu kadar sürücü için de önemlidir. Bizler de araç muayeneleriyle bu konunun ne kadar önemli olduğunu biliyoruz ve araçları da bu şekilde kontrol ve muayene ediyoruz.

Bilindiği üzere karayoluyla yapılan ulaştırma hizmetleri alanında gerçekleştirilecek faaliyetlerin denetimlerine ilişkin usul ve esaslar ile denetim yapacak personelin nitelikleri, görevleri, yetkileri, sorumlulukları ve yükümlülüklerini belirlemek amacıyla Bakanlığımızca hazırlanan Ulaştırma Hizmetleri Denetim Yönetmeliği 01.01.2022 tarihinde yürürlüğe girecek. Söz konusu yönetmelik gereği, yapılacak etkin denetimlerin sürücülere de olumlu katkı sağlayacağını değerlendiriyoruz.

Bu paneli düzenleyen Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği yetkilileri başta olmak üzere, katılım sağlayan kamu kurum-kuruluş ve özel sektör temsilcilerine teşekkür ediyorum. Bu panelin sonuçlarının değerlendirileceği, daha sonra yapılması planlanan çalıştayın hayırlı olmasını temenni ediyorum.

## I.OTURUM

### Şoförlerin Hukuki Koşulları

#### Oturum Başkanı:

İbrahim Nihat BAYAR

#### Konuşmacılar:

Av. Hakan BEZGİNLİ

Doç. Dr. Orhan Ersun CİVAN

Mustafa KOÇ

#### İbrahim Nihat BAYAR

*Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Birinci Hukuk Müşaviri*

Lojistik sektörü bir hayli komplike ve yoğun regüle edilen bir alan olmasına rağmen bu konuda bir tanıtım eksikliği bulunmaktadır. Topluma lojistik sektörünün önemini anlatma konusunda, daha büyük çaba içinde olmamız gerekiyor. Burada hem idare, hem iş sözleşmeleri, hem lojistik firmaları, hem de uluslararası düzenlemeler işin içinde. İnanılmaz farklı aktörler tarafından regüle edilen bu alan, hem dünya hem de Türkiye ticaretinde son derece hassas bir konuma sahip.

Bu Panel ile, Lojistik sektörü ile ilgili altı çizilmesi gereken bir konu olan beşeri sermayeyi ve sorunlarını ele alacağız. Sermaye yeterince güçlüyse makine alır, teçhizat alır, şirket kurar, büyür-küçülür, ama beşeri sermayenin yeterince kalifiye olmadığı veya yeterince desteklenmediği bir alanda sermaye de hiçbir şekilde sonuca ulaşamaz. Bu Oturumdaki konumuz da; bu alandaki beşeri sermaye, sürücülerle ilgili hukuki problemler nelerdir, çözüm önerileri nelerdir, bunlardan bahsedeceğiz.

#### Hakan BEZGİNLİ

*Ankara Lojistik Üssü Başkanvekili, TOBB Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Başkan Yardımcısı*

40 yıldan beri uluslararası taşımacılık sektörünün, lojistik sektörünün içindeyim. Hem fiili olarak kendi lojistik firmamızda taşımacılık sektöründe çalışıyorum, hem de



aktif hukukçuluk anlamında sektörü ve sektörün hukuki sorunlarına yönelik faaliyet göstermekteyim.

Lojistik sektörü, son yıllarda Türkiye’de kabul görmeye başlayan bir sektör olmakla birlikte, dünyadaki tarihsel gelişimi çok öncelere dayanıyor. Türkiye’deki lojistik sektörünün gelişimi, özellikle 2000’li yıllardan sonrasına dayanmaktadır.

Amerika’da en çok tercih edilen meslekler arasında lojistik sektörü ilk 10 sıra içerisinde yer alıyor. Almanya’da en büyük katma değer yaratan sektörler arasında ilk 3’tedir. Almanya’nın ihracatı 1 trilyon dolar, lojistik sektörünün katkısı yüzde 20. Yani lojistik sektörü verimli olmazsa, Almanya’nın dış ticaret ihracatı 800 milyar dolara düşecek, verimli olduğunda ise 1 milyar dolardan 1 milyar 200 milyon dolara çıkıyor. 400 milyar yukarıdan aşağı 800’ün yüzde 50’si; bu kadar önemli bir sektör bu sektör. Bu sektörün mensubu olmaktan ve bu sektöre hizmet vermekten her zaman gurur duydum.

Türkiye’nin dış ticaretine, ihracatına en önemli katkıyı getiren bu sektörün atardamarı da sürücülerimizdir. Tüm dünya ülkelerinde olduğu gibi, ülkemizde de karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı sektörünün en önemli ve en güncel sorunlarının başında sürücü eksikliği gelmektedir.

Türkiye, dünyada gelişmiş en büyük 20 ekonomiden ve dünyanın en önemli 5 stratejik bölgesinde yer alan ülkelerden biridir. Ancak ülkemiz, uluslararası lojistik performansı endeksinde layık olması gerektiği yerde değildir. Türkiye olarak lojistik sektöründe Hollanda’nın, Belçika’nın, Lüksemburg’un, Singapur’un ilk 3’te, Avusturya’nın ilk 5’te olduğu yerde mutlaka ilk 10’da olmalıyız. Bunun da 2 temel çözümü var.

Birincisi; lojistik üs yapılanması mevzuatının gündeme getirilmesi ve yerinden hizmet, kaliteli hizmet, ekonomik hizmet, seri hizmet anlamında lojistik üs yapılanmasının Türkiye’de geliştirilmesidir.

İkincisi; sermaye, altyapı, finansman ve eğitim anlamında var olan potansiyelimize ek olarak, sürücülerimizin ihtiyaçlarının ve eğitiminin olması gereken seviyeye getirilmesidir.

Lojistik sektörü stratejik bir sektördür ve Türkiye’den AB ülkelerine yapılan ihracatın yaklaşık yüzde 50’si karayoluyla hedef pazarlara ulaşmaktadır. Ülkemizde, karayoluyla yapılan ticaretin gerçekleşmesinde lojistik sektörünün olmazsa olmaz denecek en önemli aktörü sürücülerdir. Sürücülerin, ülkemizde karayoluyla yapılan ticaretteki önemi ve ortak ticaret zincirlerinin kesintiye uğramadan işleyişinin sağlanmasındaki kilit rolü, Covid-19 salgınında bir kez daha net olarak anlaşılmıştır. Şoförlerimiz; bizim canımızı, malımızı, arabamızı, ticaretimizi, sermayemizi, mal varlığımızı, geleceğimizi teslim ettiğimiz en değerli, en önemli, en kıymetli, en stratejik varlıklarımızdır.



Profesyonel tır sürücülük mesleği; ciddi özveri ve mevzuat bilgisi isteyen, sabır ve tecrübe gerektiren, konvansiyonlara uyum sağlamayı gerektiren, SRC eğitimleri kapsamında; sürüş teknikleri, psikolojik ve teknolojik yasal sorumluluklar, sigorta, harita okuma bilgileri, güzergâh ve geçiş bilgileri, ilk yardım ve araç bilgisi ile ekonomik araç kullanma konularında dersler almayı ve bu konularda başarı kazanmayı gerektiren bir meslektir. Bu meslekle ilgili Türkiye'nin taraf olduğu AETR Sözleşmesi, ILO Konvansiyonu, haftalık iş günlerini ve bölünemeyen çalışma süreleri, karayolları trafik yönetmeliğimiz kapsamında kesintisiz sürüş süreleri, sürüş molaları, günlük sürüş ve dinlenme süreleri, haftalık dinlenme ve sürüş süreleri, birbirini takip eden iki haftalık sürüş süreleri, uluslararası yolcu taşımacılığı ile ilgili düzenlemeler; birbirini tamamlayan ve yeknesak bir şekilde yapılmıştır. Ancak profesyonel tır sürücülüğü mesleği tercih edilmemektedir.

Ülkemizde profesyonel tır sürücülüğü mesleğinin tercih edilmemesinin sebeplerinden biri de, sürücülerimiz ile sektör mensubu firmalarımız arasında son 10 yılda yaşanan, çözülmesi için hep birlikte çalıştığımız sürücü davalarıdır. Sürücü davaları, sektörden sürücülerin çıkmasını ve sektöre sürücülerin girmesine yönelik eğitimleri de menfi yönde tetiklemiştir. Ancak, bu davalar geçtiğimiz dönemlerden başlayarak, belli kriterler çerçevesinde bir düzene girmeye başlamış. Böylece sürücülerle sektör arasında iş barışının tesisine yönelik önemli adımlar atma imkânı doğmuştur. Bu durum, sektörde yaşanan bir sorunun çözülmesi sürecini beraberinde getirmiştir.

Tüm dünyada olduğu gibi, ülkemizde de gençlerin meslek seçimlerinde sürücülüğü tercih etmedikleri bir realitedir. Şoförlük mesleğine ilişkin özendirici kamu spotu ve benzeri çalışmalara ihtiyaç bulunmaktadır. Genç nüfusun bu işi yapmayı tercih etmemesi ve meslekte yeterli tecrübeye sahip sürücülerimizin gün geçtikçe azalması nedeniyle, sürücü ihtiyacı günden güne artıyor.

TÜİK verilerine göre; 24 milyon 984 bin motorlu aracın 875 bin 236 tanesi kamyonudur ve 22 yaşından gün alan ağır vasıta şoförlerimizin bu araçlarda istihdam edilmesi için mesleğe girişin kolaylaştırılması gerekmektedir. İlk olarak 21 yaşını dolduran sürücüler, önce 'C', sonra 'E' sınıfı ve ondan sonra da 'C-E' sınıf ehliyet almak zorunda. Söz konusu belgelerin alınması için göreceğiniz eğitim ve bekleyeceğiniz süreler dışında, bunların ciddi bir maliyeti de var. Bu maliyetlerin, önümüzdeki yıllarda yaklaşık olarak yüzde 50 artması beklenirken, hâlihazırda 15-17 bin lira seviyesinde seyretmektedir. En vasıflı mesleklerden biri olan şoförlük mesleğine başlamak için hiçbir meslekte gerekli olmayan belgelerin de tedarik edilmesi gerekiyor.

Şoförlerin bu belgelerle birlikte yaşadıkları zorluklar da var. Özellikle sınır geçişlerinde 10 kilometreyi geçen 22 kilometreye yaklaşan kuyruklar yaşanıyor. Bu kuyruklarda araçla birlikte kendileri kapılarda bekliyorlar. Gıda ve beslenme ihtiyaçlarını karşılayamıyorlar.





Vize sıkıntıları ve benzeri sorunlar; şoförlerin birebir boğuşmak zorunda olduğu sıkıntılar olarak karşımıza çıkıyor.

Meslekte çözüm beklenen öncelikli sorunları açıkça belirtmek gerekirse, mesleğe giriş kriterleri ve yetkinlikleri konsolide değil. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Millî Eğitim Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, TOBB ve 4-5 farklı kurum ve kuruluş, şoförleri belgelendirmede yetkilendirilmiş durumdadır.

Eğitimler ve denetimlerin yeterliliğine yönelik temel yapısal sorunlarla karşı karşıyayız. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın ve TOBB'un liderliğinde konunun önemine binaen; işçinin, işverenin, akademisyenlerin, sektör temsilcilerinin görüşlerini paylaşabileceği iki veya üç oturumlu birbirini tamamlayan çalıştay yapılması ve bu çalıştaylarda bir sonuç raporunun düzenlenmesi önemli bir ihtiyaç olarak karşımıza çıkıyor. Ayrıca, SRC belgeleri dışında mesleki yeterlilik belgesi arayışı olmaması gerektiğini düşünüyoruz. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı bünyesinde faaliyetlerini sürdüren Mesleki Yeterlilik Kurumu, sınav merkezleri üzerinden sadece belgelendirme yapıyor, saygımız var. Ancak SRC belgelerini; SRC-1 yolcu ve SRC-3 yük olacak şekilde sadeleştirerek, belgelerin yeknesaklaştırılmasının gerektiğini düşünüyoruz. SRC eğitiminin ve sınavlarının, ehliyet sınavı formatından çıkartılarak, sadece mesleki belgelendirmeden oluşan konu başlıklarından düzenlenmesi gerektiğini ve sigorta mevzuatı, ulaştırma mevzuatı, gümrük mevzuatı ve CMR gibi konuları içerecek şekilde düzenlenmesine ihtiyaç olduğunu düşünüyoruz.

SRC uygulama sınavının ise kesinlikle kaldırılması gerektiğini düşünüyoruz. Yazılı sınavdan geçen bir sürücünün bir sınava daha girmesi hem zaman kaybetmesine hem de adaptasyon ve uyum anlamında zorluk yaşamasına sebep olmaktadır. Ayrıca sözlü sınavlarda başarı oranının düştüğü zamanlarda yazılı sınavların olması ve değerlendirmenin yazılı sınavlarla devam etmesi gerektiğini düşünüyoruz.

Bize göre malların, tırların ve sürücülerin olmadığı bir ortamda karayolu taşıma modundan bahsetmek anlamsızdır. Avrupa siparişlerinin Türkiye'ye yöneldiği bir dönemde tedarik zincirine sürücülerimizin ivedilikle takviye edilmesi ve sektöre kazandırılması olmazsa olmaz hayati bir ihtiyaçtır. Ayrıca, uluslararası tır sürücülerinin nitelikli bir ara eleman olması gerekmektedir. İhracatta büyüme modelini seçmiş olan 58 ülkeye karayolu ihracatı yapan ülkemiz için uluslararası sürücü yetiştirmenin stratejik bir önceliği bulunmakla birlikte, küresel bir konu haline gelen sürücü sorununun artan ihracat rakamlarımız dikkate alındığında, ülkemiz için bir olumsuzluğa dönüşmemesi çok büyük bir önem taşıyor. Bu anlamda uluslararası ağır vasıta sürücülerinin nitelikli ara eleman olarak tanımlanması, ülkemiz ihracat yüklerinin taşınmasında kilit rol üstlenen uluslararası sürücü ihtiyacının karşılanmasını sağlayacak genç nüfusun istihdamını da destekleyecektir.

## Orhan Ersun CİVAN

*TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dekan Yardımcısı*

Ülke ekonomisi açısından sadece mal ve hizmet üretimi değil, aynı zamanda üretilen ürünlerin dağıtımının da eşdeğerde önem taşıdığını söyleyebiliriz. Bu çerçevede, sürücü yokluğu sorunu ve çözümüne yönelik özellikle iş mevzuatından doğabilecek olan uyuşmazlıklar ile yargıya yansımış uyuşmazlıkları ele alacağım.

Şoförlerin iş sözleşmesinden doğan borçlarını ele alarak başlayalım. İş sözleşmesi çeşitli bazı sözleşmeler gibi iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme, karşılıklı borçlar var. İşçilerin, en önemli borcu, iş görme borcudur. Şoförlerin, iş görme borcunu yerine getirirken, özel yükümlülüğü bulunmaktadır. Özel yükümlülük, ilk etapta soyut bir kavrammış gibi gelebilir, ancak bunu somutlaştıran bazı düzenlemeler var. Bunlardan birisi; Mesleki Yeterlilik Kurumunun belirlemiş olduğu standartlardır. Ancak iş görme borcunu yerine getirirken, eğer işçiler işverene bir zarar verirse, işçilerin her türlü kusurdan dolayı sorumlu olduğunu görüyoruz. Yani sadece ağır kusurdan ya da kasıttan değil, hafif kusurdan veya hafif ihmalden dolayı da sorumlu olduklarını belirtebiliriz. Ancak şoförlere bakmış olduğumuzda, işin niteliği gereği, trafik kazalarıyla da ilişkili olarak zarar verme ihtimalleri çok yüksek olabilir. Hatta çok dikkatli kişilerin bile zarara sebebiyet verme ihtimaliyle karşılaşabiliriz.

İşte bu gibi durumlarda Türk Borçlar Kanunumuz der ki, işin niteliğinin de dikkate alınması gerekir. Bu nedenle, şoförlerin en azından öğretilen de savunulduğu üzere hafif ihmalden sorumlu tutulmaması gerektiğini yani tazminatı ödememesi ve fesih yaptırımına maruz kalmaması gerektiğini söyleyebiliriz.

Bununla birlikte, iş sözleşmesinden doğan ve bizim en önemli borçlarımızdan birisi olan sadakat borcu karşımıza çıkıyor. Peki, sadakat borcu nedir? İşçinin, iş görme borcu dışında; işverene, iş yerine ve işe her türlü zarar verecek davranıştan kaçınmakla yükümlü olduğunu söyleyebiliriz. Aslında bununla ilgili yargıya yansımış bazı kararlar var. Sadakat borcunun en temel yaptırımlarından birisi de İş Kanunu'nun 25.maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddede, sadakat borcunun haklı nedenle derhal fesih sebebi olarak karşımıza çıktığını görüyoruz.

Yargıya yansımış olan ilginç bir olayda şöyle bir durumla karşılaşılıyor: Bir tanker şoförü var, tanker şoförü o esnada tankeri boşaltılırken 1-1,5 litrelik benzin alıyor. Sonra, işveren bunu tespit edince diyor ki, hırsızlık yaptın bu nedenle iş sözleşmeni haklı nedenle derhal fesih ediyorum. Ancak orada şoför şunu savunuyor: Benim burada hırsızlık

gibi bir amacım yok, temizlik amacıyla ben bu miktarı aldım. Dolayısıyla, bu yargıya yansıdığına yargı diyor ki: “Alınan miktarın niteliğine bakmış olduğumuzda hırsızlık amacı değil, temizlik amacına üstünlük tanınmış olması gerekir ve bu nedenle de haklı nedenle derhal fesih sebebinden bahsedebilmemiz olanaklı değildir.” Kanaatimce de doğru bir karar ama her zaman Yargıtay’ın kararı alınan miktardan hareketle bu yönde olmuyor.

Bununla birlikte, diğer bir karar da yine sadakat borcuyla ilişkilendirebileceğimiz bir karar. Bir tır şoförümüz var ve bu tır şoförü, kendisine sağlanan tırla birlikte kaçakçılık yapıyor. Bu, tabii ki sadakat borcuna bir aykırılıktır ve iş sözleşmesi, haklı nedenle derhal fesih edilebilir. Ancak sadece bununla sınırlı kalmıyor, anladığımız kadarıyla basına da yansıyor. Bunun üzerine işveren; firmasının ticari unvanına zarar verildiğini söyleyerek, tazminat istediğini dile getiriyor. Ancak burada tazminatla ilgili davanın nerede açılacağı konusu Yargıtay’a yansımış. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu da diyor ki, “Bu isabetli olarak benim de katıldığım bir karar. Sadakat borcuyla ilişkilendirebilir ve iş sözleşmesine aykırılık vardır. Bu nedenle bu davanın iş mahkemelerinde görülmesi gerekir.”

Bununla birlikte, bir de işveren boyutuyla konuyu ele alacak olursak, işverenlerin iş sözleşmesinden doğan en önemli borcu ve yükümlülüğü ücret ödeme borcu olarak karşımıza çıkıyor. Çünkü bizler, geçimimizi sağlamak için çalışıyoruz. Ücret ödeme borcunda öncelikle şu ayrımı yapmak lazım: Bizim bazı ücret türlerimiz var mesela temel ücretten bahsediyoruz ki, bu genellikle asgari ücret olabilir ya da asgari ücretin üzerinde bir miktar olabilir. Ama bununla birlikte ücret ekleri olarak nitelendirdiğimiz ikramiye, prim, yol yardımı, yemek yardımı gibi yardımlar da mevcuttur. Bütün bu yardımları ya da ek ücretleri eklediğimiz ücret biçimine biz giydirilmiş ücret diyoruz. Neden ben bunların hepsini anlattım? Çünkü yargıya aslında tır şoförlerinin almış olduğu ücretin niteliğinin yansımış olduğunu görüyoruz. Yargıtay şunu vurgulayarak diyor ki: “Yurt içinde de taşımacılık yapan şoförler olabilir, uluslararası sektörde de taşımacılık yapan şoförler olabilir.” Burada ücret belirlenirken işverenin şöyle bir ayırım yaptığını görüyoruz: Temel ücret; asgari ücret olarak gösteriliyor. Aynı zamanda bir de sefer primi, sefer ücreti ya da kilometre başına kat edilen prim ücreti ödeniyor. Şimdi burada bu tartışma bizim için neden önemli? Eğer ki asgari ücrete temel ücret dersek, bazı alacaklar temel ücret üzerinden hesaplanır. Bunlar nelerdir? Mesela fazla çalışma ücreti, hafta tatil ücreti, ulusal bayram tatil ücreti gibi alacakları biz sadece temel ücret üzerinden hesaplıyoruz. Şimdi sefer ücretini, sefer primini ücret eki olarak kabul edersek, fazla çalışma ücretinin hesabına katılmayacağını söyleyebiliriz.

Yargıtay'ın bütün kararları bu yönde değil. “Bir tır şoförünün asgari ücretle çalıştığını kabul edebilmemiz olanaklı değildir, bu nedenle sefer ücreti, sefer primi olarak adlandırılan ödeme de temel ücrete dâhildir.” şeklinde değerlendirmelerinin de var olduğunu görüyoruz. Zaman sınırı nedeniyle bütün ayrıntılarına giremeyeceğim ancak burada bir de harcırah kavramı var. Fakat harcırahı temel ücrete dâhil edebilmemiz olanaklı değildir.

Yargıtay'ın özellikle sosyal güvenlik mevzuatı ve bireysel iş mevzuatına bakan daireleri açısından kararları farklı yönde olduğu için, “Bir içtihadı birleştirme kararına gidelim, bu sefer ücreti temel ücrete dâhil midir, değil midir diye?” denmiştir. Ancak Yargıtay: “Her somut olayın özelliğine göre farklı yönde değerlendirme yapmamız gerekebilir.” diyor. Bu nedenle içtihadı birleştirmeme kararı çıkmıştır. Bununla birlikte bu hafta içinde Resmî Gazetede bir bireysel başvuru kararı yayınlanmıştı. Her somut olayın özelliğine bakılması lazım, ama bu karar içtihadı birleştirme kararı bence de isabetli bir karardı. Bireysel başvuru kararına da buna benzer bir husus yansımış olup, hak ihlali olarak sonuçlanmıştı. Dolayısıyla, Yargıtay'ın içtihatlarının farklı yönde olmasını, Anayasa Mahkemesi ve Anayasa Hukuku açısından ayrıca değerlendirmemiz gerekebilir.

İşverenlerin iş sözleşmesinden doğan en önemli borçlarından birisi; iş yerinde gerekli iş sağlığı ve güvenliği önlemlerinin alınmasıdır. Tır şoförleri açısından da bunun geçerli olduğunu görüyoruz, çünkü 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun tır şoförleri dâhil tüm şoförlerimizi de kapsıyor olduğunu söyleyebiliriz.

İş sağlığı ve güvenliği dendiğinde, aklımıza ilk gelen genellikle iş kazası olur. Konunun güncel olması nedeniyle, özellikle bu kararı sizinle paylaşmak istedim. Pandeminin başından beri en çok tartışılan konulardan birisi şu oldu: Acaba çalışanlar covide yakalanırsa iş kazası olur mu, olmaz mı? Bu karar doğrudan doğruya covidle alakalı değil ama pandemi başlamadan hemen önce verilmiş bir karardı. Bu nedenle emsal bir nitelik taşıdığını da söyleyebiliriz. Karara konu olan olayda Ukrayna'ya bir tır şoförü gönderiliyor. Şoförün, Ukrayna'da olduğu sırada H1N1 virüsüne yakalandığı kanaatine varılıyor ve sonrasında Türkiye'ye döndüğünde, bu virüs nedeniyle hayatını kaybediyor. Yargıtay, bunun iş kazası sayılması gerektiğini söylüyor. Şimdi, bir hastalığa yakalanılmış olmasının iş kazası olup olmadığı ayrı bir meseledir. Ama sosyal güvenlik mevzuatıyla da ilişkili olarak yorumladığımızda, iş kazası kavramı bizim algıladığımız kaza kavramından farklıdır. Mesela; kalp krizi, intihar, beyin kanaması bile iş kazası olarak nitelendirilebiliyor. Bu nedenle, bu kararı covide yansıttığımızda; yani bir tır şoförü çalıştığı esnada veya boş zamanında geçen vakitlerinde kovide yakalanmış olursa; biz, bu durumu iş kazası olarak nitelendirebileceğimizi söyleyebiliriz.



Bir de çalışma ve dinlenme süreleriyle ilgili uyuşmazlıklara kısaca değinmek istiyorum. Burada çalışma ve dinlenme sürelerinin ayrıntılarına girmeyeceğim, sadece kural olarak bizde denkleştirme uygulaması olabilir, ama haftalık çalışma süresinin 45 saati aşmaması gerekiyor. 45 saati aşan çalışmalar fazla çalışma olarak kabul edilebilir. Peki, şoförler bu iddialarını nasıl ispatlayacak? Yargıtay'ın kararlarına baktığımızda, takograf kayıtlarına özel bir önem atfettiğini söyleyebiliriz. Çok istisnai hallerde, eğer takograf kayıtlarına ulaşılamıyorsa, o zaman tanık dâhil her türlü delille iddialarını ispatlayabileceklerini kabul ediyoruz.

Bununla birlikte, ara dinlenme süresiyle ilgili bir kararı sizlerle paylaşmak isterim. Burada bir şoförümüz var, şoför günde dört sefer yapıyor, yükleme boşaltma esnasında 30 dakikayla 60 dakikalık bir süre geçiyor. Yargıtay, bu süreler içinde şoförün çalışmadığına istinaden, bu sürenin dinlenme süresi olarak kabul edilmesi gerektiğini söylüyor. Toplam ara dinlenme süresinin 2 saat olarak kabul edilip, fazla çalışma hesabından mahsup edilmesi gerektiğini söylüyor. Ancak kararda; “şoförlerin aracın başında oldukları bu süre esnasında” diye bir ibare de mevcut. Eğer bir sonraki işi beklerken geçen bir süreyseniz, iş mevzuatımıza göre bu süre de çalışma süresi olarak sayılır. Burada böyle bir çekincem olduğunu da paylaşmak istedim.

Son dönemde özellikle öğretilerde tartışılan bir konuyu gündeme getirmek istedim. Yasak çalışmalara uygulanacak yaptırımın ne olması lazım? Yasak çalışmayla kast ettiğimiz şu: Günlük azami çalışma süresi 11 saattir ya da gece çalışmalarında 7,5 saattir. Bu süreleri geçen çalışmalara hangi yaptırımı uygulayacağız? Yargıtay, uzun bir zamandır fazla çalışma ücreti ödeneceğine hükmediyor. Ancak öğretilerde, özellikle son 1 yıldır, şu husus dile getirilmekte: Yasak çalışma fazla çalışma değildir. Mesela diyelim ki, günlük çalışma süresi 14 saat oldu, haftalık çalışma süresi 45 saati geçmedi, ama 3 saatlik kısım yasak çalışmaya giriyor. Böyle bir durumda, bizim öyle bir yaptırım uygulamamız lazım ki, bu caydırıcı bir nitelik taşısin. Bu nedenle fazla çalışma ücretine yönelik olarak öğretilerde; saat başına düşen ücretin, yüzde 150 zamlı şeklinde belirlendiği söyleniyor. Yasak çalışmalarda, en az yüzde 200 ya da yüzde 250 zamlı ücret ödenmesi lazım ki caydırıcılık sağlanabilsin. Bu konuda tabii ki Yargıtay'ın ne yönde karar vereceğini bilmiyoruz, ama böyle bir beklentinin olduğunu da sizlerle paylaşmak istedim.

## Sayın Mustafa KOÇ

*Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Rehberlik ve Teftiş Başkanlığı İş Müfettişi*

Rehberlik Teftiş Başkanlığında yaklaşık 11 yıldır iş müfettişi olarak görevimi ifa ediyorum. Şoförlerin hukuki durumuyla ilgili olarak, Rehberlik Teftiş Başkanlığı ne yapıyor bundan bahsetmek istiyorum. Ancak, öncelikle iş müfettişi ne yapar, nasıl yapar onu anlatmak istiyorum biraz. Ülkemizde çalışma hayatının denetimi ve teftiş görevi 5690 sayılı kanunla onaylanan 81 sayılı İLO sözleşmesi ile Bakanlığımız iş müfettişlerine verilmiştir. Bu kapsamda; çalışma süreleri, ücretler, iş sağlığı ve güvenliği, işçilerin refahı, çocuk ve gençlerin çalıştırılması, kayıt dışılık, işsizlik, istihdam ve iş gücü piyasası uygulamaları gibi çalışma koşullarına ve ortamına ilişkin tüm mevzuat hükümlerinin uygulanmasıyla ilgili araştırma, inceleme ve denetlemeyi devlet adına gerçekleştiren teftiş faaliyetleridir.

Rehberlik ve Teftiş Başkanlığı olarak hem programlı teftişler hem de incelemelerden oluşan program dışı teftişler kapsamında teftişlerimizi yürütmeye çalışıyoruz. Programlı teftişlerimiz bizim açımızdan önemli. Çünkü burada risk esaslı, sektör esaslı veya alan esaslı programlı teftişler yürütebiliyoruz. Belirli bir sektörü seçip o sektör üzerinde denetim faaliyetini gerçekleştirebiliyoruz. Bunun dışında Başkanlığımıza intikal eden ihbar veya şikâyet başvuruları da olabiliyor. Bu şikâyet başvuruları da değerlendirilip, teftiş kapsamına alınarak incelenebiliyor. Başkanlığımızca geçmiş yıllarda şoförlerin çalışma koşullarını da kapsayan iki programlı teftiş gerçekleştirilmiş olup, gerek söz konusu programlı teftişler sonucunda, gerekse de şikâyet ve ihbarlar sonucu gerçekleşen teftişler sonucunda elde ettiğimiz mevzuata aykırı uygulamadan bahsetmek istiyorum.

Birinci ve en önemli husus: Günlük çalışma sürelerinin belgelendirilmesindeki noksanlıklar ve bu sürenin aşımı. Şoförlerle ilgili denetimlerimizi haftalık iş günlerine bölünemeyen çalışma süreleri yönetmeliği kapsamında gerçekleştirmekteyiz. Bu yönetmeliğin birinci maddesinde kapsam ve amaç belirtilerek, kimlerin bu kapsamda olduğu ayrıntılı bir şekilde anlatılmış. Beşinci maddesinde çalışma süresinden bahsedilmiş ve denkleştirmeyle ilgili uygulamanın nasıl yapılacağı ayrıntılı bir şekilde anlatılmış. Ancak buradaki denkleştirme uygulaması iş kanunundaki denkleştirme uygulamasından biraz farklı bir şekilde anlatılmış.

Altıncı maddede de günlük çalışma süresiyle ilgili sınırlar tespit edilmiş. Günlük iş süresi 11 saati, gece çalışma süresi 7,5 saati geçemez. Profesyonel ve ağır vasıta ehliyetiyle taşıt kullananların günlük çalışma süresi de 9 saati geçemez. Ancak bu süre herhangi iki hafta içinde 10 saate çıkartılabilir. Bunlar artık bizim günlük çalışma süremizin sınırları



olduğu için, bunlara dikkat etmemiz gerekiyor. Yaptığımız teftişlerde de bunların aşıldığını görebiliyoruz.

Ayrıca kanun yönetmelik hükmü 4857 sayılı iş kanununun 63.maddesine atıf yaparak günlük çalışma sürelerine ilişkin hükümlere uyulma zorunluluğu da getirmiş. Ayrıca 8'inci madde de işçilerin 24 saat süre içerisinde kesintisiz 11 saat dinlendirilmesi gerektiğini zorunlu kılmış. Çalışma süreleri yönetmeliğimizde de; işverenlerin, işçilerin çalışma sürelerini belgelemek zorunda olduğu belirtilmiş. Bizim en çok zorlandığımız konulardan birisi de bu. Çalışma sürelerini takograf kayıtlarıyla belgelendiremiyorsak, yaptığımız denetimlerle o iş yerinde çalışan diğer işçilerin ifadesi yardımıyla tespit etmeye çalışıyoruz. Bundan dolayı, hem işçiler hem de işverenlerimiz açısından, resmi bir şekilde ve merkezi bir birim tarafından, bu takograf kayıtlarının tutulmasının faydalı olacağını düşünüyoruz. Ayrıca işveren tarafından çalışma süreleriyle ilgili belgelerin, yönetmelik tarafından zorunlu kılınmasına rağmen, herhangi bir cezai hüküm öne sürülmemiştir. Buna yönelik bir cezai hükmün getirilebileceği düşünülmektedir.

İkinci yaşadığımız mevzuata aykırılık; gece çalışma süresiyle ilgilidir. Yönetmeliğin 6'ncı maddesi gece çalışma süresini 7,5 saatle sınırlandırmış. Yaptığımız teftişlerde 7,5 saatin üzerinde çalışmanın olduğunu tespit ediyoruz. Sunumumun sonunda, yaptığımız teftişin sonuçlarıyla ilgili istatistik de paylaşacağım.

