

**HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ
TIP FAKÜLTESİ
HALK SAĞLIĞI ANABİLİM DALI**

**MOTOSİKLETLİ KURYELERİN
COVID-19 PANDEMİSİ DÖNEMİNDE
İŞ SAĞLIĞI GÜVENLİĞİ KOŞULLARI ve
İŞ GÜVENCESİZLİĞİ DÜZEYİ**

Dr. Anıl BAŞPINAR

**HALK SAĞLIĞI UZMANLIK TEZİ
olarak hazırlanmıştır.**

ANKARA

2022

**HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ
TIP FAKÜLTESİ
HALK SAĞLIĞI ANABİLİM DALI**

**MOTOSİKLETLİ KURYELERİN
COVID-19 PANDEMİSİ DÖNEMİNDE
İŞ SAĞLIĞI GÜVENLİĞİ KOŞULLARI ve
İŞ GÜVENCESİZLİĞİ DÜZEYİ**

ARASTIRMACI

Dr. Anıl BAŞPINAR

DANIŞMAN

Prof. Dr. Ali Naci YILDIZ

ANKARA

2022

TEŞEKKÜR

Uzmanlık eğitimi ve tez çalışma sürecim boyunca değerli bilgi ve deneyimleriyle bana rehberlik eden, emeğini ve desteğini esirgemeyen saygıdeğer danışman hocam Prof. Dr. Ali Naci YILDIZ'a,

Başta idari konularda olmak üzere, tez çalışma sürecimin her aşamasında verdiği destek ve anlayışı için Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı Başkanı, saygıdeğer hocam Prof. Dr. Kerim Hakan ALTINTAŞ'a,

Araştırmanın izin ve veri toplama aşamalarındaki destekleri için eski Tüm Anadolu Motosikletli Kuryeler Federasyonu Başkanı şimdiki Motosikletli Kuryeler Konfederasyonu Başkanı Çağdaş YAVUZ'a, eski Antalya Motosikletli Kuryeler Derneği Başkanı şimdiki Akdeniz Motosikletli Kuryeler Federasyonu Başkanı Nihat ÖZDEMİR'e, Tüm Anadolu Motosikletli Kuryeler Derneği Başkanı Soner KURT'a ve Tüm Anadolu Motosikletli Kuryeler Federasyonu üyesi tüm dernek başkanlarına,

Değerli zamanını ayırıp araştırmaya katılan tüm katılımcılara,

Analizlerde vermiş olduğu destek için sayın Öğr. Gör. Dr. Hande KONŞUK ÜNLÜ'ye, analizlerde ve raporun yazım sürecinde vermiş olduğu destek için sayın Uzm. Dr. Mümine YÜKSEL'e,

Bilgi ve deneyimleriyle uzmanlık eğitimi sürecim boyunca büyük katkıları bulunan Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı öğretim üyeleri ve görevlilerine,

Birlikte çalışmaktan mutluluk duyduğum, uzmanlık eğitimim süresince çok şey paylaştığım, bu araştırma sırasında da desteklerini hissettiğim değerli araştırma görevlisi arkadaşlarıma,

Hayatım boyunca beni destekleyen, sürekli yanımda olan ve varlıklarıyla bana güç veren çok değerli aileme en içten duygularıyla teşekkür ederim.

Dr. Anıl BAŞPINAR

ÖZET

Başpınar A, Motosikletli Kuryelerin COVID-19 Pandemisi Döneminde İş Sağlığı Güvenliği Koşulları ve İş Güvencesizliği Düzeyi. Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi, Halk Sağlığı Anabilim Dalı, Halk Sağlığı Uzmanlık Tezi, Ankara, 2022.

Tanımlayıcı tipte olan bu çalışma ile Tüm Anadolu Motosikletli Kuryeler Federasyonu üyelerinin, COVID-19 pandemisi döneminde iş sağlığı ve güvenliği koşulları ile iş güvencesizliği düzeylerinin saptanması amaçlanmıştır. 2021 yılı Kasım ayı boyunca, çevrimiçi veri toplama formu ile sürdürülen araştırmaya 18 farklı şehirden 269 kişi katılmıştır. Katılımcıların %97'si erkektir, yaşlarının ortancası 30'dur, %17,8'i iki yıldan az süredir motosikletli kurye olarak çalışmaktadır. %16'sının sosyal güvencesi bulunmamakta, %24,2'si kendi adına çalışma yapmaktadır. %17,5'inin kendisi, %70,3'ünün iş arkadaşları COVID-19 tanısı almıştır. Günlük yapılan teslimat sayıları ve çalışma süreleri pandemi döneminde sokağa çıkma kısıtlamaları olan dönemlerde pandemi öncesine ve kısıtlama olmayan pandemi dönemlerine göre istatistiksel olarak anlamlı düzeyde daha fazladır ($p<0,001$). Katılımcıların %95,9'u haftada altı veya yedi gün çalışmaktadır ve %79,2'si yoğun iş yükü nedeniyle çalışma hayatında sorun yaşamaktadır. Trafik ile ilgili yaşanan sorunlar ön plana çıkmaktadır, en az bir trafik kazası geçirme sıklığı %49,4'tür. %65,4'ü motosikletli kurye olarak çalışırken şiddetin herhangi bir türüne en az bir kez maruz kalmıştır. Yöneticileri ile ilişkisi kötü olan katılımcıların %57,1'i motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra sağlığının kötüleştiğini belirtmektedir ($p=0,001$). En sık alınan eğitim %68,9 ile güvenli motosiklet kullanımı eğitimidir, %61,6'sı genel iş sağlığı ve güvenliği eğitimi almıştır. Katılımcıların %39,4'ünün niceliksel iş güvencesizliği algısı, %41,3'ünün niteliksel iş güvencesizliği algısı yüksek düzeydedir. Her iki iş güvencesizliği ölçeği puanı sosyal güvencesi olmayan katılımcılarda daha yüksektir. Pandemi döneminde kuryelik yapma nedeni ile toplumdan dışlandığını hisseden katılımcıların %46,5'i yüksek puan almıştı ($p=0,009$). Yöneticisi ile ilişkisini kötü veya orta olarak niteleyen katılımcılar diğer katılımcılardan 2,36 (GA: 1,31-4,26) kat, motosikletli kurye olarak çalışırken mobbinge maruz kaldığını belirten katılımcılar diğer katılımcılardan 3,80 (GA:2,10-6,89), kat daha sık yüksek niceliksel iş güvencesizliği puanı almıştır. Motosikletli kuryelerin uygun iş sağlığı güvenliği koşullarının sağlanması, çalışma koşullarının ve çalışma ortam koşullarının düzenlenmesi için, ilgili kurum, kuruluşlarla birlikte gerekli yasal düzenlemelerin ve eğitim gibi uygulamaların yapılması gerekmektedir. Meslek standartlarının işlevselliğini kazandıracak çalışmalar yapılması gerekmektedir.

Anahtar sözcükler: Motosikletli Kurye, İş Sağlığı ve Güvenliği, Çalışma Koşulları, COVID-19, İş Güvencesizliği

ABSTRACT

Baspınar A, Occupational Health and Safety Conditions and Level of Job Insecurity of Motorcycle Couriers during the COVID-19 Pandemic. Hacettepe University Faculty of Medicine, Department of Public Health, Public Health Specialty Thesis, Ankara, 2022.

This descriptive study aimed to determine the occupational health and safety conditions and job insecurity of ‘All Anatolian Motorcycle Couriers Federation’ members while working as motorcycle couriers and to evaluate the impact of the COVID-19 pandemic on working conditions. In November 2021, 269 people from 18 different districts participated in the research conducted with the online form. 97% of the participants were male and the median age of all participants is 30. 17.8% have been working as a motorcycle courier for less than two years coinciding with the pandemic period. The frequency of the participants who don’t have social security is 16% and 24.2% worked on their behalf. The frequency of those diagnosed with COVID-19 is 17.5%, and among those who state that there was someone diagnosed with COVID-19 among their colleagues is 70.3%. The number of daily deliveries and working hours are statistically significantly higher during the period of ‘pandemic with restrictions’ than in the periods of ‘pre-pandemic’ and ‘pandemic with restrictions’ ($p < 0.001$). The frequency of the participants is 95.9% who worked six or seven days and 79.2% of all participants have had problems in their working life due to heavy workload. Problems related to traffic come to the fore, 49.4% had at least one traffic accident. 65.4% of the participants were exposed to violence at least once while working as a courier. The most frequently received training was safe riding for motorcycle, with 68.9%, and 61.6% received general occupational health and safety training. 57.1% of the participants who had a bad relationship with their managers stated that their health deteriorated after they started working as a motorcycle courier ($p = 0.001$). It was determined that 39.4% of the participants had a high perception of quantitative job insecurity, and 41.3% had a high perception of qualitative job insecurity. Both job insecurity scale scores were higher in participants without social security. The frequency of the participants who had a high score is 46.5% who felt excluded from society due to being a courier during the pandemic period ($p = 0.009$). Participants who had a bad or moderate relationship with their manager, get a 2.36 (95% CI=1,31-4,26) times more high perception of quantitative job insecurity score and it is 3.80 (95% CI=2,10-6,89) times more for those who are exposed to mobbing. To provide appropriate occupational health and safety conditions for motorcycle couriers, and to regulate working conditions and working environment conditions, necessary legal regulations and practices such as training should be arranged with the relevant institutions and organizations. It is necessary to carry out studies that will bring the functionality of occupational standards.

Keywords: Motorcycle Courier, Occupational Health and Safety, Working Conditions, COVID-19, Job Insecurity

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR.....	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
İÇİNDEKİLER	vi
ŞEKİLLER.....	viii
TABLolar	ix
KISALTMALAR	xii
1. GİRİŞ ve GEREKÇE	1
2. AMAÇLAR.....	4
2.1. Yakın Dönem Amaçlar	4
2.2. Orta-Uzak Dönem Amaçlar.....	4
3. GENEL BİLGİLER	5
3.1. İş Sağlığı ve Güvenliği.....	5
3.2. COVID-19 Pandemisi	11
3.3. Motosikletli Kuryelik	15
3.4. İş Güvencesizliği.....	25
4. GEREÇ ve YÖNTEM.....	31
4.1. Araştırmanın Yeri	31
4.2. Araştırmanın Evreni Örnekleme.....	31
4.2.1. Araştırmaya dahil edilme kriterleri	31
4.2.2. Araştırma dışında bırakma kriterleri	31
4.3. Araştırmanın Tipi.....	31
4.4. Araştırmanın Değişkenleri	31
4.4.1. Tanımlayan değişkenler	31
4.4.2. Tanımlanan değişkenler	33
4.5. Araştırmada Kullanılan Tanım ve Ölçütler.....	33
4.6. Araştırmanın Veri Toplama Yöntemi ve Veri Toplama Aracı.....	37
4.7. Araştırmanın Ön Denemesi.....	378
4.8. Araştırmanın İnsan Gücü	38
4.9. Araştırma Verilerinin Analizi ve Değerlendirme.....	38
4.10. Etik Konular ve Kurumsal İzinler	39
4.11. Araştırmanın Güçlü Yanları.....	39
4.12. Araştırmanın Sınırlılıkları	40
4.13. Araştırmanın Bütçesi.....	40

4.14. Araştırmanın Zaman Çizelgesi.....	41
5. BULGULAR.....	42
6. TARTIŞMA	99
7. SONUÇ ve ÖNERİLER.....	119
8. KAYNAKLAR	123
EKLER.....	132
EK-1: T.C. ÇALIŞMA VE SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIĞI'NIN MOTOSİKLETLİ KURYELER İÇİN EĞİTİM BROŞÜRÜ	132
EK-2: AYDINLATILMIŞ ONAM FORMU ve VERİ TOPLAMA FORMU....	134
EK-3: İŞ GÜVENCESİZLİĞİ DEĞERLENDİRME ÖLÇEĞİ.....	144
EK-4: HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ TIP FAKÜLTESİ GİRİŞİMSEL OLMAYAN KLİNİK ARAŞTIRMALAR ETİK KURULU İZİNİ	145
EK-5: T.C. SAĞLIK BAKANLIĞI SAĞLIK HİZMETLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ COVID-19 BİLİMSEL ARAŞTIRMA PLATFORMU SİSTEMİ NİCEL ARAŞTIRMA BAŞVURUSU İZİNİ.....	146
EK-6: İŞ GÜVENCESİZLİĞİ DEĞERLENDİRME ÖLÇEĞİ KULLANIM İZİNİ	147
EK-7: TÜM ANADOLU MOTOSİKLETLİ KURYELER FEDERASYONU İZİNİ	148
EK-8: MOTOSİKLETLİ KURYELİĞE İLİŞKİN BAZI MESLEK KURULUŞLARI	149
EK-9: ÇALIŞANLARA YÖNELİK İNFOGRAFİKLER	152

ŞEKİLLER	Sayfa
5.1. Araştırma grubunun COVID-19 hastasıyla yüksek riskli temas yerine göre dağılımı	47
5.2. Araştırma grubunun yaptığı günlük teslimat sayılarına göre dağılımı	53
5.3. Araştırma grubunun çalışma günlük sürelerine göre dağılımı	54

TABLULAR	Sayfa
3.1. Araştırmanın bütçe kalemleri ve harcama tutarları	40
3.2. Araştırmanın zaman çizelgesi	41
5.1. Araştırma grubunun bazı sosyodemografik özelliklerine göre dağılımı	43
5.2. Araştırma grubunun aile bilgilerine göre dağılımı	44
5.3. Araştırma grubunun sağlık durumu ile ilişkili özelliklerine göre dağılımı	45
5.4. Araştırma grubunun COVID-19 ile ilişkili bazı özelliklerine göre dağılımı	46
5.5. Araştırma grubunun COVID-19 hastasıyla yüksek riskli temas durumuna ve temas yerine göre dağılımı	47
5.6. Araştırma grubunun diploması alınan mesleklerine ve kuryeliğe başlamadan önce yaptıkları işlerine göre dağılımı	48
5.7. Araştırma grubunun toplam çalışma sürelerine ve motosikletli kurye olarak çalışma sürelerine göre dağılımı	49
5.8. Araştırma grubunun motosikletli kurye olarak bazı çalışma özelliklerine göre dağılımı	50
5.9. Araştırma grubunun sosyal güvence durumlarına ilişkin bazı özelliklerine göre dağılımı	51
5.10. Araştırma grubunun 2021 yılı içinde işsiz kalma durumu ve ekonomik destek alma durumuna ilişkin özelliklerine göre dağılımı	52
5.11. Araştırma grubunun günlük yaptığı teslimat sayılarının yüzde dağılımı	52
5.12. Araştırma grubunun günlük çalışma sürelerinin yüzde dağılımı	54
5.13. Araştırma grubunun pandemi döneminde motosikletli kurye olarak çalışma nedeni ile toplumdan dışlanma ve toplum tarafından takdir görme sıklıklarına göre dağılımı	55
5.14. Araştırma grubunun motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra sağlık durumu ile ilişkili özelliklerine göre dağılımı	55
5.15. Araştırma grubunun çalışma ortamı iş ilişkilerine göre dağılımı	56
5.16. Araştırma grubunun çalışma koşulları ile ilgili bazı özelliklere göre dağılımı	57
5.17. Araştırma grubunun çalışma hayatında karşılaştıkları olası sorunlara göre dağılımı	58
5.18. Araştırma grubunun kullandığı motosikletin özelliklerine göre dağılımı	60
5.19. Araştırma grubunun kurye olarak çalışırken eğitim alma durumuna ve alınan eğitime göre dağılımı	60
5.20. Araştırma grubunun kurye olarak çalışırken uyulması gereken kurallar ve pandemiye yönelik önlemleri uygulama durumuna göre dağılımı	61
5.21. Araştırma grubunun motosikletli kurye olarak çalışırken 2021 yılı içinde trafik kazası geçirme durumuna ve kazaların özelliklerine göre dağılımı	62
5.22. Araştırma grubunun kurye olarak çalışırken trafik kazası dışında kaza geçirme durumuna ve bu kazaların özelliklerine göre dağılımı	62
5.23. Araştırma grubunun kurye olarak çalışırken şiddete maruz kalma durumuna ve maruz kalınan şiddetin bazı özelliklerine göre dağılımı	63

TABLolar	Sayfa
5.24. Araştırma grubunun Niceliksel İş Güvencesizliği değerlendirmesine göre dağılımı	64
5.25. Araştırma grubunun Niteliksel İş Güvencesizliği değerlendirmesine göre dağılımı	65
5.26. Katılımcıların sosyodemografik özelliklerine göre çalışma hayatında yaşadıkları bazı sorunların yüzde dağılımı	66
5.27. Katılımcıların sosyodemografik özelliklerine göre COVID-19 tanısı alma durumunun dağılımı	68
5.28. Katılımcıların COVID-19 ile ilgili bazı özelliklere göre COVID-19 tanısı alma durumunun dağılımı	69
5.29. Katılımcıların yüksek riskli COVID-19 vakası ile temas yerine göre COVID-19 tanısı alma durumunun dağılımı	69
5.30. Katılımcıların çalışma hayatındaki özelliklerine göre COVID-19 tanısı alma durumunun dağılımı	70
5.31. Katılımcıların teslimat esnasında uygulanması önerilen önlemleri uygulama durumlarına göre COVID-19 tanısı alma durumunun dağılımı	71
5.32. Katılımcıların pandemi uygulamalarına göre günlük teslimat sayıları ve günlük çalışma sürelerinin dağılımı	72
5.33. Katılımcıların motosikletli kuryeliğe başladıktan sonra genel sağlık durumlarına göre kurye olarak çalışma sürelerinin (ay) dağılımı	72
5.34. Katılımcıların kurye olarak çalışma ile ilgili bazı özelliklerine göre çalışma hayatında yaşadıkları bazı sorunların yüzde dağılımı	74
5.35. Katılımcıların çalışma hayatındaki psikososyal etmenlere ilişkin özelliklere göre çalışma hayatında yaşadıkları bazı sorunların yüzde dağılımı	76
5.36. Katılımcıların COVID-19 tanısı alma durumuna göre 2021 yılı içerisinde işsiz kalma sürelerinin (ay) dağılımı	77
5.37. Katılımcıların çalışma hayatında karşılaştıkları sorunlara göre çalışma hayatında yaşadıkları bazı sorunların yüzde dağılımı – 1	78
5.38. Katılımcıların çalışma hayatında karşılaştıkları sorunlara göre çalışma hayatında yaşadıkları bazı sorunların yüzde dağılımı – 2	79
5.39. Katılımcıların çalışırken kullanılan motosiklete ilişkin bazı özelliklere ve sürücü kursu sonrası güvenli motosiklet kullanımı eğitimi almış olma durumlarına göre 2021 yılında trafik kazası geçirme durumunun dağılımı	82
5.40. Katılımcıların çalışırken kullandığı motosiklete sahip olma durumuna göre motosikletin kontrol/muayenesinin yapılma durumunun dağılımı	82
5.41. Katılımcıların motosikletli kurye olarak çalışırken sağlığı etkileyen bazı özelliklerine göre kuryelik sonrası genel sağlık durumunun dağılımı	83
5.42. Katılımcıların sosyodemografik özelliklerine göre Niceliksel ve Niteliksel İş Güvencesizliği Ölçeklerinden yüksek puan alma durumlarının yüzde dağılımı	85
5.43. Katılımcıların COVID-19 ile ilgili bazı özelliklerine ve sigara içme durumlarına göre Niceliksel ve Niteliksel İş Güvencesizliği Ölçeklerinden yüksek puan alma durumlarının yüzde dağılımı	86

TABLolar	Sayfa
5.44. Katılımcıların kurye olarak çalışma ile ilgili bazı özelliklerine göre Niceliksel ve Niteliksel İş Güvencesizliği Ölçeklerinden yüksek puan alma durumlarının yüzde dağılımı	88
5.45. Katılımcıların çalışma hayatındaki psikososyal etmenlere ilişkin özelliklere göre Niceliksel ve Niteliksel İş Güvencesizliği Ölçeklerinden yüksek puan alma durumlarının yüzde dağılımı	89
5.46. Katılımcıların motosikletli kurye olarak çalışırken sağlığı etkileyen bazı özelliklerine göre Niceliksel ve Niteliksel İş Güvencesizliği Ölçeklerinden yüksek puan alma durumlarının yüzde dağılımı	90
5.47. Katılımcıların Niceliksel ve Niteliksel İş Güvencesizliği Ölçeklerinden aldıkları puanlar ile çalışma hayatında geçirilen süreler arasındaki ilişki	91
5.48. Araştırma grubunun 2021 yılı içinde motosikletli kurye olarak çalışırken trafik kazası veya başka bir kaza geçirme durumunun olası bazı değişkenler ile ilişkisi - Model 1 ve 2	92
5.49. Araştırma grubunun motosikletli kurye olarak çalışırken herhangi bir şiddet türüne maruz kalma durumunun olası bazı değişkenler ile ilişkisi - Model 1 ve 2	94
5.50. Araştırma grubunun Niceliksel İş Güvencesizliği sonuçlarının olası bazı değişkenler ile ilişkisi - Model 1 ve 2	96
5.51. Araştırma grubunun Niteliksel İş Güvencesizliği sonuçlarının olası bazı değişkenler ile ilişkisi - Model 1 ve 2	97

KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
BM	Birleşmiş Milletler
CE	Conformité Européenne
CO	Karbon monoksit
COVID-19	Coronavirus Disease 2019 (Koronavirüs hastalığı)
dB	Desibel
GSYİH	Gayri safi yurt içi hasıla
Hz	Hertz
ICD	International Classification of Diseases (Uluslararası Hastalık Sınıflaması)
ILO	International Labour Organisation (Uluslararası Çalışma Örgütü)
ISCO	International Standard Classification of Occupations (Uluslararası Standart Meslek Sınıflaması)
İSG	İş sağlığı ve güvenliği
İSGGM	İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü
İŞKUR	Türkiye İş Kurumu
KKD	Kişisel koruyucu donanım
MERS	Middle East Respiratory Syndrome (Orta Doğu Solunum Sendromu)
MYK	Mesleki Yeterlilik Kurumu
NO	Azot monoksit
OSHA	Occupational Safety and Health Administration (İş Sağlığı ve Güvenliği İdaresi)
PAH	Polisiklik aromatik hidrokarbonlar
PM	Partikül madde
SARS	Severe Acute Respiratory Syndrome (Şiddetli Akut Solunum Yolu Sendromu)
SGK	Sosyal Güvenlik Kurumu
SARS-CoV-2	Şiddetli Akut Solunum Yolu Sendromu Koronavirüsü 2
SKA	Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları
SO ₂	Kükürt dioksit
SPSS	Statistical Package for Social Sciences
TAMKFED	Tüm Anadolu Motosikletli Kuryeler Federasyonu
TC	Türkiye Cumhuriyeti
WHO	World Health Organisation (Dünya Sağlık Örgütü)

1. GİRİŞ ve GEREKÇE

Motosikletli kuryelik, hizmet sektöründeki hızlı gelişmeler sonucunda önemi artan ancak ilgili yasal düzenlemelerin yetersiz olduğu, İSG (İş Sağlığı ve Güvenliği) konularındaki bilinmezlikleri nedeniyle çalışanlar için sağlıklı çalışma koşullarının sağlanmasında önemli sorunların yaşandığı bir meslek grubudur (1). Bu meslek grubunun yaşadığı sorunlar COVID-19 (Coronavirus Disease 2019, Koronavirüs hastalığı) pandemisinin etkileri ile daha da ön plana çıkmıştır.

COVID-19, 2019 yılının sonunda şiddetli solunum yolu hastalığı ile seyreden, sebebi bilinmeyen vakalar şeklinde ortaya çıkmıştır. Bu vakalara sebep olan etken, WHO (World Health Organisation, Dünya Sağlık Örgütü) tarafından SARS-CoV-2 (Şiddetli Akut Solunum Yolu Sendromu Koronavirüsü 2), ortaya çıkan klinik tablo ise COVID-19 olarak adlandırılmıştır (2). Salgının tüm dünyaya yayılması sonucunda ülkemizde de ilk vakanın görüldüğü tarih olan 11 Mart 2020 tarihinde WHO tarafından pandemi ilan edilmiştir (3).

COVID-19 pandemisi küresel bir sağlık krizine yol açmıştır. Pandeminin yarattığı belirsizliğin bireysel ve toplumsal etkileri, pandeminin sağlık alanı ile kısıtlı kalmamasına neden olmuştur. Ortaya çıkan ciddi sosyoekonomik sonuçlar, küresel bir kriz ortamının oluşmasına sebep olmuştur. Pandemi; özellikle iş gücü piyasasını benzeri görülmemiş bir şekilde etkilemiş, sosyal koruma sistemleri üzerinde büyük bir baskı yaratmış ve küresel ekonomide daralmaya sebep olmuştur (4). Özellikle orta vasıflı çalışanlar (büro çalışanları, hizmet ve satış çalışanları, vasıflı tarım işçileri, sanatkârlar ve ilişkili iş kolu çalışanları) ile düşük vasıflı çalışanlar (vasıfsız temel meslekler) pandeminin ekonomik etkilerinden ciddi anlamda etkilenmiştir (5).

İŞKUR (Türkiye İş Kurumu) Türk Meslekler Sözlüğünde, motosikletli kurye, İSG, trafik kuralları ve güvenli sürüş teknikleri çerçevesinde; teslim almış olduğu bir gönderiyi motosiklet kullanarak hedeflenen noktaya ulaştırmakla sorumlu kişi olarak tanımlanmaktadır. Bu süreçte motosikletli kurye; İSG ile çevreye ilişkin yürürlükteki kanun, tüzük ve yönetmelikler çerçevesinde beraberindeki gönderinin sorumluluğunu almakla ve taşıma işlemine uygun iş organizasyonunu, teslimat için uygun güzergahı ve diğer ulaştırma faaliyetlerini gerçekleştiren kişi olmakla yükümlüdür (6). 2014 yılından itibaren bir meslek grubu olarak tanımlanan motosikletli kuryeliğin; ülkemizde 2017 yılında standartları, 2019 yılında ise yeterlilikleri belirlenmiştir (1, 7).

Motosikletli kuryeler motosiklet üstünde, yoğun trafikte ve açık hava koşullarında; kirli hava, gürültü, titreşim ve stres koşulları altında çalışmaktadırlar. Vardiyalı çalışmanın da yaygın olduğu bu meslek grubu açık havada sürekli maruz kalınan rüzgâr, yağmur, kar gibi mevsimsel koşullar etkisi ile oluşan sağlık tehditleri ile karşı karşıya kalmaktadırlar (8).

Ek olarak çalışma saatlerinin hemen hemen tamamını trafikte, motor üstünde geçiren kuryeler için trafik kazaları önemli bir sorundur. Motosikletler ABD'de (Amerika Birleşik Devletleri) kayıtlı tüm araçların %3'ünü ve kat edilen tüm araç millerinin %0,6'sını oluştururken, 2019'da bütün trafik ölümlerinin %14'ünü, tüm yolcu ölümlerinin %17'sini ve tüm yolcu yaralanmalarının %3'ünü oluşturmaktadır (9). Ülkemizde ise 2020 yılında ölümle veya yaralanma ile sonuçlanan trafik kazalarına karışan araçların %18,8'ini, 2021 yılında ise %20,9'unu motosikletler oluşturmaktadır (10, 11). Bu kazalar sonucunda işten ayrı kalınan sürelerin ortalama iki ay gibi uzun süreler olduğu saptanmıştır (12).

Yukarıda tanımlanan temel koşullara ilave olarak; pandemi süreci, motosikletli kuryeler için başlı başına bir risk oluşturmaktadır. Pandemi sürecinde hizmet sektöründeki artan yük, bu çalışanların ek riskler ile karşı karşıya kalmasına sebep olmuştur. Özellikle şehir içi ulaşımındaki avantajları, diğer taşıtlara göre tasarruflu ve hızlı olmaları sebepleri ile motosikletler; ulaştırma ve hizmet sektöründe sıklıkla kullanılmaya başlanmışlardır. Bu gelişmeler motosikletli kuryeliğin önemini giderek artıran bir meslek olmasına sebep olmuştur (1). Pandemi sürecinde önemli büyümenin görüldüğü e-ticaret sektörü ve paket servis hizmetleri motosikletli kurye ihtiyacında artış ile sonuçlanmış; ihtiyaç duyulan iş gücü, alternatif aramakta olan deneyimsiz motosiklet sürücüleri ile doldurulmaya çalışılmıştır. Eğreti çalışma modellerinin sıklıkla uygulandığı bir iş kolu olması sebebi ile de pandemi döneminde özellikle önemli bir konumda bulunmaktadır (12, 13).

Motosikletli kuryelerin iş hayatında karşılaştığı sağlık ve güvenlik sorunları, ülkemizde ve dünyada yeterince araştırılmamış bir konu olmakla birlikte; ülkemizde ve dünyada yapılan araştırmaların daha çok trafik kazalarına ve koruyucu ekipmanlara odaklandığı görülmektedir (9).

Motosikletli kuryelik mesleği ile yakın ilişkili olarak iş güvencesizliği kavramı; çalışan bir kimsenin, mevcut işinin devamlılığında veya mevcut işinin halihazırdaki tanımında değişiklik olma ihtimali sonucunda, çalışanın işi ile ilgili güvensizlik ve güçsüzlük hissetmesi durumu olarak tanımlanmaktadır (14, 15).

Yirminci yüzyılın sonlarında küreselleşme, uluslararası rekabet ve özelleşme kavramlarının öne çıkması ve yaşanan teknolojik gelişmeler ile serbest pazar ekonomilerinde çalışma hayatındaki kaygılar da artmıştır. Ekonomik durgunluklar, yeni bilgi teknolojileri, endüstriyel yapılanmadaki değişimler; işin organizasyonunu ve doğasını önemli ölçüde değiştirmiştir. Çalışanların üretim süreçleri üzerindeki kontrolünün giderek azalması sonucu; pek çok iş yeri maliyetlerin azaltılması, kurumsal etkililiğin ve rekabet ortamının geliştirilmesi için küçülmeye gitmek durumunda kalmıştır (16, 17). Küresel rekabetin sonucu olarak ortaya çıkan esnek üretim politikaları, istihdamın güvencesiz ve eğreti çalışma modellerinde yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Bu değişiklikler, güvencesizlik kavramının öne çıkmasına neden olmuştur (18).

İş güvencesizliği de dahil olmak üzere eğreti istihdam koşullarının yaygınlaşmasının zihinsel ve fiziksel sağlık üzerinde olumsuz bir etkisinin olduğu gösterilmiştir. Araştırmalar iş güvencesizliğinin uyku bozuklukları, kaygı, depresyon, stres, motivasyon azalması ile ilişkili olduğunu göstermektedir (19). Ek olarak kardiyak yan etkiler, koroner kalp hastalığı riskinde artış, kan glikozu, kolesterol, kortizol düzeylerinde artış saptanmıştır (20). İş güvencesizliğinin yüksek bulunduğu çalışanlarda, iş kazaları ve meslek hastalıkları da daha sık görülmektedir. Ergonomik riskler, kas ve iskelet hastalıkları, toksik madde maruz kalımı ve ruhsal bozukluklar en sık karşılaşılan durumlardır (21).

Literatürde, dünyada ve ülkemizde iş güvencesizliğine ilişkin çalışmaların konuyu henüz her açıdan ele almadığı söylenebilir. Pek çok çalışma tanımlayıcı nitelikte olup, neden-sonuç ilişkilerini sistematik bir şekilde değerlendirememektedir. Yapılacak çalışmalarda konunun niceliksel ve niteliksel olarak ele alınması da önemlidir (16).

Özellikle ülkemizde; iş güvencesizliğine yönelik araştırmaların sınırlı sayıda olması yanında, kayıt dışı ekonominin yaygın oluşu da koşulları zorlaştırmaktadır. İş güvencesizliğinin en çok kayıt dışı sektörlerde görüldüğü gerçeği, gelecekte planlanacak çalışmalarda göz önünde bulundurulması gereken en önemli konulardandır (17).

Bu bilgiler doğrultusunda; motosikletli kuryeler için önde gelen meslek örgütlerinden olan TAMKFED (Tüm Anadolu Motosikletli Kuryeler Federasyonu) üyelerinin, COVID-19 pandemisi dönemindeki İSG koşulları ve iş güvencelerine ilişkin bir çalışma yapılmıştır. Ulusal ve uluslararası literatürde, motosikletli kuryelerin çalışma ortam koşulları ile çalışma koşullarını içeren kapsamlı çalışma bulunamamıştır. Bu çalışma ile, bu konular yanısıra pandemi dönemi ve iş güvencesizliği konuları birlikte değerlendirilmiştir.

2. AMAÇLAR

2.1. Yakın Dönem Amaçlar

Tüm Anadolu Motosikletli Kuryeler Federasyonu bünyesindeki derneklere üye olan motosikletli kuryelerin;

- Bazı sosyodemografik özelliklerinin,
- Sağlık durumuna ve COVID-19 hastalık öyküsüne ilişkin özelliklerinin,
- Çalışma hayatına ilişkin özelliklerinin,
- COVID-19 pandemisi dönemindeki iş sağlığı ve güvenliği koşullarının,
- İş güvencesizliği düzeyi ve ilişkili bazı faktörlerin saptanması amaçlanmıştır.

2.2. Orta-Uzak Dönem Amaçlar

- Motosikletli kuryelerin sağlıklı ve güvenli ortamda çalışmalarına ilişkin sürdürülen çalışmalara,
- Toplum sağlığı çalışmalarına,
- Mevzuat düzenlemelerine,
- Konu ile ilgili ileride yapılacak olan çalışmalara katkı sağlanması amaçlanmıştır.

3. GENEL BİLGİLER

3.1. İş Sağlığı ve Güvenliği

3.1.1. Çalışma Hayatı ve İş Sağlığı ve Güvenliği Kavramı

İnsanlık, ihtiyaçlarını sürdürebilmek için tarihin her döneminde çalışma etkinliği içinde bulunmuştur. Bu bağlamda “iş” kavramı; insanların hayatını sürdürebilmek adına bilinçli bir şekilde emek ve güç harcaması şeklinde tanımlanabilir (22).

Çalışma hayatı hem üretim hem de üretim sonucunda elde edilenlerin dağıtımını için gerekli olan ekonomik düzenin temelini oluşturmaktadır. İlişkili pek çok kavramın kökeni ele alındığında, eski çağlarda daha çok yorgunluk ve zahmet ile ilişkilendirilecek şekilde, çoğunlukla bedensel emek üzerine kurulu olan iş kavramı; günümüzde, buna ek olarak zihinsel çabaların da dahil edildiği ürün ortaya konma sürecini, bu süreç ile ilişkili olan her türlü hizmetin sunulması aşamalarını kapsamaktadır (22, 23).

Çalışma, günümüzde çok yönlü bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Kavramın zaman içerisinde gelişmesi ve değişmesi ile birlikte, toplumsal hayattaki karşılığı da farklı bir hal almıştır. Özellikle gelir elde etme ve ekonomik olarak aktif olma göstergesi olarak, toplumsal hayata katılımında önemli bir yere sahiptir. Çalışma hayatının sosyal hayat içerisinde daha önemli yer kaplaması ile çalışma koşulları, çalışma ortamı ve çalışma sürecindeki ilişkilerin önemi giderek artmıştır. Böylece çalışan bireylerin hakları ile yükümlülüklerinin tanımlanması önem kazanmıştır (24, 25).

Çalışanların hak ve yükümlülükleri konusu zaman içerisinde “İş Sağlığı ve Güvenliği” başlığı altında incelenmeye başlamış, sosyal bir unsur olarak çalışma hayatının sağlık ile birlikte değerlendirilmeye başlanması ile sonuçlanmıştır. Günümüzde, İSG kavramı, çalışanlardaki hastalık ve kazaları önlemek için strateji ve düzenlemeler öneren ve uygulayan halk sağlığı alanı olarak tanımlanmaktadır (26, 27).