Üçüncü mevzuata aykırılık; ara dinlenme uygulamalarına aykırılıktır. 4857 sayılı iş kanununun 68'nci maddesindeki ara dinlenme sürelerine aykırılık bulunmuş, ancak yaptığımız teftişlerde ara dinlenme sürelerine uyulmadığı tespit edilmiştir. Dördüncü mevzuata aykırılık; fazla çalışma ücretlerinin ödenmesindeki aykırılıktır. Hocam da az önce bahsetti. Haftalık çalışma süresi 45 saat ve 45 saatin üzerindeki çalışmalar fazla çalışma olarak kabul edilmektedir. Ancak bu yönetmelikte bir birleştirme esası getirildiği için, denkleştirme esasının üzerinde bir çalışma yapılırsa, bu çalışmalar da fazla çalışma kapsamında değerlendirilmektedir. Ayrıca, Yargıtay kararları ışığında, Teftiş Kurulu Başkanlığı olarak biz de; günlük 11 saat, gece 7,5 saatin üzerindeki çalışmaları, fazla çalışma olarak değerlendiriyoruz. Bunlarla ilgili olarak teftişlerimizde, fazla çalışma ücreti istiyoruz.

Beşinci mevzuata aykırılık, hafta tatili kullandırılması ve bugünlere ilişkin ücretlerin ödenmemesidir. Yönetmeliğin 9'ncü maddesi, bu kapsama giren işlerde 24 saatten az olmamak üzere hafta tatili verilmesini zorunlu kılmıştır. Aynı hüküm 4857 sayılı kanunda da var. Ancak, 4857 sayılı kanun hafta tatilinin kullandırılmasıyla ilgili herhangi bir cezai hüküm öne sürmemiştir. Fakat biz, çalışanlarla ilgili hafta tatilinin kullandırılmadığını tespit edersek, Yönetmeliğe aykırılıktan idari yaptırım uygulayabiliyoruz.

Altıncı mevzuata aykırılık; ulusal bayram, genel tatil çalışması ve ücretlerinin ödenmesiyle ilgilidir. Bu kapsamda, 4857 sayılı kanunun 47'nci maddesinde gerekli açıklamalar yapılmıştır. Eğer ulusal bayram veya genel tatil günlerinde bir saat bile çalışılsa, biz o günün ücretinin tam ödenmesi gerektiğini düşünüyoruz.

Yedinci mevzuata aykırılık; harcırah uygulamalarındaki noksanlıklardır.

Sekizinci mevzuata aykırılık da; yıllık ücretli izinlerin uygulamasındaki sıkıntılardır. Burada da 4853'ncü maddeye atıf yapılmış. İş yerinde işe başladığı günden itibaren deneme süresi içinde olmak üzere, en az 1 yıl çalışması olan işçilere yıllık ücretli iznin verilmesi gerekiyor. Bunların verilmediğine yönelik tespitlerimiz var.

Bunun dışında yaptığımız teftişler sonucunda, 01.01.2019'dan itibaren taşımacılık sektörüyle ilgili çeşitli konularda yaklaşık olarak toplam 35.834 başvuru gelmiştir. Bunların 31.983'yle ilgili görevlendirmeler yapılmış olup, 31.660'ı sonuçlandırılmıştır. Bu sonuçların neticesinde, 15 taşımacılık iş kolunda; çalışma sürelerine aykırılık, ara dinlenmesine aykırılık, 69 gece çalışmasına aykırılık ve yönetmelik hükümlerine muhalefetten 515 bin 919 TL idari para cezası uygulanmıştır.

Son olarak şunu söylemek istiyorum: Rehberlik Teftiş Başkanlığı olarak, yaptığımız teftişlerde cezalandırmaktan daha çok proaktif denetim yapmaya çalışıyoruz. Tespitlerde işveren tarafından talep edilirse ve işverenlerimiz teftiş eksikliğini gidereceğine dair beyan verirse; bizler bu eksiklikleri gidermeye çalışıyoruz ve daha fazla önleme odaklı denetimler gerçekleştiriyoruz.



## SORU VE CEVAPLAR

### Ayhan ÖZEKİN

*Alişan Lojistik İcra Kurulu Üyesi, UND Hukuk Komisyonu ve ÜTİKAD Karayolu Taşıma Komisyonu Üyesi*

Bugün eğer Türkiye’de bir sürücü sıkıntısı varsa, bunun en önemli gerekçelerinden bir tanesi de şirketlerle şoför arasında yaşanan ihtilaflardır. Bu ihtilafları ne kadar azaltırsak şoför sirkülasyonunu o kadar minimize eder ve soruna kalıcı çözümler bulabiliriz. Şoförlerle şirketler arasında ücret tutarı gibi; çalışma süresi, fazla mesai süresi, harcırah ve kıdem tazminatına baz teşkil eden muhtelif alanlarda ihtilaflar var. Madem bu kadar fazla sorununuz var, biz niye 2003 yılında yapılmış 4857 sayılı iş kanununa sürücülerimizi dâhil ediyoruz? Niye bu konuda yeni bir yasal düzenleme üzerinde çalışılmıyor?

Örneğin, Türkiye’de gemi adamları iş kanunu var, basın çalışanlarına yönelik basın iş kanunu var. Niye bir kara yolları çalışanları iş kanunu veya yönetmeliği tasarlamıyoruz?

Bu konuda çalışmalar var mı? Eğer yoksa bu panelin somut çıktılarında bir tanesi olarak bu konunun dile getirilmesi gerektiğini ve bu yapılırken sadece bürokrasi bakış açısıyla değil, reel sektör çalışanlarının da görüşleri alınarak, lojistik şirketi tarafından da bakılarak hazırlanması gerektiğini düşünüyorum.

Uyuşmazlıkların sayısını düşürmek için kanun düzeyinde bir düzenleme yapılması iyi olacaktır.

### Mustafa KOÇ

*Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Rehberlik ve Teftiş Başkanlığında İş Müfettişi*

Karayolu taşımacılığıyla ilgili ayrı bir kanun çalışmasının, Bakanlığımızın stratejik planında veya başka bir planda olduğunu düşünmüyorum. Ancak yeni bir kanun çalışması, söz konusu sorunları ortadan kaldırır mı bilemiyorum. Bununla birlikte, yaptığımız teftişlerde; basın iş kanunu, deniz iş kanunu kapsamında ayrı bir mevzuat olsa bile, orada da noksanlıklar olduğunu bilmenizi istiyorum.

## Katılımcı

Burada çalışan, profesyonel hayattaki herkes 4857 sayılı kanuna tabi. Ben bir lojistik şirketi çalışanıyım, bütün gün klimalı ofisimde bilgisayar karşısında oturuyorum. Öte yandan, bizim çok değerli insan kaynağımız olan sürücü arkadaşlarımız, şirketimizin kazancı için yollarda emek veriyor. Yeri geliyor arabalarında yatıyorlar, yeri geliyor az evvel Sayın Şoförler Odası Federasyonu Başkanımızın söylediği gibi; kötü koşullarda zaman geçirmek zorunda kalıyorlar. Benimle bu sürücü arkadaşşıma aynı kanunun hükümlerinin uygulanıyor olması özellikle yargıda çok büyük sorunlara yol açıyor. Ben, tanık olarak da maalesef bazen mahkemelere, iş davalarına gitmek zorunda kalıyorum. Genç hâkim arkadaşlarımız bu konuları yeterince bilmedikleri için, önlerinde de bu çalışma hayatını ve sürücünün dünyasını düzenleyen bir hüküm olmadığı için karar verme aşamasında zorlanıyorlar. Söz konusu kanun çalışmasının, panelin somut çıktıları arasında yer alması gerektiğini arz etmek isterim.

## İbrahim Nihat BAYAR

*Oturum Başkanı*

Burada bir etki analizine ihtiyacımız bulunmaktadır. Avrupa hukukunda bunu, ekonomi hukuku adı altında çalışıyorlar. Aslında norm koymadan önce bu ihtiyacın gerçekten olup olmadığını saptamak için kullanılan matematiksel yöntemler de var. Bu en basit şekilde mevcut uyuşmazlıkların sınıflandırılmasıyla ilgili. Belki böyle bir sınıflandırma çalışması yapılabilir. Acaba bu uyuşmazlıkların ortaya çıkması, iş hukukunun genel problemlerinden mi kaynaklanmaktadır? Yoksa iş kanununun lojistik sektörüne yönelik yetersizliğinden mi? Bunu matematiksel olarak çalışmak fayda sağlayabilir.

## Cengiz DELİBAŞ

*Genel Sekreter Yardımcısı*

2003 yılında yeni iş kanunu çıktığında, bazı meslekler için farklı kanun düzenlemelerine yönelik tasarım yapılmış olsa da, çalışma koşulları çok farklı olsa da, çalışma şartlarının esas olarak kanunda düzenlenmesi ve detaylarının yönetmelikte yer alması uygun görüldü. Özellikle yargının farklı kararlarından dolayı sektörün bu dava sıkıntısı birinci sırada. Bunun için bir mevzuat çalışması yapılabilir ama omurga iş kanunudur. İş kanunu düzenlenirken Avrupa Birliği direktifleri esas alındı. Burada yapılacak çalışmalarda da

AB direktifleri karşımıza çıkacaktır. Sayısal takograf uygulamasını da o direktiflere göre başlattık. Onun temelinde de Avrupa Birliği direktifleri var dolayısıyla, bunların dışına çıkılamayacaktır.

Birlikte çalışmamız gereken konulardan birisi denkleştirme mevzusudur. Sayısal takograf uygulaması denkleştirme esasını dikkate almıyor. İş müfettişleri alanda yapacakları denetimlerde sayısal takograf çıktılarını almaya başladıklarında, işveren denkleştirme yapıyordur ama onu orada göremeyecekler, dolayısıyla buna yönelik bir çalışma yapmamız gerekecektir.

Diğeri, hafta tatili konusu. İş kanununda, haftada 6 gün çalışan kişi, 7'nci gün hafta tatiline hak kazanır. Fakat bunlar uzun yol sürücüsü. Bir de kapılardaki beklemleri düşünürsek, 7'nci gün hafta tatili kullanmaları mümkün değil. Burada, ya İş Teftiş Kurulu Başkanlığı bir esneklik yapacak ya da yönetmelikte bir değişiklik yapacağız. Döndüklerinde hafta tatili kullanmalarını sağlayacak bir düzenleme yapalım ki, dava sayıları da azalsın.

## Mustafa KOÇ

*Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Rehberlik ve Teftiş Başkanlığında İş Müfettişi*

Yönetmelikte gece çalışması 7,5 saatle sınırlandırılmış. Kanuna döndüğümüzde 4857 sayılı kanun da 7,5 saatle sınırlandırmış ve 7,5 saatle ilgili bazı istisnalar getirmiş. Kanunda; sağlık sektörü, güvenlik sektörü veya turizm sektöründe 7,5 saatin üzerinde gece çalışması yapılabileceği düzenlenmiş. Ancak şoförlerle ilgili böyle bir düzenleme olmadığı için 7,5 saatin üzerinde gece çalışması yapılamayacağını söylemiş ve gece çalışmasını da başka bir madde de düzenlemiş. Gece çalışmasını; saat 20:00'de başlayıp 06:00'da biten süre olarak tanımlamış ve 11 saatlik dönem olarak bunu belirtmiş. Eğer bu 9 saatlik süre; 20:00 ile 06:00 arasına geliyorsa 7,5 saatin üzerindeki 1,5 saat; gece çalışmasının ihlali anlamına gelir.

## ERDİ AVCI

Herkese merhabalar. Öncelikle heyecanlıyım ilk defa böyle bir panele katılıyorum. Beni davet ettiğiniz için teşekkür ederim. Beni seçtiği için Ekol Lojistik ve Ekol Ailesine teşekkür ederim.

Uluslararası tır şoförlüğü mesleğini yapıyorum. Babamdan dolayı yapıyorum, rahmetli babamın mesleğiydi. Bu mesleği severek yapıyorum. Benim gibi birçok arkadaşım da tavsiye ettim ve meslek sahibi oldular. İşe girdiğimde şoförlüğüm vardı, ama uluslararası için tecrübem yoktu, bunu da Ekol Lojistik sayesinde kazandım. Beraber yola gittiğimiz şoför arkadaşlarımız da var. Bu işi yapacaksanız, ilk önce yol öğrenmekten ziyade, evrak konularına daha çok dikkat etmemiz gerekiyor.

Benim için en büyük sorun, Kapıkule'deki park sorunlarıdır; düzenli bir park sistemi yok, tuvalet yok, duş yok. Onun dışında, mülteci güvenliği yok. Diğer parkların hepsine girebiliyoruz sadece parasal konularda bizden faydalanıyorlar. En son yaşadığım olay da; 15 gün önce gece geldim, Londra Parking isimli bir parka girdim ve yer bulamadım sadece çamurlu bir alanı vardı. 15 dakika olmadı dönüş yaptım oradan çıkmak için. Çıkamazsın dediler, nedenini sordum. Diğer parkların da onların olduğunu, gidemeyeceğimi ve orada durmak gerektiğini söylediler. Mecburen biraz sorun yaşadık ve o park alanında kaldık. Onun dışında GTİ Parkına Dozvola Sahasına giriyoruz. Şirketimizin yeşil hat-yeşil mühür olayı var mesela. Daha öncelerde transit giriş yapabiliyorduk. Dozvola Sahasında şimdilerde; 8 saat, 9 saat yeri geliyor 11 saate kadar bekleme süremiz var. 11 saat bekledikten sonra gümrüğü komple bitirmemiz 7-8 saat sürüyor ve takograf süremizi bitiriyor. Gümrük sahası içinde, mazot almadığımız halde mazot sırasına girmeye tabi tutuluyoruz. Tekrardan aynı şekilde sıraya tabi olmamız gerekiyormuş. Mazot çalışanları ve memurların davranışlarından dolayı, park alanlarında sürekli kavgalar, dövüşler, arbedeler oluyor. Özetle, umarım her şey daha güzel olur ve yetkililerimiz tarafından bu duruma çözüm bulunur. Benim söyleyeceklerim bu kadar, teşekkür ederim. Heyecanlıyım biraz, tekrar kusura bakmayın.



## Mustafa YILDIRIM

*TOBB Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı Sektör Meclisi Başkanı*

Profesyonel sürücülük yokluğu Türkiye’de ve dünyada yaşanan önemli sorunlardan bir tanesi ve bu sorun giderek büyüyor. Şimdi şunu sormak lazım: Çocuklara hiç sordunuz mu hangi mesleği seviyorsun, ne olmak istiyorsun diye? Özellikle 10 yaş üstü çocuklara sorduğumuzda polis olmak istiyorum, asker olmak istiyorum, doktor olmak istiyorum diyorlar ama ben bir tane şoför olmak istiyorum diyene rastlamadım. Şoför sorununun kaynağı buradan başlıyor, bunu bilmek lazım. Bugün burada, belge kirliliğiyle ilgili sorunları benden önceki konuşmacılar da dile getirdiler, hakikaten ciddi bir belge kirliliği var. Adam doktor olsa bu kadar belgeye ihtiyaç duymuyor. Bir taraftan bakıyorsunuz, Ulaştırma Bakanlığına bağlısınız. Şehirlerarası ve uluslararası ulaşım SRC belgesiyle yapılıyor, yani bir ulusal kanuna tabisiniz. Yine bir başka kanunla beraber yerel yönetimlerde bu belge, geçersizdir. SRC belgesi yerine, belediyeden sürücü kartı almak zorundasınız. Sürücü olmanın önünde öyle engeller var ki hakikaten sürücülük mesleği caydırıcı hale getiriliyor. Bunların sadeleştirilmesi lazım ve mesleğin özendirilmesi lazım.

Ben bir şoför çocuğuyum, babam önce küçük bir kamyonla başladı, sonra tır şoförlüğüne başladı. Peki, ben babamı nasıl tanıdım? 6 ayda bir eve gelen, İran’dan, Afganistan’dan İngiltere’ye uluslararası taşımacılık yapan bir adam. Şimdi, bu insanın ailesinden ne kadar uzak olduğunu ve bu durumun, mesleğin caydırıcı olmasının nedenlerinden biri olduğunu da çok iyi anlamamız ve buna çözüm üretmemiz lazım.

Daha sonra babam, tırları satıp otobüsçülüğe başladı. Tırları sattık, otobüsçülüğe başladık. Babam, İstanbul ve Ankara’da otobüsçülük yapmaya başladı. Allah’a şükür İstanbul’a taşındık, şehirli olduk ve iki günde bir babamızı görmeye başladık. Şoförlük mesleğinin bu çalışma koşullarını, sosyal haklarını, eğitimini konuşuyoruz. Evet, hiçbir şey yapılmıyor demiyoruz ama SRC belgesinin bir sınavı var ve verilen eğitim bu sınav için çok net bir şekilde yeterli değil. Bunların altını doldurmadan biz, şoförlük mesleğini özendirici hale getiremeyiz.

Şoförün haklarının mutlaka mevcut iç yasalarla, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının mevcut kanunlarıyla tanımlanması lazım.

İlki Kütahya’da olmak üzere otobüs işletmeciliği bölümleri kuruldu. Dumlupınar Üniversitesinde otobüs işletmeciliği bölümü, sonra kaptanlık bölümleri açılmaya başladı. Oradan gelen kaptanlarımız iyi eğitim veriyorlar, verdikleri teorik eğitimleri çok iyi. Pratiklerinin geliştirilmesi lazım. Bugün Avrupa’da baktığınız zaman Avusturya ve

Almanya başta olmak üzere sürücü eğitim pistlerinin sayısı her geçen gün katlanarak artıyor. Bizim ülkemizde ise Gölbaşı'nda bir tane örnek pist yapıldı. Onun dışında sürücü eğitim pistimiz yok, şoförlüğü sokaklarda öğretiyoruz. Tır şoförüne malınızı, otobüs kaptanına canınızı, çoluğunuzu çocuğunuzu teslim ediyorsunuz. Ve bu insanları kimler arasından seçiyorsunuz? Eskiden geleneksel yöntemle muavinlerden otobüs şoförü yetiştiriyorduk. Ustanın yanında iyi bir şekilde yetişiyordu, pişiyordu, sonra da direksiyona çıkıyordu. Şimdi geleneksel yöntem bitti, şehirlerarası taşımacılığa servis memurluğu modeli geldi.

Türkiye'deki kazalara bakarak, son yıllarda yapılan bölünmüş yolların; ölümlü kaza risklerini, yaralanmalı kaza risklerini azalttığını ve gerçek sayıların da, olması gerekenin çok altına düştüğünü görüyoruz. Ulaşım alanında, Türkiye'de hakikaten büyük işler yapıldı. Ama dönüp baktığımızda, otobüs şoförleri, çalışma ve dinlenme koşulları nedeniyle kaza yapıyor. Bunların sebepleri çoğunlukla ekonomik sebeplerden kaynaklanıyor.

Öğrencilik ve çocukluk yıllarından itibaren hepimiz mutlaka bir şekilde otobüse bindik. Ama devlet eliyle beraber yürütülen hava yolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığı sübvansiyonla ve desteklerle sürdürülüyor. Özellikle iç hatlarda yüksek vergilerle karşı karşıyayız. Bugün, otoyollar ve köprüler ile ilgili sorunlarımız var.

Bildiğim kadarıyla 2013 yılında Almanya'da çıkan bir yasayla, şehirlerarası toplu taşıma yapan otobüsler, toplu taşımayı özendirmek için, otoyol ücretlerinden muaf tutuldu. Bütün bunlar düzelmedikten sonra, Türkiye'deki otobüs firmaları KOBİ ölçeğini aşamaz. Uluslararası alanda kendilerini gösteremez. KOBİ ölçeğindeki taşıma şirketlerinin şoföre sağlayacağı imkânlar sınırlıdır. Onun için önce firmalarımızı yaşatacağız ki onlar da şoförleri yaşatsın.

Ulaşım, insanın temel haklarından bir tanesidir. Sosyal, ekonomik ve kültürel faaliyetlerin çarklarını döndüren ulaşımdır, ulaşım olmazsa hayat olmaz. Bu gerçekten hareketle, dünyadaki bütün ülkeler gibi yerel yönetimlerimiz bugün toplu taşımayı sübvansiyonla sürdürüyor. İnsanların hayatın şartlarını sürdürebilmeleri için hava yollarının ucuz olması lazım. Aynı şekilde demir yollarının da ki şu anda demir yollarında İstanbul-Ankara hızlı tren seferleri 80 lira. Hatırlarsanız iki sene öncesine kadar hatta bir sene öncesine kadar Eskişehir-İstanbul için 500 liralık bilet alan kişi bir yıl boyunca bedava seyahat edebiliyordu. Bundan dolayı birkaç tane firmamızı kapatmak zorunda kaldık. Yani 2001 yılında Türkiye'de 576 şirket vardı fakat bugün 337 şirket var. Bu azalma sadece firmaların kapatılması ile ilgili değil, küreselleşen firmalar var. İç hatlarda 2000 yılında 225 milyon yolculuk vardı, bugün pandemi de söz konusu olduğu için bu sayılar



120 milyona kadar geriledi.

Mesleki Yeterlilik Kurumu şoföre bir tanım getirirse ve bir eğitim verilirse, bu meslek özendirici hale gelir ve çocuklar küçük yaşta şoförlük mesleğini kabul edip ona doğru eğilim kazanabilirler. Bunun bir meslek haline getirilmesi lazım. Yani şoförlük; işsiz kalmış, belli yaştaki araba sürmesini bilen insanların mesleği haline gelmemeli. Gelirse, bugünkü sıkıntı yaşamaya devam ederiz.

Yılda 7 bine yakın insanımız trafik kazalarında ölüyor. Toplu taşıma yaptığı için otobüslerin kazaları daha büyük bir infial yaratıyor. 5 can, 10 can, 15 can birden ölebiliyor. Diğer taraftan, engelli ordusuna her sene ortalama 20 bin tane insan katılıyor. Bunların hepsi otobüslerden kaynaklanmıyor. Bir tarafta da giderek büyüyen bir turizm taşımacılığı var. Yani şehirlerarasının sorunları, otoyol maliyetleri, otogar maliyetleri, köprü maliyetleri, akaryakıt vergileri, ondan sonra aklımıza gelmeyen bin bir türlü maliyet. Bütün bu sorunlar dururken şoför sorunu giderek büyümeye devam ediyor, bunun çözümüne temelden başlamak lazım. Özendirici bir hale getirilmesi lazım. Bana göre; otobüs şoförünün, tır şoförünün, ağır vasıta ticari araçların, özellikle büyük ticari taşıtların, şehirlerarası yolcu taşıyan taşıtların tanımını yapıp, bunların asgari ücretlerini yasayla belirlemek lazım. Bunu, firmanın inisiyatifine bırakırsanız olmaz. Firma da işine geliyorsa çalıştırsın, gelmiyorsa çalıştırmamasın. Ona göre fiyatlarını ayarlasın, ona göre taşımacılık yapsın, hatta ve hatta bakanlık da önüne gelene firma kurma kolaylığı getirmesin. Çünkü bu şekilde devam edilirse yollardan can toplamaya devam ederiz.

Firmalarımıza sorumluluk getirmemiz lazım. Eğitilmiş de olsa firmalarımızın, iç denetim sistemi getirmesi lazım. Firmanın, şoförün çalışma koşullarını mutlaka elektronik ortamda takip etmesi, izlemesi ve fazla çalışmasını engellemesi lazım. Üç şoförle gidilmesi gereken yere iki şoförle gidiliyor.

Hep beraber şunu yapmamız lazım: Şoförlük mesleğini ki Türkiye bu konuyu çözebilecek bir potansiyele sahip çünkü işsizlik fazla, genç işsizlerimiz fazla. Dolayısıyla mesleği özendirici hale getirmemiz lazım. Bir uçak kaptanı neyse benim otobüsümün şoförü de odur, aynı sorumluluğu yani insanı taşıyor. O havada bomboş bir uzayda gidiyor. Benim şoförüm; bölünmüş, bölünmemiş yollarda karşıdan karşıya, kaygan zeminde, buzda, arızalı araçla, bakımsız araçla gidiyor. Onun için bizim mutlaka ve mutlaka şoförlük mesleğine bir statü kazandıracak düzenlemeyi yapmamız lazım. Mesleki Yeterlilik Kurumunun da bu konuda sorumluluk alması lazım.

Bu toplantıda konuşulanların hayata geçirilmesi konusunda ne yapılması gerekiyorsa hep birlikte yapmak, desteklemek ve sonuç almak üzere hareket edilmesi dileğiyle hepinize sevgilerimi ve saygılarımı sunuyorum.



## II. OTURUM

### Şoförlük Mesleğinin Sorunları ve Mesleği Özendirme

#### Oturum Başkanı:

Kemal KARAYORMUK

#### Konuşmacılar:

Tamer DİNÇŞAHİN

Emre Ak

İrem BAYRAM

Enver YENİÇERİ

#### Kemal KARAYORMUK

*Oturum Başkanı*

Öncelikle panelin düzenlenmesine liderlik eden Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Sayın Murat Baştor Bey'e ve TOBB'a teşekkür ediyorum. Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu Başkanımız Fevzi Apaydın ve ekibine teşekkürlerimi sunuyorum. Sayın Sektör Meclis Başkanımız Mustafa Yıldırım Bey'e teşekkürlerimi ediyorum. Ayrıca TOBB Başkanımız Sayın Rifat Hisarcıkloğlu'na, Birlik Başkan Yardımcımız Sayın Tamer KIRAN'a destekleri ve öncülükleri için teşekkür ediyorum. Böyle bir organizasyonu yapmak her zaman zordur. Çok farklı kurumlar var, bu farklılıkları minimize etmek ve bu senkronizasyonu sağlamak da oldukça zordur. Bu açıdan TOBB Taşıma ve Lojistik Sistemler Daire Başkanı Aslı Çalık Hanımefendiye ve değerli ekibine çok teşekkür ediyorum.

Şimdi Neil Armstrong, Ay'a ilk ayak bastığında benim için çok küçük, ama insanlık için çok büyük bir adım diyor ya, şoförlük için yapılanlar da bu şekilde. Bugünün bir milat olduğunu düşünüyorum, o yüzden Murat Bey'in liderliği gerçekten önemli. Tabi diğer kurumların da iş birliği çok önemli.

Özellikle rahmetli Turgut Özal'ın iktidara gelmesiyle birlikte, Türkiye sanayileşti, gelişti ve iş gücü arzı arttı. Hem köyden kente göç çok olurdu ve talep çok fazla olduğu için eskiden dosya yakarlardı ehliyet sınavlarında. Yaşı benden büyük olanlar hatırlarlar,



mahallede konuşulurdu; ben bu ehliyeti aldım ama dört tane dosya yaktım. Adam, kabadayı bir şekilde: Dört dosya yaktım yani öyle kolay değil falan derdi. Sonra herkes şoför olmaya başladı. Herkes şoför olmaya başladıkça azalan verim yasası gibi bu mesleğin de niteliği azaldı. Serbest piyasa, köyden kente göç, işsizlik falan şoförü bir şekilde kurtarıyordu. Fakat pandemi, artık bunun öyle olmayacağını ortaya koydu. Ayrıca belge kirliliği var. Bu belge kirliliğinin sebebi; ilk verilen belgenin, yetkinliklerin ölçülmesi ve geliştirilmesinde ihtiyaç duyulan niteliklere sahip olmamasıdır. İlk verilen belgeyi bu şekilde verdiğimiz için, başka belgelere ihtiyaç duyuyoruz. Biliyorsunuz ki özendirme; İngiltere’de çok popüler bir konu. İngiltere’de özendirme tedbirleriyle ilgili, yaşsız çıraklık diye bir uygulama var. Çıraklık için bir yaş kısıtlaması yok. Gidiyorsunuz, özellikle kamyon ve tır şoförlüğüyle ilgili sizi 6 ay eğitiyorlar. Bunu da dikkatinize sunmak istedim, bir girizgâh olsun.

## Tamer DİNÇŞAHİN

*Uluslararası Nakliyeciler Derneği Eski Yönetim Kurulu Başkanı*

Özellikle lojistik sektörü için önem taşıyan ve yıllara dayanan bir sorunu, geç de olsa derinden tartışmak ve çözüme odaklanmak, 42 yıldır bu sektörde olan bir kişi olarak beni çok mutlu etti.

Gelecek nesil ticaret kuralları pandemiyle yeniden yazıldı ve yazılmaya da devam ediyor. Bazı gerçeklerden kaçınılamayacağı gözler önüne serildi. Mesela artık e-ticaret bizlerin vazgeçilmezi oldu. Blockchain, nesnelerin transferleri gibi birçok yenilikler konuşuldu. Şirketler içi farklılıklar oluştu, ticaret hayatında değişiklikler oldu. Ama vazgeçilemeyen tek unsur olan ulaştırma konusu kaldı. Ticarete konu olan malların taşınmasını hangi ortamda, ne şekilde, nasıl geliştirirsek geliştirelim; taşımacılık yapılabilmesi için bir “kişiye” ihtiyacımız var, o da bizim işimizin özü. Biz hep ülke olarak, şirket olarak, kişi olarak, lojistik gücümüzden bahsediyoruz. Ülkemizin jeopolitik konumundan bahsediyoruz, doğu ile batı arasındaki köprü olduğumuzu anlatıyoruz. Karayolu taşıma filomuzun inanılmaz güçlü olduğundan ve başarılarından bahsediyoruz. Ama son zamanlarda, pandemi nedeniyle oluşan tedarik zincirindeki sıkıntılardan bahsetmeye başladık. Ülkelerin, bundan dolayı yaşadıkları pazar kayıplarından, büyük alıcı ve üreticilerin riskli bölgeden kaçıp alternatif üretim alanlara kaymasından bahseder olduk. Buradaki en önemli kıstas da; sürdürülebilir lojistiğin, alt yapının kuvvetli ve hızlı olmasına bağlanmasıydı. Kısa süreli teslimatlar öne çıktı. Biz de burada, en büyük kazanç sağlayan ülkelerden birisi olacağı inancındayız. Bunların hepsi buraya kadar güzel arkadaşlar. Peki, bunu başarmak için nelere sahip olmalıyız biliyor muyuz? Bunu

tartışmamız gerekiyordu ve nihayet bugün burada tartışıyoruz. Bugünün konusu; bunu başaracak olan kişilerin sorunları. Bu sektöre başladığımda hep söylenen bir söz vardı, herkes bunu söylerdi: Bir zincirin gücü, en zayıf halkanın gücüne eşittir. Taşımacılıkta da, hep en zayıf halka olarak şoförleri gösterirlerdi. Eğitimsiz, gücü olmayan, sözde kale alınmayan kişi olarak nitelendirilirdi. Burada aslında şöyle bir sorun vardı, denmekteydi ki; şoför eğitimsizdir, şoförlük hiçbir işte başarılı olamayan, macera arayan kişilerin tercih ettiği bir iştir. Tabi bunu uzatabiliriz de...

2001 senesinde 3 günlük bir çalıştay yaptık. Burada, ortaya çıkan 500'ün üzerinde sorunun içerisinde sürücü eğitimleri vardı, ama yetersizliği yoktu. Ardından, aynı yıl uluslararası bir şirkete bir anket yaptırdık; Ülkemizin önde gelen 250 ihracat ve ithalatçı firması tek tek ziyaret edilerek, 87 soruluk bir anket yapıldı. Burada belirlenen zayıf alanlarımızdan biri de; sürücülerin bilinçli olmamasıydı. Hatta bunu yabancı firmalarla rekabetimize yönelik sorular içerisinde koyduğumuzda, yabancı firmaların tercih edilme sebepleri içerisinde, Türk sürücülerinin bilinçsiz olması çıkıyordu.

Yani bizim için sorun olarak gözükmeyen bir olayın, hizmet alıcılar tarafından sorun olarak ortaya konması, bizler açısından önemliydi. Ta ki 2007 senesinde başlayan, yetmiş şoför eksikliğini hissedene kadar. Ama öyle bir milat var ki; 2009 senesine geldiğimizde esas yol ayrımı başladı. Sektör içerisinde hukuksal mücadele ön plana çıktı. Şoför davaları artık başladı ve kimse ne yapacağını, nasıl davranacağını bilemez durumu geldi. Çünkü bir düzenleme eksikliği vardı. Karayolu taşımacılığıyla ilgili bir iş kanunumuz yoktu. Mesela bir harcırahın bile tanımı yoktu. Devlet memurları için uygulanan harcırah yönetmeliğinin dışında bir şey yoktu. Bir sektör içerisinde oluşan yol ayrımı ve karşılıklı restleşmeler, o günden itibaren had safhaya ulaştı. Bu tarihten itibaren her platformda ve toplantıda şoför konusu gündemden düşmedi, ama sorun taşımacı şirketlerin sorunu olarak gözüktüğü için çok fazla da dikkate alınmadı.