İSG çalışmaları bütün mesleklerde çalışanların bedensel, sosyal ve ruhsal yönden iyilik hallerinin devamlılığının sağlanarak, geliştirilmesini hedefleyen çalışmalardır (27). Çalışma hayatında sağlık düzeyini belirleyen pek çok etken bulunmaktadır. Sosyal çevre, fiziksel çevre, bireylerin kişisel özellikleri bunlardan başlıcalarıdır. Bu etkenlerin karmaşıklığı ve birbirleriyle ilişkili olmaları çalışma hayatı ile sağlık ilişkisinin daha karmaşık olmasına neden olmakta, çalışma hayatının sağlık üzerindeki olumlu veya olumsuz etkilerinin ölçülmesini zorlaştırmaktadır (25). Dünyada çalışma koşullarının zaman içinde değişmesi ile birlikte İSG’ye ilişkin yeni riskler ortaya çıkmaktadır. Bu durum İSG alanında var olan sorunların çözümünü de zorlaştırmaktadır. İSG, sürekli takip edilmesi gereken oldukça dinamik bir alandır (28).

Çalışma hayatının bireylerin sağlıkları üzerindeki etkisi çift yönlü olarak ele alınabilir. İşin kalitesinin ve verimliliğinin çalışanın sağlığı ile yakından ilişkisi olması yanında; çalışma hayatı, çalışanın sağlığını hem olumlu hem de olumsuz yönde etkileyebilmektedir. İş yerindeki koşullara bağlı olarak karşı karşıya kalınan fiziksel tehlikeler, çalışmanın biçimi ile ilişkili olarak ortaya çıkabilen koşullar ve çalışma hayatının stresi temel olumsuz etkiler olarak belirtilebilir. Günümüzde çalışma hayatındaki bireylerin zamanlarının yaklaşık üçte birini iş yerinde geçirdiği düşünüldüğünde bu ortamdaki etkenlerin de (gürültü, toz, kimyasal, çalışma hayatı ile ortaya çıkan stres vb.) kişilerin sağlığını fiziksel, zihinsel ve sosyal açıdan önemli ölçüde etkilediği bilinmektedir (29). Buna ek olarak çalışma hayatı ile sosyal hayata katılımın artması ve elde edilen ekonomik özgürlük çalışma hayatının bireylerin sağlıkları ve sağlığın belirleyicileri üzerindeki olumlu etkileri olarak karşımıza çıkmaktadır (25).

3.1.2. İş Sağlığı ve Güvenliği ile İlişkili Kavramlar

Ondokuzuncu yüzyıldan itibaren sanayi devrimi ile ortaya çıkan olumsuz çalışma koşullarının neden olduğu iş kazaları ve meslek hastalıklarındaki artış nedeniyle, iş gücünün korunması ve verimliliğin artırılması açısından İSG konuları giderek daha fazla önem kazanmıştır (30). Bunun sonucunda; *iş sağlığı* ve *iş güvenliği* iki farklı kavram olarak ortaya çıkmış, fakat bu iki kavramın sınırları zaman içerisinde belirsizleşmiştir. Başlarda *iş güvenliği* kavramının, çalışanın vücut bütünlüğüne yönelik tehlikelerin yok edilmesi amacı taşıyarak; çalışanlar ile beraber kazaları önleyici önlemler almayı, işletmenin güvenliğini ve üretiminin devamlılığını sağlamayı amaçladığı söylenebilir (31). *İş sağlığı* ise çalışma hayatında sağlıklı bir ortamın sağlanabilmesi için gerekli kuralları içeren, çok boyutlu bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. İş sağlığı, iş yerinde sağlığın geliştirilmesini destekleyici yönde iş organizasyonu ve çalışma kültürünü geliştirmeyi hedeflemektedir. Günümüzde yapılan birçok tanımda iki kavramın iç içe geçtiği ve birbirleri yerine kullanılabilirdiği görülmektedir. Bu nedenle bu iki kavram, İSG başlığı altında bir bütün olarak ele alınmaktadır (32).

İSG konuları içerisinde bazı kavramlar ön plana çıkmaktadır. Bunlar:

- *İş Kazası*: Çalışanın işveren tarafından yürütülmekte olan iş veya kendisine verilen görev nedeniyle iş yerinde veya iş yeri dışında meydana gelen; çalışmanı hemen veya sonradan bedenen ya da ruhen özre uğratan olaydır (33). İşyerinde meydana gelen ve çalışana zarar veren tüm olaylar, işle ilgili olmasından bağımsız olarak iş kazası sayılmaktadır. Ayrıca, yürütülen iş sebebiyle iş yerinin dışında olan kazalar da belirlenen hüküm ve koşullar dahilinde iş kazası olarak nitelendirilmektedir (34).

- *Meslek Hastalığı*: Bireyin yaptığı işin niteliği ile ilişkili olarak, tekrarlanan mesleki risklere maruz kalması sonucunda ortaya çıkan, geçici veya kalıcı olabilen hastalıklardır (24, 34).

- *İşle İlişkili Hastalık*: Birden fazla nedene bağlı olarak ortaya çıkabilen; iş yeri ortamının koşulları ve çalışma koşulları ile ilişkili hastalıklar olarak tanımlanmaktadır (25). Ortaya çıkış nedeni itibariyle karmaşık olabilmektedirler fakat çalışma ortamı ve çalışma şeklinin, hastalığın ortaya çıkışı ve seyrinde önemli faktör olduğu temel kabuldür (35).

- *İSG ile İlişkili Çalışma Koşulları*: Çalışma hayatı sağlık üzerinde bedensel, ruhsal, sosyal ve ekonomik yönden olumlu etkiler gösterirken; çalışma koşullarına bağlı olarak pek çok olumsuz etki gösterebilmektedir. İş yerinin yönetim şekli, ücret düzeyi ve ödeme biçimi, dezavantajlı ve hassas grupların (gençler, yaşlılar, gebe ve emzikli kadınlar, engelliler, göçmen çalışanlar) korunma düzeyi, çalışma süresi ve bu sürenin nasıl organize edildiği, üretim sistemleri (bant tipi, takım, parça başı vb.) çalışma koşulları arasında sıralanabilir. Fiziksel olarak tüketici veya tehlikeli işler, uzun süreli sedanter çalışma, düzensiz çalışma saatleri, vardiyalı çalışma, iş güvencesizliği, geçici sözleşmeler, sosyal güvenlik kapsamı dışında kalma olumsuz İSG koşullarının oluşmasına sebep olabilen çalışma koşullarından bazılarıdır (35).

Olumsuz koşulların önüne geçilebilmesi için; mesleki eğitim ve istihdam başlığı altında incelenen temel haklar tanım ve kapsam içinde yer almalıdır. Bu haklar (çalışanın kişisel özelliklerine uygun işe yerleştirilmesi, mesleki eğitim alması ve eğitimine uygun işte istihdam edilmesi vb.) temel önleyici uygulamalar olarak ele alınmalıdır. Doğru işe yerleştirmeye ek olarak çalışma koşullarının İSG koşullarına uygun hale getirilmesi için sağlık ve güvenlik risklerinin değerlendirilmesi, tehlikelerin tanımlanması, özel tehlikelere maruz kalan çalışan gruplarının belirlenmesi ve bu gruplar için risk analizi yapılması gibi süreçler uygulanmaktadır. İş yerinde, çalışan ve işveren arasında iletişimin artırılarak çalışanlara söz hakkı sağlanması daha sağlıklı ve güvenli çalışma ortamlarının oluşturulmasında önemlidir (25).

- *İSG ile İlişkili Çalışma Ortam Koşulları*: İş yeri ortam koşulları; fiziksel etkenler (termal koşulları, gürültü, titreşim vb.), kimyasal etkenler (zehirli gazlar, ağır metaller, canlı kıranlar vb.), tozlar (organik tozlar ve inorganik tozlar vb.), ergonomik etkenler (duruş, oturuş, yük taşıma, tekrarlayan hareketler vb.), biyolojik etkenler (bakteriler, virüsler, mantarlar vb.), psikososyal etkenler (iş stresi, monoton iş, yöneticiler ve diğer çalışanlar ile ilişkiler vb.) olarak gruplandırılabilir (25).

- *Tehlike*: Sözlük anlamı olarak, *büyük zarar veya yok olmaya yol açabilecek durum, gerçekleşme ihtimali bulunan fakat istenmeyen sakıncalı durum* olarak tanımlanmaktadır (36). İş ortamında tehlike ise, işin sakıncalı bir şekilde yapılması veya iş ortamına uygun olmaması ile ortaya çıkan durumdur. İş yerinin özelliğine göre, pek çok farklı tehlike tanımlanabilir (37).

- *Risk*: Tehlikeler sonucunda ortaya çıkabilecek olan zararlı sonucun meydana gelme ihtimalidir (38). Riskin büyüklüğünü, etkilenen kişi sayısı ve ortaya çıkan sonuçlar belirlemektedir (37).

3.1.3. İş Sağlığı ve Güvenliğinin Amacı ve Temel İlkeleri

Bu durum göz önünde bulundurulduğunda İSG kavramı; çalışılan yerden kaynaklanan tehlikelerin toplum ve çevre üzerindeki etkilerini tespit etmeyi, bu tehlikelerin değerlendirilerek kontrol altında tutulmasını ve çalışma koşullarının iyileştirilmesini amaçlayan bilimsel disiplindir (25).

İSG kavramının temel amaçları doğrultusunda (38, 39);

- Çalışma hayatı, insan sağlığı boyutu düşünülmeden yürütülemez. İnsan sağlığı üretimden sonra düşünülemez.
- İş kazaları ve meslek hastalıkları önlenabilir özellikli olgulardır. Çalışanlar için öncelikle koruyucu hizmetler birinci sıraya alınmalıdır. Bu doğrultuda uygun işe yerleştirme temel yaklaşımlardan birisidir.
- Her çalışma aktivitesi, her sektör ve her çalışan için geçerli kapsayıcı bir kavramdır.
- Yalnızca iş kazası ve meslek hastalıkları değil; sağlığın korunması, geliştirilmesi de dahil olmak üzere sağlığı tüm boyutları ile içine almaktadır.
- Çalışma ortamında sağlığa uygun koşulların ve güvenliğin sağlanmasında tüm tarafların üzerine düşeni yapması gerekmektedir. Bunun sağlanması için en başta kanun koyuculara görev düşmektedir.
- Çalışanlarını korumak ve onlar için sağlıkta etkili faktörlerin geliştirilmesi için çalışmak işverenin sorumluluğundadır.
- İSG, çok sayıda uzmanlık alanının birlikte çalışmasını gerektiren, multidisipliner bir alandır. Mühendislik, tıp, hukuk, ekonomi ve sosyal bilimler ile ilgilidir ve gelişmelere uyum sağlanabilmesi amacıyla devamlı eğitimi gerektirir.
- Çalışma hayatında bu temel ilkeler için yapılacak çalışmaların doğru şekilde planlanıp uygulanmasında araştırma, tarama ve istatistik önemli yer tutmaktadır.

İSG temel uygulama ilkeleri;

1) Uygun işe yerleştirme: İşe girişte, yapılacak olan işin kişinin özelliklerine uygun olmasının sağlanmasıdır. Bu amaçla işe giriş muayeneleri yapılmaktadır (25).

2) İş yeri ortam faktörlerinin saptanması: Tüm iş yerlerinde koşullardan kaynaklanan bazı riskler bulunmaktadır. Bunların saptanması gerekmektedir. Bu amaçla risk analizi yapılmaktadır (25).

3) İş yeri risklerinin kontrolü: İş yerinde tespit edilmiş olan risklerin, çalışanlara ve çevreye verdiği zararların en aza indirilmesi için yapılan çalışmalardır.

İş yeri risklerinin kontrolüne yönelik uygulamalarda amaç zararlı etkenin yok edilmesi, yapılamıyorsa etkenin kaynak ile çalışan arasındaki ortamda önlenmesidir. Bunun sağlanamadığı koşullarda çalışana korumak amacıyla kişisel koruyucu donanımlar kullanılmaktadır (40).

4) Aralıklı kontrol muayeneleri: İşyeri risklerinin kontrolüne yönelik alınan önlemlerin etkililiğinin değerlendirildiği, çalışanın etkilenme durumunun erken tanı ve tedavisi için çabalanan aşamadır. Bu amaçla aralıklı kontrol muayeneleri yapılmaktadır. Aralıklı kontrol muayeneleri ile zararın en kısa zamanda tespit edilmesi için çalışılmaktadır. İşle ilişkili hastalıklar ile birlikte genel sağlık sorunları değerlendirilmektedir (40).

5) Sağlık ve güvenlik eğitimi: Çalışanlara ve işverenlere yönelik uygulamalardır. Çalışanların sağlık hakkına erişimleri ve farkındalıkları için önemli olmakla birlikte iş yerinde sağlığın geliştirilmesi için önemli bir müdahale yöntemidir (25).

6) İş yerinde sağlık ve güvenlik hizmeti: İşyerlerinde sağlığın korunması ve geliştirilmesi için sağlanan tıbbi ve teknik destekleri karşılamaktadır. Bu hizmetlerin bütün çalışanları ve iş yerlerini kapsamaması gerekmekte; bunun için uygun altyapının hazırlanmasının yükümlülüğü hükümetlerde, uygulanmasında yükümlülük işverenlerdedir (41).

Ülkemizde, bu hizmetler 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ile düzenlenmiştir. Bu Kanun uyarınca tüm bunların sağlanması ve uygulanması işverenin sorumluluğundadır (40).

3.1.4. Günümüzde İş Sağlığı ve Güvenliği

Günümüzde çalışanların toplumun önemli bir kesimini oluşturması, meslek hastalıkları ve işle ilişkili hastalıkların sıklığında görülen artış, çalışma hayatında tehlike ve risklerin giderek artması ve çeşitlenmesi, esnek ve farklı çalışma modellerinin yaygınlaşması gibi nedenlerle İSG'nin önemi giderek artmaktadır. Özellikle çalışma hayatının, sosyal hayata katılımın ve ekonomik özgürlüğün kazanılmasının sağlanması gibi sonuçları; hassas grupların çalışma hayatına daha sık dahil edilmesi gerekliliğini ortaya çıkarmış ve İSG'nin temel çalışma konularından birisini oluşturmuştur (25).

Son dönemlerde gelişmekte olan ülkelere yönelen sanayi yatırımları, bu ülkelerdeki düşük çalışma standardı ve ucuz iş gücü sağlama çabaları, dünya genelinde İSG ile ilişkili olumlu kazanımların kaybolmasına sebep olmuştur. Ek olarak, yine gelişmekte olan ülkelerde hizmet sektöründe gözlenen büyüme, var olan sorunların ciddiyetini artırmaktadır. Çalışanların karşılaştığı ergonomik sorunlar, kas-iskelet hastalıkları, stres, şiddet, taciz mobbing gibi olumsuz faktörler bu sorunların başında gelmektedir (42).

Çalışma hayatının düzenlenmesinde uluslararası alanda en önemli çalışmalar ILO (International Labour Organisation, Uluslararası Çalışma Örgütü) tarafından yürütülmektedir. ILO 1919'da kurulmuş olup, halen BM (Birleşmiş Milletler) bünyesinde hizmetini sürdüren en eski kuruluştur. Dünyada, 220 ülke ILO'ya üyedir ve en fazla üyesi olan uluslararası kuruluştur. ILO bünyesinde her yıl genel kurul niteliği taşıyan Uluslararası Çalışma Konferansı düzenlenmektedir. Bu konferans ile çalışma koşullarının iyileştirilerek, İSG ilkelerinin kapsayıcılığının sağlanması için çalışılmaktadır. Türkiye, ILO'ya 1932 yılında üye olmuştur ve onaylanan 59 sözleşmeden, 55 tanesi yürürlüktedir (28).

ILO verilerine göre, dünyada her yıl 2,3 milyon çalışan yapılan iş ile ilişkili kazalara ve hastalıklara bağlı olarak hayatını kaybetmektedir. Bu kapsamdaki ölümcül olmayan hastalıklardan her yıl 160 milyon çalışan, ölümcül olmayan yaralanmalardan da 313 milyon çalışan etkilenmektedir. Bu yaralanmalar, hastalıklar ve ölümlerin dünyadaki yıllık GSYİH'nın (Gayri safi yurt içi hasıla) %4'ünden fazlasının kaybedilmesine sebep olduğu tahmin edilmektedir (43).

Ülkemizde, 1980 sonrasında sanayileşme artmış, bu durum üretim ve hizmet sektörlerinde çalışan sayısının artmasına sebep olmuştur. 2012 yılında yürürlüğe giren 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ile yasal altyapı sağlanmıştır (28). SGK (Sosyal Güvenlik Kurumu) istatistiklerine göre ülkemizde 2020 yılı boyunca toplam 384.262 iş kazası meydana gelmiştir. Meslek hastalığı tanısı alan çalışan sayısı 908, meslek hastalıkları ile hayatını kaybeden çalışan sayısı 5'tir. İş kazaları sonucu hayatını kaybeden çalışan sayısı ise 1.231 olmuştur (44).

Uluslararası kuruluşlar, tüm ülkeler tarafından kabul edilecek asgari çalışma koşullarının belirlenmesi ile insana yakışır istihdam koşullarının yaratılmasını sağlamak için çabalamaktadır. Bu amaçla stratejik olarak dört hedef belirlenmiştir (28):

- Çalışma hayatında temel standartların ve hakların belirlenerek uygulanması,
- Her iki cinsiyet için, kazanç sağlanabilecek iş imkanları ve eşit fırsatlar oluşturulması,
- Sosyal güvencenin herkes için sağlanması,
- Üçlü yapının aktifleştirilmesi ve sosyal diyalogun güçlendirilmesidir.

Bunlara paralel olarak, BM tarafından 2030'a kadar ulaşılması hedeflenen küresel hedefler olan SKA'nın (Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları) sekizinci maddesi benzer hedefler ortaya koymaktadır. Bu hedefler (45):

- İnsana yakışır iş fırsatlarının artırılması,
- Çalışan kesimin karar mekanizmalarında etkili bir şekilde temsil edilmesi,
- İşyerlerinde, İSG standartlarına uyumun artırılması,
- Kayıtlı istihdam sağlanmasının teşvik edilmesi,

- Hassas grupların istihdamının artırılması ve bu grupların çalışma şartlarının iyileştirilmesi konuları ele alınarak daha sağlıklı ve sürdürülebilir iş yerlerinin yaratılması,
- Uluslararası çalışma programlarının güçlendirilmesi.

İSG ile ilişkili yasal düzenlemelerin başarıya ulaşması nitelikli ve deneyimli saha personeli ile mümkündür. İSG profesyonellerinin eğitimlerinde uygulanan müfredat programlarında gerekli düzenlemeler yapılmalı, nitelikte iyileştirmeler planlanmalıdır.

3.2. COVID-19 Pandemisi

3.2.1. Mikrobiyolojik Özellikleri ve Yayılımı

Koronavirüsler; tek zincirli, pozitif polariteli, zarflı RNA virüsleridir. İsmi yüzeyindeki çubuksu uzantıların mikroskopta oluşturduğu görüntüden almakta olan bu virüs ailesi çoğunlukla hayvanlarda enfeksiyonlara sebep olan zoonotik etkenlerdir (46).

Koronavirüslerin insanlarda hafif solunum yolu enfeksiyonları ile seyreden türleri bulunmaktadır. Fakat, geçmiş yıllarda betacoronavirus ailesinden SARS-CoV (2002) ve MERS-CoV (2012) olarak bilinen iki patojen tür ortaya çıkmış; SARS (Severe Acute Respiratory Syndrome, Şiddetli Akut Solunum Yolu Sendromu) ve MERS (Middle East Respiratory Syndrome, Orta Doğu Solunum Sendromu) olarak adlandırılmış olan ciddi solunum yolu hastalıklarına neden olmuşlardır. Oldukça bulaşıcı olan bu iki etkene günümüzde bir yenisi daha eklenmiş ve SARS-CoV ile olan yakın akrabalığından dolayı etkenin kendisine SARS-CoV-2, yarattığı klinik tabloya ise COVID-19 ismi verilmiştir (47).

Bütün insanların duyarlı olduğu bir etken olarak SARS-CoV-2 çok kısa sürede bir pandemiye dönüşmüştür. Temel olarak damlacık yolu ile bulaşmaktadır. Damlacıklar ile ilişkili olarak enfekte yüzeyler ile temasın önemli bir bulaş yolu olduğu gösterilmiştir. Ek olarak, aerosol partiküller olarak bilinen daha küçük partiküller havada asılı kalarak bulaş riskini artırmaktadır (47).

SARS-CoV-2 tanısında; boğaz sürüntüleri, nazofaringeal sürüntüler, balgam ve bronş sıvısı dahil olmak üzere çeşitli solunum yolu salgılarından alınacak örnekler ile yapılan moleküler tanı yöntemleri altın standarttır. Viral yükün alt solunum yolu örneklerinde daha yoğun olarak tespit edildiği gösterilmiştir (47).

WHO, COVID-19 salgınına 30 Ocak'ta *uluslararası boyutta halk sağlığı acil durumu* olarak, 11 Mart'ta da *küresel salgın (pandemi)* olarak tanımlamıştır. Ülkemizde ilk COVID-19 vakası 11 Mart'ta görülmüştür (46).

3.2.2. COVID-19 Pandemisinin Sosyoekonomik Hayata ve Çalışma Hayatına Etkileri

Ülkelerin COVID-19 salgınına karşı hazır olmaması, alınacak tedbirlerde bazı gecikme ve karmaşaların yaşanması, buna ilaveten hastalığın bulaşma hızının yüksek olması sebebiyle salgının hızlı bir şekilde pandemiye dönüştüğü görülmüştür. Bu durumun sebep olduğu küresel kriz, sosyoekonomik sonuçları da göz önüne alındığında küresel bir halk sağlığı krizi olarak değerlendirilebilir. Belirsizlik ve hastalığın yarattığı endişe ortamı bireyler ve toplumlar üzerinde sosyal, ekonomik ve psikolojik olarak ciddi sonuçlara sebep olmuştur. Virüsün yayılım hızının kontrol altına alınabilmesi amacıyla bireysel hareketliliğe ve ekonomik faaliyetlere önemli sınırlamalar getirilmesi gerekmiştir (4).

Salgının yayılımının kontrol altında tutulabilmesi için sosyal mesafe kuralları uygulanmış; COVID-19'un sağlık açısından tehdit ettiği, bu açıdan incinebilir gruplar olan ileri yaşlı, kronik hastalığı olan bireylerin toplumdan izole edilmesi için yasal düzenlemeler yapılmış; uluslararası ve ulusal olarak seyahat özgünlüğünü kısıtlayıcı kararlar alınmış, eğitim hizmetlerine ara verilmiş, dijital ortamda sürdürülmesi için çalışmalar yapılmış; tarımsal üretimde hareketliliğe yönelik kısıtlamalar sebebiyle iş gücü sıkıntısı yaşanmış, lojistik problemler ile belirli bölgelerde kıtlık tehlikesi baş göstermiştir (48).

Pandeminin yukarıda bahsedilen sonuçları ortaya çıkan belirsizlik ortamı, bireysel ve toplumsal etkilerin alanı ile kısıtlı kalmamasına neden olmuştur. Ortaya çıkan ciddi sosyoekonomik sonuçlar, küresel bir kriz ortamının doğmasına sebep olmuştur. Salgının kontrol altına alınabilmesi amacıyla bireysel hareketliliğe ve ekonomik faaliyetlere önemli kısıtlamalar getirilmesi gerekmiştir. Bu kısıtlamalar ile birlikte pandeminin yarattığı küresel belirsizlik ortamı; iş gücü piyasasını benzeri görülmemiş bir şekilde etkilemiş, sosyal koruma sistemleri üzerinde büyük bir baskı yaratmış ve küresel ekonomide daralmaya sebep olmuştur (4).

Salgının başında ILO, önceki deneyimler ışığında COVID-19'un 2,7 milyar çalışanı (küresel iş gücünün yaklaşık %81'i) etkileyeceği tahmininde bulunmuştur (49). 2021 başında dünyadaki tüm çalışanların %93'ü, kapatma önlemlerinin uygulanmakta olduğu ülkelerde yaşarken; yine 2021 başında salgın süresince kademeli olarak uygulanan sektöre özgü önlemlerin tüm çalışanların %77'sini etkilediği bilinmektedir (5). Bu etkiler, ülkeler ve sektörler göre önemli farklılıklar göstermekle birlikte özellikle düşük sosyoekonomik düzeydeki çalışanları daha ciddi olarak etkilemiştir. Orta vasıflı çalışanlar (büro çalışanları, hizmet ve satış çalışanları, vasıflı tarım işçileri, sanatkarlar ve ilişkili iş kolu çalışanları) ile düşük vasıflı çalışanlar (vasıfsız temel meslekler), yüksek vasıflı çalışanlardan daha büyük gelir ve istihdam kayıplarına uğramışlardır (5).

COVID-19 krizinin, 2020'deki durum ile uyumlu bir şekilde, 2021'de de istihdamdaki orantısız etkisini sürdürdüğü görülmüştür. Pek çok ülkede iş gücü tam olarak toparlanamamış olup, iş gücü piyasasındaki durgunluk önemini korumaktadır. Gençler, özellikle genç kadınlar; daha büyük istihdam açıklarıyla karşı karşıya kalmaya ve gelişmekte olan ülkelerde şartlar gelişmiş ülkelere göre kötü durumda kalmaya devam etmektedir. Bu durum gelişmekte olan ülkeler ile gelişmiş ekonomiler arasındaki verimlilik farkının artmasına neden olarak gelişmekte olan ekonomilerin pandeminin zararlarından daha çok etkilenmesi ile sonuçlanmıştır. 2020'de yüksek gelirli bir ülkedeki ortalama bir işçi, düşük gelirli bir ülkedeki ortalama bir işçiden saatte 17,5 kat daha fazla üretim yapmıştır. Bu durum, 2021'de 18'e çıkmış, daha da yükselerek eşitsizliklerin büyümesine neden olmuştur. Mali teşvik paketleri toparlanmayı desteklemek için kilit bir araç olmaya devam ederken, gelişmekte olan ülkelerde bu durumun eksikliği dikkat çekmektedir (50). Bu durum çalışma hayatında elde edilen kısıtlı kazanımların da tehlikeye girmesine sebep olmaktadır.

Bu açıdan ele alındığında bir İSG krizi olarak da değerlendirilebilecek olan COVID-19 pandemisi; enfeksiyon riski altında çalışmakta olan, çalışma koşullarında doğrudan temas ve fiziksel yakınlığın olduğu pek çok iş grubunu özel bir duruma sokmaktadır (51).

3.2.3. COVID-19 Pandemisi Döneminde Çalışma Hayatına İlişkin Düzenlemeler

Pandemi sürecinde özellikle sanayi, hizmet ve tarım sektöründe çalışanlar; çalışma hayatındaki sorumluluklarını sürdürmeye devam etmek durumunda kalmıştır. Ek olarak sağlık çalışanları, polis memurları, itfaiye çalışanları, sosyal hizmet görevlileri gibi kamu çalışanları; berberler, güzellik salonları çalışanları gibi yakın fiziksel çalışma gerektiren işlerde çalışanlar; kuryeler ve inşaat sektörü çalışanları özel bir durumda yer almaktadır. Sağlık çalışanları başta olmak üzere kamu çalışanlarının önemli bir kısmının iş yükü artmışken; yakın fiziksel temas gerektiren meslek gruplarında da önlemler gereği çalışma hayatı aksamış, gelir kayıpları artmıştır (52).

ABD Çalışma Bakanlığı'nın alt kuruluşu olarak İSG düzenlemelerine ilişkin etkili bir kuruluş olan OSHA'nın (Occupational Safety and Health Administration, İş Sağlığı ve Güvenliği İdaresi) iş yerleri için hazırlamış olduğu COVID-19 rehberinde risk sınıflaması paylaşılmıştır. Bu sınıflamaya göre çalışanlar çalışma hayatlarındaki COVID-19 maruz kalım risklerine göre *çok yüksek*, *yüksek*, *orta* ve *düşük* maruz kalım risk seviyeleri altında olmak üzere 4 grupta sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırma aşağıdaki şekildedir:

- *Çok Yüksek Maruz Kalım Riski*: Doğrudan bulaşa sebep olabilecek enfektif aerosoller ile teması olarak, bilinen veya şüpheli COVID-19 kaynaklarına maruz kalan çalışanlar; numune toplama veya işleme süreçlerini içeren spesifik tıbbi prosedürlerde görev alan sağlık çalışanları ile laboratuvar personeli.

- *Yüksek Maruz Kalım Riski:* Doğrudan bulaşa sebep olabilecek enfektif aerosoller ile teması olmadan, bilinen veya şüpheli COVID-19 kaynaklarına maruz kalan sağlık hizmet sunumu personeli ile destek personeli.
- *Orta Maruz Kalım Riski:* COVID-19 hastalarıyla sık veya yakın temas kurma riski olan işlerde çalışanlar. Okullarda, kalabalık iş yerlerinde, seyahat sektöründe, toplu taşıma ve uluslararası taşımacılık işlerinde çalışanlar.
- *Düşük Maruz Kalım Riski:* Enfekte olduğu bilinen kişilerle temas gerektirmeyen veya halka yakın temas gerektirmeyen işlerde çalışanlar, kamu çalışanları ve diğer iş arkadaşları ile asgari düzeyde mesleki temas, ofis çalışanları şeklinde sınıflandırılmışlardır (53).

Pandemi süreci ek olarak çalışma biçimlerinde önemli değişikliklere sebep olmuştur. ILO tarafından pandeminin doğrudan etkilerini en aza indirmek için iş yerlerinde; İSG önlemlerinin iyileştirilmesi, sosyal mesafe önlemlerinin alınması, iş organizasyonunun pandemi için alınan önlemlere uygun olarak düzenlenmesi, çalışanlara KKD (Kişisel koruyucu donanım) sağlanması ve iş yerinde hijyenin sağlanması temel kurallar olarak belirlenmiştir. Tüm işverenler, çalışanların korunabilmesi adına risk değerlendirmesi yapmak ve çalışanlara gerekli eğitimin verilmesi ile yükümlü tutulmuştur. Daha önce çalışma hayatında yaygın olarak yer almayan esnek mesai, uzaktan çalışma gibi kavramlar çalışma hayatında devamlılığının sağlanabilmesi için gerekli hale gelmiştir. Bu değişiklikler, özellikle sürecin belirsizliği de göz önüne alındığında, belki de çalışma hayatında ilerleyen dönemde gözlenecek olan köklü değişikliklerin temeli olmuştur. Bu dönemde bu uygulamalar çalışan sağlığının korunması ve ekonomik faaliyetlerin sürdürülebilmesi için büyük önem kazanmıştır (54).

Bu konuda aşağıdaki ilkelerin izlenmesi önerilmektedir:

- İşteki tüm faaliyetler bakımından tehlike haritası çıkartılmalı, bulaşma riski değerlendirilmeli, işe dönüş sonrasında bunlar değerlendirilmeye devam edilmeli,
- Her sektöre, her iş yerinin ve iş gücünün özel koşullarına uyarlanmış olarak, aşağıdaki risk kontrol önlemleri benimsenmeli:
 - Çalışma hayatında sosyal mesafeyi korumak;
 - İşyerinde havalandırmayı iyileştirmek;
 - İşyerlerinin temiz ve hijyenik olmasını sağlamak, el yıkama ve sanitasyon için yeterli imkanları sağlamak.
- Çalışanlara ücretsiz KKD sağlanmalı,
- Kuşkulu vakalar izole edilmeli ve her teması takip etmek için düzenlemeler sağlanmalı,
- Personel için ruhsal sağlığının korunmasına yönelik destek sağlanmalı,

- Uygun hijyen uygulamaları ve iş yeri kontrollerinin (KKD dahil) kullanımı dahil olmak üzere, iş yerinde sağlık ve güvenlik hakkında eğitim ve bilgilendirici materyal sağlanmalıdır (55).

Ülkemizde Sağlık Bakanlığı Bilimsel Danışma Kurulu tarafından iş yerlerinde salgının etkisinin en aza indirilmesini sağlamak için “COVID-19 Salgın Yönetimi ve Çalışma Rehberi” hazırlanmış ve çalışanlar ile müşteriler için önerilerde bulunulmuştur. Yine danışma kurulu sektörler için tavsiyeler niteliğinde rehberler yayınlamıştır (56). İSGGM (İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü) farklı iş kollarına yönelik rehberler ve afişler hazırlamıştır (57). Bunlardan birisi olarak kargo ve kurye taşımacılığına kullanılmak üzere hazırlanan eğitim broşürü ekte verilmiştir (Ek 1).

Aşılamadaki ilerleme, iş gücü piyasasının iyileşmesi için kritik bir faktördür. Daha yüksek aşılama oranları, iş yeri kısıtlamalarının gevşetilmesi ile ilişkilidir. 2021 yılının Ekim ayının başlarında, küresel olarak tam aşılı kişiler toplam %34,5'e ulaşmıştır. Ancak, eşitsizlikler aşu konusunda da kendisini göstermekte; yüksek gelirli ülkelerde tam aşılama sıklığı %59,8 iken, düşük gelirli ülkelerde %1,6'da kalmaktadır (50).

Bazı kaynaklarda bu olumsuz koşulların, daha etkili bir halk sağlığı anlayışının geliştirilmesi ve daha iyi bir çalışma ortamının inşa edilmesine katkı sağlayabileceği tahmin edilmektedir. Salgının yayılmasının önlenmesi için alınacak önlemler ile daha iyi kişisel hijyen sağlanması, aşılarla olan güvenin artırılması, iş yeri salgınları ile mücadele için etkili planlamaların yapılması, kişisel koruyucu ekipman kullanımının desteklenmesi gibi iş sağlığı ve güvenliği uygulamalarında gelişmeler için uygun ortamı oluşturmaktadır (58).

3.3. Motosikletli Kuryelik

3.3.1. Ulaştırma Sektörü

Ulaştırma, canlıların veya ürünlerin yer değiştirmesi anlamına gelmektedir. Ulaştırma sektörü ise; bu işlemi gerçekleşmesini sağlayan ekonomik faaliyetler bütünü olarak tanımlanmaktadır. Ulaştırma sektöründe amaç; mümkün olan en kısa zamanda, en az maliyetle ve güvenli bir şekilde talep edilen hizmetin sunulmasıdır (59).

Taşımacılığın bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmasını sağlayan temel sebep, yeryüzünde doğal kaynakların heterojen dağılımına bağlı olarak farklı bölgelerde farklı üretim ürünlerinin ortaya çıkması sonucu bu ürünlerin dağıtımına duyulan ihtiyaçtır. Küresel ticaret faaliyetleri önem kazandıkça oluşan uluslararası pazarlar, ticaret ile birlikte ortaya çıkan dağıtım ve lojistik işlemlerinin gelişmesine uygun zemini hazırlamıştır. Ulaştırma sektörü bu bağlamda arz ile talebin buluşmasını sağlayan önemli bir aracı konumundadır (59).

Ulaştırma faaliyetleri, doğası gereği bir yöntem ihtiyacı duymaktadır. Bu durum farklı taşıma yöntemlerinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu yöntemlere göre taşıma işlemi beş temel grupta ele alınabilmektedir. Bunlar (60):

- Karayolu ile sağlanan taşıma,
- Havayolu ile sağlanan taşıma,
- Denizyolu ile sağlanan taşıma,
- Demiryolu ile sağlanan taşıma,
- Boru hatları ile sağlanan taşımadır.

3.3.2. Karayolu Taşımacılığı

Ulaştırma yöntemleri içerisinde, tüm dünyada en çok öne çıkan alt başlık karayolu ile sağlanan taşımadır. Karayolu taşımanın diğer taşıma çeşitlerine göre belirli avantajları ve dezavantajları bulunmaktadır. Avantajları açısından bakıldığında; taşınacak yük veya bireylerin çıkış ve varış noktaları arasında aktarma olmaksızın taşınabilmesini sağlamaktadır. Diğer taşıma çeşitlerine göre çok daha esnek ve en zor alanlara bile taşıma sağlanabilmektedir. Ek olarak karayolu taşımanın yapılabilmesi için gerekli olan yolların yapım maliyetleri diğer taşıma yöntemlerinde ihtiyaç duyulan altyapı çalışmalarından çok daha ucuzdur. Tüm bu sebepler nedeniyle, karayolu taşıma tüm taşıma çeşitleri içerisinde en çok tercih edilen yöntem olarak öne çıkmaktadır (60). Bunun yanında karayolu ile taşıma yönteminin birim taşıma maliyeti oldukça yüksektir. Temel olarak fosil yakıtları kaynak olarak kullanan bu taşımacılık yöntemi; çevre kirliliği, yüksek enerji tüketimi gibi sürdürülebilirliğin önünde büyük bir engel olan dezavantajlı yöntemlere sahiptir (60).

Karayolu taşımacılığı, e-ticaretin küresel pazarı şekillendirmesi ve değiştirmesi ile önemini daha da artırmıştır. E-ticaret ile ortaya çıkan dinamik pazarlama ve dağıtım süreci sonucunda, yeni ihtiyaçların karşılanmasına yönelik bir sipariş dağıtım döngüsü ortaya çıkmıştır. Özellikle kargoculuk ve kuryeliğin önem kazanması ile sonuçlanan bu gelişmeler, çalışma hayatının önemli bir şekilde değişmesine sebep olmuştur. Lojistik bir süreç olarak karayolu taşımacılığı, e-ticaretin büyüme hızına yetişmekte zorlanmış, bu durum sektörde bulunan İSG problemleri ile yasal düzenlemelerin yetersizliklerinin görünür hale gelmesine neden olmuştur (59).

3.3.3. Motosikletli Kuryeler

Bahsi geçen bu gelişmeler ışığında şehir içi karayolu taşımacılığı daha da önem kazanmıştır. Özellikle şehir içi taşımadaki avantajları, diğer taşıma yöntemlerine göre tasarruflu ve hızlı olmaları sebepleri ile motosikletler; giderek daha fazla insanın yaşadığı şehirlerde, şehir içi taşıma faaliyetlerinde daha sık kullanılmaya başlanmıştır. Hizmet ve taşıma sektöründeki gelişmeler motosikletli kuryeliğin önemini giderek artırmakla birlikte, kuryelik yeni ve yasal düzenlemelerin yetersiz olduğu bir meslek grubu olarak karşımıza çıkmaktadır (1). Türkiye’de motosikletli kuryelerin sayısı tam olarak bilinmemekle birlikte ülke genelinde bir milyona yakın motosiklet olduğu

tahmin edilmektedir. İşe giriş şartı aranmayan ve denetimlerin yetersiz olduğu bir meslek grubu olarak kayıt dışı çalışmaya sıklıkla rastlanmaktadır (61).

Motosikletli kuryelik, İŞKUR Türk Meslekler Sözlüğüne; İSG, trafik kuralları ve güvenli sürüş teknikleri çerçevesinde; teslim almış olduğu bir gönderiyi motosiklet kullanarak hedeflenen noktaya ulaştırmak ile sorumlu kişi olarak tanımlanmaktadır. Bu süreçte motosikletli kurye; İSG ile çevreye ilişkin yürürlükteki kanun, tüzük ve yönetmelikler çerçevesinde; beraberindeki gönderinin sorumluluğunu almakla ve taşıma işlemine uygun iş organizasyonunu, uygun güzergahı ve diğer ulaştırma faaliyetlerini gerçekleştiren kişi olmakla yükümlüdür (6). 2014 yılından itibaren bir meslek grubu olarak tanımlanan motosikletli kuryeliğin; ülkemizde 2017 yılında standartları, 2019 yılında ise yeterlilikleri belirlenmiştir (1, 7).

Motosikletli kurye bu taşıma sürecinde kendisine emanet edilen her türlü yemek, evrak ve kargo benzeri paketleri hedeflenen adrese güvenli bir şekilde ulaştırmakla yükümlüdür. Bu süreçte sorumlu kuryenin görevleri, işletmenin genel prensipleri doğrultusunda ekipmanları uygun bir şekilde kullanarak ve mesleğin kalite prensiplerine uygun olarak (6);

- Dağıtım yapılacak paketleri listelere göre teslim almak,
- Paketlerin dağıtımını yapmak,
- Talep doğrultusunda ilgili adreslere broşür, el ilanı, fatura, kredi kartı, promosyon ürünleri vb. dağıtımını yapmak,
- Teslim adresleri, müşteri isim bilgileri ve faturaları gerekli adreslere teslim etmek,
- Müşterilerden ücret, para üstü almak; fiş, fatura vermek,
- İlgili siparişleri uygun zamanda ulaştırmak,
- Müşteri memnuniyetlerini veya şikayetlerini sorumlu yöneticiye iletmek,
- Mesleğe ilişkin gelişmeleri takip etmek ve uygulamak,
- İSG kurallarına uymak şeklinde tanımlanmıştır.

MYK (Mesleki Yeterlilik Kurumu) tarafından 2017 yılında tanımlanan Motosikletli Kuryelik Meslek Standartları (30255 sayılı, 29.11.2017 tarihli Resmî Gazete’de) yayınlanmıştır. Motosikletli kuryelerin iş organizasyonu, İSG sorumlulukları, çalışma süresinde sergilemesi gereken davranışlar ve sahip olunması gereken asgari mesleki bilgi düzeyleri bu belgede belirtilmektedir. Ek olarak; motosikletli kuryelerin çalışma süresince kullanabilecekleri kişisel koruyucu donanımlar da tanımlanmıştır (8).

Mesleki yeterlilik standartlarından sonra 2019 yılında yine MYK tarafından ulusal yeterlilik kriterleri yayınlanmıştır. Çalışanlar belirli eğitimler ve değerlendirmeler sonucunda “*Motosikletli Kuryelik Mesleki Yeterlilik Belgesi*” alabilmektedir. Bu belge ile mesleğin nitelikli kişiler tarafından yürütülmesi ve çalışmalarda kalitenin artırılması amaçlanmış olsa da mevcut yasal düzenlemede bu

belge tavsiye niteliğinde olup, mesleki uygulamada ön şart olarak aranmamaktadır (62).

Ülkemizde motosikletli kuryelere ilişkin yasal düzenlemelere bakıldığında, 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu bazı istisnalar dışında diğer tüm meslek grupları gibi motosikletli kuryeleri de kapsamaktadır (40). Çalışma faaliyetlerinin “Çok Tehlikeli/Tehlikeli/Az Tehlikeli” olarak sınıflandırılmış olduğu “İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin İşyeri Tehlike Sınıfları Tebliği”nde ise; kurye faaliyetleri “Az Tehlikeli”; gıda, mobilya vb. alışverişlerine ilişkin evlere dağıtım faaliyetleri ise “Tehlikeli” sınıfta yer almaktadır (63).

3.3.4. Karayolu Taşımacılığında İş Sağlığı ve Güvenliği

Temelde bir hizmet sektörü olarak karayolu taşımacılığı; kapıdan kapıya ulaştırma anlayışının getirdiği pek çok farklı iş tanımını içermektedir. Çoğunlukla sabit bir iş yeri olmayan, erkek egemen yapısı ile uzun çalışma süreleri, vardiyalı çalışma, kayıt dışı ve eğreti çalışma modellerinin sıklıkla karşımıza çıktığı bir sektördür (64, 65).

Karayolu taşımacılığı ile ilişkili işlerde sağlığa etkileri açısından öncelikle ergonomik, fiziksel ve psikososyal olmak üzere pek çok risk faktörü bulunmaktadır. Kazaların çok sık görüldüğü bu sektörde, kazaların ve işle ilişkili hastalıkların önlenmesinde sıklıkla sorunlar ile karşılaşılmaktadır. Risk analizi yapmanın ve denetlemelerin zor olduğu bir sektör olması ile İSG açısından özellikle önemlidir (64, 65).

Motosikletli kuryelerin yaşadığı İSG problemleri karayolu taşımacılığı ile birlikte ele alınabilir ve fiziksel etkenler, kimyasal etkenler, psikososyal etkenler, ergonomik etkenler, güvenli sürüş ekipmanları ve kazalar temel başlıkları ile sıralanabilir.

Fiziksel etkenler:

Karayolu taşımacılığında ve motosikletli kuryelerin çalışma koşulları içerisinde öne çıkan fiziksel etkenler; titreşim, gürültü, dış ortam termal koşulları olarak belirtilebilir.

Titreşim: Titreşim, bir cismin iç veya dış kuvvetler etkisiyle salınması olarak tanımlanabilir. İnsan vücudu 0,5 ile 1000 Hz (Hertz) arasındaki titreşimleri algılamaktadır. Titreşime bağlı ortaya çıkabilecek sağlık etkilerinde titreşimin frekansı ve şiddeti önemlidir (66).

Artan iş yükü; az mola verme, uzun vardiyalarla çalışma ile birleştiğinde karayolu taşımacılığında çalışanların daha uzun süre titreşime maruz kalmaları ile sonuçlanmaktadır. Ek olarak sürekli taşıt üstünde olma, taşıtların bakımlarının denetlenmesindeki aksaklıklar sonucu titreşimin şiddeti de artabilmektedir. Tüm sektörlerin ortalamasına bakıldığında tüm vücut titreşimi maruz kalımının %5'in

altında olduğu görülürken; şoförler ile yapılan çalışmalarda bu sıklığın %20'nin üzerinde olduğu görülmektedir (67).

Motosikletli kuryeler de tüm vücut titreşimi tehdidi altındadırlar. Bel bölgesi rahatsızlıkları ve omurga travmaları görülmesi beklenebilir. Titreşime bağlı ortaya çıkabilecek sağlık etkilerinde titreşimin frekansı ve şiddeti önemlidir. Bu etkenler motosikletli kurye için motosikletin yaşı ve motor hacmi ile yakından ilişkilidir. Bu sebeple çalışma hayatında işverenlerin motosikletli kuryelere olabildiğince yeni ve bakımları tam olan motosikletler sağlaması önemlidir (66).

Titreşiminin doğrudan fiziksel bir hasara sebep olması çok sık görülmemektedir. Fakat kas ve sinir sistemi incinmeleri, sindirim ve üreme sistemleri üzerinde olumsuz etkiler ile yakından ilişkili olduğu gösterilmiştir. Özellikle gürültü ile birlikte dikkat dağınıklığı ve rahatsızlık hissi yaratmaktadır (68).

Gürültü: İşitme yolu ile gelen, istenmeyen akustik olaylar olarak tanımlanabilir. Trafik gürültüsü 70-75 dB (Desibel) seviyesi ile normal konuşma seviyesinin üzerinde yer almaktadır. Gürültüye uzun süreli maruz kalım sonunda kardiyovasküler etkiler, işitme problemleri görülebilmektedir. 10 yıl boyunca 85 dB'lik gürültü altında çalışan kişilerde 25 dB'lik işitme kaybı sıklığının %3 olduğu tespit edilmiştir. Gürültülü iş yerlerinde yöneticiler ve İSG sorumluları, çalışanların düzenli olarak işitme testlerinden geçmesini sağlamakla yükümlüdürler (69).

İşitmenin iş performansı üzerinde de etkileri bulunmaktadır. Stres, huzursuzluk, uyku bozukluklarına yol açabilmekte, dikkat dağınıklıklarına neden olabilmektedir. Gürültünün, çalışanların zihinsel faaliyetleri üzerindeki olumsuz etkileri ile kaza riskinin önemli ölçüde arttığı bilinmektedir (67). “Çalışanların Gürültü ile İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik”te haftalık maruz kalım değerleri sekiz saat üzerinden belirlenmiş olup motosikletli kuryelerin maruz kaldığı trafik gürültüsünün bu açıdan değerlendirilmesi gerekmektedir (70).

Dış ortam koşulları: Dış ortam koşulları karayolu ulaştırma sektöründe en önemli faktörlerden birisidir. Karayolu ulaştırma sektöründe, dış ortam koşullarının mevsim ve hava koşullarına bağlı olarak sürücüler üzerinde farklı etkileri bulunmaktadır. Sürücü, sıcak ve nemli havalarda dikkat dağınıklığı, uyku hali gibi olumsuz etkileri ile; kış mevsiminde ise yağmur, kar gibi meteorolojik koşullar ile buzlanma riski ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Görüş mesafesinin azalması, rüzgâr etkisi ile savrulma gibi pek çok olumsuz etken yol güvenliğini tehlikeye sokmaktadır (71).

Dış ortam koşulları motosikletli kuryeler için de yol güvenliği açısından en önemli sağlık konularındandır. Yazın yüksek sıcaklıkta, kışın düşük sıcaklıkta çalışmak durumunda kalan bu meslek grubu; sıcak ortamın etkileri olan çabuk yorulma, dikkat eksikliği, sinirlilik, terleme gibi etkiler ile mücadele etmektedirler. Daha uzun süren, daha yüksek sıcaklıklarda ısı yorgunlukları, güneş çarpması, ısı

krampları görülebilir. Soğuk ortamın etkileri ise uyuşukluk, uyku hali şeklinde gözlenebilir. Uzun süre soğuk maruz kalımı sonucunda kas ve eklemlerin işlevleri kısıtlanabilir, kaza riski artabilir (72). Motosikletli kuryelerin çalışma ortamlarına dair psikososyal riskler incelendiğinde; kuryelerin %84'ünün yağmur, aşırı sıcak, aşırı soğuk gibi olumsuz hava koşullarında çalışmaktan dolayı zorluk yaşadıkları saptanmıştır. Bu sebeplerle motosikletli kuryeler için giysi yalıtımı da önemli bir konu olarak öne çıkmaktadır (61).

Kimyasal etkenler:

Karayolu taşımacılığında çalışanlar için önemli bir başka etken kimyasal madde maruz kalımıdır. Bu maruz kalım çoğunlukla doğrudan çalışılan kimyasallar yerine, trafikte maruz kalınan kimyasal maddelerin etkisi ile ortaya çıkmaktadır. Karayolları taşımacılığında çalışanlar, trafikte, duraklarda, başka araç arkasında beklerken ve hatta mola yerlerinde dahi egzoz dumanına maruz kalmaktadır. Egzoz dumanında bulunan CO (karbon monoksit), SO₂ (kükürt dioksit), NO (azot monoksit), PAH (polisiklik aromatik hidrokarbonlar) ve PM'lerin (partikül madde) insan sağlığı üzerinde olumsuz etkileri bulunmaktadır. Ek olarak fren balatalarında kullanılan asbestin bu çalışanların sağlığı üzerinde önemli bir tehdit unsuru olduğu söylenebilir (73).

Psikososyal etkenler:

Psikososyal etkenler, çalışma ortamı, işin içeriği, koşullar gibi iş performansını etkileyebilen etkileşimlerdir. Çalışanların iyilik hali ve performansı ile yakından ilişkilidir (61). Psikososyal etmenlerin temelde stres ile ilişkili olduğu belirtilebilir. Karayolu taşımacılığında bu duruma; trafik ve yol durumunun yarattığı stres, çevresel koşullara bağlı oluşan stres, zaman-performans baskısı, müşteri memnuniyeti, yalnız çalışma, şiddete maruz kalma ihtimali, yetersiz dinlenme süresi, düzensiz molalar, düzensiz/sağlıksız beslenme ile birlikte kayıt dışı çalışma, vardiyalı çalışma gibi pek çok durum sebep olmaktadır (65, 74).

Motosikletli kuryeler, motosiklet üzerinde, yoğun trafikte ve açık hava koşullarında; kirli hava, gürültü, titreşim ve stres koşulları altında çalışmaktadırlar. Vardiyalı çalışmanın da yaygın olduğu bu meslek grubu açık havada sürekli maruz kalınan rüzgâr, yağmur, kar gibi mevsimsel koşullar etkisi ile oluşan sağlık tehditleri ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Bu çevresel koşullar (gürültü, titreşim, sıcaklık, ergonomik faktörler ve kirli hava) stresi doğuran sebepler olarak değerlendirilebilir. Sıcak ya da soğuk çalışma ortamı, nem, kirli hava ve tozlar, iş kazaları; zaman baskısı ile birleştiğinde motosikletli kuryelerin çalışma hayatında yaşadığı stresin temel sebeplerini oluşturmaktadır. Belirsizliğin çok olması, gece çalışma, uzun saatler tek başına çalışma, kişisel gelişim imkânı olmaması, yetersiz ekipman varlığı, iş güvencesizliği, şiddet ihtimali, eğitime uygun iş yapmama, zorbalık ve şiddet motosikletli kuryelerin çalışma hayatında karşı karşıya oldukları diğer başlıca stres kaynaklarıdır. Stres; baş ağrısı, düzensiz uyku, kas ağrısı, çeşitli sindirim sistemi

bulguları, kardiyovasküler yan etkiler, duygusal ve psikolojik yan etkiler, unutkanlık, dikkat dağınıklığı, aşırı terleme ve kaza riskinde artış gibi etkileri olabilmesi sebebiyle önemlidir (61).

Güney Kore’de, paket servis çalışanları ile yapılan bir araştırmada özellikle iş yoğunluğunun artmasının; zaman baskısının artmasına ve kaza ile sonuçlanma ihtimalini artıran tehlikeli sürüş alışkanlıklarının ortaya çıkmasına sebep olduğu saptanmıştır (75).

Ergonomik etkenler:

Ergonomi, çalışma hayatının en güvenli ve en konforlu hale getirilmesi ile ilgilenebilir. Ekipmanların, iş organizasyonunun, çalışma ortamının, işin yapılma şeklinin, iş yeri ortam koşullarının düzenlenmesi temel konularını oluşturmaktadır (67).

Karayolu taşımacılığında ergonomi konuları, uzun süreli oturma, rahatsız pozisyonda çalışma, tekrarlayan hareketler, dinlenme ve mola alanlarının koşulları ile ilişkilendirilmektedir. Karayolu taşımacılığında çalışma pozisyonu temel olarak oturma şeklindedir ve bu pozisyon çoğunlukla sabittir. Bu durum, sektör çalışanlarının dolaşım ve solunum sistemi şikayetlerine, kas-iskelet sistemi sorunlarına sebep olabilmektedir (67).

Bu durum motosiklet ile çalışanlar için değerlendirildiğinde; çalışma süresince motosiklet kullanmanın sıklıkla ergonomik nedenlere bağlı ortaya çıkan pek çok sağlık problemi (bel ağrısı, postür sorunları, göz ve baş ağrıları vb.) ile ilişkili olduğu görülmektedir (61). Motosiklet üzerinde çalışma başlı başına çalışma ortamının düzenlenmesi ve denetlenmesi imkanının kaybedilmesine, bireylerin dış ortam etkilerine karşı savunmasız kalmasına ve çalışma süresince sabit bir postürde tekrarlayıcı hareketleri yaparak çalışmalarına neden olmaktadır. Karayolu taşımacılığı ile ilişkili çalışmalarda, dinlenme ve mola alanları da çalışma ortamına dahildir ve ergonominin çalışma alanı içerisinde yer almaktadır. Kuryelerin dinlenme alanlarının yetersizliği sebebi ile ortaya çıkan problemler; özellikle yorgunluk hissi ve ağrı problemleri sağlık ve çalışma güvenliği üzerindeki etkileri nedeniyle, İSG müdahalelerinin hedefinde bulunması gereken çalışma alanlarıdır (61). Karayollarında kazaların %20’sinin sürücü yorgunluğu ile ilişkili olduğu; uzun çalışma saatleri boyunca, rahatsız pozisyonda çalışmanın altta yatan temel nedenlerden birisi olduğu gösterilmiştir (76). Yapılan çalışmalarda daha uzun yıllardır kurye olarak çalışma hayatında yer alan motosikletli kuryelerin daha fazla kas ve eklem ağrısı yaşadıkları görülmektedir (61).

Güvenli sürüş ekipmanları ve kazalar:

Motosikletler sürücüyü çevreleyen ve koruyan donanımlarının olmaması nedeni ile diğer karayolu taşıtlarından farklılık göstermektedir. Motosikletlerin

kullanımı gereği sürüş esnasında sürüşü kolaylaştırıcı ekipmanların kullanılması gerekmektedir. Bu ekipmanların temel üç işlevi bulunmaktadır. Bunlar (77):

- Kaza durumlarında mümkün olan en yüksek seviyede korumayı sağlamak,
- Sıcak ve soğuk ile diğer mevsim koşullarından en az şekilde etkilenmeyi sağlayarak konfor sağlamak,
- Sürüş esnasında, trafikte ve duraklarda diğer sürücüler tarafından motosikletlinin fark edilmesini sağlamak.

Bu amaçla sürücüler tarafından bazı temel ekipmanlar kullanılmaktadır. Bunlar:

1) *Kask*: Kasklar koruyucu donanımlar içinde en önemli olanıdır. Kazalarda doğru kask kullanımının ölümcül yaralanmaları %42, kafa yaralanmalarını %69 azalttığı gösterilmiştir (78).

Kask kullanımı pek çok ülkede zorunlu olmasına rağmen yapılan araştırmalar kazaların %20'sinde kaskın sürücünün başından çıktığını göstermektedir. Bu nedenle sürücüye uygun kask seçimi ve bu kaskın uygun kullanımının sağlanması da önemlidir. Ülkemizde 1973 yılında yasal olarak motosiklet sürücüleri tarafından kullanılması zorunlu hale getirilmiştir (77). Ülkemizde yapılan çalışma motosikletli kuryelerin yalnızca %52'sinin kaskının olduğunu ve uygun şekilde kullandığını göstermektedir (61).

Kaskların açıkça görülebilecek bir şekilde CE (Conformité Européenne) etiketi taşıması, sürücünün alın ve kaş bölgelerini sarması, sürüş esnasında hareket etmemesi, görüşü engellememesi ve sürücü için konforlu olması uygun ve etkili kask seçilmesinde ön plana çıkan kriterlerdir (77). Kaskın uygun görüşü sağlayabilmesi adına hava ve ışık şartlarına uygun cama sahip olması, gerekli ise siperlik bulundurması gerekmektedir. Bunun yanında camın buğulanması da öne çıkan bir problemdir. Bunun önlenmesi için kaskın uygun havalandırmaya sahip olması, gerekli ise buğu giderici siperlik kaplaması olması gerekmektedir. Buğu oluşumu sprey benzeri buğu giderici spreyleyler ile önlenmektedir. Kaskın camının dış etkenlerden temizlenmesini gerektiren durumlarda parmak elciği ismi verilen, camı temizlemek üzere parmağa geçirilerek kullanılan aparatlar kullanılabilir (77).

2) *Sürüş Kıyafeti*: Motosiklet sürücüleri tarafından imaj ürünü olarak görülen sürüş kıyafetlerinin en önemli özelliği koruyuculuğu ve konfordur. Uygun kıyafet tercihi; sürücünün konforu için yeterince gevşek, sahip olduğu darbe koruyucuların yerinde tutulmasına yetecek kadar sıkı ve sürücüyü saracak şekilde olmalıdır. Bunun yanında sürücünün görünürlüğü açısından yansıtıcı malzemeler içeren kıyafetler tercih edilmesi önemlidir. Gece şartlarında ve yağmurlu havalarda sürücünün güvenliği için siyah ve kamufler sürüş kıyafetleri yerine açık renklerden oluşan ve yansıtıcı dokuya sahip kıyafetlerin tercih edilmesi gerekmektedir (77).

Tam vücut koruması içeren kıyafetlerin tercih edilmediği durumlarda yansıtıcı yüzeyli sürücü ceketleri de benzer işlevi görmektedir. Yine bu durumda uygun sürüş pantolonu da seçilmelidir. Bacaklar kaza sırasında en fazla darbe alma ihtimali ile karşı karşıya olan ve yaralanmaların sıklıkla görüldüğü bölgelerdir. Sürüş konforunu sağlayacak şekilde uygun dizlikler ile desteklenerek koruma şartları sağlanabilir (77).

Kıyafetlerde sabit veya eklenebilir şekilde bulunan darbe koruyucular, kaza durumlarında yere düşme ve savrulma sonucu oluşan darbeleri ve sıyrılmaları önleyebilir. Bu amaçla üst ekstremitelere, omuz, boyun, sırt, kalça ve alt ekstremitelere uygun donanımlar bulunmaktadır (8,77).

3) *Eldivenler*: Motorda sürüşü önlemeyecek şekilde, rahat ve mevsime uygun eldivenler seçilmesi önemlidir. Sürücülerini rüzgârdan, sıcaktan, soğuktan ve kaza durumlarında ezilme, kesilmelerden korumak üzere tasarlanmışlardır. El ve el bileklerini tam olarak sarmalı, su geçirmez olmalıdır. Gerekli ise ısıtılmalı eldivenlerin tercih edilmesi gerekmektedir (8,77).

4) *Botlar*: Ayakları ve ayak bileklerini korumak üzere tasarlanmış özel ekipmanlardır. Sürücünün manevra kabiliyetini azaltmayacak şekilde, bileği ve bacağın alt kısmını kapatacak, kullanımı rahat, gerekli ise su geçirmeyen botlar tercih edilmelidir. Korumayı artırmak için plastik ve metal koruyuculu olanları tercih edilebilir (8, 77).

5) *Diğer*: Sürücünün çevresel koşullara ve sürüş amacına uygun olarak bulundurması gereken ek donanımlar da bulunabilir. Bunlar içerisinde en çok; sürücülerin işitme problemleri yaşamasına sebep olan trafik, motor ve rüzgâr gürültülerini önlemek için tercih edilebilecek kulak tıpalari, uygun görüşün ve sürüş konforunun sağlanması için rüzgâr camı, kuryeler için uygun taşıma çantaları, sürüş esnasında telefon kullanılmasını gerektiren durumlarda kablosuz ve eller serbest iletişim imkanı veren teknolojik donanımlar bulunmaktadır (8, 77).

Kaza; kasıt olmadan, beklenmedik şekilde ortaya çıkan ve sonucu istenmeyen olaylardır. İnsan, makine veya çevre kaynaklı olabilirler. Karayolu taşımacılığında ise kazaların temel nedenleri yola ilişkin özellikler, araca ilişkin özellikler ve sürücü davranışları şeklinde sınıflandırılmaktadır (59,67).

Çalışma saatlerinin neredeyse tamamını trafikte, motor üzerinde geçiren kuryeler için trafik kazaları önemli bir yer tutmaktadır. Motosikletlerin karıştığı kazaların sağlık açısından sonuçları, diğer taşıtlara göre çok daha ciddi olmaktadır. Motosikletler ABD’de kayıtlı tüm araçların yalnızca %3’ünü ve kat edilen tüm araç millerinin %0,6’sını oluştururken, 2019’da tüm trafik ölümlerinin %14’ünü, tüm yolcu ölümlerinin %17’sini ve tüm yolcu yaralanmalarının %3’ünü oluşturmaktadır (9).

Türkiye’de, 2020 yılında, 833.533’ü maddi hasarlı, 150.275’i ölümlü/yaralanmalı olmak üzere 983.808 trafik kazası gerçekleşmiştir. Bu kazalar

sonucunda 226.266 kişi yaralanmış, 4.866 kişi hayatını kaybetmiştir. Ölümlü/yaralanmalı trafik kazalarının %75,8'i yerleşim yeri içinde meydana gelirken; ölümlerin %47,4'ü, yaralanmaların %69,22'si yerleşim yerleri içinde olmuştur. Ülkemizde 2020 yılında ölümle veya yaralanma ile sonuçlanan trafik kazalarına karışan araçların, %18,8'ini motosikletler oluşturmaktadır (10).

Malezya'da yapılan ve motosikletli kuryelerin sürüş alışkanlıklarının kaydedilerek değerlendirildiği bir çalışmada, kuryelerin teslimat amacıyla gerçekleştirdiği yolculukların her saati için 30 tehlikeli sürüş davranışı gösterdiği ve beş kere ramak kala olay ile karşılaştığı gösterilmiştir (79). Ülkemizde İstanbul'da motosikletli kuryeler ile yapılan, trafik kazalarına ilişkin, bir çalışmada katılımcıların %90,2'si trafik kazası geçirdiğini, üç çalışandan birisi de istirahat gerektirecek boyutta bir kaza geçirdiğini belirtmiştir. Bu kazalar sonucunda işten ayrı kalınan sürelerin iki ay gibi uzun süreler olduğu bulunmuştur (12).

Motosikletli kuryeler için özellikle kazalar ile öne çıkan bu durum kişisel koruyucu donanımların önemini ortaya koymaktadır. Motosikletlerin kullanımı gereği sürüş esnasında sürüşü kolaylaştırıcı ekipmanların kullanılması gerekmektedir.

3.3.5. COVID-19 Pandemisinin Kuryelere Etkileri

COVID-19 pandemisinin tüm dünyada neden olduğu önemli değişikliklerden birisi de alışveriş kültürüdür. Salgın döneminde pek çok sektörde küçülme gözlenirken, alışveriş kültüründeki değişiklikler nedeni ile teslimat sektörü büyüyen sektörler arasında yer almıştır. Sosyal hayattaki kısıtlamalar çevrimiçi siparişlerin yaygınlaşmasına neden olmuştur. Araştırmalar dünyada e-ticaretin %50'nin üzerinde büyüdüğünü göstermektedir. Türkiye'de COVID-19 salgınının başlangıcından itibaren mobil perakende satışları iki kat, ulusal market zincirlerine dijitaldeki talep bir buçuk kat artmıştır (61).

Motosikletli kuryeler, e-ticaret piyasasında perakende satışların müşteriye ulaşmasını sağlayan sistemdeki en önemli çalışan gruplarından birisidir. Özellikle şehir içi ulaşımındaki avantajları, diğer taşıtlara göre tasarruflu ve hızlı olmaları sebepleri ile motosikletler; giderek daha fazla insanın yaşadığı şehirlerdeki çalışma hayatında sıklıkla kullanılmaya başlanmışlardır. Pandemi öncesi dönemde hizmet sektöründeki gelişmeler motosikletli kuryeliğin önemini giderek artıran bir meslek grubu olarak öne çıkmasına sebep olmuştur (1).

Pandemi süreci motosikletli kuryeler için başlı başına bir risk oluşturmaktadır. Pandemi sürecinde hizmet sektöründeki artan yük bu çalışanların ek riskler ile karşı karşıya kalmasına sebep olmuştur. E-ticaret sektörünün ve paket servis hizmetlerinin ihtiyaç duyduğu iş gücü, pandeminin yarattığı ekonomik kriz ortamında alternatif aramakta olan deneyimsiz motosiklet sürücüleri ile doldurulmaya çalışılmıştır (12, 13). Motosikletli kuryelerin COVID-19 ile iş yükü artmış özellikle sokağa çıkma kısıtlamasının olduğu dönemlerde siparişlerin çok fazla arttığı, buna bağlı olarak da

molatsız bir şekilde çalıştırılmanın arttığı tespit edilmiştir (61). Bu durum pandemi döneminde motosikletli kuryelerin psikososyal risk faktörlerine daha fazla maruz kalmaları ile sonuçlanmıştır. Artan iş yükü, çalışma saatlerindeki ve yoğunluğundaki artış, çalışma temposuna oranla yetersiz molalar bu sektörde çalışanları etkileyen psikososyal risklerin başında gelmektedir (61).

Uluslararası rehberlerde ve ülkemizde, pandemi döneminde çalışma hayatına ilişkin dokümanlarda motosikletli kuryelerin alması gereken önlemler belirtilmiştir. ILO tarafından yayınlanan dokümanlarda teslimattan sorumlu personelin, maske ve eldiven kullanmasının gerekliliği vurgulanmaktadır (80). Arjantin’de, kuryeleri iş ve sosyal güvenlik yasası kapsamına sokan bir yasa tasarısı sunulmuştur. Çalışma bakanlığı tarafından, kuryelere yönelik bilgilendirme ve eğitim uygulamaları yanında, teması en aza indirmeyi hedefleyen çeşitli protokoller oluşturulmuştur (81). ABD’nin New York eyaletinde ise, kargo taşımacılığı sektörüne yönelik yapılan önerilerde; teslimattan sorumlu şoförlerin mümkün olduğunca araçlarında kalması gerektiği, teslimat işlemlerinin tamamında sosyal mesafenin korunması ve kâğıt tabanlı işlemlerin mümkün olduğunca elektronik ortama taşınması gerektiği belirtilmiştir (82).

COVID-19 hastalığına ilişkin verilere bakıldığında; kuryelerin büyük bir çoğunluğunun (%86,7) hastalığı geçirmediği görülmektedir. İş yerlerinden pandemi önlemlerine yönelik KKD sağlanması gibi hizmetlere çoğunlukla ulaşabilmesi ve çoğunun (%75) pandemi döneminde enfekte olma korkusu yaşamadığını belirtmesi dikkat çeken noktalardır (61).

3.4. İş Güvencesizliği

3.4.1. Eğreti Çalışma ve İş Güvencesizliği

Günümüzde çalışma hayatı, standart ve standart olmayan (eğreti) çalışma olarak tanımlanmış olan iki temel model üzerinden incelenmektedir. Sözleşmeli çalışmalar ve tam zamanlı işler standart çalışma modeli kapsamında değerlendirilmektedir. Bu çalışma modellerinde esnekliğin az olduğu ama iş güvencesinin yüksek olduğu görülmektedir. Kişinin kendi adına çalıştığı işlerde ise esnekliğin arttığı fakat güvencenin azaldığı görülmektedir. Bu işler yarı zamanlı, sözleşme olmayan, kayıt dışı işler olabilmektedir (83). Bu şekilde ele alındığında eğreti çalışma kavramı; günlük gelire, sosyal güvence kapsamı dışında çalışanları kapsamakta olan bir kavram olup; atipik çalışanlar, standart olmayan çalışma modelinde çalışanlar şeklinde de ifade edilmektedir. Kendi adına çalışma, freelance çalışma, yevmiyeli çalışma, yarı zamanlı çalışma, mevsimlik çalışma, ev içi hizmetler gibi kısa süreli veya geçici çalışma modelleri bu başlık altında yer almaktadır. Genellikle işverenin talimatı ile sözleşme olmadan çalışmanın görüldüğü bu çalışma modeli özellikle gençler ve kadınlar arasında çok yaygındır (84). Bu çalışma modelinde; İSG uygulamalarının yetersizliği ve denetimlerin eksikliği dikkat çekmektedir (85).

İş güvencesizliği kavramı ise, kavramı ortaya çıkartan dinamikler açısından eğreti çalışma ile yakından ilişkilidir. İş güvencesizliği; çalışan bir kimsenin, mevcut işinin devamlılığında veya mevcut işinin halihazırdaki tanımında değişiklik olma ihtimalinin bulunması, çalışanın buna bağlı olarak işi ile ilgili güvensizlik ve güçsüzlük hissetmesi durumu olarak tanımlanmaktadır (14, 15).