Firmalar, çalıştıracak kaliteli şoför bulamazken, şimdilerde sürücünün kendilerini bile bulamamaya başladı. Mevcut sürücüler ise verdikleri emek karşısında, ederi kadar kazanç sağlayamadıkları için şikâyetçiler. Sürücüler, yeterli kazanç elde edemediklerini düşündükleri için mesleği tercih etmiyor. Sektörde çalışan sürücülerin yaş ortalamasında yükselme yaşandı. İşi bilen sürücü yaşı ise 50 ve üstüne çıkmaya başladı. Yani bu da gösteriyor ki, 10 sene sonra bu havuzda da insan kalmayacak. İşte, 1950 senesinden beri ortaya çıkan karayolu taşımacılığı ki bu defakto durum, Türkiye'de babadan oğula geçen bir meslek olduğu için tır sürücülüğünü öne çıkarttı. Ama bugün artık bu fayda etmiyor, artık gençler buna bakmıyor. Yaşlanan nüfusla birlikte sürücülük artık bir sorun olmaya başladı. Resmi rakamlara baktığımızda C-CE ehliyetiyle birlikte araç kullanacak sürücülerimiz mevcut. 875 bin tane aracımız var ve 1.2 milyon verilen SRC-3 belgesi



var. Yani 875 bin aracın hepsi çalışmadığına göre, 1.2 milyon da SRC olduğuna göre, bir araca iki tane sürücü düşebilmekte. Ama neden? Demek ki buralarda bir yanlışlık var. SRC belgemiz mi yanlış? Bizim hesaplarımız mı yanlış? Net bir şekilde görülen, temelden gelen bir tercih edilememe söz konusu.

Peki, bu kadar kişi bu belgeyi almışken biz neden sürücü sorunu yaşıyoruz ve neden ileride daha büyük sorun olacağına kanaat getiriyoruz. İstedüğümüz, eksik gördüğümüz sadece ehliyet sahibi kişiler mi yoksa yetkin ve işini seven sürücüler mi arıyoruz? Bizim SRC-3 belgelerimize gelen muafiyetle birlikte, şoförlük yapmayan birçok kişi geldi, ileride lazım olur cebime koyayım dedi. Bunlar bizim için artık ölçü olmamalı.

Evet, belge sahiplerinin tercih etmemesi ve sürücülüğe yeni taleplerin oluşmamasının birçok sebebi var, ama bu sorunları 5 ana noktada toplayabiliriz:

- Bir; hukuki altyapının olmaması ve sorunlu bir çalışma ortamı olarak gözükmesi. Yani özlük hakları, çalışma saatleri, dinlenme saatleri, konaklama yerleri gibi...
- İki; çalışma şartları. Sınır geçişleri, vizeler, kayıp zamanlar, bu kayıp zamanlardan dolayı ellerinden kaçırdıkları birçok şey...
- Üç; kazanç, yani yeterli kazançları olmaması. Bunun da sebebini daha sonra söyleyeceğim.
- Dört; sürücü olabilmenin maliyetleri, yeni bir sürücünün maliyeti.
- Beş; manevi tatmin, yani aidiyet duygusunun oluşturulamaması.

Hukuki altyapı, aslında hem sürücünün hem de işverenin büyük problemi. Bu konuya hukuksal bölümde çok değindikleri için, ben fazla girmek istemiyorum. Çalışma şartlarına bakacak olursak, aslında insanları korkutan başlıca konu bu. Ayda ne kadar süreyle çalışılacak? Sürücü, bir araç içerisinde insani ihtiyaçlarını bile karşılayamadan kaç gün, kaç saat kalacak? Örnek biraz evvel söyledik; Batı kapılarımızda 4 günlük bir kuyruk var. Allah razı olsun Odalar Borsaları Birliği, GTİ vasıtasıyla parklar yaptı. İnsanlar o parka geldiğinde iki gün bekliyorlar hala ama dua ediyorlar. Diyorlar ki; bir marketim var, bir kafem var, bir tuvaletim var ve konaklayacak yerim var. Ondan önceki üç gün içerisinde, affedersiniz kusura bakmayın ama tuvalete gidecek yeri yok. Hamzabeyli'ye gideniniz var mı bilmiyorum ama Hamzabeyli'de 23 kilometre kuyruk var. Dikkat edin bir tane benzinci yok, mola verecek bir kafe yok, ta ki gümrüğe gelene kadar. 23 kilometre boyunca adım adım giden o yolda, bir ihtiyaç molası verecek yeri yok. Şimdi bu arkadaşımıza biz, sen dört gün burada kal ve ihtiyaçlarını karşıla diyoruz, nasıl karşıladığını siz düşünün. Şimdi böyle baktığınız zaman, bu arkadaşlarımızın çalışma şartlarının düzenlenmesi artık gerçekten ihtiyaç ve çok önemli. Bu bekleme sürelerinin

tır firmalarına, taşımacılık yapan firmalara olan yansıması da büyük. Dört gün derken; iki gün gelirken bekleyen bir aracın kaybettiği altı gün, senede kaybettiği kaç sefer. Bu seferden dolayı ne kadar ciro kaybı. Bir tek şeyi söylemek yeterlidir; yüz aracı olan bir firmanın, bir yılda sınırlarda beklemesinden dolayı kaybettiği ciro 3 milyon Euro'dur. Bu neden önemli oluyor? Ben para kaybettiğim müddetçe, sürücüme de cebimden fazla para veremiyorum, şoförümün beklentisini karşılayamıyorum. Kazanç konusundaki bu sorunların sebebi, burada yatıyor esasında. Ülkemizdeki birçok firmada sürücü sefer bazlı prim alıyor. Yani bir sürücü, gidiş dönüş seferi bittiğinde bir kazanç sağlıyor. Ama ayda 2 servis üzerinden kazanacağını sınır kapılarında veya başka yerlerde beklediği için bu 2 sefer, 1,5 sefere düşüyor ve bu arkadaşın kazancı da artık ona göre aşağılara düşüyor.

Birçok firmadaki çalışma sisteminde belirli sabit bir ücret var. Sefer sayısı ile doğru orantılı bir şekilde işleyen bir prim sistemi var ve bu durum sürücü arkadaşlarımızın sektöre girmesinde sorun oluyor. Bunların düzenlenmesi gerekmektedir. Buna bir de vizeleri eklerse, vize süresi 6 ayda 90 gün. Sürücü geri kalan zamanda yurt dışında çalışacak, yurt dışıyla çalıştığında alacağı ücret daha da aşağıya çekilecek. Sadece yurt içinde çalışan sürücüler için ise durum hiç farklı değil. Sürücü arayan ilanlara bakıldığında veya firmalarla konuşulduğunda, sürücülere 5-7 bin lira arası maaş teklif ediyorlar. 5-7 bin liraya sürücüyü buraya çekmek mümkün mü? Sürücü olabilmenin maliyetine gelecek olursak; ehliyet, psikoteknik, dijital takograf, SRC belge ve eğitimleri, pasaport gibi işlemlerin bedeli yaklaşık 15 bin lira tutuyor. Yani kişilere, gelin bu işi yapın diyoruz, sektöre girin diyoruz, ama cebinde bu işe başlamak için vereceğin 15 bin liran var mı demiyoruz? Önce bu parayı verecek sonra sektöre girecek. Sürücüler kendilerine değer verilmesini istiyor. Süreçlerde söz haklarının olmasını ve şirketlerinin zayıf değil, eşit güce sahip halkaları olmak istiyorlar. Kendilerini değerli hissetmeleri çok önemli. Buraya kadar sorunları belirli çerçevede özetledim, bu benim ve şirketimin görüşü ama sektördeki arkadaşlarımızın da farklı bir görüşü olduğunu düşünmüyorum.

Evinden, çocuklarından ve sevdiklerinden ayrı bir ömür geçiren, genellikle sürücüler tarafından dile getirilen birkaç tane de başlık söyleyeyim size. Diyor ki, çocukları nasıl büyüdüğünü göremedim. Annesi onlara hem annelik hem babalık etti. Ben bir şeyler paylaşamadım, sevdiklerimin mutlu ve üzüntülü günlerinde yanlarında olamadım. Eve geldiğimde yattığım yatak, alışmadığım için beni rahatsız ediyor... Dikkat edin bunlar bizim sözlerimiz değil, sürücü arkadaşlarımızın net sözleri. Bu sözler; bu işin ne kadar zor ve özverili olduğunu zaten gösteriyor. Peki, bunu kim çözecek? Sadece sürücü beklentisi mi önemli? Eğer sürücü çalıştıran firmaların beklentilerine gelirsek daha çok söylememiz gereken şeyler olacak. Öncesinde bir işveren olarak; eğitilmiş, firmasını en



iyi temsil eden, nitelikli, iletişim kabiliyeti yüksek ve aile bağları kuvvetli olması şeklinde bir beklentimiz vardı. Esasında diyorum ki, öncelikle bu çözüm önerilerinin bir patronu olmalı. Kim olacağı önemli değil, benim aklımda biri var, ama burada dile getirmeyelim kim olması gerektiğini, çünkü bunu bir çalıştayla bulabiliriz zaten. Bir sonraki adımda bunu bulacağız. Belgeyi veren şu anda MYK gözüküyor. Ama ne yapıyor? Sadece belgeyi veriyor. Başka bir şey yapıyor mu? Ben bilmiyorum, bana göre hayır. İşte burada, bir şey yapmak isteyenlerin yetki kavgası ve kargaşası başlıyor. Yani öncelikle patronumuzu belirlememiz lazım, bu işin patronu kim olacak? Sonrasında bu patronun etrafında tüm tarafların bir araya geleceği bir çalıştay yapıp, sorunları ve çözümleri tüm taraflardan dinlemek lazım. Kim olması lazım? Bakanlıklar, Odalar Birliğimiz, Şoförler Federasyonumuz, sürücü tarafındaki kuruluş temsilcileri, işveren temsilcileri, sürücüler, akademik kadrolarımız... Burada; hukuksal yapı, çalışma şartları, yaşam şartları, özlük hakları, ücret kriterleri, eğitim ve öğretim alanlarının hayata geçirilmesi gibi konuları masaya yatırmamız lazım.

Eğitim konusu çok önemli diyoruz, evet konuşmama başlarken söyledim SRC-3 belgesi sahibi 1 milyon 200 bin insan var, o halde biz niye sürücü eksikliği yaşıyoruz? Ama bunlar eğitilmiş mi? Gerçek olduğunu düşünsek bile eğitilmiş mi? Dikkat edin MYK'nın imtihanlarının yüzde 80'inde direksiyon imtihanında sorulan sorular çıkıyor, yüzde 20 teknik sorulardan geliyor, bu bence yanlış. Ben böyle bir şoför istemiyorum, çünkü bunun üzerine, biz eğitim vermeye çalışıyoruz. Aslında bir sürücü, firmanın en zayıf halkası değil, en kuvvetli halkalarından birisi olmalı. Bir şirket çalışanından daha fazla müşteri ile birebir iletişimde olan başka bir çalışanımız yok. Bir firma sahibi diyor ki, satış ve pazarlama bölümüne 2 bin kişi ekleyeceğiz. Bu firmamızın bir projesi, firmamızda 2 binin üstünde şoför çalışmakta ve bu kişiler birden fazla müşteriye temas etmekte. Artık onları firmalarımızın satış ve pazarlama elemanı gibi çalıştıracakız, bu yönde eğitim çalışmalarına başlayacağız. Böylece sürücülerin niteliklerini ve gelirlerini de artıracakız. Maliyetler konusundaki desteklerin ise, en direkt yerine direkt bir şekilde hayata geçirilmesi önemli. EKOL, yurt dışında 13 ülkede yapılanması olan bir şirket ve 13 ülkedeki yapılanmanın 8 tanesinde araç çalıştırıyoruz. Bunlar için Slovenya'da bir şoför akademisi kurduk. Tüm ülkedeki Avrupa Birliği içerisindeki şoförlerimizi burada eğitiyoruz ve bu hibelerin hepsini Avrupa Birliği veriyor. Bu hibeyi öncesinde ve doğrudan vererek, çalıştırma şartlarını ortaya koyuyor. Ve burada verilen eğitimlerde dikkat edin, sadece ve sadece direksiyon eğitimi vesaire değil, sürücü adayının elinin cebine gitmemesine kadar verilen bir eğitimden bahsediyorum. Eğitim denince akla ilk gelen şoför akademisi oluyor, ancak bir sürü farklı kuruluşun bu şekilde projeleri var. Bunlar da bu sorunun çözümüne yönelik bir patronajın olmaması, birlikte hareket edilmemesinin sonuçlarıdır.

Ulaştırma alanında liseyi tercih edecek bir ortaokul öğrencisi bana bir şey sordu. Dedi ki: Ulaştırmayı tercih edersem ben ne olacağım, ne yapacağım, şoför mü olacağım, maaşım ne kadar olacak? Dikkat edin daha ortaokuldan liseye geçen bir çocuk. Teknik liselerde bunu özendirmemiz lazım. Ehliyet almayacak da olsa, biz onlara ehliyet almamış gibi bir eğitim vererek, meslek liselerinden, teknik meslek liselerinden bunu başlatabiliriz.

Bu paneli bir başlangıç olarak görüyorum sektörüm ve şirketim adına. Özellikle sektörüm adına da çok mutluyum, çok mutlu olduğumu da sizlere beyan ediyorum ve vesile olanlara çok ama çok kalben teşekkür ediyorum.

## Kemal KARAYORMUK

*Oturum Başkanı*

Tedarik zinciri sıkıntıları, büyük ihtimal her gün daha da ilerleyecek. Sene 2001’de sürücü eğitimi konusu vardı ama yetersizliği yoktu, şu an yetersizliği konuşuyoruz. Tüm mesleklerle ilgili olarak bir yayında, Amerika’da yapılan uzun dönemli, neredeyse 40 seneye varan çalışmalarda, insanların yüzde 80’ine yakınının baba mesleğini tercih ettiği tespit edilmiş.

Sayın Dinçşahin çalıştaydan bahsetti. İnşallah bu panelin çıktıları bir çalıştaya dönüşür de biz bunları ete kemiğe büründürürüz diyorum ve kendisine teşekkür ediyorum.

## Emre AK

*TOBB Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclisi Üyesi*

Bu panelin hazırlanmasında tüm emeği geçenlere öncelikle çok teşekkür etmek isterim. Biz, kara yoluyla turist taşınması yapıyoruz. Bizim sektörümüzdeki şoför eksikliği, aslında pandemi öncesinde ufak ufak sinyallerini vermeye başlamıştı. Ancak, pandemiyle beraber arzın azalma hızı, bu konuyu, tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de gündeme taşıdı.

Şoförlük mesleği, ülkemizde her zaman bir heves, bir özenti tohumuyla yayılan, bu sayede meslek haline gelen bir olguydu. Büyük şehirleri görebilmenin, farklı insanları tanıyabilmenin, öncelikle ülkemizde, daha sonrasında da ülke dışındaki kültürlerle ulaşabilmenin, bir meslek aracılığıyla yolu kısaltabilmenin sonucuydu şoförlük, ticari araç kaptanlığı. Tabi geçmişte bir yolcu otobüsü sahibi olmak veya onu kullanmak, geçmişteki yol şartlarına baktığınız zaman; o kocaman, o günün imkânlarında insanların bir yerden bir yere gitmesine vesile olan aracı kullanan kaptan toplumda saygıyla karşılanıyordu. Sadece maddi değil, manevi olarak da tatmin eden bir duygu bütünlüğüyle, bunların hepsini kendi üzerinde barındıran bir meslekti.

O gün o aracın kaptanı; aracın, hem tamircisi hem sürücüsü hem de müşteri ilişkileri temsilcisiydi. Sektörde şöyle bir şey var: Arabayı sürmekle, kullanmak arasında dağlar kadar fark vardır. Tabi teknolojinin bu denli hayatımızın her noktasına ulaşmadığı günlerde; güven, sebat ve sadakat gibi önemli değerler, bugün de olduğu gibi bu meslekte buluşuyordu. İşletmeler, kaptana ulaşmak için cep telefonu olmadığı için



evini arıyorlardı, telefon yoksa evine gidiyorlardı. Bunun sonucu olarak, şirketle sürücü arasında bir bağ oluşuyor, bir iletişim kuruluyordu ve bu sayede aidiyet duygusunun mesleğe yansması, en güçlü şekilde görülebiliyordu. Bugüne geldiğimiz zaman ise, salt telefon ile hatta sosyal medya aracılığı ile kurulan iletişim modeli aidiyete hiçbir şekilde hizmet veremiyor.

Geçmiş ile günümüz araç filolarının büyüklükleri arasında ciddi farklar var. Geçmişte tedarikçi kullanımı, bugünden çok daha fazlaydı. Geçen yıllar içerisinde gerek rekabet, gerekse farklı ekonomik sorunlar sonunda tedarikçi sayısı, dramatik bir şekilde azaldı. Artan iş kapasitesi ise öz mal yatırımları ile karşılanmaya başlandı. Artan araç sayısı, artan iş kapasitesi gibi kurumsallaşma sürecini hızlandıran etkenler; aidiyet duygusunu kurumsallaştırmada aynı hızı yakalayamadı. Artık kaptan ile işi arasındaki tek ilişki maddiyata endekslendi. Rekabet ederken sadece rakamların konuşulduğu bu ortamda, ne yazık ki ortaya çıkan domino etkisiyle beraber, kaptanların önemsizleşmesine ve şoförlüğün, mesleki olarak geçmişteki ağırlığını kaybetmesine sebep oldu. Tedarikçinin azalması da, sektöre meslek erbabı sürücünün yetişme hızını azalttı. Bu noktada mesleğe özenen bir gencin; 21 yaş ile beraber direksiyona çıkabilmesi, yetişmesi, aidiyet duygusuna sahip olması, mesleğe saygı duyması, saygınlığını yükseltmesi sürecinde oluşan kurumsal boşluğun, bugün kaptan arzının bu noktaya gelmesine sebebiyet verdiğini düşünüyorum.

Şirketlerin eğitim ve öğretim verebilmesi; devletin, bu konuda destek olmasına bağlı. Bugün sadece maddi şartların iyileştirilmesi bile, uzun yıllardır belli bir gelir oranında çalışan firmaların, ciddi maliyet hesaplarıyla karşı karşıya kalmasına sebep olacaktır. Bu noktada, devlet teşvikleri aracılığıyla, olası maliyetlerin bir anlamda kamu hizmeti veren yolcu taşımacılarının maliyet farklarını halka yansıtması zorunluluğunu ortadan kaldırmalıdır. Ticari araç kaptanlığı aracı sadece sürmekle eşdeğer değildir. Gerek yolcu gerek lojistik sektörü olsun, her birinin kendi alt dallarında, kendine has vasıfları vardır. Bugün turist taşımaya yapan bir aracın kaptanı; ülkemize gelen turiste, hizmet kalitemizi gösteren ilk basamaktır ve yine uğurlarken son temsilcidir. Kendisinden, hem bu ulusal görevi yerine getirmesi hem de Türkiye'de bulunan ören yerlerini bilmesi beklenir. Ayrıca aracına bakmalı, onunla ilgilenmeli, aracından anlamalı, yakıt tasarrufu yaparak işletmesine kazandırmalı, kılık kıyafetiyle prezantabl olmalı gibi birçok beklentiler vardır.

Şehir içi personel servisi, okul servisi kullanan bir sürücünden de, şehri bilmesi beklenir. Çocuklarımızı tedirgin etmeden, çalışanları ürkütmeden, trafik kurallarına uyararak, trafik içerisinde stres yaşatmaması beklenir. Aracına bakmalı, onunla ilgilenmeli, kılık kıyafeti özenli olmalıdır. Ortak beklentiler dışında, sektörlerin alt dallarına özgü beklentileri;

İlgili işletmeler tarafından eğitim ile kazandırılabilir. Ancak meslek lisesi, meslek yüksekokulu veya yurt dışında örnekleri olan, yaştan bağımsız bir şekilde ek eğitimler ile desteklenecek bir yapı oluşturulmalıdır. Devletimiz, maddi olarak teşvik desteğinde bulunmalıdır. Sigortalı çalıştırmak istediğimiz sürücülerimiz için giriş bildirgesiyle eş zamanlı iş başı yapılması konusunda da gerekli değişiklik, bir an evvel yapılmalıdır. UETDS sistemine bildirilen sürücüler, SGK entegrasyonu ile eş zamanlı kontrol edilebilmelidir.

Sektör temsilcileri aracılığıyla yapılacak çalıştaylar beraberinde; kısa, orta ve uzun vadede çözümler üretilebileceği kanaatindeyim. Ben çok uzatmadan hızlıca ifade etmeye çalıştım. Dinlediğiniz için çok teşekkür ederim, sağlıklı günler dilerim.

## Kemal KARAYORMUK

*Oturum Başkanı*

Emre Beye kısa ve öz konuşması için çok teşekkür ediyoruz, gerçek hayatta da öyledir zaten fazla öz konuşur. Aile işletmesinin ikinci kuşak temsilcisi olduğu için 50 yılı aşkın tecrübeleri var. Toplumda saygınlığı düşük bir algıya sahip olan bir mesleği konuşuyoruz. Bu 50 yılda mesleğin geldiği yer biraz sıkıntılı. Tabi eskiden güven, sebat ve sadakat gibi değerler tüm toplum için önemli olduğu gibi bu meslekte de önemliydi. O zaman iletişim cihazları vesaire de olmadığı için, bunlar çok önemli şeylerdi. O aidiyet duygusu, artan araç sayısı, artan şoför sayısı, artan iş kapasitesi; işi biraz maddi boyuta taşıdığı için mekanizmanın bozulduğunu görüyoruz. Mekanizmadan kasıt ne? Ben parayı verirsem sen arabayı kullanırsın zihniyetinden önce; sen bunu kendi malın gibi koruyup kollarsan, sen de ekmek yersin ben de ekmek yerimdi. Fakat artık başka bir yere doğru gittiğine vurgu yaptı Sayın Ak. Tabi onların asıl işi; turist taşımacılığı yapmak. Bu, sektöre çok yakın olmayanların bilmediği bir iş. O gelen 40 milyon turistin havaalanından otele, otelden ören yerlerine ya da uzun seyahatlere çıkarılmasında daha farklı bir şoför profili gerek. Prezantabl olacak, biraz oturmayı, kalkmayı bilecek, üstüne başına dikkat edecek. Şehirlerarasında çalışan bir şoförle, turizmde çalışan bir şoför, bazen birbirleri arasında kaynak değişimi yapıyor. Şoför, şehirlerarası çalışıyorsa turizm taşımacılığında rahat edemiyor. Turizmdeyse şehirlerarası taşımacılıkta yapamıyor.

## İrem BAYRAM

*TOBB Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclisi Üyesi*

Çok teşekkür ediyorum Hocam. Çok kıymetli hazirun, hepimizin malumu, tüm dünyada uzun yol ağır vasıta kaptanlarına olan talebimiz gün geçtikçe artıyor. Özellikle pandemi sonrasında ve globalleşen dünyada, tüketim ihtiyaçlarımızı kilometrelerce öteden karşılamak istiyoruz artık. Onun dışında, turizme olan isteğimiz ve talebimiz de arttı. Daha öncesinde yılda bir kere belki maksimum iki kere, üç kere seyahat edilirken, şimdi daha çok seyahat ediliyor ve bu da, kaptan ihtiyacını gün geçtikçe artırıyor. Ama bununla beraber görüyoruz ki, kaptan arzı tam aksine her gün eriyor.

Dünyada durum böyle, ülkemizde nasıl? Son olarak da zaten dünyada bir İngiltere vakası oldu, İngiltere'de kaptan bulunamadığı için akaryakıt ulaştırılmadı ve gündemimize pat



diye düştü. Evet, kaptan sorunu tüm dünyanın karşısında büyüyen bir kartopu olarak geliyor. Peki, ülkemizde durum nasıl? Ülkemizde de durum aslında çok farklı değil. Tabi ki ülkemizde genç ve de kalabalık bir nüfus var, bunun için belki şu anda böyle çok yüreğimizde, ciğerimizde, midemizde hissedemiyoruz, ama yaklaştı. Ülkemizdeki durumu inceleyecek olursak, aslında bunu iki farklı boyutta ele alıyoruz. Birincisi, maddi sebeplerden dolayı bu arzı sağlayamamak. Uzun yol kaptanlığının ülkemizdeki gelir seviyesi maalesef ki asgari ücret seviyelerinin çok da üzerinde değil. Ailelerinden kilometrelerce uzakta sürdürüyorlar yaşamlarını kaptanlarımız. Kötü haberleri çok uzaktan alıyorlar ve acıları, paylaşamadıkları için artıyor. İyi haberleri de kilometrelerce öteden alıyorlar ve sevinemiyorlar bile çoğu zaman. Özellikle bayram gibi yoğun dönemlerde yatak yüzü görmeden, belki günlerce duş almadan, otogarlardaki sularla yıkıyorlar. Otobüs bagajlarında, tır yataklarında uyurken vefat eden kaptanlarımız, bizim sektörümüzün utancısıdır diyorum.

Pek tabi ki bunun ana sebebi; hava yolu ve demir yoluna sağlanan imtiyazlar karşısında eriyen sektörümüzün en önemli parçası olan kaptanlara ve kabin memurlarına hak ettikleri muamelenin sunulmaması. Yani aslında gönül istiyor ki, bunun çok daha üzerinde imkânlar sunalım, ama artık öyle bir duruma geldi ki, özellikle son günlerde artan akaryakıt maliyetleriyle beraber otobüs firmalarının kazalarını görüyoruz. Çünkü firmalar artan maliyetlerden dolayı lastik değiştiremiyor. Kaptanlarımıza, hak ettikleri imkânları sunamıyoruz. Hasta yatağında olan sektörümüz, pandemi sonrası tabiri caizse bitkisel yaşamda ve sektörümüzle doğru orantılı olarak kaptanlarımızın hakları da bitkisel yaşamda diyorum.

Bugün aslında, gelir seviyesinin yetersizliğini bir tarafa bırakıp, asıl üzerinde durmak istediğim iki konu var; kaptanlarımızın harcadıkları duygusal emek ve mesleki itibar konuları. Ulaştırma sektöründe sezonluk çalışma, esnek çalışma, düşük ücret, kötü çalışma koşulları oldukça yaygın. Bu kötü çalışma koşullarına rağmen özellikle yolcu ulaşımı tarafında, kaptanlarımızdan sürekli iyi görünmelerini, ne olursa olsun güler yüzlü davranmalarını, iyi hizmet sunmalarını bekliyoruz. Yani fiziksel emek harcamalarının yanı sıra bir de onlardan üstün düzeyde bir duygusal emek bekliyoruz. Daha da açacak olursam bu konuyu; kaptanlarımız, direksiyonda; gelmiş olan ödeyemedikleri kredi kartı borçlarını düşünürken, bir taraftan doğal gaz faturasını, bir taraftan ailesine olan hasretini düşünürken, bizler de onlardan duygusal beklentiler içine giriyoruz.

## Enver YENİÇERİ

*Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu Genel Sekreteri*

Konuşmama başlamadan önce sizleri saygı ve muhabbetle selamlıyorum. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin ev sahipliğinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız ve Federasyonumuzun işbirliği ile düzenlenen panelimizin, “Şoförlük Mesleğinin Sorunları ve Mesleğe Özendirme” konulu oturumuna hoş geldiniz diyorum.

Ulaştırma sektörü; karayolları, demiryolları, havayolları, denizyolları ve boru hatları ile ülke ekonomisinin en temel unsurlarından birisidir. Ekonomik ve sosyal girdileriyle, toplumu sürekli etkileyen bir yapıya sahip olan ulaştırma sektörü, üretim sürecinin önemli bir parçasını oluşturmaktadır.

Taşımacılık türleri bakımından ülkemizde yolcu taşımacılığının yaklaşık %90'ı, eşya taşımacılığının ise yaklaşık % 88'i kara yolu ile yapılmaktadır. Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük öneme sahip olan karayolu; gerek yolcu ve gerekse eşya taşımacılığının vazgeçilmez unsurudur. Taşımacılığın %90'ına yakınının gerçekleştirildiği karayollarımızın; ülkemizin jeopolitik konumu da dikkate alındığında, öneminin uzun yıllar korunacağı bir gerçektir. Bu nedenle karayolu trafiği, hayatın olağan akışı içerisinde kayıtsız kalınamayacak kadar önemli, güncel, hukuki, teknik ve bilimsel yönleri olan bir olgudur. Bu bağlamda, karayollarımıza ve araçlara yönelik yapılan yatırımlar artarak devam etmekte iken, ticari araçları kullanan şoförler için yeterli ve planlı bir yatırım yapılmamaktadır. Son yıllarda, çoğu batı ülkelerindeki karayolu ulaştırma sektörünün en önemli sorunlarının başında; karayolu ticari araçları kullanacak şoför bulunamaması gelmektedir. Son günlerdeki gazete başlıklarına baktığımızda;

-“ABD’de büyük kriz! Tüm dünyadan kamyon şoförü arıyorlar.” (Hürriyet ekonomi haber-Ağustos 04, 2021 11:52)

-“Kanada’da, yıllık maaşları 80 bin Kanada doları civarında olmasına rağmen, çalışma şartlarının zorluğu nedeniyle tır şoförü açığı had safhaya ulaştı.”

-“İngiltere'nin TIR şoförü açığına Türkiye çare bulabilir mi?” (Selin Nasi — İngiltere)



Nakliye sektörünü temsil eden Road Haulage Association (RHA) adlı kuruluşun raporuna göre, nakliye aracı sürücülerinin sayısındaki azalışın başlıca sebepleri "sürücülerin emekli olması", "sürücülerin başka sektörleri seçmesi", "düşük ücretler" olarak sıralanıyor.(A.A. Zuhale Demirci 26.09.2021)

Son zamanlarda ülkemizde de, batı ülkelerinde olduğu gibi, şoför yetersizliği sorunu karşımıza çıkıyor. Yine gazete haberlerine bakıldığında, benzer manşetlerle karşılaşılmaktadır. Türkiye’de en önemli sorunlardan biri olan işsizlik sorunu yaşanırken, lojistik sektörünün şoför bulamadığından yakınılıyor ve taşıma sektörünün 10 bin sürücüye ihtiyacı olduğu dile getiriliyor.

Şoförlerin meslekleri gereği ömürleri yollarda geçmekte ve hayatlarını, her an risk altında sürdürmeye çalışmaktadırlar. Bununla birlikte, şoförlerin sosyo-ekonomik düzeyleri orta ve ortanın altındadır. Her ne kadar yasal düzenlemelerle çalışma ve dinlenme saatleri belirlenmiş ise de, seyahat süresince rahat bir dinlenme ortamının olmadığı da aşikârdır.

Şoförlerin, iş ve aile yaşamlarında gözlenen aşırı kaygı ve stres altına sokan koşulların ortadan kaldırılması, uygun koşullar sağlanması yoluyla şoförlerin rahatlatılması, sakinleştirilmesi ve yaptığı önemli hizmetin niteliğinin artırılması gerekmektedir.

Bu amaçla, teorik eğitimin yanı sıra pratik eğitimin de verilebileceği lojistik merkezlerine, ihtiyaç duyulabilecek her türlü teknolojiye ve materyale ulaşılabilecek merkezi yerlere (İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa vb.), şoför eğitimi veren bölümlerin açılması gerekmektedir. Açılan bu bölümlerde yetişen şoförlere; nitelikli ve iş garantili eğitim verilmeli, diğer taraftan da, ekonomik açıdan ve çalışma koşulları bakımından gerekli iyileştirmeler yapılarak; gençler, şoförlük mesleğine özendirilmelidir.

Bu şartların oluşturulmaması halinde ise batı ülkelerinde olduğu gibi, ülkemizde de ticari taşıt kullanan şoför bulunmasında sorunlar yaşanacaktır. Zaten son yıllarda kendisini hissettirmeye başlamış olan bu sorunun, önümüzdeki yıllarda da artarak devam etmesi kaçınılmazdır.

Çünkü sorunun temelinde, yaş şartı nedeniyle yaşını dolduran sürücülerin SRC belgelerinin iptal edilmesi ve ihtiyacı karşılayacak kadar yeni şoför yetişmemesi gelmektedir.

Sorunun çözümü için, şoförlerin; gelişmelere ve değişen koşullara göre bilgi, beceri ve eğitim düzeylerini yükseltecek, sosyal güvencelerini sağlayacak önlemler alınarak kolaylıklar getirilmeli, kısa, orta ve uzun vadeli olmak üzere genel bir politika



TOBB



PROFESYONEL SÜRÜCÜLÜK MESLEĞİ  
PANELİ / 2021

belirlenmelidir. Bu kapsamda, gerekli çalışmalara bir an önce başlanması bir zorunluluk haline gelmiştir.

Bu duygu ve düşünceler ile panelimizin başarılı geçmesini temenni ediyor, katkı ve katılımınız için sizlere teşekkür ediyor, sevgi ve saygılar sunuyorum.