Günümüzde ekonomik durgunluklar, yeni bilgi teknolojileri, endüstriyel yapılanmadaki değişimler işin organizasyonunu ve doğasını önemli ölçüde değiştirmiştir. Çalışanların üretim süreçleri üzerindeki kontrolünün giderek azalması sonucu; pek çok iş yeri maliyetlerin azaltılması, kurumsal etkililiğin ve rekabet ortamının geliştirilmesi için küçülmeye gitmek durumunda kalmıştır (17). Küresel rekabetin sonucu olarak ortaya çıkan esnek üretim politikaları, istihdamın güvencesiz ve eğreti çalışma modellerinde yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Bu durum, işle ilgili kazalar ve hastalıklar başta olmak üzere pek çok maliyetin çalışanlara yüklenmesi ve en çok etkilenen grubun en az korunan grup olması ile sonuçlanmıştır (17). Bu koşullar ele alındığında iş güvencesizliği kavramı; mevsimsel, yarı zamanlı, geçici çalışan ve sık sık iş değiştiren pek çok çalışana ilgilendirmektedir (18).

Çalışanlar için güven duygusu içinde ve tatmin olarak çalışmak, sağlıklı ve güvenli bir iş ortamının oluşması için önemlidir. Ancak bazı toplumsal koşullar, iş yerine bağlı çalışma koşulları ve birtakım stres faktörlerinin etkisi bu durumun önüne geçebilmektedir. Bu durum, iş güvencesizliğinin öznel bir durum olarak değerlendirilmesine sebep olmaktadır. Bununla uyumlu olarak araştırmalar, çalışanların sosyodemografik özelliklerinin ve mesleki tecrübelerinin öznel durumlar olarak iş güvencesizliği algısı düzeyiyle ilişkili olduğunu göstermektedir. Fakat bunun yanında iş güvencesizliğinin nesnel bir kavram olduğuna ilişkin görüşler de bulunmaktadır. Örnek olarak, işsizlik nesnel bir şekilde iş güvencesizliğini doğuran en temel durumlardan birisi olarak kabul edilmektedir (21).

Bu iki temel görüş ışığında iş güvencesizliği; hangi durumlarda iş güvencesizliği algısı oluştuğuna odaklanılarak, niceliksel ile niteliksel olmak üzere iki başlıkta incelenmektedir. Niceliksel iş güvencesizliği genellikle; mevcut işin gelecekteki varlığı ile ilgili hissedilen kaygı, işini kaybetme korkusu olarak ifade edilmektedir. İstihdamın devamlılığı ile ilgili genel bir endişe söz konusudur. Niteliksel iş güvencesizliğinde ise; iş memnuniyeti, işten ayrılma niyeti, ücret artışında azalma, kariyer gelişiminde olumsuzluklar, çalışma koşullarının kötüleşmesi konusunda algılanan tehdit olarak tanımlanmaktadır. İstihdam ilişkisinde kalitenin bozulmasına sebep olacak tehditlerin hissedilmesi temel sorundur (19, 86).

3.4.2. İş Güvencesizliği ve İş Sağlığı ve Güvenliği

İş güvencesizliği de dahil olmak üzere eğreti istihdam koşullarının yaygınlaşmasının zihinsel ve fiziksel sağlık üzerinde olumsuz bir etkisinin olduğu gösterilmiştir. Araştırmalar iş güvencesizliğinin uyku bozuklukları, kaygı, depresyon, stres, motivasyon azalması ile ilişkili olduğunu göstermektedir (19). Ek olarak

kardiyak yan etkiler, koroner kalp hastalığı riskinde artış, kan glikozu, kolesterol, kortizol düzeylerinde artış saptanmıştır (86).

İş güvencesinin düşük bulunduğu çalışanlarda, iş kazaları ve meslek hastalıkları da daha sık görülmektedir. Ergonomik riskler, kas ve iskelet hastalıkları, toksik madde maruz kalımı ve ruhsal bozukluklar en sık karşılaşılan sağlık etkileridir. Ortaya çıkan bu durumların temel sebebinin; uygun İSG koşullarının, çalışanlara gerekli koruyucu ekipmanların sağlanmaması olduğu düşünülmektedir. İş güvencesizliği bu koşullar altında iş devamsızlığını da artıran bir faktör olarak dikkat çekmektedir. Araştırmalar hastalık nedeniyle 10 günden fazla yapılan işe devamsızlık ile iş güvencesizliğinin yakın ilişkili olduğunu göstermektedir (21).

İş güvencesizliğinin sosyal yaşamı zorlayıcı bir faktör olduğu bilinmektedir. İş güvencesinin düşük olduğu koşullarda çalışanların aileleri de çoğunlukla kendileri gibi güvencesiz olan, gelirleri ya hiç artmayan ya da ihmal edilebilecek düzeylerde artan üyelerden oluştuğu için; ihtiyaç duyulduğunda aileden maddi ya da manevi destek almak da oldukça zor olmaktadır. Kanada'da yapılan bir çalışmada katılımcıların %78'inin geleceğe dönük planı; %81'inin ise bir emeklilik planı bulunmadığı gösterilmiştir (21).

İş güvencesizliği algısı yüksek olan çalışanlar; genellikle en ağır koşullarda, uzun sürelerle, sık sık iş değiştirerek, çalıştıkları iş yerinde terfi ve eğitim olanaklarından yararlanma şansı olmadan çalışmaktadırlar. Sosyal koruma kapsamının yetersiz olduğu bu çalışanlarda alkol ve sigara kullanımı gibi genel sağlık düzeyini kötü etkileyen alışkanlıkların daha sık görüldüğü gösterilmiştir. Bu durum kardiyovasküler risklerin artışına da sebep olmaktadır (17, 86).

3.4.3. İş Güvencesizliği ve Yasal Düzenlemeler

İş güvencesizliğinin azaltılmasına yönelik çalışmalar yetersiz olmakla birlikte; çeşitli uluslararası ve ulusal düzenlemeler bulunmaktadır. ILO'nun 158 sayılı sözleşmesinde; çalışanın kapasitesi, işin yürütülmesi ve iş yeri gerekliliklerine dayalı bir neden olmadıkça çalışanın işine son verilemeyeceği belirtilmektedir (86). Ülkemizde de 4857 sayılı İş Kanunu'nda, iş sözleşmesinin feshedilmesi usulleri belirtilmiş olup; feshin geçerli bir nedene bağlanması gerektiği belirtilmektedir (87). Bu yasal düzenlemelere rağmen, ülkemizde sendikalaşma düzeyinin düşük olması gibi sebepler; kötü koşullar altında çalışmanın artmasına ve iş güvencesizliği sorununun öneminin giderek artmasına neden olmaktadır (86).

Literatürde dünyada ve ülkemizde iş güvencesizliğine yönelik çalışmaların, henüz konuyu her açıdan ele almadığı söylenebilir. Pek çok çalışma tanımlayıcı nitelikte olup, neden-sonuç ilişkilerini sistematik bir şekilde değerlendirememektedir. Yapılacak çalışmalarda konunun niceliksel ve niteliksel olarak ele alınması da önemlidir (16).

Ülkemizde; iş güvencesizliğine yönelik araştırmaların sınırlı olması yanında, kayıt dışı ekonominin yaygın oluşu da bu alanda yapılan çalışmalar için koşulları zorlaştırmaktadır. İş güvencesizliğinin en çok kayıt dışı sektörlerde görüldüğü gerçeği, gelecekte planlanacak çalışmalarda göz önünde bulundurulması gereken en önemli konulardandır (17).

3.4.4. COVID-19 Pandemisi ve İş Güvencesizliği

Eğreti çalışanlar ve iş güvencesizliği olan koşullarda çalışma hayatında yer alan çalışanlar, özellikle kriz zamanlarında büyük tehdit altında kalmaktadırlar. Sözleşmenin olmadığı çalışmalarda, var olan düzenin bozulması ile bu çalışanlar gelir kayıpları yaşamaktadırlar. Sosyal koruma olmadan geçimlerini sürdürebilmek adına daha zorlayıcı koşullarda çalışmak durumunda kalabilmektedirler (85).

COVID-19 salgını, çalışanların değişime uyumu ve iş güvenliği ile ilgili yeni zorluklar getirmiştir. Çalışanların refah ve memnuniyet düzeylerinin büyük ölçüde etkilenmesine neden olan COVID-19 pandemisi süresince iş güvencesizliği ve iş istikrarsızlığının incelendiği, Romanya'da 568 çalışan ile yapılan bir çalışmada, çalışanların motivasyonları ile iş istikrarsızlığı ve iş güvencesizliği arasında güçlü bir ilişki olduğu vurgulanmaktadır. Pandemi döneminde algılanan iş güvencesizliği; bireysel iş tatmini, yönetici desteğinden memnuniyet ve mevcut iş ile ilişkili gelecek planları üzerinde önemli bir olumsuz etki göstermiştir (88).

Özellikle pandeminin ekonomi ve iş gücü üzerindeki etkilerine bağlı olarak çalışanların çoğunda kaygı, endişe ve depresyon sıklığında artış gözlenmiştir. Çalışma hayatında yaşanan sıkıntılar ve olumsuz koşullar ile ilişkili bir durum olarak iş güvencesizliğinin, pandemi gibi toplumsal belirsizliğin arttığı durumlarda daha olumsuz etkilerinin olması beklenebilir. Büyük Buhran döneminde yapılan çalışmalarda iş güvencesizliğinin arttığı koşullarda, çalışanların yaşadığı depresyon ve anksiyete şikayetlerinin arttığı ve bunun çalışma hayatı ile yakından ilişkili olduğu gösterilmiştir. 21. yüzyıl başında yaşanan benzer pandemi deneyimlerinde de bu durum gösterilmiştir. Neredeyse tüm sektörleri etkileyen ekonomik daralmanın çalışanların beklentileri ve gelecek planları üzerinde olumsuz etkileri olmaktadır. ABD'de, COVID-19 pandemisi döneminde yapılan bir çalışmada önceki deneyimlere benzer şekilde iş güvencesizliğinin arttığı ve özellikle ekonomik kaygılar üzerinden depresif semptomlar ile ilişkili olduğu gösterilmiştir (89).

3.4.5. Motosikletli Kuryelik ve İş Güvencesizliği

Motosikletli kuryelerin çalışma koşulları göz önünde bulundurulduğunda iş güvencesizliği önemli bir İSG problemi olarak öne çıkmaktadır. Motosikletli kuryelerin özellikle pandemi ile birlikte sıklığı giderek artan bir şekilde kişi adına firmalar kurarak çalışması halihazırda var olan iş güvencesizliğini ve güvencesiz çalışma modellerini artıran bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışanların kendi adlarına şirket kurarak, işveren ile bu şirketler üzerinden yaptığı hizmet alım modelleri

ile çalışması “Esnaf Kurye”lik modeli olarak tanımlanmaktadır. Bu çalışma modeli ile işveren çalışana karşı yükümlülüklerini kaybetmektedir. Çalışan bu modelde sigorta, kasko vb. masrafları kendisi karşılamakta, izin vb. özlük haklarını kullanamamakta ve olası kaza durumlarında tazminat imkanından mahrum kalmaktadır (90).

Esnaf kuryelik kavramı, dünyada 2008 ekonomik krizi sonrasında ön plana çıkmış olan 'Gig ekonomi' kavramının motosikletli kuryelik iş modeline uygulanmış hali olarak değerlendirilebilir. ‘Gig ekonomi’ bireylerin geçici ve kısa süreli işler bulabilmek, işverenlerin ise esnek iş gücü kullanılabilmesi için kullandığı ve bu iki tarafı bir araya getiren aracı bir platform (web siteleri, akıllı telefon uygulamaları vb.) ile oluşmuş bir ekonomik sistem olarak tanımlanmaktadır. Köken olarak “Gig” kelimesi konser veya müzikal etkinlik anlamında kullanılmaktadır. Modelin bu ismi almasında bir müzik etkinliğine (konser vb.) özgü olan kısa süreli anlaşmaların teknolojik gelişmeler sonucunda diğer sektörlerde kendisine karşılık bulması ile ortaya çıktığı düşünülmektedir (91).

‘Gig ekonomisi’, geleneksel işlere ek olarak yeni istihdam alanlarının oluşması, çalışanlar için ek gelir fırsatı, iş-yaşam dengesinin sağlanmasında çalışanların talep ettiği esnekliği sağlaması açısından ön plana çıkmaktadır. Fakat güvencesizliği derinleştiren, çalışanın korunmasız olduğu, çalışırken ortaya çıkabilecek olumsuz durumları çalışanlar aleyhinde tek taraflılaştıran bir sistem olması ile eleştirilmektedir (92).

Sabit bir ücret olmadan, sözleşmenin olmadığı çalışmaların esnek çalışma modellerinin yaygınlaşması ile sıklığının giderek artması ile bu ekonomik model kendisine günümüzde önemli bir yer edinmiştir. Dünya çapında neredeyse tamamı hizmet sektörü olmak üzere; teslimat, konaklama gibi farklı iş kollarında yer alan pek çok büyük firma bu modeli uygulamaktadır. Ticari işlemde pay alınarak işleyen bu sistem; özellikle çevrimiçi platformlar üzerinden işleyen denetleme sistemleri (puan, yorum, gps ile takip vb.) ile çalışanı hizmet alan kişi karşısında savunmasız bırakmaktadır (90). 2020 yılında yapılan bir araştırma, pandemi döneminde bu model ile çalışanların %52’sinin işsiz kaldığını, %26’sının da günlük çalışma sürelerinin arttığını göstermiştir (93).

Motosikletli kuryeler arasında iş güvencesizliğinin yüksek olması; iş tatmininin yetersiz olması, eğitime uygun iş yapılmaması, emeğin karşılığının ekonomik ve sosyal olarak alınamaması gibi etkenlere de dayandırılabilir. Motosikletli kuryelerin %60,4’ü yapmakta oldukları işe ne kadar devam edeceklerini bilmediklerini, %46’sı bu işe devam etmeyi düşünmediğini belirtmiştir. Çalışanların %66’sı yapılan işe oranla gerekenden az ödüllendirildiklerini, %40,6’sı adil ücretlendirmenin olmadığını, %56,6’sı ise yaptıkları işin yeterince takdir edilmediğini düşündüğünü belirtmiştir (61).

Çalışma hayatında çalışma tanımının net bir şekilde yapılması önemlidir. Çalışanın iş yerindeki rolünün belirsiz olması iş tatmini ve performansı ile yakından ilişkilidir (94). Özellikle eğreti çalışma modellerinin yaygın olduğu motosikletli kuryelerde, iş yerindeki rol tanımlarında belirsizlikler görülebilir. Bu belirsizliklerin çalışanın işle ilgili gelecek planlarını olumsuz etkilediği düşünülebilir.

Çalışandan beklenenler ve iş yeri sorumlulukları ile ilgili belirsizlikler çalışanların çalışma hayatlarında psikososyal etkenler açısından savunmasız kalmasına sebep olabilmektedir. Bu etkenler arasında kuryelerin çalışma koşulları içerisinde sıklıkla karşılaşılan uzun çalışma saatleri, aşırı iş yükü, kişiler arası çatışmalar, zaman baskısı, geçici iş sözleşmeleri gibi etkenler öne çıkmaktadır. Bu sebeple iş tanımındaki belirsizlik çalışanın stres düzeyini artırarak, çalışanlar arasında anksiyete ve depresyon sıklığında artışların görülmesine neden olmaktadır (95).

Bu etkenler birleştiğinde, işe devamsızlık ve sık iş değiştirme gibi sonuçlar ortaya çıkabilir. Çalışanın kontrolü dışında (sağlık problemleri ve kazalara bağlı olarak) gerçekleşen işe devamsızlıklar çalışanın işveren ile eğreti çalışma modellerine uyumlu olarak kurmuş olduğu iş ilişkisinde olumsuz etkilere sebep olabilir. Çalışanın yaşadığı gelir kaybı yanında gelecekte sürdürmeyi planlayabileceği çalışma düzenini tehlikeye sokan bu durum önemli bir stres kaynağı olarak karşımıza çıkmaktadır (96).

Çalışanların kontrolü ile gerçekleşen iş devamsızlıkları ise çalışma ortamındaki stres koşulları ile ilişkilendirilebilir. Özellikle genç çalışanlarda sıklıkla görülen bu durum görev tanımının belirli olmadığı ve iş güvencesinin düşük olduğu iş yerlerinde artış gösterebilir. Motosikletli kuryelerin çalışma koşulları göz önünde bulundurulduğunda uzun saatler, zaman baskısı altında, tek başına, çoğu zaman iş güvencesi olmadan ve düşük aidiyet hissi ile çalışmanın iş devamsızlığı, sık iş değiştirme ve iş güvencesizliği ile yakından ilişkili olduğu ortaya çıkabilir (96). Bu koşullar altında motosikletli kuryelerde iş güvencesizliği algısının yüksek olması beklenmektedir.

4. GEREÇ ve YÖNTEM

4.1. Araştırmanın Yeri

Araştırma, TAMKFED üyesi motosikletli kuryelere çevrimiçi olarak veri toplama formu gönderilerek Türkiye genelinde uygulanmıştır.

TAMKFED, 2019 yılında, Ankara’da motosikletli kurye dernekleri arasındaki iletişimi ve iş birliğini en üst düzeye çıkarmak amacıyla kurulmuştur. Federasyonun temel amaçları içerisinde; motosikletli kuryelerin çalışma koşullarının iyileştirilmesi, mesleki standartların oluşturulması ve geliştirilmesi, mesleki yoğunluğun olduğu bölgelerde yeni derneklerin kurulması için çalışmalar yapılması, sürüş eğitimleri düzenlenmesi, sosyal ve kültürel faaliyetler planlanması ve bunun için kamu kuruluşları ve özel kurumlar ile iletişim kurulması vb. yer almaktadır. Araştırmanın yapıldığı dönemde federasyona üye, toplam yaklaşık 7000 üyesi olduğu belirtilen, bünyesinde 18 Motosikletli Kuryeler Derneği (Tüm Anadolu, Ankara, İstanbul, İzmir, Eskişehir Jet Kurye, Antalya, Denizli, Sakarya, Karabük, Trabzon, Çanakkale, Diyarbakır, Mersin Motosikletli Kuryeler Derneği, Çankaya, Yenimahalle, Keçiören, Sincan, Alsancak) bulunmaktadır. Faaliyetlerini, Ankara’nın Eryaman ilçesinde sürdürmektedir (97). 2022 yılı Şubat ayından itibaren Motosikletli Kuryeler Konfederasyonu çatısı altında yer almaktadır (98).

4.2. Araştırmanın Evreni ve Örnekleme

Araştırmanın evrenini, TAMKFED bünyesindeki derneklere üye 7000 motosikletli kurye oluşturmuştur. Araştırmada örneklem seçilmemiş olup evrenin tamamına ulaşılmaya çalışılmış, araştırmaya katılmayı kabul edip anket formunu tamamlayan 269 kişi araştırma grubunu oluşturmuştur.

4.2.1. Araştırmaya dahil edilme kriterleri

- Halen motosikletli kurye olarak çalışmak
- Çalışmaya katılmayı kabul etmek

4.2.2. Araştırma dışında bırakma kriterleri

- Halen motosikletli kurye olarak çalışmamak
- Veri toplama formunun eksik doldurulması

4.3. Araştırmanın Tipi

Araştırma tanımlayıcı tipte epidemiyolojik bir çalışmadır.

4.4. Araştırmanın Değişkenleri

4.4.1. Tanımlayan değişkenler

- Sosyodemografik özellikler
 - Cinsiyet
 - Yaş

- Medeni durum
- Çocuk sahibi olma durumu
- Çocuk sayısı
- Yaşanılan il
- Yaşanılan hanede yaşayan kişi sayısı
- Öğrenim durumu
- Gelir durumu
- Sağlık durumu ve COVID-19 hastalık öyküsüne ilişkin özellikler
 - Kronik hastalık ve engellilik durumu
 - Genel sağlık durumu
 - Sigara içme durumu
 - Kendisinin ve çevresinin COVID-19 geçirme durumu
 - Çevresinin COVID-19 nedeniyle hayatını kaybetme durumu
 - İki doz COVID-19 aşısı olma durumu
 - COVID-19 hastası ile temasa bağlı izolasyon durumu
- Çalışma hayatına ilişkin özellikler
 - Toplam çalışma ve motosikletli kurye olarak çalışma süresi
 - Diploması olan mesleğinin olma durumu
 - Motosikletli kuryelik öncesinde başka işte çalışma durumu
 - İşsizlik ve ekonomik destek
- Motosikletli kurye olarak çalışmaya ilişkin özellikler
 - Birden fazla işte çalışma durumu
 - Çalışma biçimi
 - Gelirin belirlenme biçimi
 - Sosyal güvence bulunma durumu
 - İş değişikliği durumu
 - Çalışılan motosiklete sahip olma durumu
 - Teslimat sayısı ve çalışma saati
 - Pandemi döneminde dışlanma ve takdir edilme
 - Mesai arkadaşları ve yöneticiler ile ilişkiler
- İSG koşullarına ilişkin özellikler
 - Gece çalışma
 - Tatillerde çalışma
 - İşe giriş muayenesi ve düzenli sağlık muayenesi
 - Alınan eğitimler
 - Çalışma esnasında alınan güvenlik önlemleri
 - Müşteriler ile yaşanan sorunlar
 - Yoğun çalışma temposuna bağlı olarak yaşanan sorunlar
 - Trafığe bağlı olarak yaşanan sorunlar
 - Çalışma ortamına bağlı olarak yaşanan sorunlar
 - İşverene ve iş yerine bağlı olarak yaşanan sorunlar

4.4.2. Tanımlanan değişkenler

- Sağlık durumu ve COVID-19 hastalık öyküsüne ilişkin özellikler
 - COVID-19 tanısı alma
 - Yapılan işe bağlı şiddetlenen hastalık ve yakınma
 - Motosikletli kuryelik sonrası genel sağlık durumu
- İş sağlığı ve güvenliği koşullarına ilişkin özellikler
 - Trafik kazası ve kaza geçirme
 - Şiddete maruz kalma
 - Günlük teslimat sayısı ve çalışma süresi
- İş güvencesizliği değerlendirme ölçeği sonuçları
 - Niceliksel iş güvencesizliği
 - Niteliksel iş güvencesizliği

4.5. Araştırmada Kullanılan Tanım ve Ölçütler

SARS-CoV-2: *Koronavirüs Hastalığı* etkeni olan; *Nidovirales* takımı *Coronaviridae* ailesinden bir *Betacoronavirus*'tür (99, 100).

COVID-19: 2019 yılının Aralık ayında Çin'de tespit edilmiş olan, solunum yolu hastalığı ile seyreden, etkeni daha sonra SARS-CoV-2 olarak adlandırılmış olan *Koronavirüs Hastalığı*'dır (2).

Pandemi: Birkaç ülkeye veya kıtaya yayılmış ve genellikle çok sayıda insanı etkileyen bir salgın anlamına gelmektedir (101).

Motosikletli Kurye: İŞKUR Türk Meslekler Sözlüğüne; İSG, trafik kuralları ve güvenli sürüş teknikleri çerçevesinde; teslim almış olduğu bir gönderiyi motosiklet kullanarak, hedeflenen noktaya ulaştırmak ile sorumlu kişi olarak tanımlanmaktadır (6).

Meslek Hastalığı: Mesleki risklere maruz kalım sonucunda oluşan hastalıklardır (25).

İşle İlişkili Hastalık: Birden fazla nedene bağlı olarak ortaya çıkabilen; iş yeri ortamının koşulları ve çalışma koşulları ile ilişkili hastalıklar olarak tanımlanmaktadır (25).

İSG ile İlişkili Çalışma Koşulları: Çalışma hayatı sağlık üzerinde bedensel, ruhsal, sosyal ve ekonomik yönden olumlu etkiler gösterirken; çalışma koşullarına bağlı olarak pek çok olumsuz etki gösterebilmektedir. İş yerinin yönetim şekli, ücret düzeyi ve ödeme biçimi, dezavantajlı ve hassas grupların (gençler, yaşlılar, gebe ve emzikli kadınlar, engelliler, göçmen çalışanlar) korunma düzeyi, çalışma süresi ve bu sürenin nasıl organize edildiği, üretim sistemleri (bant tipi, takım, parça başı vb.) çalışma koşulları arasında sıralanabilir (46). Fiziksel olarak tüketici veya tehlikeli işler, uzun süreli sedanter çalışma, düzensiz çalışma saatleri, vardiyalı çalışma, iş

güvencesizliği, geçici sözleşmeler, sosyal güvenlik kapsamı dışında kalma olumsuz İSG koşullarının oluşmasına sebep olabilen çalışma koşullarından bazılarıdır (25).

Olumsuz koşulların önüne geçilebilmesi için; mesleki eğitim ve istihdam başlığı altında incelenen temel haklar tanım ve kapsam içinde yer almalıdır. Bu haklar (çalışanın kişisel özelliklerine uygun işe yerleştirilmesi, mesleki eğitim alması ve eğitimine uygun işte istihdam edilmesi vb.) temel önleyici uygulamalar olarak ele alınmalıdır. Doğru işe yerleştirmeye ek olarak çalışma koşullarının İSG koşullarına uygun hale getirilmesi için sağlık ve güvenlik risklerinin değerlendirilmesi, tehlikelerin tanımlanması, özel tehlikelere maruz kalan çalışan gruplarının belirlenmesi ve bu gruplar için risk analizi yapılması gibi süreçler uygulanmaktadır. İş yerinde, çalışan ve işveren arasında iletişimin artırılarak çalışanlara söz hakkı sağlanması daha sağlıklı ve güvenli çalışma ortamlarının oluşturulmasında önemlidir (25).

İSG ile İlişkili Çalışma Ortam Koşulları: İş yeri ortam koşulları; fiziksel etkenler (termal koşulları, gürültü, titreşim vb.), kimyasal etkenler (zehirli gazlar, ağır metaller, canlı kıranlar vb.), tozlar (organik tozlar ve inorganik tozlar vb.), ergonomik etkenler (duruş, oturuş, yük taşıma, tekrarlayan hareketler vb.), biyolojik etkenler (bakteriler, virüsler, mantarlar vb.), psikososyal etkenler (iş stresi, monoton iş, yöneticiler ve diğer çalışanlar ile ilişkiler vb.) olarak gruplandırılabilir (25).

Günümüzde çalışma hayatında üretim öncelikli anlayış yerine; çalışanların sağlığı ve güvenliğini önceleyen, işvereni çalışanların çalışma ortamı koşullarını düzenlemekle sorumlu tutan anlayış yaygındır. Çalışma ortamını çalışanın sağlığı ve güvenliği için uygun hale getirmek işverenin sorumluluğundadır (25).

İş Güvencesizliği: Çalışan bir kimsenin, mevcut işinin devamlılığında veya mevcut işinin halihazırdaki tanımında değişiklik olma ihtimali sonucunda, çalışanın işi ile ilgili güvensizlik ve güçsüzlük hissetmesi durumudur (15,16). Niceliksel ve niteliksel olmak üzere iki alt başlıkta ele alınmaktadır. Niceliksel iş güvencesizliği, bireyin şimdiki işinin gelecekteki varlığı ile ilgili kaygısını belirtmiştir. Niteliksel iş güvencesizliği ise; çalışma koşullarının bozulması ya da iş yeri ilişkilerinin bozulması ile ilgili algılanan tehdit olarak tanımlanmaktadır (86).

Sözel Şiddet: Bireyi küçük düşüren, aşağılayan veya bireyin itibar ve değerine saygı duyulmadığını gösteren hakaret, sövme, azarlama, aşağılama, tehdit gibi sözlü ifadeleri kapsamaktadır (102).

Psikolojik Şiddet (Duygusal Şiddet): Fiziksel güç kullanılabileceğini hissettirerek korkutmak (tehdit) dahil, bir kişi veya grup üzerinde onların fiziksel, zihinsel, ruhsal, ahlaki veya sosyal gelişimine zarar verebilecek şekilde kasıtlı baskı oluşturmak şeklinde ele alınmaktadır (102).

Fiziksel Şiddet: Bir kişiye veya gruba karşı, onlar üzerinde fiziksel, cinsel ya da psikolojik zarara neden olacak şekilde fiziksel kuvvet uygulanmasını içermektedir (102).

Cinsel Şiddet/Taciz: Mağdura yakınlığına bakılmaksızın herhangi bir kişinin ev ya da iş yeri dahil herhangi bir ortamda cinsel içerikli eylemde bulunması ya da buna kalkışması, istenmeyen cinsel ifadeler kullanması ya da önerilerde bulunması, para karşılığı seksle ilgili herhangi bir girişimde bulunması ya da baskı yoluyla karşıdaki kişinin cinselliği üzerinde dayatmada bulunmasıdır (103).

Mobbing/Yıldırma: İş yerlerinde bir veya birden fazla kişi tarafından diğer kişi ya da kişilere yönelik gerçekleştirilen, belirli bir süre sistematik biçimde devam eden, yıldırma, pasifize etme veya işten uzaklaştırmayı amaçlayan; mağdur ya da mağdurların kişilik değerlerine, mesleki durumlarına, sosyal ilişkilerine veya sağlıklarına zarar veren; kötü niyetli, kasıtlı, olumsuz tutum ve davranışlar bütünüdür (104).

Vardiyalı Çalışma: Yasal metinlerde postalar halinde çalışma olarak geçmektedir. Nitelikleri dolayısıyla sürekli işleyen ve çalışanlarının birbiri ardına çalıştığı veya nöbetleşe çalışma kavramının olduğu iş yerlerinde uygulanan çalışma yöntemidir. Bu çalışma modelinde işveren; her vardiyanın başlama ve bitirme saatlerini, dinlenmelerini, haftalık tatillerini düzenleyerek çalışanlara duyurmakla yükümlüdür (105).

Gece Çalışması: En geç saat 20.00'de başlamak üzere, en erken saat 06.00'ya kadar süren ve en fazla 11 saat süren çalışmadır. Saat sınırı 7,5 saat olarak belirlenmiş olup; turizm, özel güvenlik ve sağlık hizmeti sunulan iş yerlerinde çalışanın yazılı onayının alınması şartı ile bu sınır artırılabilir (40).

Tehlike Sınıfı: 6331 sayılı İş sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun 9'uncu maddesi uyarınca (40), İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürü başkanlığında ilgili taraflarca oluşturulan komisyonun görüşleri ile Bakanlıkça çıkarılacak tebliğ ile tespit edilmektedir. Bu sınıflama yapılırken iş yerindeki asıl iş dikkate alınmaktadır. İş sağlığı ve güvenliği koşulları açısından az tehlikeli, tehlikeli ve çok tehlikeli olmak üzere üç tehlike sınıfı kullanılmaktadır (63).

Genç Girişimci: Gelir Vergisi Kanunu (193 sayılı) kapsamında üç yıl boyunca elde edilen kazancın bir kısmının vergi dışı bırakıldığı (106); 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu kapsamında sigorta primlerinin bir yıl için hazine tarafından karşılandığı (33) "Genç Girişimcilere Vergi ve Sigorta Prim Teşviki" uygulamasından yararlanan çalışanlardır. Bu teşvik ile ekonomik büyüme ve kalkınma için 18-29 yaş arasındaki, ilk defa gelir vergisi ödeyecek ve ilk defa sigorta primi ödeyecek olan gençler için girişimciliğin desteklenmesi amaçlanmıştır.

Esnaf Kurye: Motosikletli kurye olarak çalışanların kendi adlarına şirketler kurarak, işveren ile sözleşmeyi bu şirket üzerinden yaptığı çalışma modelidir. Bu

çalışma modeli işverenin çalışandan bir şirket olarak hizmet alınımında bulunması; bunun sonucunda da işverenin çalışana karşı yükümlülüklerini kaybetmesi ile sonuçlanmaktadır (90). Çalışan bu modelde sigorta, kasko vb. masrafları kendisi karşılamakta, izin vb özlük haklarını kullanamamakta ve olası kaza durumlarında tazminat imkanından mahrum kalmaktadır.

Gig Ekonomi: Bireylerin geçici ve kısa süreli işler bulabilmek, işverenlerin ise esnek iş gücü kullanılabilmesi için kullandığı ve bu iki tarafı bir araya getiren aracı bir platform (web siteleri, akıllı telefon uygulamaları vb.) ile oluşmuş bir ekonomik sistem olarak tanımlanmaktadır. “Gig” kelimesi konser veya müzikal etkinlik anlamında kullanılmaktadır ve “gig ekonomisi” kavramının bir müzik etkinliğine (konser vb.) özgü olan kısa süreli anlaşmaların teknolojik gelişmeler sonucunda diğer sektörlerde kendisine karşılık bulması ile ortaya çıktığı düşünülmektedir (91).

Geleneksel işlere ek olarak yeni istihdam alanlarının oluşması, çalışanlar için ek gelir fırsatı, iş-yaşam dengesinin sağlanmasında çalışanların talep ettiği esnekliği sağlaması açısından ön plana çıkmaktadır. Fakat güvencesizliği derinleştiren, çalışanın korunmasız olduğu, çalışırken ortaya çıkabilecek olumsuz durumları çalışanlar aleyhinde tek taraflılaştıran bir sistem olması ile eleştirilmektedir. Özellikle çevrimiçi sistemin etkisi ile çalışanlar üzerindeki denetimi (puan, yorum, gps takip vb.) artırabiliyor olması çalışana özellikle hizmet alan kişiye karşı savunmasız bırakmaktadır (92).

ICD-10: International Classification of Diseases (Uluslararası Hastalık Sınıflaması) WHO tarafından oluşturulmuş, tüm dünyada sağlık kayıtlarının standart hale getirilmesinde temel rolü oynayan sınıflama sistemidir. Sağlık istatistiklerinin, dünya çapında mortalite ve morbidite verilerinin sistematik olarak kaydedilmesi, analizine, yorumlanmasına ve karşılaştırılmasına; karar desteği, kaynak tahsisi, geri ödeme, yönergeler ve daha fazlası dahil olmak üzere sağlık istatistiklerinin ötesinde farklı kullanım durumları için kaydedilen verilerin anlamsal birlikte çalışabilirliğini ve yeniden kullanılabilirliğini sağlar (107).

Tüm dünyada, ölüm nedenlerinin standart hale getirilmesi için 1900’lerin başından itibaren “Uluslararası Ölüm Nedenleri Listesi” kullanılmaktaydı. Kuruluşundan sonra WHO, bu sınıflandırma sistemini ölüme ek olarak morbidite nedenlerini de içerecek şekilde genişletmiş ve ICD olarak tekrar isimlendirmiştir. Bu sınıflamanın onuncu revizyonu olarak ICD-10 ilk kez 1992’de tanıtıldı. Günümüzde aktif olarak 100’den fazla ülkede kullanılmaktadır. (108)

ISCO-08: International Standard Classification of Occupations (Uluslararası Standart Meslek Sınıflaması) ILO tarafından düzenlenmiş olan, meslekleri görev ve sorumluluklarına göre tanımlanmış başlıklar altında sınıflamak üzere kullanılan bir araç olarak ortaya çıkmıştır. İlk olarak 1957 yılında, ISCO-58 ismi ile kabul edilmiş olup gruplamanın temel amacı; mesleklerin raporlanması ve karşılaştırılabilirliği için temel oluşturmak, bölgesel veya ulusal gruplamalara yol gösterici olması adına bir

model olarak kullanılmasını sağlamaktır. Çalışma hayatındaki gelişmeler ve değişimler dikkate alınarak dönem dönem güncellenmektedir. 2007 yılında yapılmış olan güncelleme sonrasında ortaya çıkan sınıflama ISCO-08 olarak adlandırılmıştır ve tüm dünyada pek çok ulusal sınıflamanın temelini oluşturmaktadır (109).

İş Güvencesizliği Değerlendirme Ölçeği: Niteliksel ve niceliksel iş güvencesizliği değerlendirilmiştir. Ölçek beş tanesi niceliksel, dört tanesi niteliksel iş güvencesizliğini ölçmek için kullanılan dokuz sorudan oluşmaktadır.