### III. OTURUM

#### Şoförlerin Eğitimi

##### Oturum Başkanı:

Canbek HURMOĞLU

*HED Akademi Temsilcisi*

##### Konuşmacılar:

Fatih KIRATLI

*Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Daire Başkanı*

Tahsin ÜNLÜ

*Söğüt Ulaştırma Eğitim Merkez Komutanlığı Öğretim Başkanvekili*

Ahmet Üzmez

*OMSAN Lojistik İşe Alım ve Eğitim Yöneticisi*

Emrah ERÇEK

*Afyon Kocatepe Üniversitesi Sultandağı Otobüs Kaptanlığı Bölümü*

##### Canbek HURMOĞLU

*Oturum Başkanı*

Şu ana kadar aslında bütün katılımcılar ve benden önce ifadede bulunanlar, hep şunu söylediler: Aslında büyük bir belge karışıklığı var. Evet, ülkemizdeki en büyük sorunlardan bir tanesi, sürücülük mesleğiyle ilgili birçok belge verilmesidir. İlk verilen belge, ehliyettir. Ehliyetten sonra verilen ise, ticari hayatta bu işi yapmanız için gerekli olan belgelerdir. Sürücü okullarında; sürücülere, araçları hareket ettirmeleri ve trafik kuralları öğretilir. Zor olan, sürücülerin emniyet kültürünün geliştirilmesidir. Sürücülerin emniyet kültürü, yol güvenliğiyle ilgili eğitimler verilerek sağlanabilir. Biz, sürücülere şu an yalnızca trafik kurallarını öğretiyoruz, peşinden araç kullanmayı öğretiyoruz, sonra yol güvenlik kültürü almaları için sahaya salıyoruz ve şu an sahada gördüğümüz bütün sürücüler, trafikle ilgili kültürlerini; buldukları, yaşadıkları ortamdan elde ettiler. Bu yüzden, bugünkü sürücülerimiz başarısızsa veya yeteri kadar başarılı değilse; bu durum, trafik ortamımızdan kaynaklanıyor. Avrupalı bizden farklı olarak bir aşamaya daha geçti, güvenlik sürüş adı altında, eğitim modülleri oluşturdu.

Ticari araç sürücüleri içerisinde en zor olan meslek grubu; ağır vasıta sürücüleridir. Bulunması, seçilmesi ve karar verilmesi zor mesleklerden bir tanesidir, çok meşakkatlidir. Neden şimdiye kadar bu meslek süregeldi? Evet, gerçekten Türk insanının bir özelliği var, meşakkatli ortamlarda çalışmaktan korkmaz. Eskiden yaptıkları iş çerçevesinde, bugünkü teknolojiye sahip olmayan araçlarla birlikte hareket etmeyi öğrendiler. O yüzden babadan oğula, ustadan çırağa geçen bir meslek gibi yetişti. Ama bugün

sağlanan ortamda artık sürücü bulamıyoruz.

Niye sürücü bulamıyoruz? Çünkü artık sürücülerin insani şartlarda çalışması için uygun ortam sağlayamıyoruz. Sahada yaptığımız çalışmalarda gördüğümüz, bire-bir sürücülerle çalıştığımızda fark ettiğimiz bazı şeyler var. Bir kere eğitim seviyesi en düşük grupla çalışıyorsunuz; sürücüler, ilkokul ve onun biraz üstü seviyelerindedir ve çok kanaatkârlardır. Burada profesyonel sürücü diyoruz ama bizim sürücülerimiz amatördür, profesyonel değildir. Yani biz, şu an sahada çalışan bir ağır vasıta sürücüsüne; ister otobüs kaptanı olsun, ister ağır vasıta, ister tır ya da şehirlerarası otobüs, kamyon kullanıcısı olsun, ondan şunu rica ederseniz: Arkadaşım, benim işlerim çok yoğun, lütfen benim için bir sefer daha atar mısın? Çalışma saatlerini geçebilirsin, yorgun olabilirsin, evet birçok problem var, fakat bu işin yapılması gerektiğini söylediğiniz andan itibaren o sürücü bu işi yapar, hiçbir kuralı tanımaz. Aslında şirketlerine olan inançları ve şirket sahiplerine olan sahiplenme duyguları çok yüksektir, onlar için her şeyi yaparlar. Fakat bir sorun var, biz bunu yıllarca sömürdük. Sürücülerin bu çalışmalarına; zaman zaman 50 lira, 100 lira fark vererek, şirketler arasında transfer olmalarına göz yumduk. İyi yetişmiş bir sürücü bizden niye gidiyor diye hiç düşünmedik. Biz çalışma ortamı sağladığımızda, sürücüler bize geldiklerinde, teoriği neredeyse olmayan, tamamen pratik üzerine olan; bir ağır vasıta nasıl kullanılır, tehlike nedir, frene bastığınızda duruş mesafesi nedir, ABS nasıl çalışır, araçtaki güvenlik paketler nelerdir, bunu nasıl kullanması gerekir, bir kazaya nasıl sebep olur vb. soruların cevabını hiç kimse onlara anlatmaz. Ben 20 yıldır bu sektörde çalışıyorum, yaklaşık olarak 52 kişilik bir ekiple çalışıyorum ve yasal hiçbir altyapımız yok. Yani hiçbir yasa; yol güvenliğiyle ilgili eğitim alın, sürüş tekniğinizi geliştirin, başınız belaya girmesin, demez.

Şoförlerimizin çalışma şartları gerçekten çok ağırdır, insanoğlunun doğası kapalı bir yerde olmaya uygun değildir, biz açık alanlarda olmak için var olduk. O yüzden otomobillerle ya da ağır vasıtalarla uzun mesafe sürüş yapmak çok zor bir şeydir. Sürücüler, o yüzden bu işleri yapmaktan artık soğumaya başladılar. Onların da evlatları kıymetli, bizim evlatlarımızın olduğu gibi. O yüzden bu meslek; babadan oğula geçmiyor, herkes evladını seviyor, yalnızca biz değil.

Biliyorsunuz bu yılın başında Trafik Güvenliği Stratejik Eylem Planı yayınlandı, 2020-2030 arasında hedefler konuldu. Bunun ilk aşaması olarak 2021-2024 tarihleri arası için çeşitli hedefler konuldu. Bu hedeflerden bazılarını yerine getirebilmek gerekiyor. Bunlar içerisinde en çok önem verilen konulardan bir tanesi; sürücülerin eğitimleri.

Eskiden sürücülük yapanların hepsinin evi var, onlar çalışarak ev sahibi oldular. Çocuklarını okuttular, emek verdiler. Ama şu an bu sektöre sürücü olarak giren hiç

kimse babalarının sahip olduklarına sahip olamayacak. Gelecek Trafik Stratejik Eylem Planı şunu diyor: Eskiden bir klasik yaklaşım vardı, yalnızca sürücülerini eğiterek trafik kazaları önlenbilirdi diyor. Stratejik plan diyor ki; artık güvenli sistem yaklaşımına geçtik. Artık dört şeyi yapmazsanız kazasız ve başarılı bir sistem kuramazsınız diyor:

Bir; sürücülerinizi eğiteceksiniz.

İki; sürücülere en güvenli araçları alacaksınız.

Üç; en güvenli sistemi ve çalışma ortamını kuracaksınız.

Bununla birlikte güvenli yollara, üst düzey yönetime ve üst düzey denetime ihtiyaç var. Bunların hepsinin payı aşağı yukarı yüzde 25'tir. Onun için tek başına sürücülerini eğiterek, kazaları önleyemeyiz ve mesleği sadece eğitimle cazip hale getiremeyiz. Şartların iyileştirilmesi ve tamamen farklılaştırılması gerekiyor.

## Fatih KIRATLI

### *Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü Daire Başkanlığı*

Değerli katılımcılar; hepinizi öncelikle saygı ve muhabbetle selamlıyorum.

Bir meslek grubunun çalışma koşullarını, ücretini, imkânlarını artırırsanız; o kişi, o eğitimi dünyanın diğer ucunda bile olsa gelip almak için elinden gelen her şeyi yapar. Bunun için de para harcamaktan asla imtina etmez. Şimdi eğitim diyoruz, eğitim kime lazım? İlk önce eğitimciye lazım. Fakat bu eğitimcilerin yüzde 60'ı asgari ücretin altında çalıştırılıyor. Kalite istiyoruz, ama ücret vermemek istiyoruz. Şimdi her şey bedava olacak olursa, çıkacak olan ürün de buna göre çıkar.

Birincisi, hepimiz kendimizi düşünelim: Evimizden, eşimizden, ailemizden uzak kalmamanın ne kadar önemli olduğunu. İkincisi, eğitimcilerin de iyi eğitilmesi gerekiyor. Bunun için bizim istediğimiz şey nedir?

Bir; usta öğreticimizin de ileri sürüş tekniklerini öğrenmesini. Çünkü kursiyer geldiğinde, onun karşısına donanımlı gelsin. Sınav yapıcıımız, ileri sürüş tekniklerinin eğitimini, belgesini almış olsun ki sınava geldiğinde değerlendirebilsin.

Arkadaşlar, bir belge alabilmek için 16 saat trafik ve çevre dersi, 8 saat ilk yardım dersi, 6 saat araç teknikleri dersi, 4 saat de trafik adabı dersi olmak üzere toplam 34 saat eğitim veriyoruz. Fakat Ankara ve İstanbul dışında, görevim nedeniyle, denetim için pek çok yere gidiyorum. Bakın, her türlü eğitimi verdik. Biraz önce bir konuşmacımız dedi ki; yurt dışına çıkmayanımız hemen hemen yoktur. Yurt dışına gittiğinizde, bir yaya geçidine geldiğinizde, durmayan araç yoktur. Türkiye'de yaya geçidini bırakın, yeşil ışık yanarken bile bakmazsanız çiğnenebilirsiniz.

Direksiyon eğitimi dersinin iki saatini simülatör karşısında, sonrasını akan trafikte veriyoruz ve usta öğreticimiz; adayın akan trafikte araç kullanabilecek durumda olup olmadığını kararını veriyor. Şimdi arka planını açmayacağım, sadece olması gerekeni söylüyorum. Bugün D sınıfı araçlarımızda 14 saat, A sınıfında 6 saat, D1 sınıfında 7 saat, D sınıfında 14 saat, C1 10 saat, C sınıfında 20 saat ve ayrıca çekici olduğu durumda artı 12 saat olmak üzere direksiyon eğitimi veriyoruz. Ama aday gelirken şuna odaklanmış olarak geliyor: Bana belgeyi verin, kaç lira istiyorsanız vereyim. Arkadaşlar, eğitim lazım bize. Bir kurstaki idareci dedi ki; Başkanım, bir adayımız 36. dosyada ancak ehliyet alabildi. Bakın biz kaliteyi geliştirirsek bunlara gerek kalmayacak.

Ülkemizde, her türlü koşulda eğitim vermek için gayret ediyoruz. Ve şu anda yeni yönetmeliğimizde bunların daha ileriye taşınması ve daha da geliştirilmesi için gayret sarf ediyoruz. İnşallah çok yakın zamanda Bakanlığın diğer temsilcileriyle ve diğer



Bakanlıklarla da bunu paylaşacağız ve yeni yönetmeliğimizde, eğitimi daha ileri boyuta taşımaya gayret edeceğiz.

Bakanlık olarak, ileri sürüş teknikleri kapsamında mevzuat güncellemelerimizi yapıyoruz. İlerleyen süreç içerisinde, ileri sürüş teknikleri derslerimiz de yaygınlaştırılacak. İsteriz ki her yerde olsun, her sürücümüz buna ulaşabilsin.

Aslında yeteri kadar şoförümüz var. 202 bin A sınıfı, 1 milyon 445 bin B sınıfı, 66 bin C sınıfı, 23 bin de D sınıfı sürücü sertifikası vermiş durumdayız. Ayrıca incelediğimizde de şunu gördük: Avrupa'da acaba trafik eğitimi dersi veya trafik dersi zorunluluğu olan bir ülke var mı? Yok. Ama bizim ülkemizde var. Buna rağmen biraz önce söyledik, trafik adabı konusunda çok zayıfız. Bunun için de Bakanlığımız okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen trafik eğitim programları hazırlamakta ve bu program, ilgili kuruluşlarla iş birliği yaparak uygulanmaktadır. Karayolları Trafik Kanununun 125. maddesi uyarınca, ilköğretim ve ortaöğretim okullarındaki ders programlarına, uygulamalı trafik ve ilk yardım dersleri eklenmiştir. İlgili belediyelerle iş birliği çerçevesinde, çocuk trafik eğitim parklarının açılması işlemleri ile söz konusu parklarda eğitim, denetim ve iş ve işlemler yapılmaya devam etmektedir. Çok yakın zamanda tüm belediyelerimizde bu alanlarımız hazırlanmış olacak.

Ayrıca, şu konuda bilgi vermek isterim sizlere arkadaşlar: SRC dediğimiz eğitimler; 1 günde, 2 saatten az ve 6 saatten fazla olmamak üzere, hafta sonları ise 2 saatten az ve 8 saatten fazla olmayacak şekilde verilmektedir. Her dönem SRC eğitimlerinin verilmesi süreci 60 gün içinde, eğer ODY yani üst düzey yönetici veya orta derecede yönetici olacaksa bu da 90 gün içinde tamamlanır. 2021 yılı içerisinde; SRC 1'den 31 bin, SRC 2'den 42 bin, SRC 3'ten 44 bin, SRC 4'ten ise 149 bin kişi sertifika almıştır. Yani bu rakamlar, sektörün ihtiyacının çok üstündedir.

Bu yıl, TŞOF ile beraber birlikte yapmış olduğumuz ticari araç sürücülerinin mesleki yeterliliklerinin artırılmasıyla ilgili bir projeye başladık. Almanya'da gerekli girişimler, toplantılar ve incelemeler yapıldı, birlikte çalışıyoruz. Önümüzdeki süreç içerisinde, İspanya ve İtalya'yla da yine bir gezimiz, bununla ilgili eğitimimiz, karşılıklı bilgi alışverişlerimiz devam edecek. Bizim gayemiz eğitimi en iyi şekilde nasıl verebileceğimiz ve nasıl geliştirebileceğimizdir.

Ayrıca, IPA 3 çerçevesinde, sürücü eğitimleri üzerine, Genel Müdürlüğümüz tarafından, Trafik ve Sürücü Eğitimleri Projesi yapıldı. Fakat bütçe yetersizliğinden dolayı 2023'e ertediler. İnşallah onu da yaptığımızda; daha iyi, daha kaliteli bir eğitim vermek için elimizden gelen gayreti göstereceğiz.

Zamanı fazla kullanmak istemiyorum. Dinlediğiniz için teşekkür ediyorum, tüm katılımcılara saygılarımı sunuyorum.

## Tahsin ÜNLÜ

*Söğüt Ulaştırma Eğitim Merkez Komutanlığı Öğretim Başkanvekili*

Jandarma Genel Komutanlığı adına bizi de bu faaliyete davet ettiğiniz için teşekkürlerimi sunuyorum. Aynı zamanda komutanlarımızın da selamını iletiyorum.

Sunumumu 15 dakikalık süre içerisinde Jandarma Genel Komutanlığı ağır vasıta ve zırhlı araç sürücü eğitim sistemini, sürücü eğitim sistemini gelişmeye yönelik icra edilen faaliyetlerden ve sonuç kısmından oluşan şekilde anlatmaya çalışacağım.

Öncelikle giriş olarak, Söğüt Jandarma Ulaştırma Eğitim Merkez Komutanlığının vazifesi nedir diyecek olursak; Jandarma, lastik tekerlekli ve zırhlı araç sürücülerini yetiştiriyoruz. Aynı zamanda ağır vasıta ehliyeti olan sürücü personele; zırhlandırılmış küçük, gizli ve zırhlı otobüs dediğimiz bu araçların sürücü sertifikalarını veriyoruz.

Yurt içi mesleki gelişim planı kapsamında, sürücü kursları açıyor, Söğüt Ulaştırma Eğitim Merkez Komutanlığı olarak kontenjanlarımız ve eğitici personelin durumuna göre bu sürücülerini yetiştirmeye çalışıyoruz.

Türkiye İstatistik Kurumu açıklanmış verilerine göre 2018, 2019, 2020 kazalar değerlendirildiğinde, yanlışımlar varsa düzeltebilirsiniz, günlük ortalama 15 vatandaşımız hayatını kaybediyor, 800 vatandaşımız da yaralanıyor. Bunu, teşkilata uyarlıyorsak; 2017 yılında yaklaşık 1500-2000 araç sayımız varken, 2021 yılında 2500-3000 bine çıkmıştır. Buna rağmen kazaları, sürücü eğitim merkezinin de katkısı ile 78'den 21'e kadar düşürmeyi başardık. Kemal Hocamız, bu panele bizi, bu konuyu başarı olarak değerlendirdiği için davet etti.

Bu trafik kazalarının azaltılması ve sürücü eğitimleri kalitesinin artırılması durumu, aslında sadece sürücü eğitim merkezinin geliştirilmesiyle olmaması gerektiğini düşündük. Zaten, endüstri 4.0 ve bütünleşik tedarik zinciri yönetimi kavramlarına baktığımızda; bir sistemi bütün olarak değerlendiriyor. Aynı şekilde bizde de aynı sorunlar, aynı yaklaşım olması gerektiğini değerlendirdik.

Bazı araçlarımızda olan, ama zırhlı araçlarda halihazırda tedarik aşamasında olan akıllı araç takip sistemlerinin entegre edilmesi gerektiğini ortaya koyduk. Takograflarımız var yine aynı şekilde zırhlı araçlarımızda. Bunların denetimlerinin artırılması gerektiği, bir de ceza uygulamalarının gündeme alınması gerektiğini düşündük. Bunları bir sistem haline getirdik ve uygulamaları 2017'den beri yavaş yavaş geliştirdik.

Aynı şekilde bütüncül yaklaşım dediğimiz en önemli kısımlarından bir tanesi olan saha



risk kaza analizleri geri bildirim sürecinin işletilmesi gerektiğini düşündük.

Söğüt Ulaştırma Eğitim Merkez Komutanlığındaki sürücü temel eğitimi akış şemasını anlatmak gerekirse: Sürücü adayları belirlenen niteliklere göre seçilerek eğitim merkezine gönderiliyor. Eğitim merkezine katılan sürücü adaylarının trafik ceza puanı geçmişi ve psikiyatrik tedavi geçmiş sorgulaması yapılıyor, test sürecinden geçirilmesi sağlanıyor. Psikoteknik test sistemi, Karayolları Taşıma Yönetmeliği gereği aslında Jandarma Genel Komutanlığı ve Milli Savunma Bakanlığı araçları muaf tutulmuştur, fakat Jandarma Genel Komutanlığımızın girişimleri ve bu konudaki hassasiyeti sayesinde, psikoteknik test sürecinde kanuni bir zorunluluk olmamasına rağmen eğitim süreci de tabir edilmiştir. Psikoteknikten başarılı olan sürücü adayları, zırhlı araç kullanacak olsalar bile, önce binek araçlardaki yeterlilikleri; motorlu taşıtlar sürücü kursu yönetmeliğinin arkasındaki sürücü değerlendirme forumuna göre değerlendiriliyor ve teste alınıyor. Başarısız olanları refüze edip, birliklerine geri gönderiyoruz.

Küçük araç test sürüşünü başarıyla bitirenleri, eğitim programının içerisindeki teorik uygulama eğitimlerine dâhil ediyoruz. Eğitimlerde; güvenli sürüş, off road sürüş ve taktik kullanım teknikleri eğitimlerini alıyoruz. Bu eğitimler bittikten sonra eğitim sürecinin sonuna doğru son haftada, birlik dışında akan trafikte uygulama direksiyon eğitimlerini icra ediyoruz, bunları gece ve gündüz yapıyoruz. Bütün bu eğitimlerin sonucunda da teorik uygulama ve eğitim değerlendirme sonucu başarılı olanlar, birliklerine gönderiliyor. Birliklerine gönderildikten sonra da konferans sistemi yardımıyla her ay, ayda 2 veya 4 saat şeklinde uzaktan eğitim planlıyoruz. Bir de, 2 veya 5 yılda bir duruma göre tazeleme eğitimine tabi tutuyoruz.

Alman Yol Güvenliği Kurumu bünyesinde, Hed Akademi adı altında, yurt dışı mesleki eğitim kurslarından olan eğiticilerimizin bazılarına, eğitici eğitimi sertifika programlarını aldık. Eğiticilerimizin tamamına üç günlük güvenli sürüş eğitimleri aldık.

Bütünleşik simülasyon sistemleri projesinden bahsetmek gerekirse, bunun dünya çapında gerekli olduğunu, kesinlikle bunu kullanmamız gerektiğini anladık ve 2017 yılında komutanlarımızı ikna ettik. 2018 yılında başladık ve 2020'de ihale gerçekleştirildi.

Bütünleşik simülasyon sistemleri projesi eğitim tasarımı şu şekilde: Uzaktan herhangi bir personel internet vasıtasıyla interaktif eğitim modülüne bağlanacak, interaktif eğitim modülünde bizim kitapla öğrettiğimiz konuları, bilgisayar ortamında çevrimiçi olarak izleyecek, görececek, tıklayacak ve son olarak da sınava girecek. Sonra Ciddi Oyun Dershanesinde, senaryolara dâhil olacak. Ciddi Oyunda iki tane ekran ve psikoteknik test sistemlerine benzer bir yapı var. Ciddi Oyundan çıkan arkadaşlarımız; ağır araçla açık kabin simülatörlerine, zırhlı araçla da kapalı kabine girecek. Sonrasında da simülatör



dahil olacaktır.

Diğer devam eden projelerden bir tanesi seneye tamamlanacak, seneye bu zamanlar bitmiş olur. Güvenli ve defansif sürüş teknikleri eğitim alanı projesi. Buradaki amacımız, araç sürücüsüne dışarıda gece ve gündüz bütün kaygan zemin, ıslak zemin, kötü yol, kötü zemin, bütün olayları simüle edecek bir ortam ve eğitim alanı yaratmak.

Tanıtım videosu da şu şekilde: Bu güvenli ve tam sürüş eğitim alanı projesi kapsamında hem kaygan zeminlerden oluşan bölümler var, hem off road sürüş var, hem meskûn mahal eğitim parkuru var, hem de en son hızlanma yapabileceği, 80-90 kilometrelere çıkabileceği bir tatbikat parkuru var. Bu projeyi biz Türk Loydu aracılığıyla, Alman Yol Güvenliği Kurumu adına onaylattık. İleride Savunma Sanayi Başkanlığının dışarıya ihraç ettiği araçların eğitimini de burada verebiliriz mantığıyla, şu an onaylı bir proje olarak devam ediyor. Muhtemelen bitiş tarihi de seneye Haziran, Temmuz veya en geç bu zamanlarda teslim edilmiş olacak.

Anladığım kadarıyla, eğitim konusunda devletin özel ve resmi kurumları bir şeyler yapmaya çalışıyor. Ama ben kendi şahsım adına konuşayım; benim haberim yoktu böyle şeylerden. Böyle ilgili kurumların ve kişilerin olduğunu bilseydim, belki daha fazla temasta bulunur, ziyaretler yapardım ve daha hızlı gelişmeler elde edebilirdik.

Bu konuda benim söyleyeceğim başka bir durum yok. Biraz önce bahsettik; biz; Söğüt Jandarma Ulaştırma Merkezi veya Jandarma Genel Komutanlığı olarak, sürücü eğitiminde bu projeler hayata geçirildiğinde, Türkiye’de olmayan bir sürücü eğitim merkezi olacağız. Resmi-özel kurumlara ortak eğitim verilebilecek seviyede yetenek kazanmış olacağımızı değerlendiriyoruz. Bölge ve dünya ülkeleri arasında her iki eğitim altyapısına sahip hem simülatör, hem güvenli sürüş eğitim alanı altyapısına sahip sürücü eğitim merkezlerinden biri olacağımızı değerlendiriyoruz.

Beni sabırla dinlediğiniz için teşekkür ederim.

## Ahmet ÜZMEZ

*OMSAN Lojistik İşe Alım ve Eğitim Yöneticisi*

Tabii günün sonu ve son panel. İki konuşma turu, üstüne üç panel olunca hepimizin gardı düştü, ama hala dikkatle dinlendiğini görünce benim gibi diğer konuşmacılar da mutlu olmuştur sanıyorum. Hepinize sabrınız için teşekkür ediyorum.

Tabii konu sürücü ve lojistik sektörünün sorunu olunca, arada da kamu tarafından böyle güzel sunumlar gelince, benim de hoşuma gitti. Aynı noktada olduğumuzu, benzer bir şekilde ticari faaliyet göstermese de kamu nezdinde de sorunların ele alınışı, çözümlerin benzer mantıkla ortaya konulması, Türkçesi; hakikaten takdire şayan bu panelin çok hoşuma gittiğini yeniden ifade edeyim.

OMSAN Lojistik, sektörün dinamik şirketlerinden bir tanesi. Uzun yıllar yurt dışı taşımacılığı yapmış, şimdi de daha çok enerji, tehlikeli madde alanında faaliyet göstermeyi tercih etmiş şirketlerden bir tanesi. 1800 üzerinde çalışanı, biraz sonra paylaşacağım, 650'nin üzerinde şoförü, depoları olan şirket. Ama tabii konu şirketi tanıtmak değil. Sektörün asıl sorunu; sürücü eksikliği, sürücü kaynağı, sürücüleri nasıl yetiştireceğimiz ve onların devamlılığını nasıl sağlayacağız.

Yaklaşık 440-450 civarında tehlikeli madde taşımacılığı yapan, 200 civarında da bitmiş araç lojistiği dediğimiz oto taşımayla faaliyet gösteren sürücüyle birlikte 650 sürücüye sahibiz. 2023'te yaklaşık 700'leri bulmayı hedefliyoruz ve tehlikeli madde olarak, sunumda gördüğünüz gibi akaryakıt, LPG, endüstriyel gaz, yağ toplaması gibi farklı alanları kullanıyoruz. Biraz sonra bunları niye sıraladığımı ifade edince göreceğiz ki bundan 5-6 yıl önce olsaydı, belki de sizlere; tehlikeli madde eğitiminden çok yurt dışı taşımacılığı yapan bir sürücünün profili ve ona ihtiyaç duyulan eğitimleri anlatıyor ve paylaşıyor olabilirdim.

Özellikle bitmiş araç lojistiği kısmını da ifade edersem; 200 civarında şoförümüz var, bunlar yurt içi çalışanlar, yurt dışı taşıması yapanlar ve liman taşıması dediğimiz kısa mesafe çalışanlar. "Arabam Tatilde Projesi" dediğimiz bir proje var ki belki aranızda kullananlar olmuştur; havaalanında arabanızı teslim edersiniz, başka bir inceğiniz havaalanında teslim alırsınız, taşımayı böyle yapan şoför arkadaşlarımız var. Hakeza, yine mikro dağıtım gibi yurt içinin kısa mesafelerinde ve yurt içinde paletli-paketli ürünleri taşıyan şoför gruplarımız mevcut.

Ticari araç sürücüsü ve ağır vasıta sürücüsü için çok sayıda konuşma yapıldı, ben bunları hızlı geçmeyi uygun buluyorum. Ama temelde baktığımızda ifade etmem

gereken şey şu olabilir: Bir sürücü yetiştirirken, adına şoför diyebilmek için ne yapmalıyız diye bakmalıyız. Bunun için Mesleki Yeterlilik Kurumu gerekli standartları oluşturmuş durumda ve biz de bir şoförü işe almadan önce nelere bakıyoruz diye baktığımızda bu yeterlilikleri burada sizlere ifade ediyorum. Özellikle yasal yeterlilikler cephesinden bakıldığında daha çok belgelere kumanda eden kısımları görüyoruz. Ama bizim tabii tek yeterliliğimiz sürücü istihdam ederken o değil, bir de özel yeterlilik baktığımız-aradığımız alanlar var. Bunlardan bazılarında yine yansıda göreceğiniz gibi deneyim arıyoruz ki biraz sonra paylaşacağım, müşterilerimizin büyük bölümü global müşteriler, dolayısıyla uluslararası standartları Türkiye'ye getirip onların uygulanması için bizimle iş birliği yapan ve bunları bizden isteyen-bekleyen şirketler olduğunu söylemek doğru olur. Sürüş testi yaparız, işe yakın ikamet ararız. Özellikle tehlikeli maddelerin önemli maddelerinden bir tanesi budur. Ben İstanbul'dan buraya geldim, İstanbul için bile bir sürücüyü istihdam etmeye kalktı mı Anadolu Yakası mı-Avrupa Yakası mı, hangi operasyon merkezine nasıl götürüp getireceksiniz, bunların hesabını yapmak zorundasınız. Şu anda iş yerim Şekerpınar'da, Körfez bölgesinde lojistik faaliyet yürüten bir tehlikeli madde taşıma birimimiz var, oraya Gebze'den sürücü gönderemiyorum. Bilenler bilir, aradaki mesafe 25-30 kilometredir, ama Gebze tarafından sürücü istihdam edemezsiniz, ama İzmit tarafından toplu taşımayı kullanmayı düşünebileceğiniz için yararlanabilirsiniz, bu bile önemli noktadır.

Yaş aralığı, yaş baremleri yine bizim dikkate aldığımız noktalardan bir tanesi. Terminal yasağı gibi tehlikeli maddenin dolmuş alan tesislerinde yasaklı olmamak koşulu önemli bir maddemizdir. Biraz önce Tahsin Yüzbaşım bahsetti, ceza puanından bakıyoruz, biz de ceza puanına bakıyoruz, kamu da bakıyor bildiğiniz gibi. Özellikle lojistik faaliyet gösteren bir şirket sürücüsünün ceza puanını 50'nin üstünde olmamasını ister. Biz de benzer şekilde daha işe alırken bunları kontrol edip sonra da bu uygulamayı devam ettiriyoruz kendi içimizde. Alkol ve keyif verici maddeler gibi unsurlarla da bir şekilde sürücünün geçmişte temasının olmaması istediğimiz ve baktığımız noktalardan bir tanesidir. Yıllık yaklaşık 180-200 civarında şoför istihdam ediyoruz. Biraz önce ifade ettim, 2023'lerin ortalarında 700'e çıkmayı planlıyor şirketim. Bu vesileyle çok ciddi sayıda şoför ihtiyacının olduğu kaçınılmaz bir gerçek.

İşe alımlarda birtakım unsurları dikkate alıyoruz, işte biraz önce ifade ettiğim gibi yasal belgelerin tam olması, ikametgâh, ceza durumu, ücret politikasında anlaşma, kontrol ve denetime tabii çalışabilme becerisi bile bizim için önemli oluyor. Çünkü tehlikeli maddede artık standart haline gelen sürücünün doğru işlemleri yaptığının kontrolü kameralarla yapılıyor, aracın hem içini, hem yolu gösteren iki farklı kamerayla çalışıyoruz. Böyle bir noktada doğru hareketi, doğru davranışı gösteren sürücüler tercih edilir duruma geldi.



Referans çalışması ve deneyim, yine aradığımız noktalardan birkaç tanesi olarak söylediğim unsur.

Eğitim programları uyguluyoruz. Burada tabii yasal yeterliliklerle ilgili kısımda bir sorun yok, belge kontrolü yapabilirsiniz, eğer yetiştirmiyor iseniz biraz sonra bahsedeceğim, yetiştirdiğimiz ve özellikle uyguladığımız bir proje de var, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Hed Akademi üniversite iş birliğiyle böyle bir proje yapmaya çalışıyor. Biz küçüğü kendi içimizde becerdik bunu, yaptık, ama zahmetli kısımları da var. Bunu saymazsak, o çok daha uzun, 4 aylık bir projeydi, 4 ayımızı aldı. Ama normalde yasal yeterlilikleri cebinde olan, belgeleri cebinde olan biri için 9-10 gün sınıf için eğitim. Bunların bir bölümü, sınıf içinden kastım; toplu eğitimler ve sahada da uyguladığımız pratik eğitimleri de bunun içine dâhil edebiliriz. Ve 10 veya 25 günlük araç üzerinde oryantasyon eğitimi dediğimiz kısımları ihtiva ediyor, toplamda 1,5 aya yakın bir şoförden hiç iş almadan, işe çıkartmadan tamamen eğitim mantığıyla bu süreci geçirmelerini istiyor ve bekliyoruz ve kontrol altında bir noktayı da sağlıyoruz.

Basitçe bir eğitim programı görüyorsunuz, yaklaşık 9 günlük, arkasından da altında 15 günlük bir program dâhilinde.

Tabii eğitim süreçlerine baktığınızda, bir kısmını iç eğitim olarak şirkette çalışan kişilerden karşılarken, bir bölümünü de hem burada Canbek Bey var, Hed Akademi gibi sektörde birkaç ağır vasıta eğitimi, özellikle güvenli sürüş, ileri sürüş adıyla anılan eğitimleri veren birkaç kuruluş var. Onlarla iş birliği yaparak ve kendi içimizde eğitmen olarak kazandırdığımız kişilerle yürütüyoruz.