Niceliksel değerlendirme için ölçeğin orijinali; “Esnek üretimin ardından Avrupa sendikaları” isimli Avrupa komisyonu projesi kapsamında, 2001 yılında Sverke ve ark. tarafından; Ashford (1989), Hellgren (1999) ve De Witte (2000) tarafından geliştirilen maddelere dayanarak geliştirilmiştir. İtalya, Hollanda, Belçika ve İsveç’te ölçeğin ölçüm özellikleri değerlendirilmiş ve karşılaştırılmıştır. Yanıtlar orijinal formunda beşli likert ölçeği ile değerlendirilmiştir (110).

Niteliksel değerlendirme için ölçeğin orijinali; Hellgren ve ark. tarafından; Greenhalgh ve Rosenblatt’ın önemli iş özelliklerinin tehdidi olarak nitelendirdikleri tanımı yansıtacak şekilde geliştirilmiştir. Yanıtlar orijinal formunda beşli likert ölçeği ile değerlendirilmiştir (16).

Ölçeklerin Türkçe uyarlaması Özyaman tarafından, 2007 yılında iki sağlık ocağında çalışan doktor, hemşire ve ebelere uygulanarak 37 kişide yapılmıştır. Niteliksel iş güvencesizliği için güvenilirlik katsayısı $\alpha:0,83$, niceliksel iş güvencesizliği için $\alpha:0,73$ olarak bulunmuştur. Ölçeklerin Türkçe uyarlamasında belirsizliği önlemek için “Kararsızım” seçeneği çıkartılarak dörtlü likert ölçeği kullanılmıştır. “Kesinlikle katılıyorum”, “Kısmen katılıyorum”, “Kısmen katılmıyorum”, “Kesinlikle katılmıyorum” seçenekleri kullanılmıştır. Seçenekler 1-4 arasında sıralı bir şekilde puanlanmıştır (Niceliksel İş Güvencesizliği Ölçeği için: 1=Kesinlikle katılmıyorum, 4=Kesinlikle katılıyorum [“Bu işyerinde işimde kalıcı olacağımdan eminim.” sorusu ters puanlanmıştır.](110); Niteliksel İş Güvencesizliği için 1=Kesinlikle katılıyorum, 4=Kesinlikle katılmıyorum) (16). Yüksek puanlar yüksek iş güvencesizliğini göstermektedir. Ölçeklerde iş güvencesizliği algısı için sınır değerler ortancaya göre belirlenmiştir (20).

4.6. Araştırmanın Veri Toplama Yöntemi ve Veri Toplama Aracı

Araştırmanın verileri elektronik anket yöntemi ile toplanmıştır. Araştırmacı tarafından hazırlanmış olan dört bölümden (Sosyodemografik Özellikler, Sağlık Durumuna ve COVID-19 Hastalık Öyküsüne İlişkin Özellikler, Çalışma Hayatına İlişkin Özellikler, İş Sağlığı ve Güvenliği Koşullarına İlişkin Özellikler) ve İş Güvencesizliği Değerlendirme Ölçeği’nden oluşan 92 soruluk veri toplama formu kullanılmıştır (Ek 2, 3).

Google Forms aracılığıyla çevrimiçi şekle dönüştürülen formun bağlantısı Tüm Anadolu Motosikletli Kuryeler Federasyonu tarafından üyelerine iletilmiştir. Veri

toplama süresi Kasım 2021 boyunca olmak üzere 30 gün olmuştur. Dernek sorumluları aracılığı ile iki günde bir hatırlatma yapılmıştır.

4.7. Araştırmanın Ön Denemesi

Veri toplama formunun ön denemesi, TAMKFED üyesi derneklere üye olmayan 11 motosikletli kurye ile yapılmıştır. Veri toplama öncesinde öneriler doğrultusunda veri toplama formunda gerekli düzeltmeler yapılmıştır.

4.8. Araştırmanın İnsan Gücü

Araştırma Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı öğretim üyesi Prof. Dr. Ali Naci YILDIZ danışmanlığında Tıpta Uzmanlık Öğrencisi Dr. Anıl BAŞPINAR tarafından yürütülmüştür. Dr. Anıl BAŞPINAR veri toplama formunun hazırlanması, ön denemesi ve veri toplama süreçlerinin yönetilmesi, verilerin girilmesi, temizlenmesi, analiz ve raporlanması işlerini yapmıştır.

4.9. Araştırma Verilerinin Analizi ve Değerlendirme

Çalışmada elde edilen verilerin değerlendirilmesinde istatistiksel analiz için SPSS (Statistical Package for Social Sciences) paket programı 25.0 versiyonu kullanılmıştır. Analizlerde tanımlayıcı istatistikler sayı ve yüzde olarak, dağılım istatistikleri ise ortalama, standart sapma, ortanca, tepe değeri, en küçük ve en büyük değer olarak belirtilmiştir.

Niceliksel iş güvencesizliği ölçeği için güvenilirlik katsayısı (Cronbach's Alpha: α) 0,71, niteliksel iş güvencesizliği ölçeği için güvenilirlik katsayısı (Cronbach's Alpha: α) 0,88 olarak saptanmıştır. Her iki ölçek için de toplam puanın ortanca değeri kesim noktası olarak belirlenmiş olup ortanca değerinden yüksek olanlar yüksek niceliksel iş güvencesizliği olan grup olarak, ortanca değerlerine eşit ve altında olanlar ise düşük niceliksel iş güvencesizliği olan grup olarak yeniden kodlanmıştır (21).

Çalışmada kullanılan "İş Güvencesizliği Değerlendirme Ölçeği"nde, dörtlü likert tipte; beş tanesi niceliksel, dört tanesi niteliksel iş güvencesizliğini ölçmek için kullanılan dokuz sorudan oluşmaktadır. "Kesinlikle katılıyorum", "Kısmen katılıyorum", "Kısmen katılmıyorum", "Kesinlikle katılmıyorum" seçenekleri bulunmaktadır. Seçenekler 1-4 arasında sıralı bir şekilde puanlanmıştır (*Niceliksel İş Güvencesizliği Ölçeği için: 1=Kesinlikle katılmıyorum, 4=Kesinlikle katılıyorum* ["*Bu işyerinde işimde kalıcı olacağımdan eminim.*" sorusu ters puanlanmıştır.](110); *Niteliksel İş Güvencesizliği için 1=Kesinlikle katılıyorum, 4=Kesinlikle katılmıyorum.* (16). Ölçeklerde iş güvencesizliği algısı için sınır değerler ortancaya göre belirlenmiştir (20,110). Yüksek puanlar yüksek iş güvencesizliğini göstermektedir.

Kategorik değişkenler için gruplar arasındaki farklılık Ki-Kare ve gerekmesi durumunda Fisher exact test ile değerlendirilmiştir. Sürekli değişkenlerin normal dağılıma uygunluğu Kolmogorow-Smirnow ve Shapiro-Wilk testleri ile kontrol edilmiştir. Normal dağılım göstermeyen değişkenler, Mann-Whitney U ve

Kolmogorov Smirnov testleri ile değerlendirilmiştir. Sonuçlar anlamlılık $p < 0,05$ düzeyinde kabul edilerek değerlendirilmiştir.

Korelasyon testleri Spearman korelasyon analizi ile değerlendirilmiştir. İki cevap içeren bağımlı değişkenler, Binary Lojistik Regresyon analizi kullanılarak elde edilen modeller ile değerlendirilmiştir. Modelin geçerliliği için Hosmer-Lemeshow testi ve doğru sınıflama yüzdesi kullanılmıştır.

4.10. Etik Konular ve Kurumsal İzinler

- Etik uygunluk belgesi için Hacettepe Üniversitesi Girişimsel Olmayan Klinik Araştırmalar Etik Kurulu'na başvurulmuş, onay alınmıştır (Ek 4).
- T.C. Sağlık Bakanlığı Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü'ne COVID-19 Bilimsel Araştırma Platformu Sistemi (<https://bilimselarastirma.saglik.gov.tr>) üzerinden nicel araştırma başvurusu yapılmıştır, izin alınmıştır (Ek 5).
- Ölçek kullanım izni alınmıştır (Ek 6).
- Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Dekanlığı'na "Uzmanlık Öğrenci Tez Formu" gönderilmiştir.
- TAMKFED yönetiminden sözel ve yazılı izin alınmıştır (Ek 7).
- Araştırmaya katılımda gönüllülük esas olmuştur ve katılımcıların aydınlatılmış onamları alınmıştır.
- Katılımcıların isim, soy isim, telefon numarası, e-posta adresi gibi kişisel bilgileri alınmamıştır.
- Araştırma süreci ve sonrasında, katılımcıların yanıtları ile araştırma verileri bilimsel amaçlar dışında kullanılmayacaktır.
- Araştırma sonuçları TAMKFED ve ilgili kurumlarla paylaşılmıştır.
- Motosikletli kuryeliğe ilişkin bazı meslek kuruluşları ekte verilmiştir (Ek 8).
- Motosikletli kurye olarak çalışanlara yönelik infografikler hazırlanarak, üyelerine ulaştırılmak üzere TAMKFED'e ve TAMKFED'in bünyesinde yer aldığı Motosikletli Kuryeler Konfederasyonu'na teslim edilmiştir (Ek 9).

4.11. Araştırmanın Güçlü Yanları

Hizmet sektöründeki gelişmelere bağlı olarak son yıllarda iş yükü artan bir meslek grubu olan ve giderek daha çok öne çıkan motosikletli kuryeler ile ilgili çalışmaların tüm dünyada ve ülkemizde sayıca yetersiz olduğu görülmektedir. Özellikle İSG koşullarını her açıdan ele alan çalışmaların eksikliği bu çalışmanın önemini artırmaktadır. Ülkemizde ve dünyada motosikletli kuryelerin İSG koşullarını bu şekilde detaylıca ele alan ilk çalışmadır. Bu anlamda mesleki sivil toplum kuruluşları ile çalışılması araştırmanın gücünü artıran bir diğer önemli noktadır.

Çalışmanın COVID-19 pandemisi döneminde yapılması ile ilgili meslek grubunun salgın dönemindeki durumu da değerlendirilebilmiştir. Özellikle pandemi

döneminde öne çıkan bir meslek grubu olarak motosikletli kuryelerin bu dönemdeki çalışma şartlarının ve teslimat koşullarına ilişkin özelliklerin değerlendirilmesi önemlidir. Motosikletli kuryeler ile bu alanda yapılmış çalışmaların ilk örneklerindedir.

Araştırma tüm Türkiye’de yapılmıştır. İş imkanlarının ve çalışma temposunun yaşanılan yere göre değişmesi nedeni ile katılımcıların farklı şehirlerden olması çalışmanın gücünü artıran, farklı koşulların ele alınmasını kolaylaştıran bir özellik olarak öne çıkmaktadır.

4.12. Araştırmanın Sınırlılıkları

- Araştırmada verilerin toplanması süreci çevrimiçi anket yolu ile yürütülmüştür. Bu durum katılım düzeyinin düşük olmasına sebep olmuştur.
- Yoğun çalışma saatleri ve pandemi koşullarının etkileri gibi nedenlerle araştırmaya katılım düzeyi düşük olmuştur. Dernek üyesi olan motosikletli kuryelerin temsiliyetini sağlayacak olan sayıya ulaşamamıştır. Araştırma sonuçları sadece araştırma grubunu yansıtmaktadır.
- Katılımcılara sorulmuş olan geçmişe yönelik sorularda hafıza faktörü, açık uçlu sorularda ise bireysel verilmiş olan cevaplar sınırlılık yaratmış olabilir.
- Veri toplama formunun hazırlandığı dönemde esnaf kurye modelinin henüz yaygınlaşmaya başlamış olması ve araştırmanın yapıldığı dönemde devlet kurumlarınca uygulamada olan genç girişimci teşviki, sosyal güvence durumu ve çalışma şekli ile ilişkili sorulara verilen yanıtlarda sınırlılık yaratmış olabilir.

4.13. Araştırmanın Bütçesi

Araştırmanın bütçe kalemleri ve harcama tutarları aşağıda verilmiştir. Araştırma bütçesi için destek alınmamış, araştırma giderleri araştırmacı tarafından karşılanmıştır.

Tablo 3.1. Araştırmanın bütçe kalemleri ve harcama tutarları

Bütçe Kalemi	Tutar
Kırtasiye giderleri	200 ₺
Rapor Basımı	200 ₺
TOPLAM	400 ₺

5. BULGULAR

Veri toplama sürecinde, 2021 yılı Kasım ayı boyunca, sürdürülen çevrimiçi veri toplama formuna dönüş yapan katılımcı sayısı 286 dır, bulardan 17'si çalışmaya katılmayı kabul etmediğini belirtmiştir, 269 kişi araştırma grubunu oluşturmuştur.

Bulgular aşağıdaki başlıklar altında sunulmuştur:

- 5.1. Sosyodemografik Özellikler ve Katılımcıların Sağlık Durumlarına İlişkin Bulgular
- 5.2. Çalışma Hayatına İlişkin Bulgular
- 5.3. COVID-19 Pandemisi Dönemi Çalışma Hayatı ve İş Sağlığı ve Güvenliği Koşullarına İlişkin Bulgular
- 5.4. İş Güvencesizliği Ölçeği Sonuçlarına İlişkin Bulgular
- 5.5 Sosyodemografik Özelliklere İlişkin Karşılaştırmalı Bulgular
- 5.6. COVID-19 Özelliklerine İlişkin Karşılaştırmalı Bulgular
- 5.7. Çalışma Hayatına ve İş Sağlığı Güvenliği Koşullarına İlişkin Karşılaştırmalı Bulgular
- 5.8. Niceliksel ve Niteliksel İş Güvencesizliği Ölçek Sonuçlarına İlişkin Karşılaştırmalı Bulgular
- 5.9. Motosikletli Kurye Olarak Çalışırken Kaza Geçirme ve Şiddete Maruz Kalma Durumlarının Birden Fazla Değişken ile İlişkisi
- 5.10. Niceliksel ve Niteliksel İş Güvencesizliği Durumlarının Birden Fazla Değişken ile İlişkisi

5.1. Sosyodemografik Özellikler ve Katılımcıların Sağlık Durumlarına İlişkin Bulgular

Katılımcıların sosyodemografik özellikleri ve genel sağlık durumlarına ilişkin bulgular Tablo 5.1.-5.5. ve Şekil 5.1.'de verilmiştir.

Tablo 5.1. Araştırma grubunun bazı sosyodemografik özelliklerine göre dağılımı (Kasım 2021)

Özellik		Sayı	Yüzde
Cinsiyet (n=269)	Erkek	261	97,0
	Kadın	8	3,0
Yaş (n=269)	<20	12	4,5
	20-24	52	19,3
	25-29	65	24,2
	30-34	45	16,7
	35-39	39	14,5
	40-44	32	11,9
	45-49	13	4,8
	≥50	11	4,1
Halen yaşanılan şehir (n=269)	Ankara	52	19,3
	Çanakkale	39	14,5
	Eskişehir	27	10,0
	Antalya	23	8,6
	İzmir	22	8,2
	İstanbul	21	7,8
	Samsun	16	5,9
	Sakarya	15	5,6
	Kayseri	11	4,1
	Bursa	10	3,7
	Tokat	10	3,7
Diğer*	23	8,6	
Öğrenim durumu (n=269)	İlkokul	27	10,0
	Ortaokul	47	17,5
	Lise	125	46,5
	Önlisans	32	11,9
	Lisans	37	13,7
	Yüksek Lisans/Doktora	1	0,4

* Trabzon (n=8, %3,0), Adana (n=5, %1,9), Kırşehir (n=5, %1,9), Kocaeli (n=2, %0,7), Aydın (n=1, %0,4), Bolu (n=1, %0,4), Kırklareli (n=1, %0,4).

Katılımcıların %97,0'si (n=261) erkek, %3,0'ü (n=8) kadındır. Katılımcıların yaklaşık dörtte biri (n=65, %24,2) 25-29 yaşları arasındadır. Bu yaş grubunu %19,3 (n=52) ile 20-24, %16,7 ile (n=45) 30-34 yaş grubu takip etmektedir. En az katılımcının olduğu yaş grubu %4,1 (n=11) ile 50 yaş ve üzeridir (Ortalama±Standart sapma: 31,81±9,270, Ortanca: 30, Tepe değeri: 28, En Küçük – En büyük: 18-71, Birinci – Üçüncü çeyrek: 25-38).

Çalışmaya 18 farklı şehirden katılım olmuştur. En çok katılım %19,3 (n=52) ile Ankara'dan olmuştur. İkinci sırada %14,5 (n=39) ile Çanakkale, üçüncü sırada da

%10,0 (n=27) ile Eskişehir bulunmaktadır. En az katılımcı bulunan şehirler, birer katılımcı ile (%0,4) Aydın, Bolu ve Kırklareli'dir.

Katılımcılar en çok %46,5 (n=125) ile lise mezunudur. Bunu %17,5 (n=47) ile ortaokul, %13,7 (n=37) ile lisans mezunları takip etmektedir. Bir katılımcı (%0,4) yüksek lisans/doktora mezunu olduğunu belirtmiştir.

Tablo 5.2. Araştırma grubunun aile bilgilerine göre dağılımı (Kasım 2021)

Özellik		Sayı	Yüzde
Medeni durum (n= 269)	Evli	140	52,0
	Bekar	125	46,5
	Boşanmış/Dul	4	1,5
Çocuğu (n= 269)	Olmayan	152	56,5
	Olan	117	43,5
Çocuk sayısı (n= 117)*	1	47	40,2
	2-3	66	56,4
	>3	4	3,4
Aynı hanede yaşayan kişi sayısı (n= 269)	<3	59	21,9
	3-4	154	57,3
	>4	56	20,8
Aile geliri (n= 269)	Yeterli	34	12,6
	Kısmen yeterli	123	45,8
	Yetersiz	102	37,9
	Belirtmek istemeyen	10	3,7

* Çocuğu olmadığını belirten katılımcılar değerlendirmeye dahil edilmemiştir.

Katılımcıların %52,0'si (n=140) evli, %46,5'i (n=125) bekar, %1,5'i (n=4) boşanmış veya duldur. Katılımcıların %43,5'inin (n=117) çocuğu vardır (Ortalama±Standart sapma 1,90±0,894, Ortanca: 2, Tepe değeri 1, En küçük – En büyük 1-5, Birinci – Üçüncü çeyrek: 1-3).

Katılımcıların çoğunluğu (n=154, %57,3) üç veya dört kişinin yaşamakta olduğu hanelerde barınmaktadır (Ortalama±Standart sapma 3,52±1,378, Ortanca: 3, Tepe değeri 3, En küçük – En büyük 1-8, Birinci – Üçüncü çeyrek: 3-4).

Katılımcıların %45,8'i (n=123) gelirlerinin kısmen yeterli olduğunu, %37,9'u (n=102) yetersiz olduğunu belirtmiştir, 10 katılımcı (%3,7) gelir durumlarını belirtmek istememiştir.

Tablo 5.3. Araştırma grubunun sağlık durumu ile ilişkili özelliklerine göre dağılımı (Kasım 2021)

Özellikler		Sayı	Yüzde
Genel sağlık durumu (n= 269)	Çok iyi	28	10,4
	İyi	114	42,4
	Orta	114	42,4
	Kötü	13	4,8
Kronik hastalık (n= 269)	Yok	226	84,0
	Var	43	16,0
Kronik hastalık (n=43)*	Endokrinolojik, beslenme ve metabolik hastalıklar	17	39,5
	Dolaşım sistemi hastalıkları	11	25,6
	Kas-iskelet sistemi ve bağ dokusu hastalıkları	7	16,3
	Solunum sistemi hastalıkları	4	9,3
	Sindirim sistemi hastalıkları	4	9,3
	Sinir sistemi hastalıkları	3	7,0
	Zihinsel ve davranışsal bozukluklar	3	7,0
	Diğer**	5	11,5
Sigara (n=269)	İçen	187	69,5
	Hiç içmeyen	53	19,7
	Bırakan	29	10,8

* Kronik hastalığı olmadığını belirten katılımcılar değerlendirmeye dahil edilmemiştir. Birden fazla seçenek işaretlenebilmiştir. Tanılar ve semptomlar ICD-10 kodlarına uygun olarak sınıflandırılmıştır.

** Hepatit B (n=1, %2,3), Tek böbrek (n=1, %2,3), Neoplastik hastalık (n=1, %2,3), Tek gözde görme kusuru (n=1, %2,3), Belirtmek istemeyen (n=1, %2,3).

Katılımcıların genel sağlık durumları için en çok işaretlenen seçeneklerin birbirine eşit olacak şekilde iyi ve orta seçenekleri olduğu (n=114, %42,4) görülmektedir. Katılımcıların %4,8'i (n=13) genel sağlık durumunun kötü olduğunu belirtirken, çok kötü olduğunu belirten katılımcı bulunmamaktadır.

Katılımcıların %84,0'ü (n=226) doktor tarafından tanısı konmuş kronik hastalığı olmadığını, %16,0'sı (n=43) tanısı konmuş kronik hastalığı olduğunu belirtmiştir. Kronik hastalık tanısı olduğunu belirten katılımcılar içerisinde en sık karşılaşılan hastalıklar %39,5 ile (n=17) 'Endokrinolojik, beslenme ve metabolik hastalıklar' başlığı altında yer alan hastalıklardır. Bunu 'Dolaşım sistemi hastalıkları' (n=11, %25,6), 'Kas-iskelet sistemi ve bağ dokusu hastalıkları' (n=7, %16,3) takip etmektedir. 'Bulaşıcı ve paraziter hastalıklar', 'Genitoüriner sistem hastalıkları', 'Neoplazmlar, 'Göz ve adneks hastalıkları' başlıkları altında sınıflandırılabilir kronik hastalık tanısı almış olduğunu belirten birer katılımcı bulunmaktadır. Bir katılımcı kronik hastalığını belirtmek istememiştir.

Katılımcıların yaklaşık %69,5'i (n=187) aktif içici olduğunu, %10,8'i (n=29) daha önce sigara içtiğini belirtmiştir. Katılımcıların %19,7'si (n=53) daha önce hiç sigara içmemiştir.

Tablo 5.4. Araştırma grubunun COVID-19 ile ilişkili bazı özelliklerine göre dağılımı (Kasım 2021)

Özellik		Sayı	Yüzde
COVID-19 tanısı (n= 269)	Almayan	206	76,6
	Alan	47	17,5
	Bilmeyen	16	5,9
Temaslı olarak karantinaya/ izolasyona (n= 269)	Alınmayan	206	76,6
	Alınan	63	23,4
İki doz COVID-19 aşısı (n= 269)	Olan	187	69,5
	Olmayan	82	30,5
İş Arkadaşları Arasında			
COVID-19 tanısı alan (n= 269)	Olan	189	70,3
	Olmayan	80	29,7
COVID-19 nedeniyle hayatını kaybeden (n= 269)	Olan	21	7,8
	Olmayan	248	92,2
Aile, Yakın Akrabalar, Arkadaşlar Arasında			
COVID-19 tanısı alan (n= 269)	Olan	203	75,5
	Olmayan	66	24,5
COVID-19 nedeniyle hayatını kaybeden (n= 269)	Olan	82	30,5
	Olmayan	187	69,5

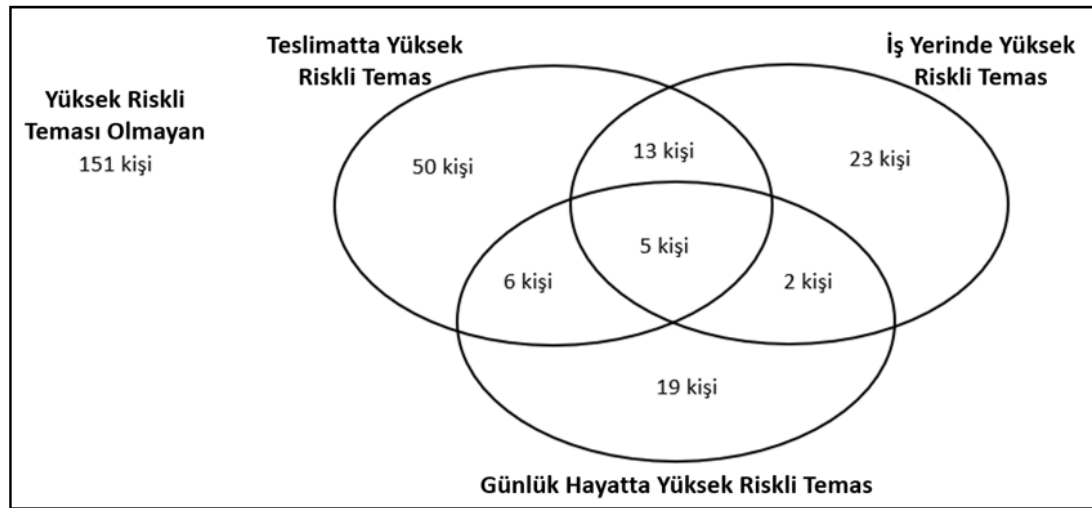
Katılımcıların %17,5'i (n=47) COVID-19 tanısı aldığını belirtmiştir. COVID-19 tanısı almış olan 47 katılımcıdan 46'sı hastalığı evde geçirdiğini, bir kişi ise hastaneye yatarak tedavi aldığını belirtmiştir. Tüm katılımcıların pandemi süresince COVID-19 sebebiyle karantinaya alınma durumları sorgulandığında karantinaya alındığını belirten katılımcıların sıklığı %23,4 (n=63) olmuştur. Katılımcıların %69,5'i (n=187) iki doz COVID-19 aşısı olmuştur.

Katılımcıların iş arkadaşları arasında COVID-19 tanısı alan olduğunu belirten katılımcıların sıklığı %70,3 (n=189), COVID-19 sebebiyle hayatını kaybeden olduğunu belirten katılımcıların sıklığı %7,8 (n=21) olmuştur. Katılımcıların aileleri, yakın akrabaları ve arkadaşları arasında COVID-19 tanısı alan olduğunu belirten katılımcıların sıklığı %75,5 (n=203), COVID-19 sebebiyle hayatını kaybeden olduğunu belirten katılımcıların sıklığı %30,5 (n=82) olmuştur.

Tablo 5.5. Araştırma grubunun COVID-19 hastasıyla yüksek riskli temas durumuna ve temas yerine göre dağılımı (Kasım 2021)

COVID-19 Hastasıyla Yüksek Riskli Teması		Sayı	Yüzde
Olmayan		151	56,1
Olan		118	43,9
Toplam		269	100,0
Temas Yeri	Teslimat sırasında	50	42,4
	İş yerinde	23	19,5
	Günlük hayatta	19	16,1
	Hem teslimat sırasında hem iş yerinde	13	11,0
	Hem teslimat sırasında hem günlük hayatta	6	5,1
	Teslimat sırasında, iş yerinde ve günlük hayatta	5	4,2
	Hem iş yerinde hem günlük hayatta	2	1,7
	Toplam*	118	100,0

* COVID-19 hastası ile yüksek riskli teması olan 118 katılımcı, birden fazla seçenek işaretlenebilmiştir.



Şekil 5.1. Araştırma grubunun COVID-19 hastasıyla yüksek riskli temas yerine göre dağılımı (Kasım 2021)

Katılımcıların %56,1'i (n=151) COVID-19 hastası ile yüksek riskli teması olmadığını, %43,9'u (n=118) ise en az bir kere COVID-19 hastası ile yüksek riskli teması olduğunu belirtmiştir. COVID-19 hastasıyla yüksek riskli teması olan katılımcıların COVID-19 hastası ile yüksek riskli temas yerleri sorgulandığında %42,4'ünün (n=50) sadece teslimat sırasında, %19,5'inin (n=23) ise sadece iş yerinde yüksek riskli temasının olduğu görülmektedir. 13 katılımcı (%11,0) hem teslimat hem de iş yerinde COVID-19 hastası ile yüksek riskli teması olduğunu belirtmiştir.

5.2. Çalışma Hayatına İlişkin Bulgular

Katılımcıların çalışma hayatlarına ilişkin bulgular Tablo 5.6.-5.9.'da verilmiştir.

Tablo 5.6. Araştırma grubunun diploması alınan mesleklerine ve kuryeliğe başlamadan önce yaptıkları işlerine göre dağılımı (Kasım 2021)

Özellik		Sayı	Yüzde
Diploması alınan mesleği (n= 269)	Olmayan	140	52,0
	Olan	108	40,2
	Belirtmek istemeyen	21	7,8
Diploması alınan mesleği (n=108)*	Teknisyenler, teknikerler ve yardımcı profesyonel meslek mensupları	36	33,3
	Profesyonel meslek mensupları	19	17,7
	Hizmet ve satış elemanları	15	13,9
	Sanatkârlar ve ilgili işlerde çalışanlar	13	12,0
	Tesis ve makine operatörleri ile montajcılar	9	8,3
	Yöneticiler	8	7,4
	Büro hizmetlerinde çalışan elemanlar	4	3,7
	Nitelikli tarım, ormancılık ve su ürünleri çalışanları	4	3,7
	Kuryelik öncesi (n= 269)	Çalışan	240
	Çalışmayan	29	10,8
Kuryelik öncesi mesleği (n=240)*	Hizmet ve satış elemanları	95	39,5
	Nitelik gerektirmeyen işlerde çalışanlar	48	20,0
	Sanatkârlar ve ilgili işlerde çalışanlar	33	13,7
	Teknisyenler, teknikerler ve yardımcı profesyonel meslek mensupları	16	6,7
	Yöneticiler	15	6,3
	Tesis ve makine operatörleri ile montajcılar	13	5,4
	Büro hizmetlerinde çalışan elemanlar	7	2,9
	Profesyonel meslek mensupları	6	2,5
	Nitelikli tarım, ormancılık ve su ürünleri çalışanları	4	1,7
	Silahlı kuvvet mensupları	3	1,3

* ISCO-08 ana gruplarının beceri seviyelerine göre sınıflandırılmıştır. İlgili sorularda diplomasını aldığı meslek olmadığını belirten ve diplomasını aldığı mesleği belirtmek istemeyen katılımcılar ile kuryeliğe başlamadan önce çalışmadığını belirten katılımcılar değerlendirmeye dahil edilmemiştir. Birden fazla seçenek işaretlenebilmiştir.

Katılımcıların %40,2'si (n=108) diplomasını aldığı bir meslek olduğunu belirtmiş, %7,8'i (n=21) ise mesleğini belirtmek istememiştir. Diplomasını aldığı bir meslek olduğunu belirten katılımcıların mesleklerine göre dağılımlarına bakıldığında bunların üçte birinin 'Teknisyenler, teknikerler ve yardımcı profesyonel meslek mensupları' olduğu görülmektedir. Bunları %17,6 (n=19) ile 'Profesyonel meslek mensupları', %13,9 (n=15) ile 'Hizmet ve satış elemanları' izlemektedir.

Katılımcıların %89,2'si (n=240) motosikletli kuryeliğe başlamadan önce başka bir iş yaptığını belirtmiştir. Bu katılımcıların %39,5 (n=95) ile en sık 'Hizmet ve satış elemanı' olarak çalıştığı görülmektedir. İkinci sırada %20,0 (n=48) ile 'Nitelik gerektirmeyen işlerde çalışanlar', üçüncü sırada ise 13,7 (n=33) ile 'Sanatkârlar ve ilgili işlerde çalışanlar' yer almaktadır.

Tablo 5.7. Araştırma grubunun toplam çalışma sürelerine ve motosikletli kurye olarak çalışma sürelerine göre dağılımı (Kasım 2021)

Özellik		Sayı	Yüzde
Toplam çalışma süresi (yıl) (n= 269)	<2 yıl	18	6,7
	≥2 – <5 yıl	51	19,0
	≥5 – <10 yıl	55	20,4
	≥10 – <15 yıl	65	24,1
	≥15 – <20 yıl	29	10,8
	≥20 yıl	51	19,0
Motosikletli kurye olarak çalışma süresi (yıl) (n= 269)	<2 yıl	48	17,8
	≥2 – <5 yıl	100	37,2
	≥5 – <10 yıl	56	20,8
	≥10 – <15 yıl	34	12,6
	≥15 – <20 yıl	19	7,1
	≥20 yıl	12	4,5
Pandemiden önce kurye olarak çalışma (n=269)	Yapan	201	74,7
	Yapmayan, başka işi olan	50	18,6
	Yapmayan, işsiz olan	18	6,7

Katılımcıların %24,1'i (n=65) olmak üzere en çok 10 yıldan başlayarak 15 yıla kadar çalışma hayatının içinde olduğu görülmektedir. Bunu 5 yıldan başlayarak 10 yıla kadar çalışma hayatında olan grup (n=55, %20,4) izlemektedir. Katılımcıların %3,7'si (n=10) 1 yıldan az süredir, %3,0'ı (n=8) 1 yıldan başlayarak 2 yıla kadar çalışma hayatının içerisinde yer almaktadır (ay olarak dağılımda Ortalama±Standart sapma 136,25±99,962, Ortanca: 123, Tepe değeri 24, En küçük – En büyük 1-468, Birinci – Üçüncü çeyrek: 55,50-192).

Katılımcıların %37,2'si (n=100) olmak üzere en çok 2 yıldan başlayarak 5 yıla kadar motosikletli kurye olarak çalışma hayatında yer aldığı görülmektedir. Bunu 5 yıldan başlayarak 10 yıla kadar motosikletli kurye olarak çalışan grup (n=56, %20,8) izlemektedir. Katılımcıların %8,2'si (n=22) 1 yıldan az süredir, %9,6'sı (n=26) 1 yıldan başlayarak 2 yıla kadar motosikletli kurye olarak çalışmaktadır (ay olarak dağılımda Ortalama±Standart sapma 75,59±67,241, Ortanca: 48, Tepe değeri 24, En küçük – En büyük 1-281, Birinci – Üçüncü çeyrek: 24-115,50).

Katılımcıların %74,7'si (n=201) pandemi öncesinde motosikletli kurye olarak çalıştığını belirtmiştir. 18 katılımcı (%6,7) pandemi öncesinde çalışmadığını belirtmiştir.

Tablo 5.8. Araştırma grubunun motosikletli kurye olarak bazı çalışma özelliklerine göre dağılımı (Kasım 2021)

Özellik		Sayı	Yüzde
Kurye olarak çalışırken (n= 269)	İş değiştiren	175	65,1
	İş değiştirmeyen	94	34,9
Kurye olarak iş değiştirme sayısı (n=175)	≤5 kez	133	76,0
	5-9 kez	21	12,0
	10-15 kez	12	6,9
	>20 kez	9	5,1
Motosikletli kurye olarak birden fazla işte çalışma (n= 269)*	Birden fazla işte çalışmayan	146	54,2
	Birden fazla işte çalışan	83	30,8
	Kuryeliğe ek başka işte de çalışan	39	14,5
	Öğrenci	15	5,5
Çalışma şekli (n= 269)*	Şahıs firması	135	50,2
	Kurumsal firma	106	39,4
	Kendi adına	65	24,2
	Esnaf kurye	5	1,9

* Birden fazla seçenek işaretlenebilmiştir.

Katılımcıların %65,1'i (n=175) kurye olarak çalışırken iş değiştirdiğini belirtmiştir. Bu katılımcıların %76,0'sı (n=133) beş kez veya daha az iş değiştirdiğini belirtmiştir. 20'den fazla iş değiştirdiğini belirten dokuz katılımcı, toplam katılımcıların %5,1'ini oluşturmaktadır (Ortalama±Standart sapma 5,53±6,218, Ortanca: 4, Tepe değeri 3, En küçük – En büyük 1-50, Birinci – Üçüncü çeyrek: 3-5).

Katılımcıların %54,2'si (n=146) tek bir iş yerinde motosikletli kurye olarak çalıştığını belirtmiştir. %30,8'i (n=83) birden fazla iş yerinde motosikletli kuryelik yaptığını, %14,5'i motosikletli kuryelik yanında başka bir işte daha çalıştığını belirtmiştir. Katılımcıların %5,5'i (n=15) öğrencidir. Katılımcıların yarısından fazlasının (n=135, %50,2) şahıs firmasında çalıştığı saptanmıştır. Katılımcıların %39,4'ü (n=106) kurumsal firmada çalıştığını, yaklaşık dörtte biri (n=65, %24,2) kendi adına çalıştığını, %1,9'u (n=5) esnaf kurye olarak çalıştığını belirtmiştir.

Tablo 5.9. Araştırma grubunun sosyal güvence durumlarına ilişkin bazı özelliklerine göre dağılımı (Kasım 2021)

Özellik		Sayı	Yüzde
Gelirin belirlenme biçimi (n= 269)	Sözleşmede belirlenen miktara göre	95	35,3
	İş başına pay usulü	86	32,0
	Asgari ücret	52	19,3
	Saatlik yevmiye	23	8,6
	Günlük yevmiye	13	4,8
Sosyal güvence (n= 269)	Olan	223	82,9
	Olmayan	43	16,0
	Bilmeyen	3	1,1
Sosyal güvence (n=223)*	SGK 4/A (SSK)	157	70,5
	SGK 4/B (BAĞ-KUR)	46	20,7
	Genç girişimci	11	4,8
	Diğer**	9	4,0
Sigorta primi (n=223)*	Asgari ücret üzerinden	151	67,7
	Aldığım ücret üzerinden	63	28,3
	Diğer***	9	4,0

* Sosyal güvencesi olduğunu belirten katılımcılar dahil edilmiştir.

** Emekli (n=5, %2,2), İşsizlik sigortası (n=3, %1,4), İş göremezlik (n=1, %0,4).

*** Genç girişimci (n=4, %1,8), Bilmeyen (n=4, %1,8), Emekli (n=1,%0,4).

Katılımcıların gelir durumları ve sosyal güvenlik durumlarına ilişkin bilgiler değerlendirildiğinde; gelirin belirlenme biçimi katılımcıların %35,3'ünde (n=95) sözleşmede belirlenen miktara göre, %32,0'sinde (n=86) iş başına pay usulü olacak şekildedir. Katılımcıların %82,9'u (n=223) sosyal güvencesi olduğunu belirtmiştir. Üç katılımcı (%1,1) sosyal güvencesi olup olmadığını bilmediğini belirtmiştir.

Sosyal güvencesi olduğunu belirten katılımcıların %70,5'i (n= 157) SGK 4/A'lıdır (SSK). Katılımcıların %67,7'si (n=151) primlerini asgari ücret üzerinden yatırmaktadır. Dört katılımcı (n=1,8) ise sigorta primlerinin nasıl yatırıldığını bilmediğini belirtmiştir.

5.3. COVID-19 Pandemisi Dönemi Çalışma Hayatı ve İş Sağlığı ve Güvenliği Koşullarına İlişkin Bulgular

Katılımcıların COVID-19 dönemi çalışma hayatları ve İSG koşullarına ilişkin bulgular Tablo 5.10.-5.23'te ve Şekil 5.2. ile Şekil 5.3'te verilmiştir.

Tablo 5.10. Araştırma grubunun 2021 yılı içinde işsiz kalma durumu ve ekonomik destek alma durumuna ilişkin özelliklerine göre dağılımı (Kasım 2021)

2021 yılı içinde		Sayı	Yüzde
İşsiz (n= 269)	Kalmayan	158	58,7
	Kalan	111	41,3
İşsiz kalınan süre (n=111)*	≤3 ay	52	46,8
	4-6 ay	42	37,9
	7-9 ay	17	15,3
Ekonomik destek (n= 269)	Almayan	165	61,3
	Alan	104	38,7
Destek alınan kurum/kişi (n=104)**	Devlet (Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı)	53	51,0
	Banka/kredi	40	38,5
	Aile/akrabalar	27	26,0
	Arkadaşlar	16	15,4
	Diğer kurum veya kuruluşlar	5	4,8

* İşsiz kalmadığını belirten katılımcılar değerlendirmeye dahil edilmemiştir.

** Birden fazla seçenek işaretlenebilmiştir.

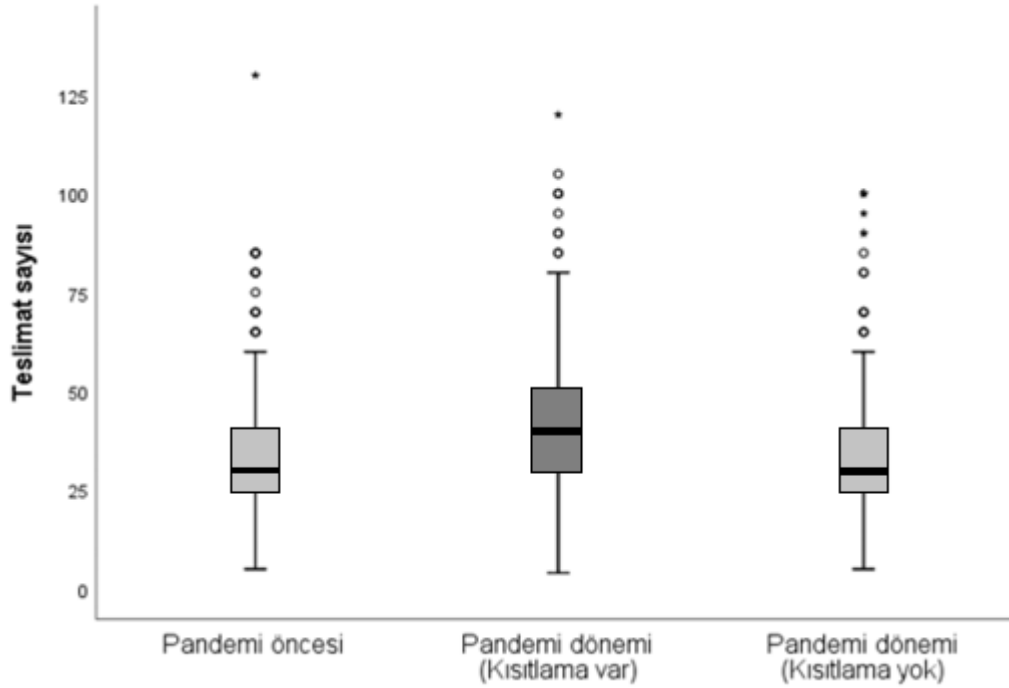
Katılımcıların %41,3'ü 2021 yılı içinde işsiz kaldığını belirtmiştir, bunların yaklaşık yarısı (%46,8) üç aydan daha az süre işsiz kaldığını belirtmiştir (Ortalama±Standart sapma 4,16±2,357, Ortanca: 4, Tepe değeri 3, En küçük – En büyük 1-12, Birinci – Üçüncü çeyrek: 2-6). Katılımcıların %38,7'si 2021 yılı içerisinde ekonomik destek aldığını belirtmiştir. Bu katılımcıların %51,0'ı devlet tarafından yapılan destekten faydalandığını, %38,5'i kredi çektiğini, %26,0'sı aile ve akrabalarından yardım aldığını belirtmiştir.

Tablo 5.11. Araştırma grubunun günlük yaptığı teslimat sayılarının yüzde dağılımı (Kasım 2021)

Günlük teslimat (paket)		Pandemi Öncesi	Kısıtlama Olan Dönemde	Kısıtlama Olmayan Dönemde
	n	198*	253**	259**
Sayı	≤20 paket	19,2	12,3	20,8
	21-40 paket	58,1	49,8	59,1
	41-60 paket	15,1	27,6	13,5
	61-80 paket	5,1	6,3	3,1
	>80 paket	2,5	4,0	3,5
Ort±SS		35,71±17,809	41,08±18,870	34,71±17,276
Ortanca		30	40	30
Tepe değeri		30	30	30
En küçük – En büyük		5-130	4-120	5-100
Birinci–üçüncü çeyrek		25-40	30-50	25-40

* Pandemi öncesinde motosikletli kurye olarak çalıştığını belirten katılımcılar (n=201) değerlendirilmiştir. Uygun cevap vermeyen katılımcılar değerlendirmeye dahil edilmemiştir.

** Araştırma grubu (n=269) değerlendirilmiştir. Uygun cevap vermeyen katılımcılar değerlendirmeye dahil edilmemiştir.



Şekil 5.2. Araştırma grubunun yaptığı günlük teslimat sayılarına göre dağılımı (Kasım 2021)

Pandemi öncesi dönemde motosikletli kurye olarak çalışan katılımcıların yarısından fazlasının (n=115; %58,1) günlük 21-40 paket arasında teslimat yaptığı bulunmuştur (Ortalama±Standart sapma 35,71±17,809, Ortanca: 30, Tepe değeri 30, En küçük – En büyük 5-130, Birinci – Üçüncü çeyrek: 25-40).

Katılımcıların yaklaşık yarısının (n=126; %49,8) pandemi sürecinde, kısıtlama olan dönemde 21-40 paket arasında teslimat yaptığı görülmektedir. Bunu %27,6 (n=70) ile 41-60 paket takip etmektedir (Ortalama±Standart sapma 41,08±18,870, Ortanca: 40, Tepe değeri 30, En küçük – En büyük 4-120, Birinci – Üçüncü çeyrek: 30-50).

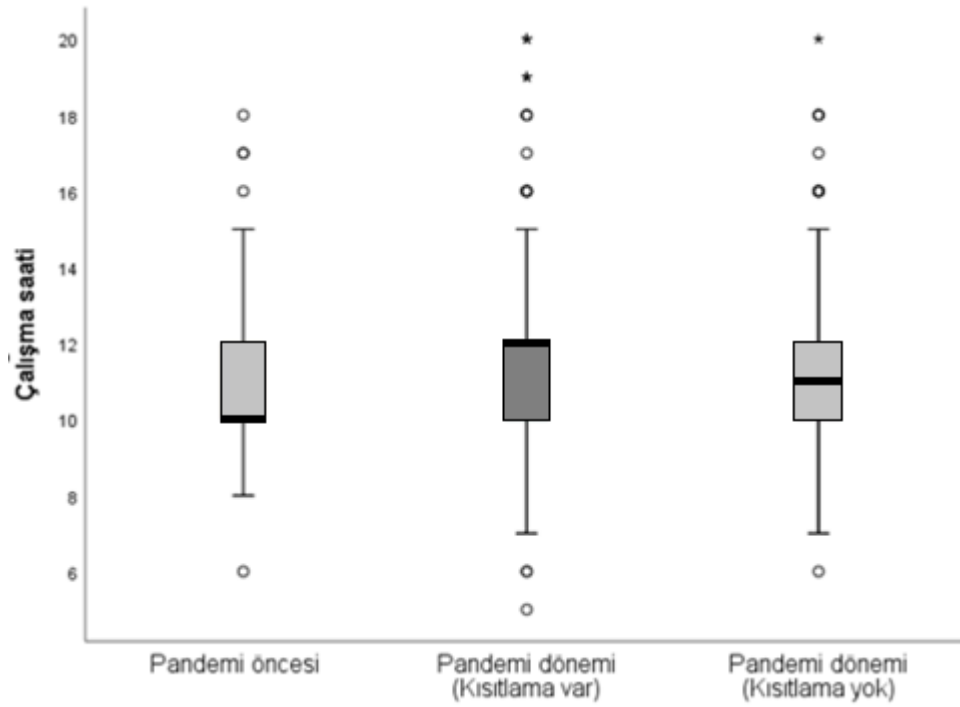
Katılımcıların %59,1'i (n=153) kısıtlama olmayan dönemde de benzer şekilde 21-40 paket arası teslimat yaptığı görülmektedir. Fakat bunu %20,8 (n=54) ile ≤20 paket takip etmektedir (Ortalama±Standart sapma 34,71±17,276, Ortanca: 30, Tepe değeri 30, En küçük – En büyük 5-100, Birinci – Üçüncü çeyrek: 25-40).

Tablo 5.12. Araştırma grubunun günlük çalışma sürelerinin yüzde dağılımı (Kasım 2021)

Günlük Çalışma Süresi (saat)		Pandemi Öncesi	Kısıtlama Olan Dönemde	Kısıtlama Olmayan Dönemde
n		187*	253**	260**
Saat	<10 saat	19,3	13,0	16,2
	10-12 saat	39,0	29,7	34,6
	≥12 saat	41,7	57,3	49,2
Ort±SS		10,80±1,841	11,70±2,444	11,18±2,041
Ortanca		10	12	11
Tepe değeri		12	12	12
En küçük – En büyük		6-18	5-20	6-20
Birinci–üçüncü çeyrek		10-12	10-12	10-12

* Pandemi öncesinde motosikletli kurye olarak çalıştığını belirten katılımcılar (n=201) değerlendirilmiştir. Uygun cevap vermeyen katılımcılar değerlendirmeye dahil edilmemiştir.

** Tüm araştırma grubu (n=269) değerlendirilmiştir. Uygun cevap vermeyen katılımcılar değerlendirmeye dahil edilmemiştir.



Şekil 5.3. Araştırma grubunun çalışma günlük sürelerine göre dağılımı (Kasım 2021)

Pandemi öncesinde günlük çalışma saati için katılımcıların %41,7'si (n=78) 12 saat ve üzerinde, %19,3'ü (n=36) 10 saatin altında çalışmaktadır (Ortalama±Standart sapma 10,80±1,841, Ortanca: 10, Tepe değeri 12, En küçük – En büyük 6-18, Birinci – Üçüncü çeyrek: 10-12). Pandemi döneminde ise, sokağa çıkma kısıtlamalarının uygulandığı dönemde katılımcıların %57,3'ünün (n=145) 12 saat ve üzerinde çalıştığı görülmektedir (Ortalama±Standart sapma 101,70±2,444, Ortanca: 12, Tepe değeri 12, En küçük – En büyük 5-20, Birinci – Üçüncü çeyrek: 10-12). Sokağa çıkma

kısıtlamalarının uygulanmadığı dönemde ise katılımcıların %49,2'si (n=128) 12 saat ve üzerinde çalışmaktadır (Ortalama±Standart sapma 11,18±2,041, Ortanca: 11, Tepe değeri 12, En küçük – En büyük 6-20, Birinci – Üçüncü çeyrek: 10-12).

Tablo 5.13. Araştırma grubunun pandemi döneminde motosikletli kurye olarak çalışma nedeni ile toplumdaki dışlanma ve toplum tarafından takdir görme sıklıklarına göre dağılımı (Kasım 2021)

	Pandemi Döneminde Kurye Olarak Çalışma Nedeniyle			
	Toplumdan Dışlanma (n=269)		Toplumda Takdir Görme (n=269)	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Her zaman	41	15,2	36	13,4
Sıklıkla	53	19,8	91	33,8
Fikrim yok	41	15,2	57	21,2
Bazen/nadiren	78	29,0	51	19,0
Hiçbir zaman	56	20,8	34	12,6

Katılımcıların %35,0'ı (n=94) motosikletli kurye olarak çalışması nedeni ile her zaman veya sıklıkla toplumdaki dışlandığını, %47,2'si (n=127) motosikletli kurye olarak çalışması nedeni ile her zaman veya sıklıkla toplum tarafından takdir edildiğini belirtmiştir. 34 katılımcı (%12,6) motosikletli kurye olarak çalışması nedeniyle toplumda hiçbir zaman takdir görmediğini belirtmiştir.

Tablo 5.14. Araştırma grubunun motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra sağlık durumu ile ilişkili özelliklerine göre dağılımı (Kasım 2021)

Kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra	Sayı	Yüzde	
Genel sağlık durumu (n= 269)	Daha iyi olan	19	7,1
	Değişiklik olmayan	89	33,1
	Daha kötü olan	112	41,6
	Kararsız	49	18,2
İşle şiddetlenen yakınması (n= 269)	Olmayan	147	54,6
	Olan	122	45,4
İşle şiddetlenen hastalık veya yakınma (n=122)*	Kas-iskelet sistemi hastalıkları	83	68,0
	Zihinsel ve davranışsal bozukluklar	36	29,5
	Sinir sistemi hastalıkları	35	28,7
	Solunum sistemi hastalıkları	19	15,6
	Endokrinolojik, beslenme ve metabolik hastalıklar	10	8,2
	Dolaşım sistemi hastalıkları	7	5,7
	Sindirim sistemi hastalıkları	6	4,9
	Kulak ve mastoid süreç hastalıkları	5	4,1
	Göz ve adneks hastalıkları	3	2,5
	Deri ve deri altı doku hastalıkları	3	2,5
	Diğer**	2	1,6

* Kronik hastalığı veya işle şiddetlenen yakınması olmadığını belirten katılımcılar değerlendirmeye dahil edilmemiştir. Birden fazla seçenek işaretlenebilmiştir. Tanılar ve semptomlar ICD-10 kodlarına uygun olarak sınıflandırılmıştır.

** Üriner inkontinans (n=1, %0,8), Neoplastik hastalık ile ilişkili yakınma (n=1, %0,8).

Katılımcıların %41,6'sı (n=112) kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra genel sağlık durumunun daha kötü olduğunu belirtmiştir. Katılımcıların üçte biri değişiklik olmadığını, yaklaşık beşte biri (n=49, %18,2) karar veremediğini belirtmiştir. Katılımcıların yalnızca %7,1'i (n=19) kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra genel sağlık durumunun daha iyi olduğunu belirtmiştir.

Katılımcıların %45,4'ü (n=122) yaptığı iş nedeni ile hasta olduğunu ve/veya hastalığının şiddetlendiğini belirtmiştir. Bu katılımcıların %68,0'ı (n=83) 'Kas-iskelet sistemi ve bağ dokusu hastalıkları' ile ilişkili hastalık ve yakınmalarında artış olduğunu belirtmiştir. Bunu %29,5 (n=36) ile 'Zihinsel ve davranışsal bozukluklar' ile ilişkili, %28,7 (n=35) ile 'Sinir sistemi hastalıkları' ile ilişkili hastalık ve yakınmalarında artışı olanlar izlemektedir.

Tablo 5.15. Araştırma grubunun çalışma ortamı iş ilişkilerine göre dağılımı (Kasım 2021)

	Mesai Arkadaşları ile İlişkisi (n=269)		Yöneticiler ile İlişkisi (n=269)	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
Çok iyi	123	45,8	75	27,9
İyi	112	41,6	110	40,9
Orta	31	11,5	69	25,7
Kötü	3	1,1	9	3,3
Çok kötü	-	-	6	2,2

Katılımcıların %45,8'i (n=123) mesai arkadaşları ile ilişkilerinin çok iyi olduğunu, %27,9'u (n=75) yöneticileri ile ilişkilerinin çok iyi olduğunu belirtmiştir. Mesai arkadaşları ile ilişkisini çok kötü şeklinde tanımlayan katılımcı bulunmazken, 6 katılımcı (%2,2) yöneticiler ile ilişkisinin çok kötü olduğunu belirtmiştir.

Tablo 5.16. Araştırma grubunun çalışma koşulları ile ilgili bazı özelliklere göre dağılımı (Kasım 2021)

Özellik		Sayı	Yüzde
Haftada çalışılan gün sayısı (n= 269)	<6 gün	11	4,1
	6 gün	179	66,5
	7 gün	79	29,4
Halen çalışma biçimi (n= 269)	8 saatlik vardiyalar	45	16,7
	10 saatlik vardiyalar	26	9,7
	12 saatlik vardiyalar	125	46,5
	16 saatlik vardiyalar	10	3,7
	Diğer*	10	3,7
	Vardiya dönüşümü olmadan	53	19,7
Vardiya dönüşümü olmadan çalışma saati (günde) (n=53)**	6-10 saat	17	32,1
	10-14 saat	22	41,5
	>14 saat	7	13,2
	İş buldukça	7	13,2
Gece çalışması (n= 269)	Yapan	126	46,8
	Yapmayan	143	53,2
Resmi tatil günlerinde çalışma (n= 269)	Çalışan	258	95,9
	Çalışmayan	11	4,1
İşe giriş muayenesi (n= 269)	Olan	129	48,0
	Olmayan	140	52,0
Düzenli aralıklarla sağlık muayenesi (n= 269)	Olan	61	22,7
	Olmayan	208	77,3

*4 saatlik vardiyalar 2 kişi (%0,7), 9 saatlik vardiyalar 3 (%1,1), 11 saatlik vardiyalar 1 kişi (%0,4), iki farklı vardiya şeklinde 4 kişi (%1,5)

** Yalnızca vardiya dönüşümü olmadan çalıştığını belirten katılımcılar değerlendirilmiştir.

Katılımcıların %66,5'i (n=179) haftada 6 gün, %29,4'ü (n=79) haftanın tüm günleri çalışmaktadır. Haftada 6 günden az çalışan katılımcı sayısı 11'dir (%4,1) (Ortalama±Standart sapma 6,21±0,713, Ortanca: 6, Tepe değeri 6, En küçük – En büyük 1-7, Birinci – Üçüncü çeyrek: 6-7).

Katılımcıların yaklaşık yarısı (%46,5, n=125) 12 saatlik vardiyalar halinde çalışırken; vardiya dönüşümü olmadan çalışan katılımcıların sıklığı %19,7'dir (n=53). Vardiya dönüşümü olmadan çalışan katılımcıların %41,5'i (n=22) 14 saat dahil olmak üzere 10-14 saat arası çalışmaktadır. Yedi katılımcı (%13,2) iş buldukça çalıştığını belirtmiştir.

Katılımcıların %46,8'i (n=126) gece çalıştığını, %95,9'u (n=258) resmî tatillerde çalıştığını belirtmiştir. Katılımcıların %52,0'si (n=140) işe giriş muayenesi olmadığını, %77,3'ü (n=208) düzenli aralıklarla sağlık muayenesi olmadığını belirtmiştir.

Tablo 5.17. Araştırma grubunun çalışma hayatında karşılaştıkları olası sorunlara göre dağılımı (Kasım 2021)

		Her zaman		Sıklıkla		Fikri olmayan		Bazen/Nadiren		Hiçbir zaman	
		n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Özellik (n=269)*											
Müşteri	Müşterilerle iletişim sorunları	24	8,9	90	33,5	26	9,7	108	40,1	21	7,8
	Teslimat adresinin yanlış verilmesi	46	17,1	137	50,9	9	3,3	72	26,8	5	1,9
	Müşterilerin verilen adreste bulunamaması	25	9,3	96	35,6	19	7,1	121	45,0	8	3,0
	Müşterilerin COVID-19 hastası/temaslı olduğu bilinmemesi	72	26,8	89	33,1	39	14,5	52	19,3	17	6,3
Yoğunluk	Teslimat süresi, zaman/performans baskısı	104	38,8	73	27,1	13	4,8	52	19,3	27	10,0
	Dinlenme için yeterli zaman olmaması	92	34,3	94	34,9	11	4,1	52	19,3	20	7,4
	Günlük planlamalarda aksamalar	82	30,5	87	32,3	23	8,6	56	20,8	21	7,8
	Yoğun iş yükü	116	43,1	97	36,1	8	3,0	34	12,6	14	5,2
	Öğün atlama, öğünlerin zamanında yenilememesi	112	41,7	83	30,9	13	4,8	41	15,2	20	7,4
Trafik	Yoğun trafik	140	52,0	100	37,3	6	2,2	20	7,4	3	1,1
	Trafik kurallarına uymayan sürücüler	164	61,0	92	34,2	3	1,1	7	2,6	3	1,1
	Trafik gürültüsü	159	59,1	87	32,3	7	2,6	12	4,5	4	1,5
	Trafikte yol verilmemesi	176	65,5	70	26,0	6	2,2	14	5,2	3	1,1
Çalışma ortamı	Motorun titreşimi	121	45,0	73	27,1	19	7,1	40	14,9	16	5,9
	Egzoz gazına maruz kalma	135	50,2	79	29,4	18	6,7	24	8,9	13	4,8
	Meteorolojik sorunlar (yağmur, kar, rüzgar, sıcak-soğuk hava)	167	62,1	67	24,8	4	1,5	30	11,2	1	0,4
	Ağır yük kaldırma/taşıma	54	20,1	41	15,2	38	14,1	97	36,1	39	14,5
	Seyir halinde paket taşınması ve arka çantasına ilişkin problemler	88	32,7	64	23,8	34	12,6	61	22,7	22	8,2
Diğer	Dinlenme alanı olanaklarının yetersizliği	113	42,0	79	29,4	14	5,2	31	11,5	32	11,9
	Uygun el yıkama, tuvalet vb. olanakların sınırlı olması	56	20,8	56	20,8	20	7,4	76	28,3	61	22,7
	Yeterli/uygun KKD (maske, eldiven vb.) sağlanmaması	74	27,5	48	17,8	35	13,1	49	18,2	63	23,4

* Satır yüzdesi.

Katılımcıların; %42,4'ü (n=114) müşterilerle her zaman veya sıklıkla iletişim sorunları yaşadığını, %68'i (n=183) her zaman veya sıklıkla teslimat adresinin yanlış verildiğini, %44,9 (n=121) her zaman veya sıklıkla müşterilerin verilen adreste bulunmadığını, %59,9'u (n=161) her zaman veya sıklıkla müşterilerin COVID-19 hastası/temaslısı olduğunun bilinmemesi nedeniyle sorun yaşadığını belirtmiştir.

Katılımcıların %65,9'u (n=177) her zaman veya sıklıkla performans baskısı altında kaldığını, %69,2'si (n=186) her zaman veya sıklıkla dinlenme için yeterli zaman olmaması nedeniyle, %62,8'i (n=169) her zaman veya sıklıkla günlük planlamalarda yaşanan aksamalar nedeniyle, %79,2'si (n=213) her zaman veya sıklıkla yoğun iş yükü nedeniyle, %72,6'sı (n=195) her zaman veya sıklıkla öğünlerin düzenli yenilememesi nedeniyle sorunlar yaşadığını belirtmiştir.

Katılımcıların %89,3'ü (n=240) her zaman veya sıklıkla yoğun trafik nedeniyle, %95,2'si (n=256) her zaman veya sıklıkla trafik kurallarına uymayan sürücüler nedeniyle, %91,4'ü (n=246) her zaman veya sıklıkla trafik gürültüsü nedeniyle, %91,5'i (n=246) her zaman veya sıklıkla trafikte yol verilmemesi nedeniyle sorun yaşadığını belirtmiştir.

Katılımcıların %72,1'i (n=194) her zaman veya sıklıkla motorun titreşimi nedeniyle, %79,6'sı (n=214) her zaman veya sıklıkla egzoz gazına maruz kalma nedeniyle, %86,9'u (n=234) her zaman veya sıklıkla meteorolojik sorunlar nedeniyle, %35,3'ü (n=95) her zaman veya sıklıkla ağır yük kaldırma ve taşıma nedeniyle, %56,5'i (n=152) her zaman veya sıklıkla seyir halinde paket taşınması ve arka çantasına ilişkin problemler nedeniyle sorun yaşadığını belirtmiştir.

Katılımcıların %71,4'ü (n=192) her zaman veya sıklıkla dinlenme alanı olanaklarının yetersizliği nedeniyle, %41,6'sı (n=112) uygun el yıkama ve tuvalet olanaklarının olmaması nedeniyle, %45,3'ü (n=122) her zaman veya sıklıkla yeterli veya uygun KKD sağlanmaması nedeniyle sorun yaşadığını belirtmiştir.

Araştırma grubunun çalışma hayatında karşılaştıkları diğer sorunları belirtmeleri istenildiğinde katılımcılardan 92'si yanıt vermiştir. Yanıtlar aşağıda belirtilen başlıklar altında sınıflandırılmıştır. Bu sorunlar içerisinde en çok öne çıkan sorunlar çalışma koşulları ve trafik ile ilgili olan problemler olmuştur.

- *Çalışma koşulları ile ilişkili sorunlar* (38 kişi): Düşük ücrete çalışma, düzensiz yemek saatleri, uzun çalışma saatleri, ağır yük taşıma, zaman baskısı, kötü hava koşullarında çalışma, telefon şarjının yetmemesi, gasp ve şiddet ihtimali.
- *Trafik ile ilişkili sorunlar* (27 kişi): Yol yardım eksikliği, egzoz gazı maruz kalımı, kaza riski, yoğun trafik.
- *Müşteriler ve teslimat ile ilişkili sorunlar* (20 kişi): Sitelere giriş yasağı, teslimat adresine ilişkin sorunlar, müşterilerle yaşanan sorunlar, müşterilerin maske takmaması.

- *İş yeri ile ilişkili sorunlar* (15 kişi): İş arkadaşlarına yönelik sorunlar, iş tanımı dışında çalıştırılma, işverenin yeterli KKD sağlamaması, mobbing, izin kullanımına ilişkin sorunlar (izinci), motosikletlerin bakımının yapılmaması.
- *Diğer sorunlar* (14 kişi): Toplumun kuryelerin sorunlarına duyarsız kalması, polislerin kuryelere yaklaşımları, bakım ücretlerinin yüksekliği.
- *İSG ile ilişkili diğer sorunlar* (3 kişi): Sigortasız çalıştırılma, uygun sosyal güvencenin sağlanmaması, iş güvencesizliği.

Tablo 5.18. Araştırma grubunun kullandığı motosikletin özelliklerine göre dağılımı (Kasım 2021)

Özellik	Sayı	Yüzde	
Motosikletin sahibi (n= 269)	Kendisi	156	58,0
	Çalışılan iş yeri	58	21,6
	Çalışılan kurumsal firma	38	14,1
	Kiralık	17	6,3
Motosikletin kontrol ve muayenesi (n= 269)	Düzenli olarak yapılan	199	74,0
	Düzensiz yapılan	57	21,2
	Yapılmayan	9	3,3
	Bilmeyen	4	1,5

Katılımcıların %58,0'ünün (n=156) motosikletli kurye olarak çalışırken kullandığı motosiklet kendisine aittir, %21,6'sı (n=58) iş yerine ait motosikleti kullanmaktadır. Katılımcıların 3/4'ü (n=199) çalışırken kullandıkları motosikletlerin muayenesinin düzenli olarak yapıldığını belirtmiştir. 9 katılımcı (%3,3), kontrol ve muayenenin yapılmadığını belirtirken, 4 katılımcı (n=1,5) bilmediğini belirtmiştir.

Tablo 5.19. Araştırma grubunun kurye olarak çalışırken eğitim alma durumuna ve alınan eğitime göre dağılımı (Kasım 2021)

Özellik	Sayı	Yüzde	
Eğitim (n= 269)	Alan	151	56,1
	Almayan	118	43,9
Alınan eğitim (n=151)*	Güvenli motosiklet kullanımı eğitimi	104	68,9
	Teslimat sırasında uyulması gereken kurallara ilişkin eğitim	96	63,6
	Genel iş sağlığı ve güvenliği eğitimi	93	61,6
	KKD kullanma yöntemlerine ilişkin eğitim	81	53,6
	COVID-19 ve korunma yöntemlerine ilişkin eğitim	80	53,0
	Müşteri ilişkileri/iletişim eğitimi	75	49,7
	Hijyen eğitimi	2	1,3

* Eğitim almadığını belirten katılımcılar değerlendirmeye dahil edilmemiştir. Birden fazla seçenek işaretlenebilmiştir.

Katılımcıların %43,9'u (n=118) motosikletli kurye olarak çalışırken eğitim almadığını belirtmiştir. Eğitim alan katılımcıların ise en sık aldığı eğitim %68,9 (n=104) ile 'Güvenli motosiklet kullanımı eğitimi'dir. Bunu %63,6 (n=96) ile

‘Teslimat sırasında uyulması gereken kurallar eğitimi’ takip etmektedir. En az alınan eğitim iki kişinin (%1,3) almış olduğunu belirttiği ‘Hijyen eğitimi’dir.

Tablo 5.20. Araştırma grubunun kurye olarak çalışırken uyulması gereken kurallar ve pandemiye yönelik önlemleri uygulama durumuna göre dağılımı (Kasım 2021)

Özellik	Sayı	Yüzde	
Güvenli Sürüş Kuralları			
Kask kullanmak (n= 269)	Uygulayan	265	98,6
	Fikri olmayan	2	0,7
	Uygulamayan	2	0,7
Trafik kurallarına uymak (n= 269)	Uygulayan	246	91,5
	Fikri olmayan	16	5,9
	Uygulamayan	7	2,6
Pandemiye Yönelik Önlemler			
Pandemi döneminde fiziksel mesafe kuralları (n= 269)	Uygulayan	231	85,9
	Fikri olmayan	15	5,6
	Uygulamayan	23	8,5
Maske kullanımı (n= 269)	Uygulayan	243	90,4
	Fikri olmayan	13	4,8
	Uygulamayan	13	4,8
Teslimat öncesi ve sonrası dezenfektan kullanımı (n= 269)	Uygulayan	178	66,2
	Fikri olmayan	33	12,3
	Uygulamayan	58	21,5
Teslimat öncesi ve sonrası ekipmanların dezenfeksiyonu (n= 269)	Uygulayan	135	50,2
	Fikri olmayan	42	15,6
	Uygulamayan	92	34,2
Teslimatı açık havada yapma (n= 269)	Uygulayan	74	27,5
	Fikri olmayan	44	16,4
	Uygulamayan	151	56,1

Katılımcıların %98,6’sı (n=265) motosiklet kullanırken kask taktığını, %91,5’i (n=246) trafik kurallarına uyduğunu belirtmektedir.

Pandemiye yönelik önlemler değerlendirildiğinde ise; katılımcıların %85,9’u (n=231) fiziksel mesafe kurallarına uyduğunu, %90,4’ü (n=243) maske kullandığını, %66,2’si (n=178) teslimat öncesi ve sonrasında dezenfektan kullandığını, %50,2’si (n=135) teslimat öncesi ve sonrasında ekipmanlarını dezenfekte ettiğini, %27,5’i (n=74) teslimatı açık havada yapmayı uyguladığını belirtmiştir.

Tablo 5.21. Araştırma grubunun motosikletli kurye olarak çalışırken 2021 yılı içinde trafik kazası geçirme durumuna ve kazaların özelliklerine göre dağılımı (Kasım 2021)

Özellik		Sayı	Yüzde
Trafik kazası (n= 269)	Geçirmeyen	136	50,6
	Geçiren	133	49,4
Geçirilen kaza sayısı (n=133)*	<3 kaza	104	78,2
	3-5 kaza	26	19,5
	≥6 kaza	3	2,3
Kazanın sonucu (n=133)**	Yaralanma ve maddi hasarlı	93	69,9
	Sadece maddi hasarlı	52	39,1
	Ölüm, yaralanma ve maddi hasarlı	4	3,0
Kaza sonucunda yaralanma (n=133)**	İş günü kaybı olan	66	49,6
	İlk yardım ihtiyacı olan	37	27,8
	Hastanede yatan	29	21,8
	Yaralanmayan	29	21,8

* Trafik kazası geçirmediğini belirten katılımcılar değerlendirmeye dahil edilmemiştir.

** Trafik kazası geçirmediğini belirten katılımcılar değerlendirmeye dahil edilmemiştir. Birden fazla seçenek işaretlenebilmiştir.

Katılımcıların %49,4'ü (n=133) 2021 yılı içerisinde en az bir kez trafik kazası geçirdiğini belirtmiştir. Bu katılımcıların %78,2'si (n=104) üçten az kaza geçirmiştir (Ortalama±Standart sapma 1,88±1,181, Ortanca: 2, Tepe değeri 1, En küçük – En büyük 1-7, Birinci – Üçüncü çeyrek: 1-2). Altıdan fazla kaza geçiren üç katılımcı (%2,3) bulunmaktadır.

Kaza geçirdiğini belirten katılımcıların %69,9'unun (n=93) geçirmiş olduğu kazalar, yaralanma ve maddi hasarla sonuçlanmıştır. Kaza geçirdiğini belirten katılımcıların yaklaşık yarısı (%49,6, n=66) iş günü kaybı olduğunu belirtmiştir.