Özellikle tabii burada beklenen, global firmaların da, müşterilerimiz olan firmaların beklentileri de; sürüş emniyeti, yol güvenliği gibi konuların en üst noktada olması. Hatta şunu söyleyebilirim: Bir sürücünün evinden çıkıp işine gelmesi ve gün sonu seferini bitirdikten sonra evine gitmesine kadar olan her süreç tanımlı ve kontrol altında ilerliyor. Örnek veriyorum, sabah işe geldi aracı alacak, bu tehlikeli madde taşımaları zimmet mantığıyla çalışmıyor, bir şoför bırakıyor diğeri alıyor. Dolayısıyla sabah geldi bir kontrol yapması, kendi kontrolünü de yapıyor bu arada, dolayısıyla ben sağlıklıyım, sürüşe mani bir durumum yok, dinledim, yeterli dinlenme süremi aldım gibi kontrollerin de içinde bulunduğu bir kontrol listesi diyelim, kontrol listesiyle yola çıkıyor. Araca binışinden inişine kadar her şey tek tek kontrol ediliyor.

Yine oryantasyon sürecinin sonunda 15 ila 25 günlük bir araç üstü eğitimi var, bu eğitimin içinde bir bölümünü sağ koltukta sadece izleyici olarak geçirirken, kalan süreyi 15 günün 10 gününde sol koltukta fiilen operasyonu icra ederek, araç kullanarak geçiriyor. Sonuçta, onun sonunda da bu kişiler deneyimli sürücü bildiriminden ve

değerlendirmesinden geçtikten sonra yine içeride master driver diye tanımladığımız eğitici, sürücü eğiticisi kişilerin son bir gözünden daha geçiyor. Buradaki formlar da onların formları. Dolayısıyla, bir; sürüşüyle ilgili sorun var mı? İki; terminalde dolum alırken herhangi bir eksik aksak husus var mı? Üç; boşaltım yaptığı istasyonda kurallara uygun doğru boşaltımı yapabiliyor mu mantığıyla kontrol ediyoruz. Sonra da bir komitemiz var, adına SEÇKO Komitesi dediğimiz. Bütün bu belgeleri masaya yatırıp kendisini de davet edip bunu kendisiyle paylaşıyoruz. Şu sarı gördüğünüz yerler bizim onu ikaz ettiğimiz, uyardığımız ve ikna ederek doğrultmasını, düzeltmesini, o hatayı ortadan kaldırmasını istediğimiz noktalar ve en sonda da kendisinin tek başına araca çıkabilir kararını vermişsek bunu teşekkürleri kendisine aktarıyoruz ve sürecin bundan sonraki bölümü operasyon içinde kendisinin düzgün çalışıp çalışmadığını sadece kontrol ve operasyon sürekliliği anlamında geçirdiği bir nokta olarak devam ediyor.

Özellikle bu eğitimlerden sonra, tabii eğitimin sonu yok, neler yapılır diye bakıldığında; emniyet moloları yaparız, bu sürücüler operasyon dinamikleri içinde özel şartlara sahip olduğu durumlar vardır, bunlardan bazıları kışa giriş durumudur, kış şartlarında sürüşlerde nelere dikkat etmeleri. Ramazan bizim için özel şartlardır, Ramazan koşullarında neler yapacaklar? Acil durumlarda nasıl bir hareket tarzı sergileyecekler? Bir kaza ya da olay olduğunda ondan çıkartılması gereken dersleri de yine kendilerine emniyet molası diye tanımladığımız 15-20 dakikalık kısa sunumlarla bütün sürücülerimize duyururuz ve dolayısıyla bir yasal yeterlilikler, iki şirket içi iç eğitimler ve dış eğitimlerle bütünleşik bir projeden sonra operasyonun sonunda da yine lazım olan bilgileri kendilerine bu şekilde aktararak tamamlarız. Bunların içinde yol, sefer, güzergah planları da dâhil olmak üzere istasyon içine girdiğinde nasıl bir manevrayla yanaşacağı bile sürücülere aktarılır. Bunlar araç takip sistemleri üzerinden kontrol edilir, ayak izi dediğimiz tanımlamalara bakılır ve operasyon biraz önce ifade ettim A'dan Z'sine bütün süreçleri aslında kontrol altında götürülmeye çalışılır.

Bizim gibi şirketlerin en temel sıkıntılarından ve endişelerinden birisi; yolda bir aracımızın, yaralanmalı ya da ölümlü bir kazaya karışmasıdır. Biz burada kusurlu ya da kusursuz aramayız. Tamamen bu kaza nasıl engellenebilirdi, biz bunu neden engelleyemedik mantığıyla analiz eder, kök neden analiz çalışmalarını yapar, onları mutlaka sürücülerimizle paylaşıyoruz. İşin bu boyutu, eğitim boyutuysa konuştuğumuz konu, A'dan Z'ye bunların hepsinin uygulanması ve sürdürülmesi aslında hem ciddi bir külfet, ama aynı zamanda yapılması zorunlu ve işin doğru yapılmasına neden olacak unsurlar olarak karşımıza çıkıyor. Burada da gördüğünüz gibi farklı tarihlerde yapılmış birkaç eğitim örneği var. Bu da; ilgili şirketimizin kurduğu ve yaptırdığı emniyetli ve ekonomik sürüş simülatörü. Lojistik sektöründe çok yoktur, eğitim firmalarında vardır,

ama biz ilk yapan şirketlerden biri olduk ve umarım yenilenmiş olarak yenilerini de devreye alacağız. Böyle yangın eğitimi gibi birtakım eğitimlerimiz, dolum-boşaltımla ilgili eğitimler, farklı farklı eğitimlerimiz mevcut.

Kısaca eğitim, aslında sürücüyü yasal yeterlilikler bakımından sürücü yaptınız, sonrasında operasyonu yürütürken nasıl donatmanız gerektiğiyle ilgili kısımlardan oluşmaktadır. Biraz önce Fatih Bey buna destek verir konuşmalar sergiledi, ben de bundan memnuniyet duyduğumu ifade edeyim. Aslında biz dışarıdan aldığımız bir sürücüyü gördüğünüz gibi operasyona direkt sokamıyoruz. Adına şoför diyoruz, ama işe almamıza rağmen hala kendisinin üzerinde birtakım emeklerimizin, birtakım yatırımlarımızın olması gerekli oluyor. Bunu da yaparken hangi alanda çalıştıracaksanız o alanın dinamiklerini ve değerlerini dikkate almanız gerekiyor. Yurt dışıysa farklı bir şey. Belki burada gümrük eğitiminden vesaire bahsediyor olmamız gerekirdi. Ama enerjiyse, buradaki süreçleri adım adım takip ediyoruz.

Sonuç olarak ne söylemek isterim? Bütün gün konuştuğumuz konu, büyük bölümümüzün benzer şeyleri ifade ettiği, aslında sektörün gittikçe sürücü cephesinden soruna doğru gittiği bir alan. İngiltere örneği görüyorum ki hem kamuda hem özel sektörde ve STK'larda farklı bir etki yaratmış. Çünkü geçmişte de sürücü sorununun giderek yaklaştığı ve artık bizim de ülke olarak bu sorunu yaşayacağımız dillendirilmesine rağmen ciddi adımlar atılmamıştı. Bugün bu bir ilk, bu nedenle ben bu adımı atan başta TOBB ve Ulaştırma Bakanlığı yetkilileri olmak üzere, burada bu sunuma katkı veren tüm konuşmacılara, fikrini paylaşan herkese ve tabii ki sabırlı dinleyen herkese ayrı ayrı teşekkür ediyorum.

Saygılar sunuyorum.

## Emrah ERÇEK

*Afyon Kocatepe Üniversitesi Sultandağı Otobüs Kaptanlığı Bölümünde Öğretim Görevlisi*

Değerli katılımcılar, merhabalar. Son konuşmacı benim. Genel olarak size eğitimle ilgili bilgiler verildi. Ben de bu üniversitelerde olan ulaştırma hizmetleri bölümü otobüs kaptanlığı programından bahsetmek istiyorum.

Ulaştırma Hizmetleri Bölümü Otobüs Kaptanlığı diye bir programımız var. Bu programımız, üniversitelerin 2 yıllık önlisans programında olan bir programdır. Ulaştırma Hizmetleri Bölümü altında, posta hizmetleri ve otobüs işletmeciliği gibi programlar var.

Öğrenci üniversiteyi kazanıyor, ilgili puanını alıyor, kaydını yaptırıyor, 2 yıl boyunca ön lisans okuyor, daha sonra otobüs kaptanı olarak mezun oluyor.

2010 yılında Sultandağı Meslek Yüksek Okulunda Kemal Hocamız bu bölümü açtığında, ben de bölümün ilk hocasıydım. 2010'dan 2020'ye, hatta 2021'e kadar da ortalamada 40 mezun verdik. Bugüne kadar, öğrenci olarak baktığımızda her sene verdiğimiz mezunlarla 500-600'e yakın öğrenciyi mezun ettik. Bu bölümümüzden çıkan öğrenci ne yapıyor, yani istihdam olarak ne yapıyor, amacı neydi, bölümün avantajları neydi? Bazen şu soruları sordular: Normalde ehliyeti aldığında, gerekli belgeyi aldığında otobüs şoförü olamıyor mu veya ağır vasıta kaptanı olamıyor mu? Oluyor, ama bunun bazı avantajları vardır, onlardan bahsetmek istiyorum.

Şimdi bu bölümün amacı; alanında nitelikli ve hizmet kalitesini artıran ağır vasıta şoförleri, kaptanları yetiştirmektir. Aslında Kemal Hocayla da bu durumu konuşmuştuk, YÖK'e şu şekilde teklifle gittik: Ağır vasıta bölümü ya da ağır vasıta şoförü, kaptanı ya da profesyonel sürücülük bölümü açalım dedik. Biliyorsunuz kamuda bazı kurallar vardır; otobüs kaptanlığı diye bölüm var, siz onu açın, içeriğini genişletmek isterseniz o şekilde ilerleyebilirsiniz dediler, biz de o şekilde devam ettirdik. Ama şöyle bir durum var: Bize soruyorlar, oradan çıkan öğrenci sadece otobüs kaptanı mı oluyor? Sadece otobüs kaptanı olmuyor tabi. Kamuda veya özelde ağır vasıta kullanabiliyor, çekici ve tır da kullanabiliyor. Hatta onunla ilgili bazı muafiyetler de bulunmaktadır. Burada 6 üniversiteye kadar çıkmıştık, şu 2 yıla kadar 6 üniversite olmuştu, 3 üniversite halen devam ediyor, biz de dâhil olmak üzere 3 üniversitemizde bölümler kapandı. Bölüm kapandı demeyeyim de öğrenci alımı durduruldu yoksa bölümler açık. Bunun dışında hocamın da belirttiği gibi, Ankara Yıldırım Beyazıt gibi yerlerde açıldı, ama henüz öğrenci alımı yapılamıyor. Bunun sebebi şu: 2 yıl üst üste kontenjan 10'un altına düştüğünde ki sabahtan beri bunu konuştuk, niye düşüyor, öğrenci niye gelmiyor





onları konuştuk. Öğrenci üst üste 2 yıl 10'un altına düşünce o bölümde, YÖK otomatik kapatıyor bölümü. Tekrar biz öğrenci alımına çıktığımızda da şunu diyor, bu da son 2 yıl içinde gelen bir kural: Diğer 3 devlet üniversitesindeki bölümler yüzde 90 kapasiteyi doldurmuş mu? Yüzde 90 doldurmadıysa, sizin üniversitenizi tekrar açmam diyor. Şoförlük mesleğindeki sıkıntılardan dolayı öğrenci gelmiyor. Hatta biz şunu gördük bu 10 yıllık süreçte: Kontenjanımız 30'du, kamuda ve özelde istihdam arttı, özellikle atamalar artınca öğrenci sayısı ful doldu. Bu sefer YÖK'ten şu teklif geldi: 40'a çıkarın. Hatta ertesine sene oldu, 50'ye çıkarın dedi, sonra da bu tekrar eriyerek 10'un altına düştü. Şu anda biz de dâhil olmak üzere işte üç üniversitemizde tekrar kapandı. Şu anda dediğim gibi tekrar alamıyoruz. Ama tabii bu can çekişen bölümlerde acaba bu panelin sonucunda bir şey gelir mi veya YÖK'le konuşulabilir mi, tekrar canlandırılabilir mi? O da olabilir. Şimdi burada dersler konusunda konuştular, iki kısımdan oluşuyor; teknik ve sosyal derslerde ben bir kısmını yazdım. Hem teknik anlamda, hem de sosyal dersler anlamında, gerek SRC, gerek MYK'nın belirlediği ulusal yeterliliğin içerisinde bütün konular anlatılmaktadır. Mesela ulaştırma mevzuatı var belki mesleki yeterlilik içerisinde SRC'de 2 saatlik bir ders, bizde bir yarıyıl dersi, yani 14 hafta 28 saatlik bir ders, yeterince yayılarak anlatılıyor.

Teknik bakımdan baktığımızda eksik var mı altyapıda? Orada altyapıda eksik var. Biz bununla ilgili yine Kemal Hocayla o dönemde beraber çalışırken şunu demiştik: Her bölgeye bir pist yapılınsın ya da Türkiye'nin belli bölümüne pist yapılınsın, o pistlerden gerek sürücü kursları, gerek özel eğitim kurumları, gerekse bizim gibi okullar eğitim versin demiştik. O da tabii belli aşamaya geldi, belli aşamadan sonra fazla ilerleme kat edemedik. Şimdi bölümde istihdam durumu nasıl?

Bölümde istihdama baktığımızda, şehir içi-şehirlerarası yük ve yolcu taşımacılığında öğrenciler boş kalmıyor. Yani belgelerini alıp da bu okulu okuduktan sonra boş kalmıyor. Zaten konuştuğumuz oturumlarda da AB standartları gereği bu tür öğrencilerin getirilmesini istiyorlar, bu kalitede öğrencilerin getirilmesini istiyorlar. Ben 10 yıldan beri mezun ettiğimiz öğrencilerle görüşme yaptım, hepsiyle tek-tek yazdım, konuştum, telefonla ulaştım; yüzde 80'i alanında çalışıyor, yüzde 15'lik bir kısmına baktığımızda yine alanında, ama hani yan branşta, mesela askeriyeye veya emniyete girmiş yine şoförlüğe devam ediyor. Yüzde 5'lik kısmı da baba mesleğine devam ediyor, bu şekilde görevine devam ediyor.

Geldiğinde öğrenci tam özümseyemiyor bölümü, sebebini de konuştuk sabahtan beri, ama mezun olduktan sonra da ben otobüs kaptanıyım, benim işim budur diye de özümseyebiliyor. Tabii 2 yıllık okumanın sonunda bunu görebiliyoruz, okuduktan sonra

tamam bu benim mesleğim, bu benim altın bileziğim diyebiliyor.

Otobüs kaptanlığının nitelik kodu yoktu ÖSYM’de, 3188 koduyla nitelik kodu alındı, yani kamu alımları, şimdi onları da göstereceğiz, işte 3188 otobüs kaptanlığı mezunu olmak şeklinde kamu alımlar yaptı. Kamunun alımlar yaptığı süreçte bizim kontenjanımız arttı. Kamunun alımı düştüğünde kontenjanımız düştü, bu şekilde ilerleme oldu. Özel sektördeki durum da aynı şekilde; orada alım başlayınca öğrenci gelmeye başlıyor, telefonla açıyor geleyim mi durumlar nedir diye, ama tabii alımlar durunca da tekrar düşme meydana geliyor ki bu da bugün konuştuğumuz şoförlük mesleğinin durumuyla ilgili bir durum.

Şimdi bu bölüm mezunlarının avantajları ne? Bu bölümden mezun olanlar ki zaten o yönetmelikte geçiyor; A, C, D ve D1 sınıfında ehliyet alacaklarda öngörülen yaş şartı 20 olarak öngörülüyor. Otobüs kullanmak için biliyorsunuz D sınıfında ehliyet alması için 24 yaşını tamamlamış olması gerekiyor. Ama bizim bu okul mezunu olduğunda ki 17-18 yaşında geliyor, 20 yaşında da yaklaşık mezun oluyor, bu ehliyetleri alabiliyorlar, bu sürücü belgeleri alabiliyorlar. Ve gereken ön deneyim şartı, mesela D sınıfını almak için önce D1 alması gerekiyor öğrencinin, ama bizim öğrencilerimiz buradan mezun olduğunda direkt D ve C’yi alabiliyor, bu şekilde de bir avantajı var yönetmelikte, bu şekilde öğrencilerimiz alabiliyor.

Diğer bir avantaj ki konuştular, ilk başkan da hatta belirtti hani konuşmalarında konuşmacılar; SRC türü mesleki yeterlilik belgesinden direkt muaflar, diplomasını ve ehliyetini gönderdiğinde Ulaştırma Bakanlığına belgesi otomatikman çıkıyor böyle de bir avantajı var bu bölümü okuduğu için.

Burada da mesleki yeterlilik ve sürücü belgesi konusunda avantajları var. Aynı zamanda sürücü belgesi alırken eğitimden de muaflar, sadece direksiyon eğitimini tekrar alıyorlar. Ama dediğim gibi yaş şartı ve ön deneyim şartı bunlarda aranmamaktadır.

Burada bu özellikle bir dönemde, 2013’te iyi bir artış oldu bölümümüzde, 2016’da bir artış oldu. Son zamanda bu oldu, ama genel durumu pek sağlayamadık. Orman Genel Müdürlüğü mesela toplu bir alım yaptı, 240 tane direkt otobüs kaptanlığı mezunu şeklinde kontenjan açtı. Bir kısmını hatta onlar da sağlayamadı, onlar da eksik kaldı gereken mezun yokmuş diye. Yine Sosyal Politikalar Bakanlığı en son 32 toplu bir alım yapmıştı. Bunlar biraz canlandırıyor, bölümdeki kontenjanı artırabiliyor. Yine Sağlık Bakanlığına ambulans şoförü olarak alımlar devam ediyor. Üniversiteler, havaalanları, özellikle tercih edilen kısım havaalanlarında ücret fazla olduğu için yine sizler de konuştunuz orayı daha çok tercih ediyorlar, ilk tercihleri oralar oluyor. Ve buna benzer diğer kamu kurumlarına atanabiliyorlar.

Şimdiye kadar hani ben ne yapar demiyorum, ne yapıyorlar onu söyleyeyim, tüm öğrencilerimiz ne yapıyor? Şehirlerarası veya şehir içi otobüs firmalarında çalışmaya devam ediyorlar. Özel sektör çok ağırlıklı değil bunu açık konuşayım, kamuda devam ediyorlar. Çeşitli resmi kurumlarda, mesela diyaliz merkezi gibi, yine kamunun görevlendirdiği yolcu personel taşımacılığı gibi o alanlarda çalışıyorlar. Kendi otobüsünü, kamyonunu, hatta çekicisini alanlar var, onlarla da görüşüyorum. Kendisinin hani biraz imkânları varsa kendi aracını almış o işte devam ediyor, uluslararası çalışmaya devam ediyor.

Ek iş olarak, özel sürücü kurslarından çok istiyorlar ve öğrenciler transkriptinde gerekli dersi aldığı için, orada eğitim veriyor.

En son da şu son zamanlarda şunu gördüm, benden aldığı derslerle ilgili belgeleri istiyorlar: Yurt dışına da yavaş yavaş öğrencileri göndermeye başladık, oradan da istiyorlar. Şu an mesela bir tanesi Almanya için hazırlanıyor. Daha önce de üç tane öğrencimizi gönderdik, o şekilde ellerindeki diplomayı orada değerlendirebiliyorlar.

Bu aynı zamanda iki yıllık ön lisans programı, eğer isterse sürücü şeklinde mezun olduğunda; otobüs kaptanı ya da şoför şeklinde ya da ben okumak istiyorum, ilerlemek istiyorum diyorsa, buradaki DGS bölümüyle sınava girerek seyahat işletmeciliği, turizm rehberliği gibi geçişler de yapabiliyorlar, dikey geçiş de yapabiliyorlar, bunun da devamı olabiliyor.

Burada biz Kemal Hocamla 9-10 yıl boyunca yaklaşık 8 tane apolet takma töreni yaptık, bu bölümü ya da bu mesleği özendirmek için. Hatta Google'a bugün otobüs kaptanlığı yazarsanız karşınıza büyük ihtimal bu resimler veya Sultandağı Meslek Yüksekokulu çıkacak. Biz gereken çabayı gösterdik. Hatta burada bir bayan öğrencimiz de vardı, 2014 yılına kadar bu bölüme -ilk başta Başkan da açılış konuşmasında belirtmişti bayanların özendirilmesi konusunu- bayan öğrenci alımı yasaktı, ÖSYM kılavuzunda yoktu. Kemal Hocam 2014 yılında onu da açtırdı. İlk bayan öğrencimiz de, hatta buradaki resimde olan bayan öğrencimiz, şu an Ordu Devlet Hava Meydanlarında şoför olarak devam ediyor çalışmasına. Bununla beraber de 5 kadın mezun verdik; biri Ordu Hava Meydanlarında, biri İstanbul İtfaiyesinde hem itfaiye hem şoför olarak devam ediyor. Bir tanesi yine Orman Genel Müdürlüğüne atandı. 2 tanesi şu an işte son mezun ettiklerimiz içindeydi, onlar da aynı şekilde istihdama devam ediyor.

Biz sabahtan beri dinliyoruz, sizler de gördünüz ki ben zaten 10 yıl içinde bunu gördüm: Dediğim gibi gerek kamuda, gerek özelde eğer bu her anlamda canlandırılırsa gerek ücret, gerek çalışma şartları konusunda öğrenci sayısı artıyor. Otobüs kaptanlığı öğrencilerimizde ben şunu gördüm mezun ettiklerimde: Diğer bölümlere oranla -diğer

bölmelerimiz de var, işte gıda, bankacılık gibi- hayli bir uyanıklar. Tek tek takip ediyorlar. Niye bu bölüme geldin diyorum, hem iş istiyorum diyor, hemen atanmak istiyorum diyor, Hocam ben uğraşamam ekstra bir şeyle diyor, yani böyle bir farklılığı var. Genelini de inceledim, niye geliyorlar bu tür bölümlere? Hemen atanayım, hemen iş sahibi olayım. Avantajı var mı? Ki belirttiler konuşmalarda da, 28 yaş gerçekten üst bir yaş iş sahibi olmak için, 24 yaşında bugün otobüs şoförü olacaksın, kendini geliştireceksin, 25-26 yaşında otobüsün üstüne bineceksin. Bu tür bölümlerden mezun olduğunda 20 yaşında ehliyetin elinde oluyor, SRC'den elinde oluyor. Göreve başlayabiliyor, böyle bir avantajı var.

Yapılabilirse, kamudan gerekli kişiler de burada herhalde, gerek YÖK'le mi konuşulur veya işte Milli Eğitim'le mi konuşulur, bu bölümlerde özellikle burslarla sayı artırılabilir mi, tekrar ayağa kaldırılabilir mi? Artırılabilir. Hatta bir zaman Emniyet Genel Müdürlüğünde yapılan bir çalışmada şöyle bir karar alınmıştı herhalde, Kemal Hocamla orada söylemiştik; 2023'e kadar 7 bölgede bu otobüs kaptanlığı programını çoğaltın, YÖK'e bildirilsin, aynı zamanda da yavaş yavaş onlar çoğaltıldıktan sonra kamu veya özel kurumlarda hani vardı ya en az bir gıda mühendisi olacak şekilde bir kural gelmişti, en az bir otobüs kaptanı mezunu olacak şekilde kural getirilerek bunun önü açılabilir diyorum.

#### IV. KAPANIŞ OTURUMU

##### Canbek HURMOĞLU

*HED Akademi Temsilcisi*

Sunumda da söylediğim gibi, bu bir başlangıç ve gerçekten çok netameli bir konu. Özellikle son 10 yılda yük tarafında, lojistik tarafında yaşanan sıkıntılar ve mahkeme krizleri nedeniyle gerilmiş bir iş ortamından bahsediyoruz. Ama bu gerilim, tabi ki pandemiyle birlikte başka bir krize dönüştü. Bu kriz bizi, şoför yoksunluğu dediğimiz kavrama itti.

Bugün yapılan 3 oturumda hem hukuksal, hem özendirme tedbirleri, hem de eğitim konularına değindik. Hukuksal alanda, özellikle çalışma şartları ve mevzuatlar arası uyum konusunda bazı sıkıntılarımız olduğunu gördük.

Özellikle İş Kanunundaki 7,5 saatle, günlük 9 saat araç kullanma arasındaki fark; kanuni süreçlere, mahkeme süreçlerine dâhil edilmiyor ama bütün ulaşımcılar; ister yük olsun ister yolcu olsun, bununla ilgili çok rahat davalar açabiliyor. Açılan bu davalar neticesinde, burada kesinlikle işçinin hakkının yenmesinden yana olmadığını da belirterek, gereksiz bir nümayişle karşılaşabiliriz. O yüzden bunu, mevzuatta düzenlememiz lazım diye düşünüyorum.

İlk oturumda, lojistik sektörünün yerinin, Türkiye ve dünya ekonomisinde her geçen gün daha da artmakta olduğunu vurguladık. Sektörün en önemli sorunlarından olan nitelikli sürücü ihtiyacı üzerinde durularak, sürücülük mesleğinin tercih edilebilirliğinin kaybedilmiş olduğu vurgulandı. Buna yönelik olarak, mesleğe ilişkin özendirici tedbirlerin alınması gerektiği vurgulandı.

Tabi burada mesleğe giriş kriterleri net, fakat konsolide değil. Ayrıca mesleğe giriş maliyeti oldukça yüksek.

SRC sistemi gözden geçirilmeli, ilave düzenlemelerle eğitimdeki aksaklıklar giderilmelidir. Sadece sınavla belge verilmesinin önüne geçilmelidir. Bu sistem şoför yetiştirmiyor, yetiştirdikleri de trafikte can ve mal kaybına yol açıyor, böyle bir ikilem var. Burada alt yüklenici olarak, bu işlerin yüksek standartlarla verileceği bir TÜVTÜRK sistemini öneriyorum ben. Yani araç muayenelerinde olduğu gibi; TÜVTÜRK, bazı yüklenicileri alt yüklenicilerine veriyor. Bunlara ilişkin bazı standartlar koymuş ve bunları üçüncü gözlerle denetliyor. Burada; TŞOF gibi, TOBB gibi kurumların da bu sistemin içerisinde olabileceğini öngörüyoruz.

**Katılımcı:** Birincisi; Eğitime devam noktasında sıkıntı var. Firmalar, sürücülerini eğitime göndermiyor, özellikle de yenileme eğitimlerine. Sınavdan da hasbelkader geçerse belgeyi alıyorlar. Bu mantığı çürütmemiz lazım. İkincisi; 2006 yılından beri uygulanan muafiyetli belgeyi sonlandırmak. Bununla ilgili bir yönetmelik taslağı var ve orada bunların hepsi düzenlendi. Eğitim alan sürücü, her zaman bir şeyler kazanır. Ama bana göre şu anda sektörde yaşanan sıkıntı, eğitimsiz sürücülerden kaynaklanan bir sıkıntı. Sürücüye 5 yılda bir yenileme eğitimleri verilmesi planlanıyor.

### **Katılımcı**

Mesleki Yeterlilik Kurumu'nun sadece ölçüme dayalı bir sistemi var. Eğitimin alınıp alınmadığı, alındıysa nereden alındığı fark etmeksizin sınav yapılıyor. MYK'da sınava girildiği ve sınavdan geçildiği takdirde belge almaya hak kazanılıyor. Mesleki Yeterlilik Kurumu, burada kamyon şoförü, taksi şoförü, tehlikeli madde sürücüsü olarak ayırmış, onunla ilgili itirazımızı yapmamıza rağmen, uluslararası anlaşmaya göre bütün yetki ve sorumluluk bizde. Verilen belge, uluslararası bir belge olmasına rağmen, sürücü eğitiminden aldığı bir kısım notlar, tehlikeli maddelerle ilgili bilgilerle bir standart oluşturmuş, yanlış olan bu. Bunları bir toparlamak lazım ve sektörün bu konuda bir çıkış yapması lazım. Yani biz MYK'yı kesinlikle istemiyoruz. Eğer eğitimlerin standart ve nitelikli olmasını istiyorsak, Avrupa ve diğer örnek aldığımız ülkelerdeki gibi eğitimlerin verilmesi gerekmektedir.

## Canbek HURMOĞLU

*Moderatör*

Avrupa'da çok önemli bir konuma sahip olan değerlendirici, 18 ayda yetişiyor. Yani bir MYK sistemi oluştururken böyle bir şey düşünülmemiş. Sonra biz ticari tarafına baktığımızda görüyoruz ki, şu an merdiven altı çatır çatır belge üretiliyor.

Lojistik sektöründe işçi ve işveren uyuşmazlıkları sayıca çoktur. Yargıtay kararlarının, işçinin sadakat borcu, meslek hastalıkları, temel ücretin belirlenmesi ve fazla çalışma süreleri gibi temel tartışılan konularda yoğunlaştığını da vurguladık.

Yasak çalışmanın engellenmesini teminen, yaptırımların caydırıcı olması önem arz etmektedir. İş yeri ve yol kenarı denetimlerinde sürücülerin çalışma, sürüş ve dinlenme sürelerinin tespit edilebilmesi için, takograflarda ve sürücü kartlarında kaydedilen verilerin düzenli toplanması ve ihtiyaç duyulan makamlarla paylaşılması önem arz etmektedir. Şimdi aklıma şöyle bir soru geldi: Araç kullanma süresinin bitmesine 50 kilometre kaldığında, yazılım, sürücüye; 50 kilometrelik kullanımının kaldığını söylüyor mu?

Sürücüler açısından da çalıştıkları süreler kolaylıkla ispatlanabilir olacaktır. Çalışma müfettişleri, yaygın ve rehberlik amaçlı denetimler yapmaktadır. Bu denetimler kapsamında; günlük ve fazla çalışma süreleri, hafta sonu çalışma süreleri, harcırah ve yıllık izin uygulamaları, en çok denetlenen alanlardır.

Trafik güvenliği eylem planında yapılan görüşmelerde; SGK'dan, (Çalışma Bakanlığından) gelen temsilciler "Bizim böyle bir sorumlüğümüz yok. Bizim, şoförleri denetleyecek müfettişimiz yok." diyor.

Sektör temsilcilerinin, 4857 Sayılı İş Kanunu karşısında, denizcilik ve havacılık sektöründe olduğu gibi, kara yolu çalışanlarına münhasır bir yasal düzenlemeye gereksinim duyulup duyulmadığını değerlendirmesi gerekmektedir.



Sürücü ihtiyacının karşılanmasını ve sürücü yokluğuna ihtiyaç duyulan çözümlerin sağlanmasını teminen, etki analizlerinin yapılması ve bu doğrultuda mevzuatın gözden geçirilmesi gerekiyor.

Cumhurbaşkanlığı kara yolu trafik güvenliği strateji belgesi 2021-2030'da ve kara yolu trafik güvenliği eylem planlarında yer alan çözüm ve önerilerin hayata geçirilmesi gerekmektedir.

MEB tarafından mevzuat ile belirlenen müfredat güncellenirken, çağın gereklilikleri doğrultusunda otonom araçların kullanımı, akıllı ulaştırma sistemlerine hâkimiyet, acil durumlarda esneklik ve adaptasyon gibi profesyonel sürücülük mesleği için ihtiyaç duyulan yeni kriterlerin de göz önünde bulundurulması önem arz etmektedir. Sürücülerin, sektör tarafından eğitime teşvik edilmesi gerekiyor.

SRC eğitimi ve sınavları; ehliyet sınavı formatından çıkarılarak, yasal sorumluluk, sigorta, ulaştırma vb. sadece mesleki eğitime yönelik konuları içermelidir.

Kamudaki iyi uygulama örneklerinin, özel sektöre yönelik olarak da yaygınlaştırılması için teşvik mekanizmaları oluşturulmalıdır.

Gölbaşı'nda Emniyet Genel Müdürlüğü'nün Güvenli sürüş teknikleri eğitim pisti var. Emniyet Genel Müdürlüğü araçlarını kullananlar burada eğitiliyor. Bu yüzden, iyi uygulama örneklerini birbirimizle paylaşmamız gerekiyor. Devlet tarafından yapılan pistler aktif olarak kullanılmalı ve arta kalan zamanlarda, bu kurumlar içerisinde özel sektöre de eğitim verilmelidir. En azından bunu kafamızda kurgulamalıyız, bir yerlerde söylemeliyiz. Eğitimin, uluslararası standartlara uyumlu hale getirilmesi, mevzuatımızın uyumlaştırılması gerekmektedir.

İstanbul, Ankara, İzmir gibi büyük şehirlerde ve lojistik merkezlerin yoğun olduğu bölgelerde, profesyonel sürücü eğitimi veren yüksekokulların açılmasına yönelik teşvik mekanizmaları oluşturulmalıdır.