Tablo 5.22. Araştırma grubunun kurye olarak çalışırken trafik kazası dışında kaza geçirme durumuna ve bu kazaların özelliklerine göre dağılımı (Kasım 2021)

Özellik		Sayı	Yüzde
Trafik kazası dışında kaza (n= 269)	Geçirmeyen	245	91,1
	Geçiren	24	8,9
Geçirilen kaza sayısı (n=22)*	Kayma-düşme	12	54,6
	Yaralanma veya maddi hasar ile sonuçlanmayan trafik kazaları	9	40,9
	1-2. derece yanık	1	4,5
Kaza sonucu (n=22)*	Tedavi gerektirmeyen yaralanma	16	72,7
	İş günü kaybına neden olan yaralanma	6	27,3

* 2021 yılında motosikletli kurye olarak çalışırken trafik kazası dışında kaza geçirmediğini belirten katılımcılar değerlendirmeye dahil edilmemiştir. Kaza geçirdiğini belirten fakat uygun cevap vermeyen iki katılımcı bulunmaktadır.

Katılımcıların %8,9'u (n=22) motosikletli kurye olarak çalışırken trafik kazası dışında kaza geçirdiğini belirtmiştir. Bu kazaların yarısı (n=12) kayma ve düşme şeklinde gerçekleşmiştir. Kazaların sonucu için katılımcıların %72,7'si (n=16) tedavi

gerektirmeyen yaralanma ile sonuçlandığını belirtmiştir. Kaza geçirdiğini belirten fakat uygun cevap vermeyen iki katılımcı bulunmaktadır.

Tablo 5.23. Araştırma grubunun kurye olarak çalışırken şiddete maruz kalma durumuna ve maruz kalınan şiddetin bazı özelliklerine göre dağılımı (Kasım 2021)

Özellik		Sayı	Yüzde
Şiddete maruz (n=269)*	Kalan	176	65,4
	Kalmayan	93	34,6
Maruz kalınan şiddet türü (n=176)*	Sözel şiddet	156	88,6
	Psikolojik şiddet	107	60,8
	Mobbing	101	57,4
	Fiziksel şiddet	44	25,0
	Cinsel şiddet	16	9,1
Şiddeti uygulayan (n=176)*	Trafikteki diğer sürücüler	132	75,0
	Müşteri/Müşteri yakını	112	63,6
	İşveren/Yönetici	96	54,5
	İş arkadaşı	23	13,1
Şiddet sonrası sağlık sorunu (n=176)*	Sağlık sorunu yaşamayan	56	31,8
	Sağlık sorunu yaşayan	120	68,2
Şiddetin sonucu (n=120)**	İşgünü kaybı olan	62	51,7
	Sadece ilkyardım yapılan	34	28,3
	Stres/psikolojik sorunlar yaşayan	22	18,3
	Hastane yatışı olan	16	13,3

* Şiddete maruz kalmadığını belirten katılımcılar değerlendirmeye dahil edilmemiştir. Birden fazla seçenek işaretlenebilmiştir.

** Sağlık sorunu yaşamadığını belirten katılımcılar değerlendirmeye dahil edilmemiştir. Birden fazla seçenek işaretlenebilmiştir.

Katılımcıların %65,4'ü (n=176) motosikletli kurye olarak çalışırken şiddete maruz kaldığını belirtmiştir. Bu katılımcılar arasında en sık maruz kalınan şiddet türünün %88,6 (n=156) ile sözel şiddet olduğu, sözel şiddeti %60,8 (n=107) ile psikolojik şiddetin takip ettiği, üçüncü sırada ise %57,4 (n=101) ile mobbingin yer aldığı görülmektedir. Şiddetin en sık (%75) trafikteki diğer sürücüler tarafından uygulandığı belirtilmiştir.

Şiddete uğradığını belirten katılımcıların %68,2'si (n=120) şiddet sonrasında bir sağlık sorunu yaşadığını belirtmiştir. Şiddet sonrası sağlık sorunu yaşayan katılımcıların yarısından fazlası (n=62, %51,7) şiddet eyleminin iş günü kaybı ile sonuçlandığını belirtmiştir.

5.4. İş Güvencesizliği Ölçeği Sonuçlarına İlişkin Bulgular

Katılımcıların niceliksel ve niteliksel iş güvencesizliği ölçeği sonuçlarına ilişkin bulgular Tablo 5.24. ve Tablo 5.25.’te verilmiştir.

Tablo 5.24. Araştırma grubunun Niceliksel İş Güvencesizliği değerlendirmesine göre dağılımı (Kasım 2021)

Niceliksel İş Güvencesizliği	Sayı	Yüzde
‘Sanırım işten çıkartılacağım’		
Kesinlikle katılmıyorum	121	45,0
Kısmen katılmıyorum	86	32,0
Kısmen katılıyorum	42	15,6
Kesinlikle katılıyorum	20	7,4
‘İşimin geleceği konusunda kaygı duyuyorum.’		
Kesinlikle katılmıyorum	95	35,3
Kısmen katılmıyorum	68	25,3
Kısmen katılıyorum	48	17,8
Kesinlikle katılıyorum	58	21,6
‘İşimi kaybetmekten korkuyorum.’		
Kesinlikle katılmıyorum	113	42,0
Kısmen katılmıyorum	69	25,7
Kısmen katılıyorum	49	18,2
Kesinlikle katılıyorum	38	14,1
‘Yakın gelecekte işten atılacağımı düşünüyorum.’		
Kesinlikle katılmıyorum	124	46,1
Kısmen katılmıyorum	78	29,0
Kısmen katılıyorum	39	14,5
Kesinlikle katılıyorum	28	10,4
‘Bu işyerinde işimde kalıcı olacağımdan eminim.’		
Kesinlikle katılmıyorum	76	28,3
Kısmen katılmıyorum	93	34,5
Kısmen katılıyorum	53	19,7
Kesinlikle katılıyorum	47	17,5
Niceliksel İş Güvencesizliği Algısı		
Düşük	163	60,6
Yüksek	106	39,4
Toplam	269	100,0

Katılımcıların %23,0’ü (n=62) “Sanırım işten çıkartılacağım.”, %39,4’ü (n=106) “İşimin geleceği konusunda kaygı duyuyorum.”, %32,3’ü (n=87) “İşimi kaybetmekten korkuyorum.”, %24,9’u (n=67) “Yakın gelecekte işten atılacağımı düşünüyorum.” önermesine kısmen veya kesinlikle katıldığını belirtmiştir. Katılımcıların %62,8’i “Bu işyerinde işimde kalıcı olacağımdan eminim.” önermesine kısmen veya kesinlikle katılmadığını belirtmiştir.

Ortancaya göre belirlenen sınır değer 11 puandır. Katılımcıların %60,6’sının (n=163) niceliksel iş güvencesizliği algısının düşük, %39,4’ünün (n=106) niceliksel iş güvencesizliği algısının yüksek olduğu belirlenmiştir (Ortalama±Standart sapma

10,78±3,561, Ortanca: 11, Tepe değeri 11, En küçük – En büyük 5-20, Birinci – Üçüncü çeyrek: 8-13).

Tablo 5.25. Araştırma grubunun Niteliksel İş Güvencesizliği değerlendirmesine göre dağılımı (Kasım 2021)

Niteliksel İş Güvencesizliği	Sayı	Yüzde
‘Çalıştığım işyerinde ilerleme olanaklarım oldukça iyi.’		
Kesinlikle katılmıyorum	105	39,0
Kısmen katılmıyorum	85	31,6
Kısmen katılıyorum	36	13,4
Kesinlikle katılıyorum	43	16,0
‘Bu kurumun bana yakın gelecekte daha iyi çalışma olanakları sağlayacağını hissediyorum.’		
Kesinlikle katılmıyorum	107	39,7
Kısmen katılmıyorum	79	29,4
Kısmen katılıyorum	37	13,8
Kesinlikle katılıyorum	46	17,1
‘Çalıştığım kurumun bana gelecekte de gereksinim duyacağına inanıyorum.’		
Kesinlikle katılmıyorum	83	30,8
Kısmen katılmıyorum	76	28,3
Kısmen katılıyorum	45	16,7
Kesinlikle katılıyorum	65	24,2
‘Bu kurumun bana daha iyi maddi olanaklar sağlayacağını düşünüyorum.’		
Kesinlikle katılmıyorum	88	32,7
Kısmen katılmıyorum	90	33,5
Kısmen katılıyorum	38	14,1
Kesinlikle katılıyorum	53	19,7
Niteliksel İş Güvencesizliği Algısı		
Düşük	158	58,7
Yüksek	111	41,3
Toplam	269	100,0

Katılımcıların %70,6’sı (n=190) “Çalıştığım işyerinde ilerleme olanaklarım oldukça iyi.”, %69,1’i (n=186) “Bu kurumun bana yakın gelecekte daha iyi çalışma olanakları sağlayacağını hissediyorum.”, %59,1’i (n=159) “Çalıştığım kurumun bana gelecekte de gereksinim duyacağına inanıyorum.”, %66,2’si (n=178) “Bu kurumun bana daha iyi maddi olanaklar sağlayacağını düşünüyorum.” önermesine kısmen veya kesinlikle katılmadığını belirtmiştir.

Ortancaya göre belirlenen sınır değer 12 puandır. Katılımcıların %58,7’sinin (n=158) niceliksel iş güvencesizliği algısının düşük, %41,3’ünün (n=111) niceliksel iş güvencesizliği algısının yüksek olduğu belirlenmiştir (Ortalama±Standart sapma 11,30±3,821, Ortanca: 12, Tepe değeri 16, En küçük – En büyük 4-16, Birinci – Üçüncü çeyrek: 8-14).

5.5. Sosyodemografik Özelliklere İlişkin Karşılaştırmalı Bulgular

Katılımcıların sosyodemografik özelliklerinin yer aldığı karşılaştırmalı bulgular Tablo 5.26. ve Tablo 5.27’de verilmiştir.

Tablo 5.26. Katılımcıların sosyodemografik özelliklerine göre çalışma hayatında yaşadıkları bazı sorunların yüzde dağılımı (Kasım 2021)

Sosyodemografik Özellikler		Kaza Geçiren ⁽¹⁾		Trafik Kazası Geçiren ⁽²⁾		Şiddet Gören ⁽³⁾		Sağlığı Kötüleşen ⁽⁴⁾		Sayı (n=269)
		%*	Ki-kare p	%*	Ki-kare p	%*	Ki-kare p	%*	Ki-kare p	
Cinsiyet	Erkek	54,0	0,299**	49,4	1,000**	65,5	1,000**	41,4	0,722**	261
	Kadın	75,0		50,0		62,5		50,0		8
Yaş	≥30 yaş	54,3	0,015	49,3	0,003	60,0	3,802	38,6	1,128	140
	<30 yaş	55,0	0,901	49,6	0,957	71,3	0,051	45,0	0,288	129
Medeni durum	Evli	56,4	0,374	52,9	1,362	65,0	0,024	39,3	0,663	140
	Bekar	52,7	0,541	45,7	0,243	65,9	0,878	44,2	0,415	129
Çocuk	Yok	55,3	0,054	48,7	0,080	67,8	0,843	41,4	0,005	152
	Var	53,8	0,817	50,4	0,777	62,4	0,359	41,9	0,943	117
Hanede yaşayan kişi sayısı	≤3 kişi	59,1	2,258	49,6	0,004	67,2	0,368	44,5	0,959	137
	>3 kişi	50,0	0,133	49,2	0,949	63,6	0,544	38,6	0,327	132
Aile geliri	Yeterli	56,7	0,634	48,4	0,162	66,9	0,351	40,8	0,118	157
	Yetersiz	51,8	0,426	50,9	0,688	63,4	0,553	42,9	0,731	112
Yaşanılan şehir	>2 milyon	42,2	16,880	56,3	5,093	65,2	0,007	43,0	0,196	135
	≤2 milyon	67,2	<0,001	42,5	0,024	65,7	0,933	40,3	0,658	134
Öğrenim durumu	Lise/Yüksekokul	50,8	4,300	49,2	0,013	63,1	1,731	37,9	3,965	195
	İlkokul/Ortaokul	64,9	0,038	50,0	0,910	71,6	0,188	51,4	0,046	74

* Sütunlar için ayrı ayrı satır yüzdeleri alınmıştır.

** Fisher Exact test ile değerlendirilmiştir.

⁽¹⁾Bedensel bütünlüğü tehdit eden kazalar: 2021 yılı içinde motosikletli kurye olarak çalışırken geçirilen trafik kazaları ve trafik kazası dışındaki kazalar birlikte değerlendirilmiştir.

⁽²⁾2021 yılı içinde motosikletli kurye olarak çalışırken geçirilen trafik kazaları için değerlendirilmiştir.

⁽³⁾Motosikletli kurye olarak çalışırken en az bir kere şiddete maruz kalma durumu için değerlendirilmiştir.

⁽⁴⁾Motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra genel sağlık durumundaki değişiklik için değerlendirilmiştir.

Katılımcıların çalışma hayatında yaşadıkları bazı problemler sosyodemografik özelliklerine göre ele alındığında;

- Yaşanılan şehire göre trafik kazası ve çalışma esnasında herhangi bir kaza geçirme sıklığı birlikte incelendiğinde, kaza geçirme sıklığının nüfusu iki milyonun altında olan şehirlerde daha sık olduğu görülmektedir. Çalışma esnasında herhangi bir kaza geçirme sıklığı nüfusu iki milyonun altında olan şehirlerde %67,2 (n=90), nüfusu iki milyonun üzerindeki şehirlerde %42,2 (n=57) olarak bulunmuştur. Bu fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir ($p<0,001$).
- Bu durum yalnızca trafik kazası için incelendiğinde daha kalabalık şehirlerde trafik kazası geçiren katılımcıların daha sık olduğu görülmektedir. Nüfusu iki milyonun üzerinde olan şehirlerdeki katılımcıların %56,3'ü (n=76) trafik kazası geçirdiğini belirtirken, nüfusu 2 milyonun altında olan şehirlerde ise katılımcıların %42,5'i (n=57) trafik kazası geçirmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir ($p=0,024$).
- Katılımcıların öğrenim durumları incelendiğinde çalışma esnasında trafik kazası veya başka bir kaza ile karşılaşma durumunun ilkökul ve ortaokul mezunlarında, lise ve yüksek öğrenim mezunları arasında kaza geçirenlere göre daha sık olduğu görülmektedir. İlkokul ve ortaokul mezunlarının %64,9'u (n=48), lise ve yüksekokul mezunlarının %50,8'i (n=99) çalışma esnasında trafik kazası veya başka bir kaza geçirdiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir ($p=0,038$).
- Katılımcılar motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra genel sağlık durumunun kötüleşme durumuna göre incelendiğinde ilkökul ve ortaokul mezunlarının, motosikletli kurye olarak çalışma sonrasında genel sağlık durumlarının daha olumsuz etkilendiği görülmektedir. Lise ve yüksekokul mezunu olan katılımcıların %37,9'u (n=74) motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra sağlığının kötüleştiğini belirtirken, İlkokul ve ortaokul mezunu olan katılımcıların %51,4'ü (n=38) sağlığının kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir ($p=0,046$).

Katılımcılar diğer sosyodemografik özelliklerine göre değerlendirildiğinde (cinsiyet, yaş, medeni durum, çocuk, hanede yaşayan kişi sayısı, gelir durumu) gruplar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark saptanmamıştır. Sosyodemografik özelliklerden hiç birisinin motosikletli kurye olarak çalışırken en az bir kere şiddete maruz kalma durumu ile istatistiksel olarak anlamlı ilişkisinin olmadığı görülmektedir.

Tablo 5.27. Katılımcıların sosyodemografik özelliklerine göre COVID-19 tanısı alma durumunun dağılımı (Kasım 2021)

Sosyodemografik Özellikler	COVID-19 Tanısı Alma				Toplam (n=269)*	Ki-kare p
	Tanı Almayan		Tanı Alan			
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde		
Cinsiyet						
Erkek	216	82,8	45	17,2	261	0,632**
Kadın	6	75,0	2	25,0	8	
Yaş						
≥30 yaş	112	80,0	28	20,0	140	1,294
<30 yaş	110	85,3	19	14,7	129	0,255
Medeni Durum						
Evli	113	80,7	27	19,3	140	0,666
Bekar	109	84,5	20	15,5	129	0,414
Çocuk						
Yok	127	83,6	25	16,4	152	0,255
Var	95	81,2	22	18,8	117	0,614
Hanede Yaşayan Kişi Sayısı						
≤3 kişi	110	80,3	27	19,7	137	0,968
>3 kişi	112	84,8	20	15,2	132	0,325
Aile Geliri						
Yeterli	130	82,8	27	17,2	157	0,020
Yetersiz	92	82,1	20	17,9	112	0,888
Yaşanılan Şehir						
>2 milyon	114	84,4	21	15,6	135	0,690
≤2 milyon	108	80,6	26	19,4	134	0,406
Öğrenim Durumu						
Lise/yüksekokul	163	83,6	32	16,4	195	0,554
İlkokul/ortaokul	59	79,7	15	20,3	74	0,457

* Satır yüzdesi.

** Fisher Exact test ile değerlendirilmiştir.

Katılımcıların COVID-19 tanısı alma durumları sosyodemografik özelliklerine göre değerlendirildiğinde; aynı hanede yaşanılan kişi sayısının üç ve daha az olduğunu belirten katılımcıların %19,7'sinin (n=27), üçten fazla olduğunu belirten katılımcıların ise %15,2'sinin (n=20); nüfusu iki milyondan az olan şehirlerde yaşayan katılımcıların %19,4'ünün (n=26), nüfusu iki milyondan fazla olan şehirlerde yaşayan katılımcıların ise %15,6'sının (n=21); öğrenim durumu ilköğretim veya ortaokul olan katılımcıların %20,3'ünün (n=15), lise veya üniversite olan katılımcıların %16,4'ünün (n=32) COVID-19 tanısı aldığı görülmektedir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir.

5.6. COVID-19 Özelliklerine İlişkin Karşılaştırmalı Bulgular

Katılımcıların COVID-19 tanısı alma durumlarına ilişkin karşılaştırmalı bulgular Tablo 5.28-5.31.'de verilmiştir.

Tablo 5.28. Katılımcıların COVID-19 ile ilgili bazı özelliklere göre COVID-19 tanısı alma durumunun dağılımı (Kasım 2021)

COVID-19 ile ilgili özellikler	COVID-19 tanısı alma				Toplam (n=269)*	Ki-kare p
	Tanı Almayan		Tanı Alan			
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde		
COVID-19 Hastası ile Yüksek Riskli Temas						
Olan	80	67,8	38	32,2	118	31,637
Olmayan	142	94,0	9	6,0	151	<0,001
Pozitif Tanı Alan İş Arkadaşı						
Olan	150	79,4	39	20,6	189	4,409
Olmayan	72	90,0	8	10,0	80	0,036
Pozitif Tanı Alan Aile Üyesi						
Olan	160	78,8	43	21,2	203	7,898
Olmayan	62	93,9	4	6,1	66	0,005
En Az İki Doz Aşı						
Olan	157	84,0	30	16,0	187	0,869
Olmayan	65	79,3	17	20,7	82	0,351

* Satır yüzdesi.

** Fisher Exact test ile değerlendirilmiştir.

Katılımcıların COVID-19 hastası ile yüksek riskli teması olma durumlarına göre COVID-19 tanısı alma durumları incelendiğinde; yüksek riskli teması olduğunu belirten katılımcıların %32,2'si (n=38), olmadığını belirten katılımcıların ise %6,0'sı (n=9) pozitif tanı almıştır. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p<0,001).

Pozitif tanı alan iş arkadaşı olan katılımcıların %20,6'sı (n=39) pozitif tanı alırken (p=0,036), pozitif tanı alan aile üyesi olan katılımcıların %21,2'si (n=43) pozitif tanı almıştır (p=0,005). En az iki doz aşı olan katılımcılardan %16'sı (n=30), aşı olmamış katılımcılardan %20,7'si (n=17) pozitif tanı almıştır. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir (p=0,351).

Tablo 5.29. Katılımcıların yüksek riskli COVID-19 vakası ile temas yerine göre COVID-19 tanısı alma durumunun dağılımı (Kasım 2021)

Yüksek Riskli COVID-19 Vakası ile Temas Yeri	COVID-19 Tanısı Alma				Toplam (n=118)*	Ki-kare p
	Tanı Almayan		Tanı Alan			
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde		
Teslimat						
Teması olan	56	75,7	18	24,3	74	5,643
Teması olmayan	24	54,5	20	45,5	44	0,018
İş Yeri						
Teması olan	29	67,4	14	32,6	43	0,004
Teması olmayan	51	68,0	24	32,0	75	0,950
Günlük Yaşantı						
Teması olan	20	62,5	12	37,5	32	0,564
Teması olmayan	60	69,8	26	30,2	86	0,453

* Bilinen kesin/olası COVID-19 hastası ile yüksek riskli teması olmadığını belirten katılımcılar dahil edilmemiştir. Satır yüzdesi.

Yüksek riskli COVID-19 vakası ile teması olduğunu belirten katılımcıların temas yerlerine göre COVID-19 tanısı almış olma durumları incelendiğinde;

- Teslimat sırasında yüksek riskli vaka ile teması olduğunu belirten katılımcıların %24,3'ü (n=18) COVID-19 tanısı almışken, teması olmadığını belirten katılımcılardan %45,5'i (n=20) tanı almıştır. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,018).
- İş yerinde yüksek riskli vaka ile teması olduğunu belirten katılımcıların %32,6'sı (n=14) COVID-19 tanısı almışken (p=0,950), günlük yaşantıda yüksek riskli vaka ile teması olduğunu belirten katılımcılardan %37,5'i (n=12) tanı almıştır (p=0,453). Her iki değerlendirme fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir.

Tablo 5.30. Katılımcıların çalışma hayatındaki özelliklerine göre COVID-19 tanısı alma durumunun dağılımı (Kasım 2021)

Kurye Olarak Çalışmaya İlişkin Özellikler	COVID-19 Tanısı Alma				Toplam (n=269)*	Ki-kare p
	Tanı Almayan		Tanı Alan			
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde		
Kurye Olarak İş Değişikliği						
Olmayan	77	81,9	17	18,1	94	0,038
Olan	145	82,9	30	17,1	175	0,846
Kurye Olarak Çalışmanın Yanında Başka İşte de Çalışma						
Çalışmayan	189	82,2	41	17,8	230	7,489
Çalışan	33	84,6	6	15,4	39	0,006
Kurye Olarak Birden Fazla İşyerinde Çalışma						
Çalışmayan	145	78,0	41	22,0	186	8,735
Çalışan	77	92,8	6	7,2	83	0,003
Kurumsal Firmada Çalışma						
Çalışmayan	136	83,4	27	16,6	163	0,236
Çalışan	86	81,1	20	18,9	106	0,627
Şahıs Firmasında Çalışma						
Çalışmayan	111	82,8	23	17,2	134	0,018
Çalışan	111	82,2	24	17,8	135	0,895
Kendi Adına Çalışma						
Çalışmayan	163	79,9	41	20,1	204	4,037
Çalışan	59	90,8	6	9,2	65	0,045

* Satır yüzdesi.

Katılımcıların COVID-19 tanısı alma durumları kurye olarak çalışmaya ilişkin özelliklerine göre değerlendirildiğinde;

- Kurye olarak çalışmanın yanında başka bir işte de çalıştığını belirten katılımcıların %15,4'ü (n=6) COVID-19 tanısı aldığını belirtirken, çalışmadığını belirten katılımcıların %17,8'i (n=41) tanı almıştır. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,006).
- Kurye olarak birden fazla iş yerinde çalıştığını belirten katılımcıların %7,2'si (n=6) COVID-19 tanısı aldığını belirtirken, çalışmadığını belirten

katılımcıların %22,0'si (n=41) tanı almıştır. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,003).

- Kendi adına çalışan katılımcıların %9,2'si (n=6) COVID-19 tanısı aldığını belirtirken, kendi adına çalışma yapmayan katılımcıların %20,1'i (n=41) tanı almıştır. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,045).

Tablo 5.31. Katılımcıların teslimat esnasında uygulanması önerilen önlemleri uygulama durumlarına göre COVID-19 tanısı alma durumunun dağılımı (Kasım 2021)

Teslimatta Uygulanması Önerilen Önlemler	COVID-19 Tanısı Alma				Toplam (n=269)*	Ki-kare p
	Tanı Almayan		Tanı Alan			
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde		
Fiziksel Mesafeyi Koruma						
Uygulayan	188	81,4	43	18,6	231	1,481
Uygulamayan	34	59,5	4	40,5	38	0,224
Maske Takma						
Uygulayan	200	82,3	43	17,7	243	0,087
Uygulamayan	22	84,6	4	15,4	26	0,768
Teslimat Öncesi ve Sonrasında Dezenfektan Kullanılması						
Uygulayan	148	83,1	30	16,9	178	0,139
Uygulamayan	74	81,3	17	18,7	91	0,709
Teslimat Öncesi ve Sonrasında Kullanılan Ekipmanların Dezenfeksiyonu						
Uygulayan	110	81,5	25	18,5	135	0,206
Uygulamayan	112	83,6	22	16,4	134	0,650
Teslimatı Açık Havada Yapma						
Uygulayan	59	79,7	15	20,3	74	0,554
Uygulamayan	163	83,6	32	16,4	195	0,457

* Satır yüzdesi.

Katılımcıların COVID-19 döneminde teslimat esnasında uygulanması önerilen önlemleri uygulama durumlarına göre COVID-19 tanısı alma durumları incelendiğinde;

- Fiziksel mesafe kurallarını uyguladığını belirten katılımcıların %18,6'sı (n=43) COVID-19 tanısı almışken, uygulamadığını ve fikri olmadığını belirten katılımcıların %40,5'i (n=4) tanı almıştır. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir (p=0,224).
- Maske takma kuralını uyguladığını belirten katılımcıların %17,7'si (n=43) COVID-19 tanısı almışken, uygulamadığını belirten katılımcıların %15,4'ü (n=4) tanı almıştır. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir (p=0,768).
- Teslimat öncesi ve sonrasında dezenfektan kullandığını belirten katılımcıların %16,9'u (n=30) kullanmadığını belirten katılımcıların %18,7'si (n=17) COVID-19 tanısı almıştır. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir (p=0,709).

- Teslimat öncesi ve sonrasında kullanılan ekipmanların dezenfeksiyonunu yaptığını belirten katılımcıların %18,5'i, (n=25) yapmadığını belirten katılımcıların %16,4'ü (n=22) COVID-19 tanısı almıştır. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir (p=0,650).
- Teslimatı açık havada yaptığını belirten katılımcıların %20,3'ü (n=15), yapmadığını belirten katılımcıların ise %16,4'ü (n=32) COVID-19 tanısı almıştır. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir (p=0,457).

5.7. Çalışma Hayatına ve İş Sağlığı Güvenliği Koşullarına İlişkin Karşılaştırmalı Bulgular

Katılımcıların çalışma hayatlarına ilişkin özellikler ve İSG koşullarının yer aldığı karşılaştırmalı bulgular ilişkin bulgular Tablo 5.32.-5.41.'de verilmiştir.

Tablo 5.32. Katılımcıların pandemi uygulamalarına göre günlük teslimat sayıları ve günlük çalışma sürelerinin dağılımı (Kasım 2021)

Dönem	Ort±SS	Ortanca- Tepe	EK- EB	Çeyrekler	p
	Teslimat Sayısı (n=194)				
Pandemi öncesi	35,46±17,849	30-30	5-130	25-40	
Pandemi (Kısıtlama var)	41,87±18,161	40-30	4-105	30-50	<0,001*
Pandemi (Kısıtlama yok)	35,06±16,159	30-30	5-100	25-40	
Çalışma Süresi (saat) (n=180)					
Pandemi öncesi	10,78±1,836	10-12	6-18	10-12	
Pandemi (Kısıtlama var)	11,68±2,381	12-12	5-20	10-12	<0,001*
Pandemi (Kısıtlama yok)	11,23±2,135	11-12	6-20	10-12	

*Friedman sıralamalı iki yönlü varyans analizi yapılmıştır.

Günlük yapılan teslimat sayıları ve günlük çalışma sürelerinin; pandemi öncesi, pandemi döneminde sokağa çıkma kısıtlamaları varken ve sokağa çıkma kısıtlamaları yokken değişimi değerlendirilmiştir. Üç dönem arasındaki farklılık her iki özellik için istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir ve anlamlılığı yaratan pandemi döneminde kısıtlamaların olduğu dönem olmuştur (p<0,001).

Tablo 5.33. Katılımcıların motosikletli kuryeliğe başladıktan sonra genel sağlık durumlarına göre kurye olarak çalışma sürelerinin (ay) dağılımı (Kasım 2021)

Kuryeliğe Başladıktan Sonra Genel Sağlık Durumu	Sayı (n=269)	Ort±SS	Ortanca -Tepe	EK- EB	Çeyrekler	p
Daha kötü	112	81,04±67,357	56-24	2-281	24,50-126	
Değişiklik yok/daha iyi	157	71,70±67,102	42-24	1-281	24-108	0,096*

*Mann-Whitney U testi yapılmıştır.

Katılımcıların motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra genel sağlık durumlarındaki değişime göre kurye olarak çalışma sürelerinin dağılımı

incelendiğinde grupların dağılım özellikleri arasındaki fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir ($p=0,096$).

Tablo 5.34. Katılımcıların kurye olarak çalışma ile ilgili bazı özelliklerine göre çalışma hayatında yaşadıkları bazı sorunların yüzde dağılımı (Kasım 2021)

Motosikletli Kurye Olarak Çalışma ile İlgili Özellikler		Kaza Geçiren ⁽¹⁾		Trafik Kazası Geçiren ⁽²⁾		Şiddet Gören ⁽³⁾		Sağlığı Kötüleşen ⁽⁴⁾		Sayı (n=269)
		%*	Ki-kare p	%*	Ki-kare p	%*	Ki-kare p	%*	Ki-kare p	
Kurye olarak iş değişikliği	Yapmayan	55,3	0,026	44,7	1,311	58,5	3,056	41,5	0,001	94
	Yapan	54,3	0,871	52,0	0,252	69,1	0,080	41,7	0,972	175
Kuryeliğe ek olarak başka işte de	Çalışmayan	57,7	0,866	54,5	2,293	69,1	1,355	52,8	11,719	146
	Çalışan	52,1	0,352	45,2	0,130	62,3	0,244	32,2	0,001	123
Kurye olarak birden fazla iş yerinde	Çalışmayan	52,2	1,516	46,8	1,717	63,4	1,052	34,4	12,957	186
	Çalışan	60,2	0,218	55,4	0,190	69,9	0,305	57,8	<0,001	83
Kurye olarak kurumsal firmada	Çalışmayan	56,4	0,538	50,9	0,361	66,3	0,126	44,8	1,689	163
	Çalışan	51,9	0,463	47,2	0,548	64,2	0,723	36,8	0,194	106
Kurye olarak şahıs firmasında	Çalışmayan	56,7	0,461	48,5	0,093	65,7	0,007	38,1	1,405	134
	Çalışan	52,6	0,497	50,4	0,760	65,2	0,933	45,2	0,236	135
Kurye olarak kendi adına	Çalışmayan	51,5	3,437	49,0	0,060	63,7	1,081	37,7	5,259	204
	Çalışan	64,6	0,064	50,8	0,806	70,8	0,298	53,8	0,022	65

* Sütunlar için ayrı ayrı satır yüzdeleri alınmıştır.

⁽¹⁾Bedensel bütünlüğü tehdit eden kazalar: 2021 yılı içinde motosikletli kurye olarak çalışırken geçirilen trafik kazaları ve trafik kazası dışındaki kazalar birlikte değerlendirilmiştir.

⁽²⁾2021 yılı içinde motosikletli kurye olarak çalışırken geçirilen trafik kazaları için değerlendirilmiştir.

⁽³⁾Motosikletli kurye olarak çalışırken en az bir kere şiddete maruz kalma durumu için değerlendirilmiştir.

⁽⁴⁾Motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra genel sağlık durumundaki değişiklik için değerlendirilmiştir.

Katılımcıların kurye olarak çalışma ile ilgili bazı özelliklerine göre çalışma hayatında yaşadıkları bazı sorunların dağılımı incelendiğinde;

- Motosikletli kurye olarak kendi adına çalışan katılımcıların %64,6'sı (n=42), çalışmayan katılımcıların %51,5'i (n=105) 2021 yılı içinde en az bir kere motosikletli kurye olarak çalışırken trafik kazası veya başka bir kaza geçirdiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir (p=0,064).
- Motosikletli kurye olarak iş değişikliği yaptığını belirten katılımcıların %69,1'i (n=121), yapmadığını belirten katılımcıların %58,5'i (n=55) 2021 yılı içinde en az bir kere şiddetin en az bir türüne maruz kaldığını belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir (p=0,080).
- Kuryeliğe ek olarak başka bir işte de çalışan katılımcıların %32,2'si (n=47) motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra sağlık durumunun kötüleştiğini belirtirken, başka işte çalışmayan katılımcıların %52,8'i (n=65) sağlığının kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,001).
- Kurye olarak birden fazla iş yerinde çalışan katılımcıların %57,8'i (n=48) motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra sağlık durumunun kötüleştiğini belirtirken, birden fazla iş yerinde çalışmayan katılımcıların %34,4'ü (n=64) sağlığının kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p<0,001).
- Kurye olarak kendi adına çalışan katılımcıların %53,8'i (n=35) motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra sağlık durumunun kötüleştiğini belirtirken, kendi adına çalışmayan katılımcıların %37,7'si (n=77) sağlığının kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,022).

Tablo 5.35. Katılımcıların çalışma hayatındaki psikososyal etmenlere ilişkin özelliklere göre çalışma hayatında yaşadıkları bazı sorunların yüzde dağılımı (Kasım 2021)

Psikososyal Etmenlere İlişkin Özellikler		Kaza Geçiren ⁽¹⁾		Trafik Kazası Geçiren ⁽²⁾		Şiddet Gören ⁽³⁾		Sağlığı Kötüleşen ⁽⁴⁾		Sayı
		%*	Ki-kare p	%*	Ki-kare p	%*	Ki-kare p	%*	Ki-kare p	
Toplumdan dışlanma (n=228)**	Hissetmeyen	36,6	9,312	43,9	0,305	48,8	7,605	24,4	8,720	41
	Hisseden	62,6	0,002	48,7	0,580	71,1	0,006	49,7	0,003	187
Toplumda takdir edilme (n=212)**	Hissetmeyen	80,6	12,094	47,2	0,183	80,6	2,966	47,2	0,489	36
	Hisseden	48,9	0,001	51,1	0,669	65,9	0,085	40,9	0,484	176
İş arkadaşları ile ilişki (n=269)	İyi	54,5	0,024	48,1	1,370	65,1	0,085	41,7	0,003	235
	Kötü/Orta	55,9	0,877	58,8	0,242	67,6	0,771	41,2	0,954	34
Yöneticiler ile ilişki (n=269)	İyi	51,4	2,596	45,4	3,863	57,8	15,087	34,6	12,087	185
	Kötü/Orta	61,9	0,107	58,3	0,049	82,1	<0,001	57,1	0,001	84

* Sütunlar için ayrı ayrı satır yüzdeleri alınmıştır.

** "Pandemi döneminde motosikletli kurye olarak çalışma" için değerlendirilmiştir. "Fikrim yok." Seçeneğini işaretleyen katılımcılar dahil edilmemiştir.

⁽¹⁾Bedensel bütünlüğü tehdit eden kazalar: 2021 yılı içinde motosikletli kurye olarak çalışırken geçirilen trafik kazaları ve trafik kazası dışındaki kazalar birlikte değerlendirilmiştir.