Şoför eğitimlerinin, nitelikli eğitim kapsamına alınarak İŞKUR teşviklerinden yararlanması sağlanmalıdır.

Bu panel çıktılarının, 2022'nin ilk çeyreğinde gerçekleştirilmesi ve çözüm odaklı çalıştaylarla desteklenip, kamu ve özel sektörden tüm paydaşların sürece dâhil edilerek, somut sonuçların hayata geçirilmesi hedeflenmektedir diyoruz ve sözümüzü bitiriyoruz.



TOBB



PROFESYONEL SÜRÜCÜLÜK MESLEĞİ  
ÇALIŞTAYI / 2022



T.C. ULAŞTIRMA VE  
ALTYAPI BAKANLIĞI



T.C. ÇALIŞMA VE  
SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIĞI



TOBB



# PROFESYONEL SÜRÜCÜLÜK MESLEĞİ ÇALIŞTAYI

15 MART 2022  
ANKARA



## SUNUŞ

### PROFESYONEL SÜRÜCÜLÜK MESLEĞİ ÇALIŞTAYI

Son yıllarda yaşanan sürücü yokluğu konusuna dikkat çekmek, profesyonel sürücülük mesleğinin temel sorunlarını analiz etmek, genç kuşağı mesleğe özendirmek için yapılabilecekleri tespit etmek ve geleceğe yönelik izlenecek yolu belirlemek, şoförlük mesleğinin gelecekte daha iyi bir noktaya getirilmesi ve ülkemizin sürücü yokluğu sorununa çözüm bulunması amacıyla; idarecilerin, sektörün, uygulayıcıların ve akademisyenlerin ortak çalışma ve tecrübelerinin karşılıklı olarak paylaşıldığı 21 Aralık 2021 tarihli ve “Profesyonel Sürücülük Mesleği” konulu panel; Türkiye Odalar ve Borsalar Birliğinin ev sahipliğinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonunun işbirliği ile düzenlenmiştir.

Panele gösterilen yoğun ilgi ve sorunun büyüklüğü de dikkate alınarak, şoförlük mesleğinin sorunlarının daha geniş kapsamlı görüşülmesi için bir çalıştay düzenlenmesi gerektiğine karar verilmiş ve yine Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin ev sahipliğinde; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonunun işbirliği ile 15 Mart 2022 tarihinde, karayolu taşımacılığında şoför sorunlarının ele alındığı bir çalıştay gerçekleştirilmiştir. Çalıştay; açılış, üç eş zamanlı oturum ve sonuçların değerlendirildiği kapanış olmak üzere dört oturum şeklinde gerçekleştirilmiştir. Eş zamanlı oturumlarda; “Şoförlerin Hukuki Koşulları”, “Şoförlerin Eğitimi” ve “Şoförlük Mesleğinin Sorunları ve Mesleğe Özendirme” konuları detaylı olarak ele alınmış olup, yapılan görüşmeler ve elde edilen sonuçlar rapor haline getirilmiştir.

Şoförlerin, ülkemizin kara yoluyla yapılan ticaretindeki önemi ve ortak ticaret zincirlerinin kesintiye uğramadan işleyişinin sağlanmasındaki kilit rolü; Covid-19 salgınında bir kez daha açık ve net olarak anlaşılmıştır.

## PROFESYONEL SÜRÜCÜLÜK MESLEĞİ ÇALIŞTAYI PROGRAMI

**Tarih** : 15/03/2022  
**Yer** : TOBB Toplantı Salonları  
**Organizasyon:** TOBB

**08:30 - 09:30 KAYIT**

**09:30 - 10:30 AÇILIŞ KONUŞMALARI**  
**Konferans Salonu**

**Hakan BEZGİNLİ**

*TOBB Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi  
Başkan Yardımcısı*

**Mustafa YILDIRIM**

*TOBB Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı  
Meclisi Başkanı*

**Fevzi APAYDIN**

*TŞOF Başkanı*

**Tamer KIRAN**

*TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı*

**Haydar Ufuk KALE**

*Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma  
Hiz. Düzenleme Genel Müdür Yrd.*

**Nurcan ÖNDER**

*Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı  
Çalışma Genel Müdürü*

**10:30 -11:00** MNOP Salonlarına Katılımcıları  
Yönlendirme

**Çay/Kahve Molası**

**TOBB SOSYAL TESİSLER MNOP SALONLARI**

3 ayrı salonda eş zamanlı 3 ayrı oturum  
gerçekleştirilecektir.

**I. Konu Başlığı:** Şoförlerin Hukuki  
Koşullarının İyileştirilmesi

**II. Konu Başlığı:** Şoförlük Mesleğinin  
Sorunları ve Mesleğe Özendirme

**III. Konu Başlığı:** Şoförlerin Eğitimi

**11:00-13:00** Eş Zamanlı Oturumlar

**Salon No1:** Şoförlerin Hukuki Koşullarının  
İyileştirilmesi

**Salon No2:** Şoförlük Mesleğinin Sorunları  
ve Mesleğe Özendirme

**Salon No3:** Şoförlerin Eğitimi

**13:00-14:00 ÖĞLE YEMEĞİ (Alakart/Açık Büfe)**

**14:00-15:30** Eş Zamanlı Oturumlar

**Salon No1:** Şoförlerin Hukuki Koşullarının  
İyileştirilmesi

**Salon No2:** Şoförlük Mesleğinin Sorunları  
ve Mesleğe Özendirme

**Salon No3:** Şoförlerin Eğitimi

**15:30-16:00 TOBB Konferans Salonuna  
Katılımcıları Yönlendirme**

**Çay/Kahve Molası**

**TOBB Konferans Salonu**

**16:00-17:00** Oturum sonuçları ve çözüm  
önerilerinin genel değerlendirmesi

**17:00 KAPANIŞ**

## **PROFESYONEL SÜRÜCÜLÜK MESLEĞİ ÇALIŞTAYI KATILIMCILARI**

### **DÜZENLEYİCİ KURUM VE KURULUŞLAR**

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı

Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği

TOBB Türkiye Sektör Meclisleri

### **KATILIMCILAR**

#### **Kamu Kurumları**

Cumhurbaşkanlığı İnsan Kaynakları Ofisi

Ticaret Bakanlığı

Milli Eğitim Bakanlığı

Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı

Çalışma Genel Müdürlüğü

Türkiye İş Kurumu Genel Müdürlüğü

Mesleki Yeterlilik Kurumu Başkanlığı

Sosyal Güvenlik Kurumu

Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Milli Savunma Bakanlığı

Sağlık Bakanlığı

Kültür ve Turizm Bakanlığı

Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı

İçişleri Bakanlığı

Emniyet Genel Müdürlüğü

Jandarma Genel Komutanlığı

Göç İdaresi Genel Müdürlüğü

AB Türkiye Delegasyonu

Mahalli İdare Birliği

Türkiye Belediyeler Birliği

Söğüt Jandarma Ulaştırma Eğitim Merkez Komutanlığı

## Özel Sektör Temsilcileri ve Dernekler

TOBB UND

UTİKAD

TOBB Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclisi

TOBB Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi

Ankara Kamyoncular Kamyonetçiler Esnaf Odası

Polatlı Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odası

Kırıkkale Kamyoncular Kooperatifi

Ağır Nakliyeciler Derneği

Türkiye Otobüsçüler Federasyonu (TOFED)

Tüm Otobüsçüler Federasyonu (TOF)

Bireysel Otobüs Sahipleri ve İşletmecileri Derneği (BOSİD)

İstanbul Taşımacılar Birliği Derneği (İSTAB)

Karayolu Trafik ve Yol Güvenliği Derneği

Turizm Otobüsçüleri Derneği (TURODER)

Uluslararası Otobüsçüler Derneği (ULOD)

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND)

OMSAN Lojistik

Öztürkler Nakliye

## Üniversiteler ve Sürekli Eğitim Merkezleri

Afyon Kocatepe Üniversitesi

Sultandağı MYO Otobüs Kaptanlığı Bölümü

Karabük Üniversitesi

Beykoz Lojistik Üniversitesi

Maltepe Üniversitesi

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Teknik Bilimler Meslek Yüksekokulu

Otobüs Kaptanlığı Bölümü

Kütahya Dumlupınar Üniversitesi

Kütahya Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu

Otobüs Kaptanlığı Bölümü

Sinop Üniversitesi

TOBB Mesleki Yeterlilik ve Belgelendirme Merkezleri

Gerze Meslek Yüksekokulu

Otobüs Kaptanlığı Bölümü

TOBB ETÜ-SEM

Autodrom sürüş teknikleri eğitim



## BÖLÜM I

### AÇILIŞ KONUŞMALARI

#### Hakan BEZGİNLİ

*TOBB Türkiye Ulaştırma Lojistik Meclis Başkan Yardımcısı*

Sayın Genel Müdürüm, Sayın Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkan Yardımcım, kamunun çok değerli mensupları, sektörümüzün değerli temsilcileri; Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi adına sizleri selamlıyor ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız himayesinde, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliğinin ev sahipliğinde gerçekleştirilecek olan "Profesyonel Şoförlük Mesleği Çalıştayı"nın sektörümüz için başarılı geçmesini diliyorum.

Çok değerli katılımcılar, tüm dünya ülkelerinde olduğu gibi ülkemizde de kara yoluyla uluslararası eşya taşımacılığı sektörünün en önemli ve güncel sorunlarının başında şoför eksikliği gelmektedir. Lojistik sektörü, çok stratejik bir sektördür. Bu sektör, Amerika'da tercih edilen meslekler arasında ilk 10'da, Avrupa'da, Almanya'da katma değer yaratan meslekler arasında ilk 3'te gelmektedir. Türkiye'den Avrupa Birliği'ne yapılan ihracatın yaklaşık yüzde 50'si, kara yoluyla hedef pazarlara ulaştırılmaktadır. Ülkemizin kara yoluyla yapılan ticaretinin gerçekleşmesinde lojistik sektörünün olmazsa olmazı, en önemli aktörleri, atardamarları; profesyonel tır şoförleridir.

Şoförlerin, ülkemizin kara yoluyla yapılan ticaretindeki önemi ve ortak ticaret zincirlerinin kesintiye uğramadan işleyişinin sağlanmasındaki kilit rolü, Kovid-19 salgınında bir kez daha açık ve net olarak anlaşılmıştır.

Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) tarafından yapılan bir çalışmaya göre; Almanya, Hollanda, Belçika gibi lojistikte model olabilecek nitelikteki ülkelerin yer aldığı ve Türkiye'nin de dâhil edildiği çalışmaya göre; ulaştırma hizmetlerindeki şoför eksikliğinin artacağı, Avrupalı şirketlerin bu yıl şoför sayısında yüzde 17'lik bir açık vereceği, Türkiye'de bu rakamın yüzde 20'lere ulaşacağı öngörülmektedir.

Yaşadığımız şoför sıkıntısına bir nebze de olsa çözüm olması amacıyla; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın, yaş sınırlamasının kaldırılması yönündeki talebimize yönelik, 31.12.2023 tarihine kadar geçerli olacak şekilde düzenlemesi, sektörümüze yaklaşık 6 bin ek şoför desteği kazandırmıştır. Bu vesileyle, sektörümüze can suyu olan bu düzenlemeden dolayı, Sayın Bakanımız Adil Karaismailoğlu, Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürümüz Sayın Murat Baştor ve Bakanlığımızın değerli mensuplarına teşekkür etmeyi bir kez daha huzurlarınızda yerine getirilmesi gereken bir borç olarak görüyoruz.

Ülkemizdeki şoför yaş sınırlaması ile ilgili nihai talebimiz; Avrupa Birliği ülkelerinde olduğu gibi mesleğini icra etmesinde herhangi bir sağlık sorunu olmayan şoförlerin yaş kısıtlaması olmaksızın mesleklerine devam edebilmelerine imkân sağlanabilmesi yönündedir.

Profesyonel tır sürücülüğü mesleği; ciddi özveri isteyen, tecrübe gerektiren, sabır isteyen, mevzuat bilgisine sahip olmayı gerektiren, ülkemizin taraf olduğu uluslararası konvansiyonlara uyum sağlamayı gerektiren, SRC belgesi eğitimleri kapsamında olmak

üzere; güvenli sürüş teknikleri, ulaştırma mevzuatı, trafik kuralları, çalışma ve dinlenme süreleri, davranış psikolojisi, iletişim teknolojisi, yasal sorumluluklar, harita okuma, güzergâh ve geçiş belgeleri hususunda bilgi sahibi olma, ilkyardım ve araç bilgisi, ayrıca ekonomik araç kullanma derslerini gerektiren meşakkatli bir süreç gerektirmektedir.

Ancak, tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de şoförlük mesleğine olan talep, gün geçtikçe azalmaktadır. Sektörümüzün atardamarı olan bu meslek, gün geçtikçe daha az tercih edilmektedir.

Diğer taraftan, mesleğe girişteki yüksek maliyet sorunu, yaşanan şoför eksikliği sorununu daha da artırmaktadır. Bir ağır vasıta şoförünün, sadece ehliyet ve sertifika maliyeti günümüzde yaklaşık olarak 20 bin Türk Lirası gibi bir rakama ulaşmaktadır. Bu maliyetlerin asgari seviyeye çekilmesi amacıyla, şoförlük mesleğine nitelikli ara eleman statüsü kazandırılması için, her platformda güdeme getirdiğimiz taleplerimizi yeniliyor ve desteklerinizi bekliyoruz.

Konuşmama son vermeden önce, ülkemizin, kara yoluyla yapılan ticaretinin gerçekleşmesinde lojistik sektörünün olmazsa olmaz denebilecek en önemli aktörleri olan sürücülerimize, ülkemiz ihracatının gerçekleştirilmesi yönündeki katkıları ve Covid-19 pandemi sürecinde yapmış oldukları üstün fedakârlıkları için huzurlarınızda bir kez daha teşekkür etmeyi, yerine getirilmesi gereken bir borç olarak görüyoruz.

Bu vesileyle, ulusal ve uluslararası ağır vasıta şoförlüğü mesleğinin hukuki koşullarının iyileştirilmesi, mesleğin özendirilmesi ve şoför eğitimleri olarak 3 başlıkta gerçekleştirilecek çalıştayı, ülkemiz ve sektörümüz için başarılı geçmesini diliyor, başta Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız olmak üzere, çalıştaya katkı sunan tüm katılımcılara Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Ulaştırma Lojistik Meclisi adına teşekkür ediyor, şükranlarımı sunuyorum. Saygılarımla.

## Mustafa YILDIRIM

*TOBB Türkiye Kara Yolu Yolcu Taşımacılığı Meclisi Başkanı*

Sayın Genel Müdürüm, Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcım, değerli katılımcılar; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bugün burada sürücü yokluğunu, sürücü yokluğu sorununu çözmek için de sürücülerin sorunlarını konuşacağız. Sürücülerin sorunları çözülmeden, sürücü yokluğu sorununun çözülmeyeceği de bir gerçektir.

Şoför sorununun kaynağı nedir? Bu durumun sebeplerini; ağır çalışma koşulları, kaza riski, düşük gelir düzeyi ve sosyal yaşamdan eksik kalmak olarak sıralayabiliriz. Bu sebeplerden dolayı sürücülüğün, meslek olarak kabul edilmesi çok da kolay olmuyor.

Şoförlerin eğitim sorunu var. Çalışma ve dinlenme koşullarını iyileştirmemiz lazım ve hepsinden önemlisi; mesleğin, tatmin edici bir gelir düzeyine kavuşturulması lazım. Dönüp baktığımızda, tatmin edici bir gelir düzeyinin sağlanması için şartlar müsait değil. Özellikle kara yolu yolcu taşımacılığı olarak değerlendirdiğimizde, mevsimler arasında çok ciddi farklılıklar, arz-talep dengesizlikleri var. Yük taşımacılığında bu sorunlar fazla yok. Yük taşımacılığı daha homojen, yıl boyunca dengeli ve istikrarlı bir şekilde bir şekilde gidiyor. Ama yolcu taşımacılığı, mevsimlere göre büyük farklılık gösterdiği için şoför talebi de mevsimlere göre büyük farklılıklar gösteriyor. Bundan dolayı şoför istihdamında sektörümüz, büyük bir zorluk çekiyor ve maliyetleri karşılamıyor. Şoförlere tatmin edici ücretleri ödeyemediğimiz için mesleğin cazibesi de giderek azalıyor.

Geçmiş yıllarda muavin olarak işe aldığımız gençleri, geleneksel yöntemle şoför olarak yetiştirirken, bugün bu yöntem kullanılmamaktadır. Otobüs işletmeciliğinde servis memurluğu kavramı gelmiştir ve arkadan yetişmiş şoför gelmemektedir.

Peki, profesyonel şoför yetiştirmenin şartları neler olmalı? Öncelikle, bugünkü eğitim düzeyiyle ve şekliyle yeterli sayıda ve istenen niteliklerde şoför yetişmeyeceği, dolayısıyla da şoför sorununun bu şekilde çözülemeyeceği net olarak görülmelidir.

Şoförlerin çalışma şartlarını iyileştirmemiz lazım. Özellikle şehirlerarası çalışan şoförlerin, dinlenecek alanları yok, çalışma şartları çok ağır. Bu sorunlar çözülmeden şoför sorununun çözülmesi mümkün değil. Şöyle bir baktığınız zaman; yılın belli aylarında, özellikle turizm taşımacılığında yılın 5-6 ayında iş var fakat geri kalan aylarda iş yok. Şoför diğer aylar işsiz kalıyor ve o işsiz kaldığı dönemlerde onlara, asgari ücret dahi ödenmiyor. Gerçek şu ki, hava yolu taşımacılığına ve demiryolu taşımacılığına sübvansiyonla büyük ölçüde destek veriliyor. Son 20 yılda, kara yolunun üzerinden 100 milyonu aşkın yolcu, hava yoluna gitmiştir. Bu Türkiye için büyük bir başarıdır.

Peki, sürücü yokluğu sorununun temelinde başka ne var? Planlama sorunu, sektörlerimizde ciddi bir planlama sorunu var. Ulaştırmanın planlanması lazım, planlama yapılmadan sorunların çözülmesi mümkün değildir.

Nedir planlama? Eğer siz, 5 yıllık kalkınma planlarına ulaştırma planlarını da dâhil etmek isterseniz, şunu yapmanız gerekmektedir: Hava yolunda büyümeyi hedeflediğiniz zaman, kara yolunu da düzenlemeniz lazım.

Bundan yaklaşık 20-25 yıl önce, sektörde 12 bin 830 otobüs, 576 firma varken; bugün 8500 otobüs vardır ki bunlar da şu anda büyük çoğunlukla atıl kapasite. Kış aylarına girdiğimizde,

toplam ihtiyaç duyulan otobüs sayısı yarı yarıya azalıyor, çünkü yolcu azalıyor. Bu sefer de şoförü istihdam edecek kaynağı yaratamıyorsunuz. Şoför olmazsa ulaşım olmaz, bu bir gerçek. O zaman şoför sorununun çözülmesi için şoförlerin şartlarının iyileştirilmesi lazım. Şoförlerin şartlarının iyileşmesi için firmalarımızın; sürdürülebilir, yaşanabilir hale getirilmesi lazım. Dediğim gibi, sektör içinde haksız ve yıkıcı bir rekabet var.

Hep söylüyorum; uzun yolu uçak aldı, orta mesafelere şimdi tren dadandı, bütün orta mesafelerimiz, özellikle İstanbul-Ankara olmak üzere, Ankara merkezli hızlı demir yolları, bizim yolcumuzun büyük bölümünü aldı. Kısa mesafeler korsana kaldı, bize de hiçbir şey kalmadı.

Şu anda İstanbul otogarında, 1500'ün altına düşmeyen seferlerimiz, 900'lere kadar gerilemiş durumda. Bakıldığı zaman sektör yaşayamaz duruma geldi, firmalarımız iflasın eşiğinde. Yani şoför sorununun çözülmesi için yolcu taşımacılığındaki firmaların sorunlarının çözülmesi lazım, bunun için de devlet desteğine ihtiyaç vardır. Özellikle de KDV'nin düşürülmesi lazım ve bu sektörlerin desteklenmesi lazım.

Bugün buradaki oturumlarda çok değerli fikirler tartışılacak. Benim de bir sürü konum var gündemde, bunların hepsini anlatıp zamanınızı almak istemiyorum. Ama bugün burada konuşulacak olan değerli fikirlerin hayata geçirilmesi ve bu salonda kalmaması için bir şey yapmamız lazım. Nedir yapılması gereken? Çok net söylüyorum; yıllardır konuşuluyor, konuşuluyor ve öylece kalıyor. Bu gelenekten vazgeçmemiz lazım bizim. Burada konuşulanların hayata geçmesi için kurumlar arasında bir koordinasyonun oluşturulması lazım. Yani ilgili kurumlar ve sivil toplum örgütlerinin de katılımıyla beraber bir koordinasyon kurulu oluşturulacak ve biz inanacağız ki, evet, bu kurul bizim şoför yokluğu sorunumuzu çözecek. Bizler de bu kurula taleplerimizi iletacağız. Ama bu koordinasyon sağlanmadığı takdirde, konuştuklarımız bu salonda kalacak, bugüne kadar olduğu gibi... Senede bir kere akla geliyor, hadi konuşalım diyoruz. Konuştuk da ne oldu?

Havanda su dövdük. Artık burayı geçmesi lazım Türkiye'nin. Çünkü bu şoför sorunu daha da büyüyecek, görünen köy kılavuz istemez.

Yük taşımacılığındaki ücretlerin, yolcu taşımacılığındakine göre bize göre çok daha tatmin edici olduğunu biliyoruz. Bizim şoförlerimizin de tırlara, uluslararası taşımaya doğru kaydığını görüyoruz. Hâlbuki Türkiye'de işsizlik var, Türkiye'deki işsizliği azaltmanın yollarından bir tanesi de; çok hızlı bir şekilde şoförlerle ilgili meslek okullarını kurmaktan geçiyor. Teorik eğitimleri, açık öğretim yapan üniversitelerimizle iş birliği yaparak yaygınlaştırmamız ve bir sertifika düzeni getirmemiz gerekiyor. Bunlar olmadığı takdirde konuştuklarımız bu salonda kalacak.

Benim bu hazirundan ricam şudur: Eğer bugün burada bir koordinasyon sağlanmazsa, bir koordinasyon kurulu oluşturulmazsa, lojistikte olduğu gibi bir çalışma düzeni kurulmazsa, senede bir kere bir araya gelerek, böyle dertlerimizi anlatıp gideceğiz. Bu umutsuzluğu taşımak istemiyoruz, çözüm istiyoruz. Çözüm için de bu koordinasyonun kurulması gerekmektedir.

Daha fazla zamanınızı almak istemiyorum. Konuşacak çok şey var, oturumlarda da bunları dile getireceğiz ve sonra yazılı olarak sizlere iletacağız. Ama bu kurul oluşmadığı zaman sorunlarımız çözüme kavuşmayacak ve bu salonda kalacaktır diye düşünüyorum.

Tekrar beni dinlediğiniz için sizleri sevgiyle ve saygıyla selamlıyorum.

## **Fevzi APAYDIN**

*Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu Başkanı*

Çok değerli katılımcılar, konuşmama başlamadan önce sizleri saygı ve sevgiyle selamlıyorum, hepimiz bu toplantımıza hoş geldiniz.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliğinin ev sahipliğinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın, Federasyonumuzun iş birliğiyle kara yolu taşımacılığında şoför sorunlarının görüşüleceği çalıştayımıza tekrar hoş geldiniz diyor, çalışmamızın hayırlara vesile olmasını diliyorum.

Bilindiği gibi, 21 Aralık 2021 günü profesyonel sürücülük mesleği konulu panel, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliğinin ev sahipliğinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Federasyonumuzun iş birliğiyle düzenlenmişti. Panelde, kara yolu taşımacılığında rol alan şoförlerin hukuki koşulları, şoförlük mesleğinin sorunları, mesleğe özendirme ve şoförlerin eğitimi başlıklı 3 ana oturum gerçekleştirilmişti. Panele gösterilen yoğun ilgi ve sorunun büyüklüğü de dikkate alınarak, şoförlük mesleğinin sorunlarının daha geniş kapsamlı görüşülmesi için bir çalıştay daha düzenlenmesi gerektiğine de o gün karar verilmişti.

Ticari araç şoförleri, meslekleri gereği ömrünü yollarda geçirmekte ve her an kaza riski altında hayatlarını sürdürmeye çalışmaktadırlar. Bununla birlikte, şoförlerin sosyoekonomik düzeyleri orta ve ortanın altındadır. Bu nedenle de şoförler bir işten dönünce, yeterince dinlenmeden diğerine koşmaktadırlar. Her ne kadar yasal düzenlemelerle çalışma ve dinlenme şartları belirlenmiş ise de, seyahat süresince rahat bir dinlenme ortamının olmadığı da aşikârdır.

Şoförler, 5362 Sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Meslek Kuruluşları Kanunu ile esnaf statüsünün dışında tutulmuşlardır. Şoförlerin SRC belgeleri, Milli Eğitim Bakanlığı; takograf kartları ve K belgeleri, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği; psikoteknik değerlendirme belgeleri ise Sağlık Bakanlığı tarafından verilmektedir. Federasyonumuz, esnaf olan şoförlerimizin sorunu ile ilgilendiği gibi, tüm şoförlerimizin sorunlarıyla da ilgilenmeye çalışmaktadır. Ancak şoförlerin, diğer meslek gruplarında olduğu gibi bir çatı altında toplanmaları faydalı olacaktır.

Şoförlere eğitim veren bir kurum var mıdır? Arkadaki panoda; Odalar ve Borsalar Birliğinin amblemiyle Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonumuzun amblemi bulunmaktadır.

Ancak ne Federasyonumuza bağlı Odalarda ne kurumlarda bir tane şoför kayıtlı değildir. Oysaki biz bugün yük ve yolcu taşımacılığında lider olan şoförleri tartışacağız. Peki, şoförlerin sicili tutulmakta mıdır? Maalesef, işte bugün bunları tartışmalı ve şoförleri bir çatı altında toplamalıyız.

Şoförlerin iş ve aile yaşamlarında gözlenen, aşırı kaygı ve strese sebep olan koşulların ortadan kaldırılması, uygun koşulların sağlanarak şoförlerin rahatlatılması, sakinleşmesi ve yaptığı önemli hizmetin niteliğinin artırılması gerekmektedir. Bu şartların oluşturulmaması halinde ise, Batı ülkelerinde olduğu gibi ülkemizde de ticari taşıt kullanan şoför bulunmasında sorunlar yaşamaya devam edilecektir. Zaten bu sorun, son yıllarda kendisini çokça hissettirmeye başlamıştı ve bu sorunun, önümüzdeki yıllarda

da devam etmesi kaçınılmazdır.

Diğer taraftan, çoğu şoförümüzün sürücü belgeleri, ceza puanları nedeniyle geri alınmakta ve bu arkadaşlarımız araç kullanamamaktadır. Belge eksikliği, kural ihlalleri gibi kazalara doğrudan etkisi olmayan nedenlerden dolayı ceza puanı yazılmaktadır. Böyle durumlarda, en az 20 puan olarak yazılan ceza puanları en azından 10 puana düşürülürse, bu durum; şoför ihtiyacımızı bir nebze de olsa azaltacak olup, şoför açığının kapatılmasına da yardımcı olacaktır.

Sorunun çözümü için şoförlerin; gelişmelere ve değişen koşullara göre bilgi, beceri ve eğitim düzeylerini yükseltecek, sosyal güvencelerini sağlayacak önlemler alınmalı ve kolaylıklar getirilmeli. Rekabetin var olduğu iş hayatından geri kalmamaları için kısa, orta ve uzun vadeli planlar yapılmalıdır.

İl ve ilçelerde 686 Oda başkanlığından, yaklaşık 1 milyon 500 bin nakliyeci ve şoför esnafından oluşan üyesiyle, yurdumuzun en büyük, yaygın ve köklü mesleki teşekküllerinden birisi olan Federasyonumuz, üyelerimizin meslek sorunlarının tek takipçisi olup, üyelerinin hak ve menfaatleri özelinde meslektaşlarını savunmaktadır. İfa edilen hizmetlerin iyileştirilmesi ve geliştirilmesi, şoför esnafının sorunlarının çözümü amacıyla Bakanlıklarımız, ilgili kurum ve kuruluşlarla iş birliği içinde faaliyetlerini sürdürmektedir.

Profesyonel sürücü, yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin olmazsa olmazıdır. Son yıllarda yaşanan sürücü yokluğu konusuna dikkat çekmek, profesyonel sürücülük mesleğinin temel sorunlarını analiz etmek, genç kuşağı mesleğe özendirmek için yapılabilecekleri tespit etmek ve geleceğe yönelik yapılabilecek çalışmaları belirlemek amacıyla; idareci sektör, uygulayıcılar ve akademisyenlerin ortak çalışma ve tecrübelerinin karşılıklı olarak paylaşıldığı çalıştayda ortaya çıkan sonuçlar; şoförlük mesleğinin gelecekte daha iyi bir noktaya çıkarılması ve ülkemizin bu soruna çözüm bulması amacıyla ilgili kurum ve kuruluşlarımızla tavsiye niteliğinde paylaşılacaktır.

Bu duygu ve düşüncelerle çalıştayımızın başarılı geçmesini temenni ediyor, organizasyonda emeği geçenlere teşekkür ediyor, sevgi ve saygılarımı sunuyorum.



## **Tamer KIRAN**

*TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı*

Sayın Genel Müdürüm, değerli konuklar; sizleri Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ve şahsım adına sevgi ve saygıyla selamlıyor, hepimize hoş geldiniz diyorum.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu ve Birliğimiz iş birliğinde düzenlemiş olduğumuz profesyonel sürücülük mesleğini özendirme çalıştaya hepimiz hoş geldiniz.

Konuşmama devam etmeden önce, geçtiğimiz hafta hayatını kaybeden Türkiye Otobüsçüler Federasyonu Genel Sekreteri Mevlüt İLGİN için başsağlığı dileklerimi bir kez daha iletmek istiyorum.

Merhum Mevlüt Bey sektör adına önemli hizmetlerde bulunmuş çok değerli bir insandı; Allah rahmet eylesin, mekânı cennet olsun inşallah.

Değerli katılımcılar, Bakanlıklarımız ile pek çok alanda, son derece yakın iş birliği içerisinde çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Birliğimizin 70. kuruluş yılında, siz kıymetli kamu ve özel sektör paydaşlarımızla, küresel ölçekte ve ülkemizde yaşanan sürücü yokluğuna çözüm üretmek üzere bir araya gelmekten büyük memnuniyet duyuyoruz.

2021 yılının Aralık ayında gerçekleştirdiğimiz profesyonel sürücülük mesleğini özendirme panelinin devamı niteliğinde düzenlediğimiz bugünkü çalıştayda, eşya ve yolcu taşımacılığını etkileyen profesyonel sürücülük mesleğinin özendirilmesi, mesleğe giriş ve sürdürülebilirliğinin artırılması amacıyla, mesleğin sorunlarını ve çözüm önerilerini ortak akıl ile masaya yatıracağız.

Sektörümüzün, küresel ölçekte rekabet gücünü artıracak ve geleceğine yön verecek bu çalışmalara destekleri nedeniyle sayın genel müdürlerimize teşekkür ediyorum.

2022 yılı, büyük değişimlerle hayatımızı etkiliyor. Covid-19 salgını sonrası normalleşmeyle birlikte dijital teknolojilerin ekonomik faaliyetlere etikleri ve yeşil ekonomiye geçiş sürecinde bütün sektörlerde yaşanan dönüşüm sancıları sürerken, çok üzülerken şahit olduğumuz Rusya-Ukrayna savaşının yarattığı ekonomik ve sosyolojik sorunların, tüm dünyaya olduğu gibi ülkemiz üzerinde de etkilerini yaşıyoruz.

Yapılan çalışmalar gösteriyor ki, 2022 yılında küresel ekonominin hacmi; ilk kez 100 trilyon doları aşacak, tedarik zincirlerine yansıyan bu büyümeyle birlikte artan sürücü ihtiyacını karşılamak, önümüzde aşılması gereken en önemli sorun haline gelecek. Küresel ölçekte yaşanan bu büyümeden payımızı almak ve gelişmelerin gerisinde kalmamak için bütün tarafların etkin ve özverili iş birliğine ihtiyacımız var.

Son teslimat noktasına, hızlı ve kesintisiz erişme imkânı sağlayan kara yolu taşımacılığı, ülkemizde değer ve ağırlık bazında, uluslararası deniz yolu yük taşımacılığından sonra ikinci sıradadır. Kara yolu kullanımı, yurt içi yük taşıma faaliyetlerinde yaklaşık yüzde 90 oranında tercih edilirken; yolcu taşımacılığında da otomobil dâhil yine yüzde 90 seviyesini korumaktadır.

Kara yolu taşımacılığında yaşanan sürücü krizinin çözülmesi için gerekli tedbirler alınmazsa, filo sahibi firmalar, yakıt maliyetlerine katlansalar da istihdam edecek sürücü



bulamadıklarında, faaliyetleri durdurma noktasına gelecektir. Küresel ölçekte yapılan çalışmalar, lojistik sektöründe mevcut sürücü açığının, 2026 yılında 3 katına çıkacağını öngörmektedir.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin, Başkan Yardımcılığını yürüttüğü Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) tarafından yapılan ve ülkemizden 177 yük ile 23 yolcu taşımacılığı firmasının cevapladığı sürücü yokluğu anketinin Türkiye verilerine göre, yüksek genç işsizlik oranlarına rağmen gençlerin sürücülük mesleğine özendirilemediği, bunun yanı sıra kadın sürücü istihdamının da yok denecek kadar az olduğu tespit edilmiştir. Ancak, Avrupa'da yolcu taşımacılığı yapan kadın sürücü istihdamı, taşımacılık sektörünün diğer faaliyet alanlarındaki kadın istihdamını, neredeyse yakalamış durumdadır. Ülkemizde de kadınların, sürücülük mesleği için cesaretlendirilmesi gerekmektedir. Bunun yanı sıra, çalışma koşullarını da yeniden ele almalı ve sorunlara çözüm üretmeliyiz.

2021 yılında Birliğimiz tarafından yapılan ve yaklaşık 9 bin sürücünün cevapladığı mevcut tır park alanlarının iyileştirilmesine yönelik anket çalışmasının sonuçlarına göre, sürücülerin yeterli sosyal alanlara sahip, hijyenik, güvenli ve emniyetli tır parklarına ihtiyacının bulunmakta olduğu ortaya çıkmış olup, anket sonuçları ilgili Bakanlıklarla paylaşılmıştır.

Pandeminin etkisinin azalmasına bağlı olarak, normalleşmeye hep birlikte gayret ediyoruz. Ancak karantinada olan sürücülerin yerine başkasını bulmakta hala sorun yaşıyoruz. Güvenilir ve tecrübeli sürücü arayışına giren firmalarımız, bugünlerde yaşadıkları en önemli sorun olarak bu eksikliği göstermektedir. Gelecek ise daha endişe vericidir.

Emeklerine ve tecrübelerine ihtiyacımız olan sürücülerin bu mesleği sürdürebilmeleri ve tecrübelerini gençlere aktarabilmelerine imkân sağlayacak yapıların hayata geçirilmesiyle, sürücülük mesleğinin yeniden saygın bir meslek olabilmesi için hep birlikte bir şeyler yapmalıyız.

Değerli katılımcılar, çalıştayımızın temel amacı; ülkemizde yaşanan sürücü yokluğuna dikkat çekerek küresel ekonomide yaşanan artışları yakalamak üzere ticari faaliyetlerimizi kesintisiz sürdürmek ve emniyetli yolcu taşımacılığına imkân sağlamak için tedarik zincirinin önemli bir parçası olan profesyonel sürücülük mesleğinin temel sorunlarını tarafsız bir anlayışla tespit etmek, kamu ve özel sektör iş birliğiyle gelecek yol haritamızı belirlemektir. Birliğimiz adına bu çalıştayda ve geleceğe ışık tutacak diğer çalışmalarımızda insan faktörü odaklı atılacak adımlara vesile olmaktan mutluluk duyduğumuzu belirtir, çalıştayın tüm taraflar bakımından faydalı geçmesini temenni eder, emeği geçen herkese teşekkürlerimi iletir, sevgi ve saygılarımı sunarım.

## Haydar Ufuk KALE

*Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdür Yardımcısı*

Değerli katılımcılar, hepimizi saygıyla selamlıyorum.

Son çalıştayda da beraber çalıştığımız Mevlüt İLGİN beyin ailesi ve sektörüne bir kez daha başsağlığı diliyor, Allah rahmet eylesin diyorum.

Bugün burada, kara yoluyla ticari amaçlı yük ve yolcu taşımacılığının en önemli aktörlerinden biri olan şoförlerin, sosyal ve hukuki alanda yaşadıkları sorunlar, şoförlük mesleğine olan ilginin azalmasının nedenleri, günün koşullarına göre eğitimlerde yapılabilecek ilave düzenlemeler ve benzeri hususların değerlendirilmesi ve çözüm yollarının bulunması amacıyla siz değerli katılımcılarla bir araya geldik.

Değerli katılımcılar, dünyayı etkisi altına alan pandemi sürecinde, şoför ihtiyacı nedeniyle tedarik zincirinde meydana getirdiği aksamalar, dünyada büyük yankı uyandırmıştır.

Bu büyük sorunun ülkemizdeki yansımalarının önüne geçebilmek için kısa, orta ve uzun vadeli olmak üzere genel bir politika belirlenmesi gerektiği, hepimiz tarafından kabul görmektedir. Sektör temsilcileri ve değerli uzmanların katılımıyla gerçekleştirilen bu çalıştaydan çıkacak sonuçların, geleceğimize ışık tutacak nitelikte olacağını düşünüyorum.

Ulaştırma sektörü, ihtiyaçlar neticesinde ortaya çıkan insan ve eşya hareketine dayalı dinamik bir sektördür. Bu bağlamda, ekonomik ve sosyal hayat başta olmak üzere yaşanan değişimlere ayak uydurmak, ortaya çıkan sorunları çözmek gerekmektedir. Biz kamu idaresi olarak, günün şartlarına uygun strateji ve politikalar belirleyip, gerekli ideal yöntem ve düzenlemeleri hayata geçirmek üzere önemli bir görevdeyiz. Ülkemiz, bulunduğu konum itibarıyla, kara yolu taşımacılığı kapsamında çok önemli bir güçtür.

Değerli katılımcılar, bilindiği üzere; can, mal ve çevre emniyeti açısından tüm şoför eğitimleri gibi ticari amaçlı yük ve yolcu taşımacılığı yapan şoförlerin de mesleki anlamdaki eğitimleri büyük önem arz etmektedir. Bu kapsamda Bakanlığımızca, 2004 yılında Kara Yolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği yürürlüğe konulmuş ve bu yönetmelik kapsamında şoförlere; SRC-1, SRC-2, SRC-3 ve SRC-4 türü mesleki yeterlilik belgeleri düzenlenmeye başlanmıştır. Söz konusu yönetmelik kapsamında yer alan eğitimler ve sınavlar, 2016 yılında bir protokolle Milli Eğitim Bakanlığına devredilmiştir.

Bakanlığımızın görüşleri doğrultusunda, anılan Bakanlık tarafından, ticari araç şoförlerine ilişkin eğitim müfredatı Milli Eğitim Bakanlığı Talim Terbiye Kurulunca onaylanmıştır.

Mesleki yeterlilik eğitimi vermek üzere yetkilendirilen eğitim kurumları da, bu müfredat doğrultusunda eğitimler vermektedir. Söz konusu eğitimler, taşımacılık türüne göre şoförlerin kalite ve standartlarını artıracak, şoförlere nitelik kazandıracak konuları içermektedir. İlgili konuları içeren, belge türüne göre 36 veya 40 saat eğitimler verilmektedir.

Diğer taraftan, ülkemizin taraf olduğu tehlikeli maddelerin kara yoluyla taşınmasına ilişkin anlaşma gereği, sürücülere yönelik tehlikeli madde eğitimleri, sınavları ve

belgelendirme işlemleri de Bakanlığımızca yürütülmektedir. Bu kapsamda, şoförler için düzenlenen tehlikeli mal taşımacılığı sürücü eğitim sertifikası, yani SRC-5, uluslararası geçerliliği olan bir belgedir. Bu belge olmadan, uluslararası anlaşmaya göre tehlikeli madde taşınması, muafiyet bazlı taşımalar dışında yasaktır.

Değerli katılımcılar, pandemi sürecinde, hem tedarik zincirinde yaşanabilecek aksaklıkların giderilmesi, hem de ülkemizin artan ticaret hacmiyle birlikte sektörde olan şoför ihtiyacının karşılanması amacıyla; 66 olan şoför yaş sınırını, 31.12.2023 tarihine kadar uygulanmak üzere 69 yaşa çıkarttık. Bu kapsamda bugüne kadar 7.700 kişiye yaklaşık 15 bin adet mesleki yeterlilik belgesi düzenledik.

Saygıdeğer katılımcılar, eğitimlerde amacımız; ticari amaçlı yük ve yolcu taşımacılığı yapan şoförlerimizin; bilgi, beceri ve niteliklerinin artırılması, sektörün; kaliteli, donanımlı ve tecrübeli şoför ihtiyacının karşılanmasıyla birlikte, ülkemizin kara yolu taşımacılık faaliyetlerinde hak ettiği payı almasına katkı sağlamaktır.

Şoförlerin niteliklerinin artırılmasının, taşımacılık konusundaki gelişmiş ülkelerde uygulandığı gibi, mesleki alanda verilecek eğitimlerle sağlanabileceği şüphe götürmez bir gerçektir.

Hem kendi bünyemizde bulunan tehlikeli madde eğitimlerinin, hem de Milli Eğitim Bakanlığımızla koordineli bir şekilde yürüttüğümüz SRC türü mesleki yeterlilik eğitimlerinin, uluslararası standartlara kavuşturulması, bürokrasi ve kırtasiyenin azaltılması doğrultusunda birçok çalışma yaptık, yapmaya da devam ediyoruz.

Değerli katılımcılar, bu çalışmayı düzenleyen Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği yetkilileri başta olmak üzere, katılım sağlayan kamu kurum ve kuruluş ile özel sektör temsilcilerine teşekkür ediyor, çalıştayın hayırlı olmasını temenni ediyorum.



## Nurcan ÖNDER

*Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Çalışma Genel Müdürü*

Kıymetli katılımcılar, sizleri Bakanlığım ve şahsım adına saygıyla selamlıyorum. Sözlerime, bu programa davetleriniz için Bakanlığım adına teşekkür ederek başlamak istiyorum.

Biz Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı olarak, gerek meslek kuruluşları gerek işçi ve işveren örgütleriyle bir araya gelerek yapılan bu tür diyalogları çok önemsiyoruz. Bakanlık olarak bütün çalışmalarımızda her zaman, çalışma hayatındaki tüm aktörlerin görüş ve taleplerini alıyoruz, bu sayede de aslında taraflarla doğrudan temas kurmuş oluyoruz. Son dönemde çalışma ilişkileri hakkında pek çok mevzuat düzenlemesi, bu şekilde sosyal diyalog mekanizmalarının etkin işletilmesiyle hayata geçirildi. Karar alma süreçleri; sosyal taraflarla istişare, müzakere ve iş birliği yoluyla işletilmeye çalışılıyor. Bu açıdan, bu gibi toplantıların önemli birer iletişim kanalı olduğunu görüyor ve bu kanalların güçlendirilmesine de son derece önem veriyoruz.

Değerli katılımcılar, şoförlük mesleğinin sorunlarının ele alındığı bu organizasyonu, son derece kıymetli bulduğumu belirtmek istiyorum. Bu mesleğin önemi, her geçen zaman daha da artmaktadır. Çünkü küreselleşme olgusu ile gelişen iletişim teknolojileri, tüm dünyayı daha kuvvetli bağlarla birbirine bağlamaktadır. Biliyorsunuz ki çalışma hayatındaki dönüşümle, pek çok meslek ortadan kalkmakla beraber, ulaşımımızı sağlayan şoförlük mesleğinin de önemi giderek artmaktadır. Uluslararası ticaretteki serbestleşme ile beraber, dünya çapındaki nihai ürünün, pazarlara daha güvenli ve hızlı ulaşımını sağlamak, çok önemli bir mesele haline gelmiştir. Ayrıca, biliyorsunuz ki iletişim teknolojilerinin gelişmesi, tüketimin dijitalleşmesi, alışveriş kalıplarının değişmesi de taşımacılık sektörünün önemini, gün geçtikçe artırmaktadır.

Ülkemizde ulaşım altyapılarına yapılan önemli miktardaki yatırımlar da sektörün gelişiminin önünü açmaktadır. Doğal kaynakların üretilmesinden tutun da nihai ürünün tüketiciye ulaşmasına kadar uzunca bir ağı ifade eden tedarik zincirinin her aşamasında, aslında taşımacılık sektörü var ve var olmaya da devam edecek. Bu açıdan taşımacılık sektörü, ülkemiz için çok kıymetli bir öneme sahiptir.

Bunun dışında, ulaştırma sektörünün başka bir özelliği daha var ki, büyüme ihtimali ve istihdam esnekliği çok yüksek bir sektör, yani sektör büyüdükçe istihdam da ona paralel olarak, hatta daha hızlı bir şekilde büyüyor. Taşıma talebindeki artış ve farklı hizmet türlerine olan bu talep, sektördeki iş gücü talebini de her geçen gün artırıyor.

Son dönemde, yine bu şekilde yaptığımız bir sosyal diyalog çalışması sonucunda, Ulaştırma Bakanlığımızın ve sektörün talepleri doğrultusunda bir değişiklik yaptık. Biliyorsunuz ki uluslararası kara yolu taşımacılığında kullanılan taşıtlarda çalışan personelin çalışmasına ilişkin AETR adında uluslararası sözleşme var. Bunu, Türkiye de 1999 yılında kabul etmiş, yalnız bizim İş Kanununa göre oluşturduğumuz yönetmelikler, ilk başta buna uygun değildi, biz uygun hale getirdik. Ne yaptık? Günlük 9 saatlik çalışma süresini, haftada 2 gün esnek bir şekilde 10 saate kadar çıkabilecek şekilde düzenledik. Aslında bu, şoförlerimizin de lehine bir düzenleme, çünkü böylece boşta kaldıkları günlerin sayısı da artacak. Uluslararası standarda uygun bir düzenleme olduğu

için de uluslararası alanda sorun yaşamayacağımız bir düzenleme.

Yalnız son dönemde şoförlerin günlük çalışma saatlerinin daha da arttırılmasına ilişkin talepler gelmektedir. Bunun, çalışan tarafından gelmediğini ve uluslararası sözleşmelere de uygun olmadığını düşünerek, bugüne kadar bu konuda bir düzenleme yapma ihtiyacı duymadık.

Sayın katılımcılar, ben sözlerime son verirken, buradan çıkacak görüşlerin bizim için çok önemli olduğunu tekrar belirtmek istiyorum. Buradaki öneriler, bizim sahada göremediğimiz, hissedemediğimiz pek çok şeyin bize iletilmesini sağlayacak.

Biz burada aslında Çalışma Genel Müdürlüğü dışında Sosyal Güvenlik Kurumu, İş Teftiş, İŞKUR ve Mesleki Yeterlilik Kurumu olarak katılıyoruz. Hukuki koşullarla ilgili oturuma biz Çalışma Genel Müdürlüğü olarak, İş Teftiş Kurulu Başkanlığımız temsilcisiyle beraber katılacağız. Yine mesleğe özendirme oturumuna İŞKUR'dan arkadaşlarımız katılacaklar. Eğitim oturumuna da Mesleki Yeterlilik Kurumundan arkadaşlarımız katılacaklar.

Ben çalıştayın faydalı olmasını temenni ediyorum, tüm katılımcılara kolaylıklar ve iyi çalışmalar diliyorum.

## BÖLÜM II

# ŞOFÖRLÜK MESLEĞİNİN SORUNLARI VE MESLEĞE ÖZENDİRME

Çalıştayın bu oturumu 3. Salonda yapılmıştır. Oturuma birçok kurum ve kuruluşan temsilciler katılım sağlamıştır. Şoförlerin sorunları; mevsimlere, yıllara, ülkelere, sektörlere göre değişiklikler göstermektedir. Oturumda şoförlük mesleğinin sorunları; şoför, işveren, kamu, sektör, ülke ve diğer ülkelerden kaynaklı sorunlar başta olmak üzere çeşitli yönlerden ele alınmış, tartışılmış, sorunlar ortaya konulmuş ve çözüm önerileri üretilmeye çalışılmıştır. Bu bölümde mesleğin öne çıkan sorunları ve çözüm önerileri özetlenmiştir.

### 1. ŞOFÖRLÜK MESLEĞİNİN SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

#### Sektör Kaynaklı Sorunlar

- Turizm sektöründe istihdam edilen şoförler, 6 ay çalışıp 6 ay çalışmamaktadır. Çalışmadığı süre içerisinde ücret alamadığı ve sigortası da ödenmediği için yıl boyunca devam eden sigortalı başka işlere yönelmektedirler.
- Şoförlerin, çalıştığı firma veya bireysel taşıma durumuna göre bir çatı altında toplanması faydalı olacaktır. Bu şekilde hâlihazırda mesleği icra eden şoförlerin sayısına erişim sağlanabilecektir.
- Alkollü araç kullanan şoförlerin kusuru, kesinlikle firma sahiplerine yüklenmemelidir. Araç, şoföre teslim ediliyor, ceza yazılıyor, çekiliyor, şoför aracı bırakıp kaçıyor, mal sahibi uğraşüyor. Bu davranışta bulunanların ehliyeti iptal edilmelidir.
- Nasıl ki ülkemizde ve dünya genelinde, özel güvenlik şirketleri, özel güvenlik elemanlarını yetiştiriyor ve istihdam ediyor; şoför yetiştirecek ve istihdam edecek şirketlerin de kurularak, şoförlerin şirketler vasıtasıyla temin edilmesi, bu sayede de şoförlerin, mesleğe yönlendirilmesi sağlanabilir. Bir işyeri, hiç bilmediğimiz bir kişiye nasıl teslim edilemiyorsa, maddi yönden değeri çok yüksek olan aracı tanımadığımız kişiye teslim ediyoruz. Bir kaza yapsa, şimdiye kadar verdiğimiz emek boşa gitmiş oluyor. Dolayısıyla şoförlerin, daha eğitilmiş ve bir şirket üzerinden alınması daha güvenilir olacaktır.
- Taşımacıların gelir düzeyi yükselmeli ki, şoför istihdam edebilsinler ve şoföre de daha iyi imkânlar sunabilsinler.
- Sanayi Kuruluşlarımızın çoğunda, içeriye 1 kişiden fazla alınmıyor. Yükleme esnasında ikinci bir kişi içeriye giremeyince, araçta bulunan ikinci kişi, yükleme boşaltmaya yönelik bilgi edinemiyor. Ürünler, sanayi kuruluşlarının önünde anında yüklenemiyor ve gecikmeli yüklemeler yapılıyor. Şoför, orada 2-3 metreküp aracın içerisinde saatlerce beklemek zorunda kalıyor ve bir dinlenme salonları dahi olmadığı için gidip dinlenemiyor.

- Pandemi nedeni ile host ve muavinlik sistemi de olumsuz etkilendi. Ekonomik koşullar ve pandemi döneminden sonra host ve muavinler gitti. Aslında host ve muavinlik, sektörün kaptan yetiştirme okuluydu ve bu okul kapanmış oldu.
- Sivil toplum ne kadar sürece katılır, taleplerini doğru anlatırsa ve kamu kurumlarının karar verici organları; bakanlıkları, bakanlık temsilcilerini bir araya getirip tartışırsa, o kadar hızlı sonuca ulaşılır.

## Kamusal Sorunlar

- Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından, kantarlarda takograf denetimi de dâhil olmak üzere, her türlü belgenin kontrolü yapılmalıdır. Şu anda yollarımızda, 50 tonla çalışan araçlar var ve bu araçların önlenmesi gerekiyor.
- Muavin çalıştırılmıyor. Devlet desteği sağlanarak, muavin çalıştırılması gerekmektedir. Araçlarda muavin bulundurulması, şoför yetiştirilmesine zemin hazırlayacaktır.
- Şu anda çoğu tesiste, takografin süresini aşmadan dinlenebilecek alan bulma imkânı yoktur. Olsa bile tesis yetkilisi, ancak yemeğinizi yiyene kadar orada durmanıza izin veriyor. Devletin kara yolları güzergâhlarında, mutlaka ve mutlaka yol kenarı dinlenme alanlarını oluşturması şarttır. Şoförlerin barınabileceği, her türlü ihtiyacını karşılayabileceği tesisler oluşturulmalıdır.
- Şoför, belgeli belgesiz birçok taşıma işi organizatöründen iş almaya çalışıyor. Bu esnada ücretini alamama, dolandırılma vb. sorunlarla karşılaşabiliyor. Bu konuda etkili bir denetim sisteminin oluşturulması gereklidir.
- Bireysel taşımacının desteklenmesi gerekiyor. Çünkü şirketler kendi şoförünü eğitebiliyor, ama bireysel taşımacı eğitemiyor.
- Şoförler, yolcu taşımacılığı sektöründen uzaklaştı. Neden? Öncelikle ekonomik koşulların ağırlaşmasından dolayı sektör kaptanlarına yeterli maddi destek verilmediği için uzaklaştılar. Bu konuda devlet desteği olmalıdır. İkincisi, pandemi döneminde sektörün kapanmasından dolayı, mevcut çalışan personel başka sektöre gitti ve dolayısıyla pandemi döneminden sonra işler açılınca tekrar bir geri dönüş olmadı.
- Şoförler, yüksek riskli iş yaptıkları için taban bir ücret belirlenmeli ve bu ücretin altında ücret verilmemelidir. Bu anlamda da sektör desteklenmelidir.
- Şoförlere, İŞKUR tarafından, maaş artı prim gibi bir destek sağlanmalıdır.
- Meslek yüksekokullarında ve üniversitelerde, mesleğe yönelik bölümlerin olması gerekiyor, ama şu anda mevcut olan bölümler, hiç kimsenin yarasına merhem olmuyor. Dolayısıyla, bunun YÖK ve Bakanlık tarafından desteklenmesi ve yaygınlaştırılması gereklidir.
- Yolcu ve yük taşımacılığı yapacak şoförlerin eğitimleri farklı olmalıdır. Şoför yetiştiren okullara sınavsız girilebilmeli, mezun olanlara, branşlarına göre okul tarafından ehliyet verilmelidir.



- Firmaların, burslu öğrenci okutma zorunluluğu olmalıdır. Bu öğrencilerin de mezuniyetten sonra o firmada, belirli bir süre mecburi hizmet yapmalarına zorunluluk getirilmelidir.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından ton x kilometre fiyat uygulamasına geçilmelidir. Bu durum, haksız rekabeti önleyecektir.
- Ülkemizden, 58 ülkeye kara yolu ile taşıma ve ihracat yapılmaktadır. Ülkemizin, uluslararası sürücü yetiştirmesi, stratejik önceliğe sahiptir. Küresel sorun haline gelen sürücü ihtiyacı, ülkemiz için de tehdiye dönüşmeden gerekli önlemler alınmalıdır.
- Mevzuat düzenlemesi yapılırken, sektörün görüşü alınmalıdır. Lojistik sektöründe, hukuki olanları başta olmak üzere yaşanan aksaklıklar nedeniyle, ikinci nesle kalan şirket sayısı çok az. 100 yıllık nakliye şirketi var mı? İkinci, üçüncü nesle kalan şirketlerin, sağlıklı büyümesi önemlidir. Bu açıdan şirket görüşlerinin alınması zorunluluk arz etmektedir.
- Şoför yetersizliğinin analizlerinin yapılması, raporlanması, bu sürecin ilgili kurumlar tarafından yürütülmesi gerekmektedir. Kısa, orta ve uzun vadeli ölçeklendirmelerin yapılması, bunların raporlanması; durumu, biraz daha somut olarak görmemizi sağlayacaktır.

## Sosyal Güvenlik Sorunu

- Şoförlerin sosyal güvenceleri, denetim altına alınmalı ve disipline sokulmalıdır. Kurumsallaşmış şirketlerde bir sıkıntı yok, ama bireysellerde böyle bir sıkıntı var. İnsanlar bu sektöre yöneldiği zaman, acaba sosyal güvencem var mı, yok mu diye kendi içinden sorgulamaya başlıyor.
- Ağır vasıta şoförlüğü (Kamyon, çekici, otobüs kullanan şoförler), riskli meslekler grubuna alınmalıdır.
- Ağır vasıta şoförlerinin erken emeklilik yaş sınırının indirilmesi gerekmektedir. Erken emeklilik, şoförlük mesleğine teşvik edecektir.
- İŞKUR tarafından, Türk meslekler sözlüğü hazırlık çalışması yapılmaktadır. Mesleklerin kodları verilmektedir. Bunun bir an önce hayata geçirilmesi gereklidir.
- İşveren ile şoför, SGK ve kıdem tazminatı konusunda mahkemelik oluyor. Bu konuda bir yasa çıkması ve soruna çözüm bulunması gerekiyor.
- Sektörlerin, mevcut sosyal güvenlik yasalarıyla yürümeyeceği net olarak görülüyor. Bu konuya yönelik, taşıma iş kanunu yapılması zorunlu hale gelmiştir. Bu durumda kanun, şoförü de işvereni de koruyacaktır.
- Sürücü sicil havuzunun oluşturulması gereklidir. Sicili bozuk bir sürücünün işe girmesinin önüne geçilmeli, bu kişiler daha az riskli işlerde istihdam edilmelidir. (Ör: Uyuşturucu kullanmış, alkol bağımlısı vb.)
- Günlük çalışma süresinin 11 saate çıkarılması da yetersiz kalacak. Çünkü tır limana girdiği zaman 6-7 saatten aşağı çıkamıyor ve şoförün bir günü orada gidiyor. Takograf,

hâlihazırda çalıştığı için sanki şoför o saatlerde çalışıyormuş gibi görünüyor. Hâlbuki çeşitli sebeplerden dolayı uzun saatler boşuna beklemesi gerekiyor.

- Yedek şoför sigortasının maliyeti çok yüksektir. Şoförün bilgi sahibi olması için asıl şoförün gözetiminde seyahat etmesi gerekiyor.
- Sorunun çözümü için; lojistik firmalarında veya belirlenen herhangi bir yerde şoförün eğitim alması sağlanmalıdır. Şoförlüğe adaptasyon sağlandıktan sonra da işe başlaması sağlanmalıdır.
- Şoförlerin zamanlarının büyük bir bölümü ailelerinden uzakta geçtiği için aileleri ile olan sosyal yaşantıları olumsuz etkileniyor. Sosyal aktivitelerin geliştirilmesi için şoför ve ailesine destek verilmesi gerekiyor. Bu destek, hem psikolojik, hem sosyal destek olarak birtakım aktivitelerin ön plana çıkartılması şeklinde olmalıdır. Bunlar neler olabilir? Ekonomik bazı ürünlerde, pozitif yönde bir ayrımcılık yapılabilir. Yapılanmaları olmadığı için yine saygınlıklarını daha üst bir düzeye çıkaracak bir çalışma da maalesef yapılamıyor.
- Şoförlük mesleği, profesyonellik gerektiren bir meslek. İŞKUR'un uyguladığı yüzde 3'lük engelli kontenjanı var, bu da sektöre ekstra bir külfet olarak geliyor. Çünkü herkes bir engelli adayı. Ama engelli bir şoförü çalıştırmak yok, zaten öyle bir arkadaşımız da yok. Onun da yüzde 1 gibi bir orana düşürülmesi, gündeme alınmalıdır.

## Belge Sorunu

- SRC belgesi alınması için yapılan sınavda; daha çok araç ve şoförlükle ilgili sorular sorulmalı ve sınav kolaylaştırılmalıdır. Mevzuat, muhasebe ve teknik konulardan fazla soru sorulmamalıdır.
- Ağır vasıta sürücü belgelerinin ücreti, "B" sınıfı ücretleri kadar olmalıdır.
- Meslek yeterlilik eğitimi kapsamında, nitelikli ara eleman tanımının getirilmesi gerekir. Lojistik bölümlerinden mezun olanların, şoförlük mesleğini icra etmeleri halinde SRC-1, SRC-2 türü belgelerden muaf olmaları sağlanmalıdır.
- Ticari araçlarda sürücü belgesi ve harç pulu; hususi ehliyetlere göre %50 daha pahalıdır. Hususi ehliyetlerle aynı seviyeye çekilmelidir.
- Şoför pasaport harç bedellerinde ve ticari ehliyetlerde indirim uygulanmalıdır.
- Karayolu taşımacılığında, kurumlar arası koordinasyon eksikliği giderilmelidir.
- Şoförler için yurt dışına çıkışta vize sorun olmaktadır. Aylarca vize alınamamaktadır. Bu konuda TOBB'un ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının, bir çalışma yapması zorunlu hale gelmiştir.
- TİO belgesi muafiyet süresi, 28 Şubat'ta son bulmuştur. Bu sürenin uzatılması talep edilmektedir.
- Ayrıca TİO belgesinin denetimi yapılmıyor ve belgesiz çalışanlar da aynı şekilde çalışmaya devam ediyor. Devlete olan güven yok oluyor. Bu durumda, TİO belgesinin hiçbir işe yaramadığı algısı oluşuyor.

- SRC ve taşıma belgelerinin sadeleştirilmesi gerekiyor.

## Ekonomik Sorunlar

- Diğer bazı meslek gruplarında olduğu gibi ücret gibi sebeplerden dolayı, sürücülük mesleğini icra eden şoförler de yurtdışına göç etmektedir.
- Şoförlerin çocuklarının veya yakınlarının şoförlük mesleğine daha yatkın oldukları vurgulanarak, yakını şoför olanların mesleğe teşvik edilmesi gerektiği ifade edilmiştir.
- Çoğu şoför, çocuğunun şoför olmasını istemiyor. Neden istemiyor? Çünkü ekonomik ve sosyal şartları yetersiz. Şoför, çocuğunun üniversite okumasını istiyor, başka bir meslek sahibi olmasını istiyor.
- Son zamanlarda kurye şoförlüğü popüler meslek haline gelmiştir. Kurye şoförlüğüne çok yönelme var. Üniversite mezunları arasında da inanılmaz bir yönelim var, nihayetinde o da bir şofördür. E-ticaret firmalarıyla yapılan anlaşma neticesinde daha fazla kazanç elde ettiklerinden bahsediliyor.
- Araçların, trafik ve kasko sigortası ile fenni muayene ücretleri çok yüksek. Ticari araçlar her yıl muayeneye tabidirler. Muayene ücretlerinin düşürülmesi yönünde, Sayın Cumhurbaşkanımız yetkisini kullanarak, ticari araçların muayene ücretlerini yüzde 25 oranında azaltabilir mi?

## Liyakat ve Mesleki Saygınlık Sorunu

- Mevzuat düzenlemeleri ile şoförün tüm sorunları çözilemiyor. Bu nedenle mevzuatın uygulanabilir, denetime elverişli ve otokontrol sistemi ile de takibinin yapılması sağlanmalıdır.
- Şoförün güvenilirliğinin ortadan kalktığı bir zaman yaşanmaktadır. Şoförlük mesleğinin saygınlığının yeniden kazandırılması, güvenilir meslek haline gelmesi sağlanmalıdır.
- Şoförlüğün, meslek grubuna eklenmesi gerektiği görüşü belirtilmiştir.
- Bazı şoförlerde önceden tespit edilemeyen davranış bozukluğu olabiliyor. Araca zarar verebiliyor. Bunları önlenmesi gerekiyor.
- Uzman personel, Genelkurmay'dan 45 yaşında emekli oluyor. Bunlardan şoför olmak isteyenler, şoförlüğe teşvik edilmelidir. Bu yöntemle şoför açığı kapatılabilir.
- Şoför yokluğunun çözümü için şoförlerin sorunlarının çözülmesi lazım. Şoförlerin sorunları çözülürse, şoför yokluğu çözülür.
- Nitelikli şoför ihtiyacı mevcuttur.
- Şoförlerin çalışma, dinlenme, sosyal ve ekonomik haklarının iyileştirilmesi geliyor. Bu da Devlet desteği sağlanmalıdır.

## İş Makinesi Operatör Sorunu

### Şemsettin TÜLÜN

*Malatya Hafriyatçılar ve İş Makineciler Dernek Başkanı*

Zaman zaman basında, hatta terörle mücadelede bile bir araya gelen bir sektörün temsilcisiyiz. Aslında çok farklı bir alan. Ama biz de şoförle, operatörle çalışıyoruz. Trafikteki emniyet mensubu arkadaşlarımız da biliyor ki en büyük sorunlar bizden çıkıyor. Ölümlü kazalar, bizden dolayı meydana geliyor. Bunu, sadece belgelerle açıklarsak yeterli bir açıklama olmuyor çünkü bu araçları belgeler kullanmıyor.

Bu insanları nasıl yetiştireceğiz? Nasıl istihdam edeceğiz? Bu çok önemli. Bunu nasıl yapmamız lazım?

Önce destek lazım. Her sorunun temelinde, sosyoekonomik meseleler yatıyor. Bizim sektörde 7-8 ay çalışıyor adam. Kalan aylarda ne yiyip ne içecek? Ben de bir şoför çocuğuyum. Benim çocuğum, bu mesleğe hiç ilgi duymuyor, duymaz da. Niye duysun ki? Aç kalıyor neticede. Şoförleri yetiştirmek için destek verilmesi gerekiyor. Havacılık, denizcilik, demir yolu gibi birçok sektöre destek veriliyor fakat bizim sektöre verilmiyor. Bu şekilde, bu sektörün ayakta kalma şansı yok.

Şu anda araçların en az da yüzde 60'ının sigortasız trafikte gezdiği bilinmektedir. Maddi sebeplerden dolayı sigorta yaptırılmıyor. Dolayısıyla, bunu çözmemiz lazım.

İŞKUR ya da Sosyal Güvenlik Bakanlığı bizlere sigorta ve ücret destek versin; biz de şoförleri eğitelim, yetiştirelim. Bize bir şoförün 2 yıllık maliyeti, 100-150 bin lira gibi bir rakam. 2 yıl bittikten sonra da bizi bırakıp gidiyor.

Belediyeler, özel şirketlere bizim personelleri alıyorlar. Biz de sonra mahkemelerle uğraşyoruz. Kamyonların tonaj tahdidi var. Karayollarına, kantarlarla uygulanan en büyük ihlal olan bu durum, birçok kazanın da sebebidir. Bu durum, Ekonomi Bakanlığıyla ilgili olmakla beraber, Sanayi Bakanlığıyla da ilgili. Yani 16 ton azami yük miktarı olarak belirlenmiş ama 50 tonun üzerinde damper yapıyor böyle bir şey olur mu? Yani teknik bir insanın buna izin vermemesi gerekir. Ayrıca bunun için bir de taban fiyat oluşturulmalıdır.

Bir şey daha söylemek istiyorum, biz resmi kurumlarla rekabet halindeyiz, yani belediyenin şirketleriyle rekabet ediyoruz, böyle bir şey olamaz. Bu resmi kurumlardan hiçbir belge istenmiyor. Dolayısıyla her belge sektöre bir yükür.



## Otoyol Hizmet Tesisleri Dernek Yöneticisi

Otoyol Hizmet Tesisleri diye bir dernek kuruldu. Karayolları Genel Müdürlüğüyle beraber yürütüyoruz çalışmalarını. Otoyoldaki tesislerden başlayarak, dinlenme tesisleri dâhil olmak üzere, birtakım yasal zorunlulukların getirilmesi konusunda çalışmalar yapıyoruz.

Meslekler sözlüğü; istihdam hizmetlerinde, işe yerleştirmede, göndermede, kayıtlarda kullanılan bir sözlüktür. Aynı zamanda, Sosyal Güvenlik Kurumu tarafından işe giriş çıkış bildirelerinde kullanılan bir sözlüktür. Bu sözlükle ilgili amaç, iş gücü piyasasında icra edilen tüm iş ve mesleklerin bu sözlük içinde tanımlanmasını sağlamaktır. Sözlükte içerisinde meslekler, iş kolu sınıflarına göre sınıflanıyor ve kodlanıyor.

icra edilen tüm iş ve mesleklerin bu sözlük içinde tanınmasına sağlamaktır. Sözlükte, meslekler iş kolu sınıflarına göre sınıflanıyor, kodlanıyor.

## BÖLÜM III

### ŞOFÖRLERİN EĞİTİMİ

Çalıştayın bu oturumu, 2. Salonda yapılmıştır. Oturuma, birçok kurum ve kuruluştan temsilciler katılım sağlamıştır. Oturumda, şoförlük mesleğinin hukuki sorunları; şoför, işveren, kamu, sektör, ülke ve diğer ülkelerden kaynaklı sorunlar başta olmak üzere ele alınmış, sorunlar ortaya konulmuş ve çözüm önerileri üretilmeye çalışılmıştır. Bu bölümde, mesleğin öne çıkan hukuki sorunları ve çözüm önerileri özetlenmiştir.

#### Şoför Eğitimi

- Ağır vasıta şoförlerini yetiştirmek için, liseden başlayan eğitimler verilerek, üniversitelerde 2 yıllık eğitim veren ağır vasıta şoförlüğü bölümleri açılmalıdır.
- Şoförlerimiz, özellikle uluslararası alanda, bizi temsil eden bir elçi gibi görev yapmaktadırlar. O yüzden, çok iyi eğitilmeleri gerekiyor. SRC, ehliyet, psikoteknik gibi bütün belgeler ile mekanik ve teknik eğitimlerin, o okullarda verilerek bir standarda kavuşturulması gerekiyor.
- Şoförlerimiz ve araç sahiplerimiz, çalışma ve dinlenme süresi konusunda yeterli bilgiye sahip değillerdir. Takograf konusunda da yeterli bilgiye sahip değiller. SRC belgesi eğitimlerinde, bunun ayrı bir ders olarak, şoförlerimize verilmesi gerekir.
- Şoförlük eğitimi, gerekirse liseden itibaren başlamalı ya da üniversitelerde şoförlük dalı adı altında bölüm açılmalıdır. Mesleğe ilgi duyan kişilerin, bu bölümlere kanalize edilerek eğitilmesi ve genç yaşlardan itibaren özendirilmesi gerekiyor.
- Gerek büyük şehirlerdeki ulaşım zorlukları, gerek pandemi koşulları ve gerek şoför arkadaşlarımızın zamanının çok kıymetli ve az olması sebebiyle, SRC gibi eğitimlerin uzaktan eğitim şeklinde yapılabilmesine imkân tanınmalıdır.
- Ağır vasıta ehliyeti alacak kişilerin eğitim ücretlerinin yüksek olmasından dolayı, söz konusu ehliyet ücretleri işsizlik fonundan karşılanmalıdır.
- Şoförlerin eğitilmesi ile birlikte, aynı zamanda firma yetkililerinin de eğitilmesi gerekmektedir.
- Şoför eğitimiyle ilgili olarak; şoför akademilerinin ve ulaştırma akademilerinin kurulması, sorunun çözümüne katkı sağlayacaktır.
- Eğitim faaliyetlerindeki müfredat eksikliği giderilmeli ve güncellenmelidir. Müfredat uzun süre aynı şekilde kalmakta ve güncelliğini yitirmektedir. Oysa müfredatın belirli periyotlarla güncellenmesi sağlanmalıdır.
- SRC eğitimlerinde teorik olarak uygulanan yazılı sınav sonrası, pratik olarak sorulmakta olan 3 sorunun kaldırılması istenmektedir.
- Otobüs kaptanlığı bölümünün çok az olduğu ve bu bölüm sayısının artması gerektiği değerlendirilmektedir.
- SRC türü mesleki yeterlilik belgesi yönetmeliğinin bir an önce tamamlanması ve

uygulamaya konulması gerekmektedir.

- SRC belgelerindeki muafiyetin kaldırılmasının gerekliliği belirtilirken, daha önceki yıllarda muafiyetle SRC belgesi alanların eğitim almalarının sağlanması ve SRC eğitimleriyle ilgili olarak belli yıllarda bilgi yenileme eğitimlerinin yapılması gerektiği belirtilmiştir.
- SRC türü mesleki yeterlilik belgesi varken, şoförlerden ayrıca Mesleki Yeterlilik Kurumu tarafından verilen MYK belgesinin istenilmesine gerek olmadığı iletilmiştir.
- Hangi alanda eğitim ihtiyacı doğmuşsa, o alana yönelik eğitimler verilmelidir.
- Eğitimin kalitesi arttırılmalıdır.
- Gereksiz eğitim verilmesinden kaçınılmalıdır. Bunun için, eğitim koordinasyon kurulu kurulması gerektiği belirtilmiştir.
- Kadın şoför sayısının arttırılması için çalışma yapılmalıdır.
- Son zamanlarda motor kuryelerin sayısı artmıştır. Motor kuryeler yoğun bir şekilde trafikte yer almaktadırlar ve ticari faaliyette bulunmaktadır. Bunların ayrı bir eğitime tabi tutulmaları gerekmektedir.
- Otobüs kaptanlığı bölümünde bulunan eğitim araçları yetersizdir. Daha donanımlı araçlarla, daha nitelikli eğitim verilmesi sağlanmalıdır.
- Ağır vasıta şoförlerine, güvenli ve defansif sürücü eğitimleri verilmelidir.
- Şoför eğitimleri mutlaka yüz yüze olmalıdır ve eğitimlerin ders saatleri ile müfredatlarının güncellenmesi gereklidir.
- Cezaların caydırıcı olabilmesi için denetimlerin, yerinde ve zamanında yapılması önem arz etmektedir.
- Tüm paydaşların dâhil olduğu bir çalışmayla, ulaşım sektörünün kendini yenilemesi, günün şartlarına ve teknolojiye uygun hale gelmesine ihtiyaç duyulmaktadır.
- Özellikle minibüs ve servis aracı şoförlerine verilen eğitimin, daha etkili bir şekilde yeniden hazırlanmasına ihtiyaç duyulmaktadır.
- Ticari araç kullanacak şoförler için zorunlu staj uygulaması getirilmeli ve sektör tarafından da desteklenerek donanımlı ve deneyimli şoför yetiştirilmesi sağlanmalıdır.
- Şoför eğitimlerine, devlet desteği verilmelidir.
- MEB, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı; belgelendirme ve belgelerin sınıflandırılması konusunda birlikte çalışmalıdır. Ancak bu sayede mükerrerliğin önüne geçilebilir.
- Eğitim, toplumsal bir sorun olarak karşımızda durmaktadır. Bu sorunun çözümü için topyekûn çalışılması gerekir.
- Sürücülerde motivasyon eksikliği vardır. Eğitimlerde, bu konu da göz önünde bulundurulmalıdır.
- Şoförler için gerekli olan eğitimlere destek olunması beklenmektedir.



- Şoförlerin pratik olarak daha iyi ve nitelikli eğitim alabilmeleri için pistler kurulmalıdır. Bu konuyla ilgili olarak TÜVTÜRK ile işbirliği yapılabileceği değerlendirilmiştir.
- Şoförlere, ilkyardım eğitimi zorunluluğu getirilmelidir.
- Şirketlerin, eğitim amacı ile ayırdıkları kaynaklar çok düşük kalmaktadır. Oysa bu pay, AB ülkelerinde çok daha yüksektir. Aynı zamanda şirketlerin, eğitimle beraber şoförlerin ücretlerine de önem vermeleri gerekmektedir.
- Şoförler, kullandıkları araçların teknolojilerine hâkim değildir. Bu konuda da eğitim ihtiyaçları vardır.
- Şoförlere, ekonomik sürüş teknikleri eğitimi de verilmelidir.
- Trafik eğitimleri, anaokullarından itibaren verilmeli ve bu branşa yönelik öğretmenler yetiştirilmelidir.
- Yurtdışına çıkan şoförlerin yabancı dil sorununu çözmeye yönelik temel düzeyde dil eğitimi verilmelidir.
- Uzun vadeli eğitim politikası ve eğitim modeli geliştirilmeli; bu model, taviz verilmeden uygulanmalıdır.
- Şoförlerin, gerek çalışma nedeniyle gerekse işverenlerinin izin vermemelerinden dolayı eğitimlere katılamadıkları bilinmektedir.
- Şoförlerin, hangi konularda eksikliklerinin olduğu saptanmalı, buna göre eğitim modelleri geliştirilmelidir.
- Eğitimlerin, teorik olarak verilirken belli bir bölümünün de uzaktan eğitimle verilmesi katılımı arttıracaktır.
- SRC sınavları, önceden olduğu gibi tek bir sınav haline getirilmelidir.
- Otobüs kaptanlığı bölümü öğrencilerinin sürücü belge ücretleri, yükseköğretim kurumu bütçesinden karşılanmalıdır.
- SRC eğitimlerinin; şehir içi, şehir dışı, uluslararası olarak ayrıştırılması gerekiyor çünkü çok başka dünyaların meslekleri gibi duruyorlar.
- Mesleğin; yolcu, yük ve tehlikeli madde olarak 3 farklı mesleki yeterlilik olarak ayrıştırılması gerektiği değerlendirilmektedir.

## BÖLÜM IV ŞOFÖRLERİN HUKUKİ KOŞULLARI

Çalıştayın bu oturumu 1. Salonda yapılmıştır. Oturuma birçok kurum ve kuruluştan temsilciler katılım sağlamıştır. Oturumda, şoförlük mesleğinin hukuki sorunları; şoför, işveren, kamu, sektör, ülke ve diğer ülkelerden kaynaklı sorunlar başta olmak üzere ele alınmış, tartışılmış, sorunlar ortaya konulmuş ve çözüm önerileri üretilmeye çalışılmıştır. Bu bölümde, mesleğin öne çıkan hukuki sorunları ve çözüm önerileri özetlenmiştir.

### 1. Şoförde Aranacak Nitelikler

- Şoför yaşı 70'e çıkarılmalıdır. Avrupa Birliği üyesi ülkelerde, her yıl sağlık raporu almak şartı ile şoförlük mesleği devam ettirilebiliyor. Ülkemizde de benzer bir uygulama yapılabilir.
- Şoför, şunu bilmeli; 'Ben 65 yaşında emekli olacağım ve bu yaştan sonra emekli olarak yaşantıma devam edeceğim' diyebilmelidir. Bunu öngörerek çalışmalıdır. Yani mesleğe başlamadan önce, önündeki süreci önceden bilmeli, kariyer planlamasını ona göre yapmalıdır.
- Psikoteknik değerlendirme raporları çok önemlidir ve bu konuda denetimler arttırılmalıdır.
- Yaş sınırının, kalıcı olarak 2023'ün sonuna kadar değil, 69'dan sonra da her yıl gerçek bir sağlık raporu alınması suretiyle, şoförlerin mesleğe devam edebilmelerine imkân tanınmalıdır.
- Avrupa Birliği'nin hiçbir ülkesinde, şoförlerde yaş sınırlaması bulunmamaktadır. Sağlık raporu alınması şartıyla, şoförlük yapılabilirdir. Avrupa'da 6 aylık şoför akademileri var ve bunların hepsi, ticari araç şoförlüğü üzerine odaklanmış ve uygulama eğitimlerinin teorik eğitimlerle beraber gerçek anlamda verildiği, (ıslak zemin, kuru zemin, yük güvenliği, vb.) okullardır.

### 2. Şoförlük Mesleği ile ilgili Mevzuat Düzenlemeleri

- Şoförlük mesleğini ilgilendiren mevzuat yeniden ele alınarak, mesleki tanımların yapılmış olması gereklidir.
- 4925 Sayılı Karayolu Taşıma Kanunu öncesinde uluslararası mahkemelerde, çok fazla tazminata mahkûm ediliyorduk. 4925 Sayılı taşıma kanunu çıktıktan sonra, ulaştırma alanındaki davalar yerel mahkemelerde görülmeye başlamıştır.
- 4925 sayılı kanun ile yolcu ve yük taşımacılığında, 81 ili kapsayan ulusal bir metin oluşturulmuştur. Oysa şehir içi taşımacılıkla şehirlerarası taşımacılığı birbirinden mesleki olarak ayırmak gerekiyor. Çünkü şehir içindeki taşımacılık kısa süreli taşımacılıktır, riski azdır. Şehir içi taşımacılığında Türkiye genelinde muazzam bir şikâyet var, bütün kentlerimizde yolcu taşımacılığı ile ilgili şikâyet var. Bu durum; şoförlerimizin kriterlerinin, hukuki boyutta net olarak ifade edilmiyor olmasından ve şoförlerimizin, harita okuma

bilgisinin olmamasından kaynaklanmaktadır. Hukuken bunların düzenlenmesi lazım. Avrupa Birliği de bize bunu önermektedir ki Avrupa'da da bu durum böyledir.

- Şehirlerarası yolcu taşımacılığında da hukuki anlamda çok eksiklik var. Şoförün yaşı arttıkça sağlık sorunları da artıyor, check-up yapılmıyor. Hiçbir ticari firmamız, gerek şehir içi gerekse şehirlerarası taşımacılığında, şoförlerine sağlık muayenesi yaptırmıyor. Şehirlerarası yolcu taşımacılığında 45-50 yolcu taşıyorsunuz ancak check-up'tan geçmiş bir kaptanınız yok. Yollarda kalp krizi geçiren insanlar var. Bundan dolayı yılda 1 defa check-up yaptırılması gerekir.

- En önemli sorunların başında, eğitim sürecinin çok maliyetli olması gelmektedir. Sadece sürücü belgesi maliyeti yaklaşık 18 ila 20 bin TL civarındadır. Sürücü, 22'nci yaşında ehliyetlerini almış ancak hem maliyet açısından, hem de süre açısından önemli bir enerji ve ekonomi kaybıyla karşı karşıya kalmıştır. Bu giderlerin sübvansede edilmesi gerekiyor.

- Şoförlük mesleğinin nitelikli ara eleman statüsünün tanımının yapılması gerekmektedir. Bu tanım yapılırsa ne olur? Eğitimler desteklenebilir; Çalışma Bakanlığı, KOSGEB, Milli Eğitim Bakanlığı, İŞKUR bu konuda destekler verebilir. Her kapıyı çaldığımızda; mesleğin, Bakanlık onaylı bir sertifikası olduğu için destek verilemeyeceği cevabıyla karşı karşıya kalınıyor.

### 3. Şoförlerin Çalışma Koşulları

Otobüslerde şoförler, mezarlık gibi yerlerde yatıyorlar; bu fevkalade insan haklarına aykırıdır. Nasıl tren işletmeciliğinde şehirlerarası yerlerde konaklama ve dinlenme yerleri varsa, şoförlerimizin de büyük firmalar tarafından, şehirlerarası belirli yerlerde dinlendirilmesi şarttır.

### 4. Ücret

- Şoförlerimizin ücret sorunu var. Bir pilota, bir gemi kaptanına, Devlet Demiryollarındaki makiniste ne kadar ücret veriyoruz? Bunlar kadar olmasa da ücretler yeterli düzeyde olmalıdır.

- Sefer başı primi, şoförler açısından çok tartışmalı oluyor ne yazık ki. Çünkü sefer priminin ücret olup olmadığı net değildir. Ücret olarak kabul edildiği takdirde, temel ücrete dâhil olması gerektiğini Yargıtay kabul ediyor. Şimdi bu neye yol açıyor? Eğer temel ücret dersek, hakikaten o zaman fazla çalışma ücreti, yıllık izin ücreti, hafta tatili ücreti gibi diğer alacak kalemlerine de dâhil edilmesi lazım, ama bilirkişiler de tam olarak bunun farkında değil. Bu durumun netleştirilmesi gerekiyor.

- Sertifikaların da sadeleştirilmesi gereklidir. Her şey için ayrı ayrı belge almak yerine, tek bir belgede hepsi toplanmalıdır.

- Profesyonel şoförlerin her ilde sicillerinin tutulması gereklidir. Bu önemli bir boşluktur. Bunun olması halinde şoförlerimize, gerçekten muazzam bir kalite gelecektir. Kendilerini daha iyi ifade etme imkânına kavuşacaklardır. Şoför esnafının takip edilmesi gerekir. Bir suç işlediyse, hangi cezaları alacağını; daha da ileri giderse, meslekten men

edilip, Türkiye genelinde herhangi bir ticari faaliyet yapamayacağını bilmesi lazım. Bu, şoförlerimize muazzam bir çağ atlatacaktır. Kalite çok önemli, kaliteyi mutlaka yükseltmemiz gerekiyor ve bu açıdan, sicillerinin tutulması yönünde, yönetmelikte veya kanunda bir değişiklik yapılmalıdır.

## 5. Şoförlerin Kıdem Tazminatı Sorunu

- Şoför davalarında, şoförlerin harcırah ve kıdem tazminatı konusunda çok fazla sorun yaşanmaktadır. Bu sorunların çözülmesi gerekmektedir. Ne şoför yıkıma uğrasın ne de şirket. Kıdem tazminatı gibi konular, hukuki yollara direkt başvurulmadan, arabuluculuk yoluyla ortak bir noktada buluşularak halledilebilir. Şu anki mevzuata göre, bunları halletmek mümkün. Mahkemeye intikal ettiğinde davalar çok uzun yıllar sürüyor.
- Normal standartlara uymuş bir şoför işe alındığı zaman, Avrupa kurallarına göre; bütün belgelerinin tamam olmasının yanı sıra, 3 yılda bir de sağlık kontrolünden geçmesi gerekir.
- Bazı işveren firmaların ve tüzel kişiliklerin; ulusal bayramlarda ve resmi tatillerde yurt dışında olması durumunda, şoförlerin mesailerini yatırması gerekirken yatırmadıkları, yıllık izinlerini kullandırmadıkları, ayrıca idari izin de kullandırılmadığı bilinmektedir.
- Firma ve kuruluşlarımızın, kendi şoförlerini eğitmesi gerekmektedir.
- Arabuluculuk sistemi, tüm işverenlerin uygulaması gereken bir sistemdir. Arabuluculuk, işçiyle işvereni bir araya getirerek, hem mahkemelerin yükünü azaltacak hem de farklı farklı kararlar çıkmasını engelleyecektir.
- Harcırah konusunda, Yargıtay kararlarının da dikkate alınarak tanımının yapılması ve sorunun çözülmesi gerekmektedir.
- Sıkıntının temelinde hukuki boşluklar vardır. Sektörün hayatta kalabilmesi için temel dinamik olan şoförlerin mesleki şartlarının iyileştirilmesi ve şoförlüğün bir meslek tanımının, nitelikli ara eleman vasfının tanımlanması gerekmektedir. Bu tanımın mevzuata girmesi halinde birçok sorun ortadan kalkacaktır. Ücret politikalarının da mevzuata girerse, sorunun çözümü daha da kolaylaşacaktır.
- Kıdem tazminatı konusunda, hangi kısmın çıplak ücret, hangisinin giydirilmiş ücret olduğu ile ilgili belirsizlik var. Bu konuya açıklık getirilmelidir.
- Sözleşmeye; net olarak ücretin ne olduğu, ek ödemelerin neler olacağını yazılması gerekir. Ücret hesap pusulasının, her işveren tarafından tutulması gerekir. Bu durumda her iki tarafın da hakkı korunmuş olur.
- Şoförler, 45 ila 60 gün hiç evlerine dönmüyorlar, arabalarında yatıyorlar. Büroda çalışanın tabi olduğu İş Kanunu'yla, onların tabi olduğu İş Kanunu'nun aynı olmaması gerekir. Bir yığın kavram kargaşası var. Yasada; kavramlar tanımlanmalı, netleştirilmeli. Sözleşme yazarken de, o sözleşmede adı geçen tanımlar oluşturulmalı. (Harcırah nedir, fazla mesai nedir, kilometre primi nedir, kıdem tazminatı hangi durumlarda ödenir vs.)

- Şoförlere hem harcırah veriliyor hem de sefer primi adı altında bir ödeme yapılıyor. (İlaşe, ibatesi için) Bu rakam önceden vergilendirilmezdi. Bu durum, kıdem tazminatına konu edilmekte ve bundan dolayı şoförün ciddi kaybı olmaktadır.
- Türkiye’de en önemli problem, kurumların birbiriyle koordinasyon içinde çalışmaması ve bir kurumun cevaz verdiği bir usule, hususa; bir başka kurumun aykırı görüş bildirmesidir. Yargıtay’ın iki ayrı dairesinin bile görüşleri farklıdır.
- Şirketlere, çalışanlarına ferdi kaza poliçeleri yapma zorunluluğu getirilmelidir. Bunun şirkete maliyeti çok az olacaktır. O zaman şoförlerle işveren ihtilafları ortadan kalkacaktır. Çalışma barışı sağlanacak, herkes işine odaklanacaktır.
- Şehirlerarası nakliyecilikte, tır şoförlerinin sayısı, tırlardan daha azdır ve bu açığın giderilmesi gerekmektedir.
- İşveren olarak, çalışma süresinin yerine getirilmesine rağmen, kıdem tazminatı konusunda hiçbir mahkemede başarılı olunamadı. Mahkemeler, işverenler aleyhine sonuçlanıyor. Bu sorunun nedeni ve çözümünün bulunması lazım. Bu konuda dijital bordro talep ediliyor. Çünkü işveren, iş davalarına dosya taşımaktan, kendi işini yapamaz hale geldi.
- Sadece sürücüyü ilgilendiren bir sigorta yaptırmak gerekiyor. Çünkü sürücünün %100 kusurlu olduğu bir kazada, trafik ve kasko sigortaları yıllarca zamli olarak ödemeye devam ediliyor. Diğer taraftan mahkemelerin vermiş olduğu tazminatlar ödenmek zorunda kalınıyor.

## 6. Trafik İdari Para Cezaları

- Plakaya yazılan cezaların tamamı, işveren tarafından ödenmek zorunda bırakılıyor. Çalışanlara rücu edildiğinde, kanun; rücu edemezsin diyor.
- Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği, sektörün tüm sorunlarına cevap veremiyor.
- Takograf kayıtlarında, bekleminin süreden sayılmaması yönünde düzenleme yapılması gerekmektedir.
- Şoförlerin psikoteknik değerlendirme raporlarının denetimi, ciddi bir şekilde yapılmalıdır.
- Alkol ve uyuşturucu ciddi bir problemdir ve bu konuda denetimler arttırılmalıdır. Örneğin, ölümlü bir kazada, şoförde uyuşturucu çıktığı için firma tamamen sorumlu kılındı. Bu durumun engellenmesi gerekmektedir.
- İşverenler, devlete haksız yere ödemiş olduğu cezaları hiç ödememiş olsa, bugün sürücülerin ücretleri daha fazla olabilirdi.
- İşçi-işveren arasında imza atılmış bir akit var, bu akdi geçersiz kılan bir hukuk sistemi var.
- İşçilerin, fiilen çalışmadıkları halde çalışmak üzere hazır bekledikleri süreler, çalışma süresi olarak sayılır. (Örneğin; iş olmadığı zaman şoför evinde veya belirli bir yerde bekliyor, bu süre birkaç gün olabiliyor. Bu süreler, çalışmış gibi sayılan süreler olarak değerlendiriliyor.)

- Şoför sorununu, eğitimle çözenin daha kolay olacağı, ticaret odaları tarafından bu konuda kurslar açılmasına olanak sağlanması gerektiği değerlendirilmektedir.
- E-irsaliye uygulaması zor ve uygulanamıyor. Kaldırılması gerekmektedir.
- Sigortasız veya SGK'lı veya direksiyonda çalışan bir şoförü, hangi birim kontrol eder sigortan var mı diye? Kimi şoförün maaşı, tam maaş gösterilip, tam sigortalı 6500 lira maaş alıyor. Bir başka şoför, 5500 liraya sigortasız çalışıyor. Bunu denetleyecek bir mekanizma da yok. Yol denetimlerinde ehliyet, ruhsata bakıldığı gibi SGK'lı olup olmadığına da bakılmalı.
- Şoföre ceza yazıldığı zaman, ceza tutanağı Sosyal Güvenlik Kurumuna gönderiliyor, bir günlük bildirim yapılmadığı için SGK'dan asgari ücretin 4-5 katı ceza geliyor. Bu konuda düzenleme yapılmasında fayda var.
- Karayolu denetim istasyonunda iş müfettişlerinin görevlendirilmesi sağlanmalıdır.
- Şoförlük mesleğinin statüsü yukarı çekilmelidir.
- Çalışma belgesinin zorunlu olmasına rağmen, yapılan denetimlerde, hiçbir işverenin çalışma saatlerini, çalışma belgesini gösteren bir belge düzenlendiği görülmemektedir. Cezai hükmü olmayan bir konu, ama işveren açısından da bütün çalışma süresini ortaya koyan bir belge olduğu için önem arz etmektedir.
- Şoförlük mesleğiyle alakalı olarak SGK payları arttırılmadan maaşlarda iyileştirme yapılabilir. Yani işverene ek yük getirmeden şoförlerin maaşında iyileştirme yapılabilir.
- 2918'le 4725 arasında çalışma süresi konusunda çelişki ve yetki kargaşası var, bunun bir an önce düzenlemesi lazım.
- Şehir içerisindeki düzenlemelerin tamamı, belediyelerce yapılıyor. TŞOF'un yetkili olmasına rağmen ticaret odalarından UKOME'lerde bir temsilci bulunmuyor.
- Özellikle işveren ile şoför arasında doğan ihtilaflarda, zaman aşımı süresinin tekrar gözden geçirilmesi gerekir. Çünkü zaman aşımı süreleri çok uzun.
- Kısa süreli (part-time) çalışmada, süre üzerinden ücret ödenmesine rağmen, kıdem tazminatında tam 30 gün üzerinden ücret ödeniyor. Bu konuda çok büyük bir haksızlık mevcuttur.
- Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin sadeleştirilmesi gerekmektedir.
- Şoförler, mevcut mevzuat düzenlemeleri gereğince, çatı bir yapılanmaya sahip değillerdir. Zorunlu olarak kayıtlı olacakları onları bir arada tutacak ve daha önemlisi uygulama birliğinin sağlanacağı bir sistem içerisinde bulunmuyorlar. Hizmet almakta ve bilgiye ulaşmakta oldukça zorluk çekiyorlar.



## BÖLÜM V Kapanış

### İŞKUR temsilcisi

Taksi şoförlerinde sadece ek-6 sigortalılık var, ayda 10 günden az farklı araç sahiplerinin yanında çalışıyorsam, ek-6 kapsamında sigortalı oluyorum. Bu durum bana farklı araçlarda çalışma hakkı sağlamış oluyor ve primimi kendim ödüyorum. Bu tarz ek-6 kapsamında sigortasız kişi, herhangi bir ticari takside yakalanırsa, SGK yaptırım uygulamaz. Ama kişinin daha öncesinde ek-6 sigortalı olması lazım. Diğer türlü, tarım, inşaat ve balıkçılıktaki gibi belli sektörlerde, aynı gün sigorta yapılabiliyor. Genellikle hangi iş yerine giderseniz gidin; denetime gittiğiniz iş yerindeki çalışanlar, o gün işe başlamış gibi görünürler. Bu nedenle de çoğu iş yeri sigortasız işçi çalıştırır.

Haftalık iş günlerine bölünemeyen çalışma süreleri yönetmeliği var. Bu yönetmelik işverenlerimiz tarafından bilinmiyor mu? Bilmiyorum. Aslında güzel şeyleri de içeriyor; bir denkleştirme süresi veriyor, ama işçinin onayı olmadan veriyor. Normalde İş Kanunu kapsamında olursa işçiden bir onay almanız gerekiyor ama burada süre 6 aylık bir süre. 6 aylık süre içerisinde, işçinin onayı alınmadığı halde istediğiniz kadar denkleştirmeyi yapabilirsiniz. Bu kapsamda bir fazla mesai ödememe durumu ortaya çıkabilir. Bilmiyorum işverenlerimiz bu yönetmeliği uyguluyor mu?

### Zerrin BOZTAŞ

*TŞOF Genel Sekreter Yardımcısı*

Kuruluş Kanunumuz olan 5362 sayılı yasanın, 21.06.2005 tarihinde yürürlüğe girmesiyle birlikte, mülga 507 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Kanunu'na göre oda üyeliği için "vergi mükellefi olmak" zorunluluğu getirildiğinden, odalarımızın üyesi bulunan taşımacı esnafımızın yanlarında çalışan şoförlerden "vergi mükellefiyeti oluşturmamaları" oda üyeliğinden silinmiştir. Bu tarihten itibaren de, yasal olarak şoförlere ilişkin yasal bir yetkimiz bulunmamaktadır.

Bu durum, zaman içerisinde şoförlerin belli bir standartta eğitilmesi ve denetlenmesini, bilgi paylaşımını imkânsız hale getirmiştir. İşin esasında, odalarımızın üyeleri; araç sahibi olan şoförlerdir. Aynı zamanda hem taşımacı hem şoför olarak sektörün içerisinde yer alıyorlar. Araç sahibi şoförler, üyemiz olduğu için sorunlarına daha çabuk ulaşabiliyoruz. Eğitimlerini, denetimlerini yaparak, mevzuat açısından bilgilendirilmelerini sağlayabiliyoruz. Ancak araç sahibi olmayan, yani bir işverenin yanında çalışan şoför arkadaşlarımıza, bu hizmetleri götürmekte oldukça zorluk çekiyoruz. Zira üyelerimiz olmadıkları için, yasal bir zorunluluğa tabi tutma imkânı maalesef bulunmuyor. Diğer bazı konuşmacıların da dile getirdiği gibi, bir çatı yapılanmalarının olmaması sebebiyle; sorunlarını, yeknesaklık içerisinde belirli yerlere iletme konusunda sorun yaşadıklarını düşünüyorum. Bu durumda şoförlük mesleği, hak ettiği derecede anlaşılmıyor ve anlatılamıyor.

SRC belgesi almak için eğitimlerin yüz yüze yapılması esas olmakla birlikte, şoförlerimizin bu belgeyi almasını kolaylaştırmak için, derslerin çevrimiçi olarak, uzaktan ve görsel ağırlıklı yapılmasını sağlayacak Federasyonumuzun sahibi olduğu bir AB projesi mevcuttur. Bu konuda paydaşlarımızdan birisi Milli Eğitim Bakanlığıdır.





TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ  
Dumlupınar Bulvarı No:252  
Eskişehir Yolu 9. Km. 06530 Çankaya / ANKARA  
[www.tobb.org.tr](http://www.tobb.org.tr)