⁽²⁾2021 yılı içinde motosikletli kurye olarak çalışırken geçirilen trafik kazaları için değerlendirilmiştir.

⁽³⁾Motosikletli kurye olarak çalışırken en az bir kere şiddete maruz kalma durumu için değerlendirilmiştir.

⁽⁴⁾Motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra genel sağlık durumundaki değişiklik için değerlendirilmiştir.

Katılımcıların çalışma hayatındaki psikososyal etmenlere ilişkin bazı özelliklerine göre çalışma hayatında yaşadıkları bazı sorunların dağılımı incelendiğinde;

- Pandemi döneminde motosikletli kurye olarak çalışma nedeni ile toplumdan dışlandığını hissettiğini belirten katılımcıların %71,1'i (n=133), hissetmeyen katılımcıların ise %48,8'i (n=20) motosikletli kurye olarak çalışırken şiddetin en az bir türüne maruz kaldığını belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,006)
- Pandemi döneminde motosikletli kurye olarak çalışma nedeni ile toplumdan dışlandığını hissettiğini belirten katılımcıların %49,7'si (n=93), hissetmeyen katılımcıların ise %24,4'ü (n=10) motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra sağlığının kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,003)
- Pandemi döneminde motosikletli kurye olarak çalışma nedeni ile toplum tarafından takdir edildiğini hissettiğini belirten katılımcıların %48,9'u (n=86), hissetmediğini belirten katılımcıların ise %80,6'sı (n=29) çalışma esnasında trafik kazası veya başka bir kaza geçirdiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,001)
- Yöneticileri ile ilişkisi iyi olan katılımcıların %45,4'ü (n=84), kötü/orta olan katılımcıların ise %58,3'ü (n=49) 2021 yılı içinde trafik kazası geçirdiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,049).
- Yöneticileri ile ilişkisi iyi olan katılımcıların %57,8'i (n=107), kötü/orta olan katılımcıların ise %82,1'i (n=69) motosikletli kurye olarak çalışırken şiddetin en az bir türüne maruz kaldığını belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p<0,001).
- Yöneticileri ile ilişkisi iyi olan katılımcıların %34,6'sı (n=64), kötü/orta olan katılımcıların ise %57,1'i (n=48) motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra sağlığının kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,001).

Tablo 5.36. Katılımcıların COVID-19 tanısı alma durumuna göre 2021 yılı içerisinde işsiz kalma sürelerinin (ay) dağılımı (Kasım 2021)

COVID-19 Tanısı	Sayı (n=111)	Ort±SS	Ortanca-Tepe	EK-EB	Çeyrekler	p
Almayan	103	4,04 ±2,330	4-3	1-12	2-6	0,043*
Alan	8	5,75±2,252	6,50-7	2-8	3,50-7,75	

* Mann-Whitney U testi yapılmıştır.

Katılımcıların 2021 yılı içinde işsiz kalma süresinin COVID-19 tanısı alanlarda daha uzun olduğu görülmektedir. COVID-19 tanısı alan sekiz katılımcının işsiz kalma sürelerinin ortalaması ay cinsinden 5,75±2,252, COVID-19 tanısı almayan katılımcıların ise 4,04 ±2,330 olarak bulunmuştur. Bu fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,043).

Tablo 5.37. Katılımcıların çalışma hayatında karşılaştıkları sorunlara göre çalışma hayatında yaşadıkları bazı sorunların yüzde dağılımı – 1 (Kasım 2021)

Çalışma Hayatındaki Sorunlar***			Kaza Geçiren ⁽¹⁾		Trafik Kazası Geçiren ⁽²⁾		Şiddet Gören ⁽³⁾		Sağlığı Kötüleşen ⁽⁴⁾		Sayı
			%*	Ki-kare p	%*	Ki-kare p	%*	Ki-kare p	%*	Ki-kare p	
Müşteriler ile ilişkili	Müşterilerle iletişim sorunları (n=243)	Yaşayan	56,8	0,772	50,9	1,258	69,4	8,444	44,6	0,329	222
		Yaşamayan	66,7	0,380	38,1	0,262	38,1	0,004	38,1	0,566	21
	Teslimat adresinin yanlış verilmesi (n=260)	Yaşayan	56,1	0,176**	49,0	0,680**	67,5	0,044**	42,4	0,078**	255
		Yaşamayan	20,0		60,0		20,0		-		5
	Müşterilerin verilen adreste bulunamaması (n=250)	Yaşayan	56,2	0,472**	50,0	0,282**	68,2	0,002**	42,6	0,474**	242
		Yaşamayan	37,5		25,0		12,5		25,0		8
Müşterilerin COVID-19 hastası veya temaslı olduğunun bilinmemesi (n=230)	Yaşayan	57,7	0,149	50,2	0,064	69,0	3,453	43,7	1,307	213	
	Yaşamayan	52,9	0,700	47,1	0,801	47,1	0,063	29,4	0,253	17	
Yoğun çalışma temposu	Performans/teslimat süresi baskısı (n=256)	Yaşayan	56,8	0,728	49,8	1,571	70,7	12,446	45,9	7,363	229
		Yaşamayan	48,1	0,394	37,0	0,210	37,0	<0,001	18,5	0,007	27
	Dinlenme için yeterli zaman olmaması (n=258)	Yaşayan	58,4	6,047	50,8	3,206	67,6	4,210	46,6	13,021	238
		Yaşamayan	30,0	0,014	30,0	0,073	45,0	0,040	5,0	<0,001	20
	Günlük planlamalarda Aksamalar (n=246)	Yaşayan	57,8	1,740	50,7	0,469	70,2	9,034	45,8	3,764	225
		Yaşamayan	42,9	0,187	42,9	0,494	38,1	0,003	23,8	0,052	21
	Yoğun iş yükü (n=261)	Yaşayan	55,5	0,160	50,2	0,286	68,8	0,001**	43,7	2,695	247
		Yaşamayan	50,0	0,689	42,9	0,593	21,4		21,4	0,101	14
Öğün atlama/zamanında yenilememesi (n=256)	Yaşayan	56,8	1,038	50,8	3,206	69,5	9,890	45,8	12,530	236	
	Yaşamayan	45,0	0,308	30,0	0,073	35,0	0,002	5,0	0,001	20	

* Sütunlar için ayrı ayrı satır yüzdeleri alınmıştır.

** Fisher exact test kullanılmıştır.

*** "Fikrim yok." seçeneğini işaretleyen katılımcılar dahil edilmemiştir.

⁽¹⁾Bedensel bütünlüğü tehdit eden kazalar: 2021 yılı içinde motosikletli kurye olarak çalışırken geçirilen trafik kazaları ve trafik kazası dışındaki kazalar birlikte değerlendirilmiştir.

⁽²⁾2021 yılı içinde motosikletli kurye olarak çalışırken geçirilen trafik kazaları için değerlendirilmiştir.

⁽³⁾Motosikletli kurye olarak çalışırken en az bir kere şiddete maruz kalma durumu için değerlendirilmiştir.

⁽⁴⁾Motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra genel sağlık durumundaki değişiklik için değerlendirilmiştir.

Tablo 5.38. Katılımcıların çalışma hayatında karşılaştıkları sorunlara göre çalışma hayatında yaşadıkları bazı sorunların yüzde dağılımı – 2 (Kasım 2021)

Çalışma Hayatındaki Sorunlar***			Kaza Geçiren ⁽¹⁾		Trafik Kazası Geçiren ⁽²⁾		Şiddet Gören ⁽³⁾		Sağlığı Kötüleşen ⁽⁴⁾		Sayı
			%*	Ki-kare p	%*	Ki-kare p	%*	Ki-kare p	%*	Ki-kare p	Sayı
Trafik	Yoğun trafik (n=263)	Yaşayan	55,0	0,591**	50,4	0,247**	65,8	0,276**	41,9	1,000**	260
		Yaşamayan	33,3		-		33,3		33,3		3
	Trafik kurallarına uymayan sürücüler (n=266)	Yaşayan	55,1	0,093**	49,8	1,000**	65,8	0,275**	42,2	0,268**	263
		Yaşamayan	-		33,3		33,3		-		3
	Trafik gürültüsü (n=262)	Yaşayan	55,4	0,330**	50,8	0,368**	66,7	0,604**	42,2	0,641**	258
		Yaşamayan	25,0		25,0		50,0		25,0		4
	Trafikte yol verilmemesi (n=263)	Yaşayan	55,4	0,091**	48,8	1,000**	66,2	0,270**	42,3	0,267**	260
		Yaşamayan	-		33,3		33,3		-		3
Çalışma ortamı	Motorun titreşimi (n=250)	Yaşayan	56,4	2,166	51,7	0,380	68,4	6,399	43,6	2,119	234
		Yaşamayan	37,5	0,141	43,8	0,538	37,5	0,011	25,0	0,145	16
	Egzoz gazına maruz kalma (n=251)	Yaşayan	55,5	3,028	50,8	3,801	67,6	0,002**	45,0	6,983	238
		Yaşamayan	30,8	0,082	23,1	0,051	23,1		7,7	0,008	13
	Meteorolojik sorunlar (n=265)	Yaşayan	55,3	0,449**	49,6	1,000**	66,3	0,340**	42,0	1,000**	264
		Yaşamayan	-		-		-		-		1
	Ağır yük kaldırma/ taşıma (n=231)	Yaşayan	63,5	10,231	52,6	2,593	70,3	2,878	47,4	7,809	192
		Yaşamayan	35,9	0,002	38,5	0,107	56,4	0,090	23,1	0,005	39
Seyir halinde paket taşınması ve arka çantası (n=235)	Yaşayan	58,7	16,317	50,7	0,765	70,9	8,250	45,5	4,224	213	
	Yaşamayan	13,6	<0,001	40,9	0,382	40,9	0,004	22,7	0,040	22	
Diğer	Dinlenme alanı olanaklarının yetersizliği (n=255)	Yaşayan	58,3	3,548	52,0	3,484	69,5	3,421	47,1	11,292	223
		Yaşamayan	40,6	0,060	34,4	0,062	53,1	0,064	15,6	0,001	32
	Uygun el yıkama, tuvalet vb. olanakların sınırlı olması (n=249)	Yaşayan	61,2	6,451	50,5	0,165	71,3	6,153	47,3	4,917	188
		Yaşamayan	42,6	0,011	47,5	0,685	54,1	0,013	31,1	0,027	61
	Yeterli uygun KKD (maske, eldiven vb. sağlanmaması (n=234)	Yaşayan	59,6	2,710	52,6	1,234	68,4	1,352	49,1	5,630	171
		Yaşamayan	47,6	0,100	44,4	0,267	60,3	0,245	31,7	0,018	63

* Sütunlar için ayrı ayrı satır yüzdeleri alınmıştır.

** Fisher exact test kullanılmıştır.

*** "Fikrim yok." seçeneğini işaretleyen katılımcılar dahil edilmemiştir.

Katılımcıların çalışma hayatında müşteriler ile ilişkili olarak karşılaştıkları sorunlara göre yaşadıkları bazı sorunların dağılımı incelendiğinde;

- Müşterilerle iletişim sorunları yaşayan katılımcıların %69,4'ü (n=154) çalışma hayatında herhangi bir şiddet türüne maruz kaldığını belirtirken, iletişim sorunu yaşamayan katılımcıların %38,1'i (n=8) çalışma hayatında herhangi bir şiddet türüne maruz kaldığını belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,004).
- Teslimat adresinin yanlış verilmesi sorununu yaşayan katılımcıların %67,5'i (n=172) çalışma hayatında herhangi bir şiddet türüne en az bir kere maruz kaldığını belirtirken, bu sorunu yaşamayan katılımcılardan yalnızca biri (%20,0) çalışma hayatında herhangi bir şiddet türüne maruz kaldığını belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,044).
- Müşterilerin verilen adreste bulunamaması sorunu yaşayan katılımcıların %68,2'si (n=165) çalışma hayatında herhangi bir şiddet türüne en az bir kere maruz kaldığını belirtirken, bu sorunu yaşamayan katılımcıların yalnızca biri (%12,5) herhangi bir şiddet türüne maruz kaldığını belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,002).

Katılımcıların çalışma hayatında yoğun çalışma temposu ile ilişkili olarak karşılaştıkları sorunlara göre yaşadıkları bazı sorunların dağılımı incelendiğinde;

- Kurye olarak performans/teslimat süresi baskısı yaşayan katılımcıların %70,7'si (n=162) çalışma hayatında en az bir kere şiddetin en az bir türüne maruz kaldığını belirtirken, %37,0'si (n=10) şiddete maruz kaldığını belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p<0,001). Performans/teslimat süresi baskısı yaşayan katılımcıların %45,9'u, (n=105) yaşamayan katılımcıların %18,5'i (n=5) motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra genel sağlık durumunun kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,007)
- Dinlenme için yeterli zaman bulamadığını belirten katılımcıların %58,4'ü (n=139), dinlenme zamanı açısından sorun yaşamadığını belirten katılımcıların %30,0'ı (n=6) 2021 yılı içinde en az bir kere kaza geçirdiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,014).
- Yoğun iş yükü nedeniyle sorun yaşayan katılımcıların %68,8'i (n=170) 2021 yılı içinde en az bir kere herhangi bir şiddet türüne maruz kaldığını belirtirken, %21,4'ü (n=3) 2021 yılı içinde herhangi bir şiddet türüne maruz kaldığını belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,001).
- Öğün atlama veya öğünlerin zamanında yenilememesi nedeniyle sorun yaşayan katılımcıların %45,8'i (n=108) motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra sağlığının kötüleştiğini belirtirken, bir katılımcı (%5,0) motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra sağlığının kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,001).

Katılımcıların motosikletli kurye olarak çalışırken trafik ile ilişkili olarak karşılaştıkları sorunlara göre yaşadıkları bazı sorunların dağılımı incelendiğinde;

- Yoğun trafik nedeniyle sorun yaşayan katılımcıların %50,4'ü (n=131) trafik kazası geçirdiğini belirtirken, yoğun trafik nedeniyle sorun yaşamadığını belirten katılımcılar içerisinde trafik kazası geçiren katılımcı bulunmamaktadır. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir (p=0,247).

Katılımcıların motosikletli kurye olarak çalışırken çalışma ortamı ile ilişkili olarak karşılaştıkları bazı sorunların dağılımı incelendiğinde;

- Egzoz gazına maruz kalma nedeni ile sorun yaşayan katılımcıların %45,0'i (n=107) motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra sağlığının kötüleştiğini belirtirken, egzoz gazına maruz kalma nedeniyle sorun yaşamayan katılımcılardan biri (%7,7) motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra sağlığının kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,008).
- Seyir halinde paket taşınması ve arka çantasına ilişkin problemler yaşayan katılımcıların %58,7'si (n=125) çalışma esnasında vücut bütünlüğünü tehlikeye sokan bir kaza geçirdiğini belirtirken, sorun yaşamadığını belirten katılımcıların %13,6'sı (n=3) herhangi bir kaza geçirdiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p<0,001).

Katılımcıların motosikletli kurye olarak çalışırken diğer sorunların dağılımı incelendiğinde;

- Dinlenme olanaklarının yetersiz olduğunu belirten katılımcıların %47,1'i (n=105) motosikletli kurye olarak çalışma sonrasında sağlık durumunun kötüleştiğini belirtirken, bu sorunu yaşamayan katılımcıların %15,6'sı (n=5) motosikletli kurye olarak çalışma sonrasında genel sağlık durumunun kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,001).
- Uygun el yıkamama, tuvalet vb. olanakların sınırlı olması sorununu yaşayan katılımcıların %47,3'ü (n=89), yaşamayan katılımcıların ise %31,1'i (n=19) motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra genel sağlık durumunun kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,027).
- Yeterli ve uygun KKD sağlanmaması sorununu yaşayan katılımcıların %49,1'i (n=84), yaşamayan katılımcıların %31,7'si (n=20) motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra genel sağlık durumunun kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,018).

Tablo 5.39. Katılımcıların çalışırken kullanılan motosiklete ilişkin bazı özelliklere ve sürücü kursu sonrası güvenli motosiklet kullanımı eğitimi almış olma durumlarına göre 2021 yılında trafik kazası geçirme durumunun dağılımı (Kasım 2021)

Motosiklete İlişkin Özellikler	2021 Yılında Trafik Kazası Geçirme				Toplam (n=269)*	Ki-kare p
	Kaza Yapan		Kaza Yapmayan			
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde		
Motosikletin Sahibi						
Kendisi/kiralık	81	46,8	92	53,2	173	1,333
İş yerine ait	52	54,2	44	45,8	96	0,248
Motosikletin Kontrol ve Muayenesinin Düzenli Olarak Yapılması						
Yapılan	92	46,2	107	53,8	199	3,155
Yapılmayan	41	58,6	29	41,4	70	0,076
Sürücü Kursu Sonrası Güvenli Motosiklet Kullanımı Eğitimi						
Alan	51	48,1	55	51,9	106	0,124
Almayan	82	50,3	81	49,7	163	0,725

* Satır yüzdesi.

Motosikletli kurye olarak çalışırken kullanılan motosikletin kendisine ait olduğunu veya kiralık motosiklet kullandığını belirten katılımcıların %46,8'i (n=81) 2021 yılı içerisinde trafik kazası geçirdiğini belirtirken, kullanılan motosikletin iş yerine ait olduğunu belirten katılımcıların %54,2'si (n=52) 2021 yılı içinde trafik kazası geçirdiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir (p=0,248).

Motosikletli kurye olarak çalışırken kullanılan motosikletin kontrol ve muayenesinin düzenli yapıldığını belirten katılımcıların %46,2'si (n=92) 2021 yılı içerisinde trafik kazası geçirdiğini belirtirken, düzenli yapılmadığını belirten katılımcıların %58,6'sı (n=41) 2021 yılı içinde trafik kazası geçirmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir (p=0,076).

Sürücü kursu sonrası güvenli motosiklet kullanımı eğitimi alan katılımcıların %48,1'i (n=51) 2021 yılı içinde trafik kazası geçirmişken, eğitim almayan katılımcıların %50,3'ü (n=82) trafik kazası geçirmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir (p=0,725).

Tablo 5.40. Katılımcıların çalışırken kullandığı motosiklete sahip olma durumuna göre motosikletin kontrol/muayenesinin yapılma durumunun dağılımı (Kasım 2021)

Motosikletin Sahibi	Kontrol ve Muayenesinin Düzenli Olarak Yapılması				Toplam (n=269)*	Ki-kare p
	Düzenli Yapılan		Düzenli Yapılmayan			
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde		
Kendisi/kiralık	137	79,2	36	20,8	173	6,843
İş yerine ait	62	64,6	34	35,4	96	0,009

* Satır yüzdesi.

Çalışırken kullanılan motosikletin kendisine ait olduğunu veya kiraladığını belirten katılımcıların %79,2'si (n=137) motosikletin kontrol ve muayenesinin düzenli olarak yapıldığını, çalıştığı yere ait olduğunu belirten katılımcıların ise %64,6'sı (n=92) motosikletin kontrol ve muayenesinin düzenli olarak yapıldığını belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,009).

Tablo 5.41. Katılımcıların motosikletli kurye olarak çalışırken sağlığı etkileyen bazı özelliklerine göre kuryelik sonrası genel sağlık durumunun dağılımı (Kasım 2021)

Özellik	Kuryelik Sonrası Genel Sağlık				Toplam*	Ki-kare p
	Kötüleşen		Kötüleşmeyen			
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde		
İş Kazası (n=269)						
Geçirmeyen	26	21,3	96	78,7	112	37,950
Geçiren	86	58,5	61	41,5	147	<0,001
Trafik Kazası (n=269)						
Geçirmeyen	50	36,8	86	63,2	136	2,686
Geçiren	62	46,6	71	53,4	133	0,101
Trafik Kazası Dışında Kaza (n=269)						
Geçirmeyen	96	39,2	149	60,8	245	6,794
Geçiren	16	66,7	8	33,3	24	0,009
Kurye Olarak Çalışırken Şiddete Maruz (n=269)						
Kalmayan	27	29,0	66	71,0	93	9,292
Kalan	85	48,3	91	51,7	176	0,002
Psikolojik Şiddete Maruz (n=176)***						
Kalmayan	26	37,7	43	62,3	69	5,121
Kalan	59	55,1	48	44,9	107	0,024
Mobbinge Maruz Kalma (n=176)***						
Kalmayan	25	33,3	50	66,7	75	11,717
Kalan	60	59,4	41	40,6	101	0,001
İşveren Tarafından Şiddet (n=176)***						
Görmeyen	30	37,5	50	62,5	80	6,845
Gören	55	57,3	41	42,7	96	0,009
Gece Çalışması (n=269)						
Yapmayan	50	35,0	93	65,0	143	5,590
Yapan	62	49,2	64	50,8	126	0,018
Resmî Tatilde Çalışma (n=269)						
Yapmayan	4	36,4	7	63,6	11	0,767**
Yapan	108	41,9	150	58,1	258	

* Satır yüzdesi.

** Fisher exact test kullanılmıştır.

*** Şiddet görmediğini belirten katılımcılar dahil edilmemiştir.

Katılımcıların motosikletli kurye olarak çalışırken sağlığı etkileyen bazı özelliklere göre motosikletli kuryelik sonrası genel sağlık durumlarının dağılımı incelendiğinde;

- Motosikletli kurye olarak çalışırken vücut bütünlüğünü tehlikeye atan kaza geçirdiğini belirten katılımcıların %58,5'i (n=86), geçirmeyen katılımcıların

%21,3'ü (n=26) motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra genel sağlık durumlarının kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir ($p<0,001$).

- Trafik kazası geçirdiğini belirten katılımcılardan %46,6'sı (n=62) motosikletli kurye olarak çalışma sonrası genel sağlık durumlarının kötüleştiğini belirtirken, trafik kazası geçirmediğini belirten katılımcıların %36,8'i (n=50) sağlığının kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir ($p=0,101$).
- Trafik kazası dışında kaza geçirdiğini belirten katılımcılardan %66,7'si (n=16) motosikletli kurye olarak çalışma sonrası genel sağlık durumlarının kötüleştiğini belirtirken, geçirmediğini belirten katılımcılardan %39,2'si (n=96) genel sağlık durumlarının kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir ($p=0,009$).
- Motosikletli kurye olarak çalışırken şiddete maruz kaldığını belirten katılımcıların %48,3'ü (n=85), kalmadığını belirten katılımcıların %29,0'u (n=27) genel sağlık durumlarının kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir ($p=0,002$).
- Motosikletli kurye olarak çalışırken şiddete maruz kaldığını belirten katılımcılar içerisinde psikolojik şiddete maruz kaldığını belirten katılımcıların %55,1'i (n=59), maruz kalmadığını belirten katılımcıların ise %37,7'si (n=26) genel sağlık durumlarının kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir ($p=0,024$).
- Motosikletli kurye olarak çalışırken şiddete maruz kaldığını belirten katılımcılar içerisinde mobbinge maruz kaldığını belirten katılımcıların %59,4'ü (n=60), maruz kalmadığını belirten katılımcıların ise %33,3'ü (n=25) genel sağlık durumlarının kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir ($p=0,001$).
- Motosikletli kurye olarak çalışırken şiddete maruz kaldığını belirten katılımcılar içerisinde işveren tarafından şiddetin herhangi bir türüne maruz kaldığını belirten katılımcıların %57,3'ü (n=55), maruz kalmadığını belirten katılımcıların ise %37,5'i (n=30) genel sağlık durumlarının kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir ($p=0,009$).
- Gece çalışması yapan katılımcıların %49,2'si (n=62), yapmadığını belirten katılımcıların ise %35,0'i (n=50) motosikletli kurye olarak çalışma sonrası genel sağlık durumlarının kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir ($p=0,018$).
- Resmî tatilde çalışan katılımcıların %41,9'u (n=108), çalışmayan katılımcıların ise %36,4'ü (n=4) motosikletli kurye olarak çalışma sonrası genel sağlık durumlarının kötüleştiğini belirtmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir ($p=0,767$).

5.8. Niceliksel ve Niteliksel İş Güvencesizliği Ölçek Sonuçlarına İlişkin Karşılaştırmalı Bulgular

Katılımcıların niceliksel ve niteliksel iş güvencesizliği ölçek sonuçlarına ilişkin karşılaştırmalı bulgular Tablo 5.42.-5.47.'de verilmiştir.

Tablo 5.42. Katılımcıların sosyodemografik özelliklerine göre Niceliksel ve Niteliksel İş Güvencesizliği Ölçeklerinden yüksek puan alma durumlarının yüzde dağılımı (Kasım2021)

		Yüksek Niceliksel İş Güvencesizliği		Yüksek Niteliksel İş Güvencesizliği		Sayı (n=269)*
		%	Ki-kare p	%	Ki-kare p	
Cinsiyet	Erkek	37,9	0,007**	41,0	0,721**	261
	Kadın	87,5		50,0		
Yaş	≥30 yaş	39,3	0,002	38,6	0,873	140
	<30 yaş	39,5	0,967	44,2	0,350	129
Medeni durum	Evli	39,3	0,002	42,9	0,306	140
	Bekar	39,5	0,967	39,5	0,580	129
Çocuk	Yok	40,8	0,280	41,4	0,005	152
	Var	37,6	0,596	41,0	0,944	117
Hanede yaşayan kişi sayısı	≤3 kişi	39,4	<0,001	42,3	0,132	137
	>3 kişi	39,4	0,997	40,2	0,716	132
Aile geliri	Yeterli	42,7	1,689	41,4	0,003	157
	Yetersiz	34,8	0,194	41,1	0,957	112
Yaşanılan şehir nüfusu	>2 milyon	37,8	0,301	41,5	0,005	135
	≤2 milyon	41,0	0,584	41,0	0,942	134
Öğrenim durumu	Lise/Yüksekokul	41,0	0,780	42,1	0,181	195
	İlkokul/Ortaokul	35,1	0,377	39,2	0,670	74

* Sütunlar için ayrı ayrı satır yüzdeleri alınmıştır.

** Fisher exact test kullanılmıştır.

Katılımcıların sosyodemografik özelliklerine göre İş Güvencesizliği Ölçeği alt ölçeklerinden aldıkları toplam puanlar ele alındığında;

- Cinsiyete göre niceliksel iş güvencesizliği incelendiğinde, kadın çalışanların %87,5'i (n=7) yüksek puan alırken; erkek çalışanların %37,9'u (n=99) yüksek puan almıştır. Bu farklılık istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,007).
- Cinsiyete göre niteliksel iş güvencesizliği incelendiğinde, kadın çalışanların %50'si (n=4), erkek çalışanların ise %41,0'i (n=107) yüksek puan almıştır. Bu farklılık istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir (p=0,721).
- Yaşa göre niceliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; 30 yaş ve üzeri çalışanların %39,3'ü (n=55), 30 yaş altı çalışanların ise %39,5'i (n=51) yüksek puan almıştır (p=0,967). Niteliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; 30 yaş ve üzeri çalışanların %38,6'sı (n=54), 30 yaş altı

çalışanların ise %44,2'si (n=57) yüksek puan almıştır. (p=0,350). Her iki değerlendirme için de fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir.

- Aile gelirin göre niceliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; gelirin yeterli olduğunu belirten katılımcıların %42,7'si (n=67), yetersiz olduğunu belirten katılımcıların %34,8'i (n=39) yüksek puan almıştır (p=0,194). Niteliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; gelirin yeterli olduğunu belirten katılımcıların %41,4'ü (n=65), yetersiz olduğunu belirten katılımcıların %41,1'i (n=46) yüksek puan almıştır. (p=0,957). Her iki değerlendirme için de fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir.
- Yaşanılan şehre göre niceliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; nüfusu iki milyon üzerinde olan şehirlerdeki katılımcıların %37,8'i (n=51), iki milyon altında olan şehirlerdeki katılımcıların %41,0'i (n=55) yüksek puan almıştır (p=0,584). Niteliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; nüfusu iki milyon üzerinde olan şehirlerdeki katılımcıların %41,5'i (n=56), iki milyon altında olan şehirlerdeki katılımcıların %41,0'i (n=55) yüksek puan almıştır (p=0,942). Her iki değerlendirme için de fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir.
- Öğrenim durumuna göre niceliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; lise ve yüksek öğrenim mezunu katılımcıların %41,0'i (n=80), ilköğretim ve ortaokul mezunu katılımcıların %35,1'i (n=26) yüksek puan almıştır (p=0,377). Niteliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; lise ve yüksek öğrenim mezunu katılımcıların %42,1'i (n=82), ilköğretim ve ortaokul mezunu katılımcıların %39,2'si (n=29) yüksek puan almıştır (p=0,670). Her iki değerlendirme için de fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir.

Tablo 5.43. Katılımcıların COVID-19 ile ilgili bazı özelliklerine ve sigara içme durumlarına göre Niceliksel ve Niteliksel İş Güvencesizliği Ölçeklerinden yüksek puan alma durumlarının yüzde dağılımı (Kasım 2021)

		Yüksek Niceliksel İş Güvencesizliği		Yüksek Niteliksel İş Güvencesizliği		Sayı (n=269)*
		%	Ki-kare p	%	Ki-kare p	
COVID-19 tanısı	Almayan	40,5	0,686	41,0	0,039	222
	Alan	34,0	0,408	42,6	0,843	47
COVID-19 tanısı alan iş arkadaşı	Olan	42,9	3,171	42,3	0,297	189
	Olmayan	31,3	0,075	38,8	0,586	80
COVID-19 tanısı alan aile üyesi	Olan	40,9	0,761	42,9	0,867	203
	Olmayan	34,8	0,383	36,4	0,352	66
2021 yılı içinde işsiz kalma	Kalmayan	39,9	0,035	37,3	2,430	158
	Kalan	38,7	0,851	46,8	0,119	111
Sigara	İçen	35,3	4,342	33,2	16,643	187
	İçmeyen	48,8	0,037	59,8	<0,001	82

* Sütunlar için ayrı ayrı satır yüzdeleri alınmıştır.

Katılımcıların COVID-19 ile ilgili bazı özelliklerine göre İş Güvencesizliği Ölçeği alt ölçeklerinden aldıkları toplam puanlar ele alındığında;

- COVID-19 tanısı alma durumuna göre niceliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; tanı alan katılımcıların %34,0'ü (n=16), almayan katılımcıların %40,5'i (n=90) yüksek puan almıştır (p=0,408). Niteliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; tanı alan katılımcıların %42,6'sı (n=20), almayan katılımcıların %41,0'i (n=91) yüksek puan almıştır (p=0,843). Her iki değerlendirme için de fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir.
- Katılımcıların 2021 yılı içinde işsiz kalma durumuna göre niceliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; işsiz kaldığını belirten katılımcıların %38,7'si (n=43), kalmadığını belirten katılımcıların %39,9'u (n=63) yüksek puan almıştır (p=0,851). Niteliksel iş güvencesizliği incelendiğine; işsiz kaldığını belirten katılımcıların %46,8'i (n=52), kalmadığını belirten katılımcıların %37,3'ü (n=59) yüksek puan almıştır (p= 0,119). Her iki değerlendirme için de fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir.
- Sigara içme durumuna göre niceliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; sigara içen katılımcıların %35,3'ü (n=66), içmeyen katılımcıların %48,8'i (n=40) yüksek puan almıştır. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir (p=0,037). Niteliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; sigara içen katılımcıların %33,2'si (n=62), içmeyen katılımcıların %59,8'i (n=49) yüksek puan almıştır. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p<0,001).

Katılımcılar diğer özelliklerine göre değerlendirildiğinde; çevresinde COVID-19 tanısı alan kimse bulunan katılımcıların (iş arkadaşı ve aile) her iki ölçek için de güvencesizlik puanlarının daha yüksek çıktığı saptanmıştır. Bu farkların istatistiksel olarak anlamlı düzeyde olmadığı görülmektedir.

Tablo 5.44. Katılımcıların kurye olarak çalışma ile ilgili bazı özelliklerine göre Niceliksel ve Niteliksel İş Güvencesizliği Ölçeklerinden yüksek puan alma durumlarının yüzde dağılımı (Kasım 2021)

Kurye Olarak Çalışırken		Yüksek Niceliksel İş Güvencesizliği		Yüksek Niteliksel İş Güvencesizliği		Sayı (n=269)*
		%	Ki-kare p	%	Ki-kare p	
İş değişikliği	Olmayan	39,4	<0,001	39,4	0,216	94
	Olan	39,4	0,991	42,3	0,642	175
Kuryelikten başka işte de çalışma	Çalışmayan	41,1	0,382	41,1	0,004	146
	Çalışan	37,4	0,536	41,5	0,951	123
Birden fazla işyerinde çalışma	Çalışmayan	39,8	0,036	41,9	0,112	186
	Çalışan	38,6	0,849	39,8	0,738	83
Kurumsal firmada çalışma	Çalışmayan	41,7	0,926	45,4	2,918	163
	Çalışan	35,8	0,336	34,9	0,088	106
Şahıs firmasında çalışma	Çalışmayan	36,6	0,901	38,1	1,131	134
	Çalışan	42,2	0,343	44,4	0,288	135
Kendi adına çalışma	Çalışmayan	36,3	3,465	40,2	0,397	204
	Çalışan	49,2	0,063	44,6	0,529	65
Sosyal güvence	Olmayan	45,7	0,907	47,8	0,986	46
	Olan	38,1	0,341	39,9	0,321	223
Gelirin belirlenme biçimi	Sözleşme	35,4	2,206	37,4	1,981	147
	İş başına/ Yevmiye	44,3	0,137	45,9	0,159	122

* Sütunlar için ayrı ayrı satır yüzdeleri alınmıştır.

Katılımcıların kurye olarak çalışma ile ilgili bazı özelliklerine göre İş Güvencesizliği Ölçeği alt ölçeklerinden aldıkları toplam puanlar ele alındığında;

- Kurye olarak çalışırken iş değişikliği olan ve olmayan katılımcıların; kuryeliğe ek başka işte de çalışan ve çalışmayan katılımcıların; kurye olarak birden fazla iş yerinde çalışan ve çalışmayan katılımcıların İş Güvencesizliği Ölçeği alt ölçeklerinden yüksek puan alma sıklıklarının benzer olduğu görülmektedir.
- Kurye olarak kurumsal firmada çalışan katılımcıların %35,8'i (n=38), şahıs firmasında çalışan katılımcıların %42,2'si (n=57), kendi adına çalışan katılımcıların %49,2'si (n=32) niceliksel iş güvencesizliği ölçeğinden yüksek puan almıştır. Bu değerlendirmeler için fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir.
- Kurye olarak kurumsal firmada çalışan katılımcıların %34,9'u (n=37), şahıs firmasında çalışan katılımcıların %44,4'ü (n=60), kendi adına çalışan katılımcıların %44,6'sı (n=29) niteliksel iş güvencesizliği ölçeğinden yüksek puan almıştır. Bu değerlendirmeler için fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir.
- Katılımcıların sosyal güvencesi bulunma durumlarına göre niceliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; sosyal güvencesi olmayan katılımcıların

%45,7'si (n=21), olan katılımcıların %38,1'i (n=85) yüksek puan almıştır (p=0,341). Niteliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; sosyal güvencesi olmayan katılımcıların %47,8'i (n=22), olan katılımcıların %39,9'u (n=89) yüksek puan almıştır (p= 0,321). Her iki değerlendirme için de fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir.

- Katılımcıların gelirlerinin belirlenme biçimlerine göre niceliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; geliri sözleşme ile belirlenen katılımcıların %35,4'ü (n=52), teslimat/iş başına veya yevmiye ile belirlenen katılımcıların %44,3'ü (n=54) yüksek puan almıştır (p=0,137). Niteliksel iş güvencesizliği incelendiğine; geliri sözleşme ile belirlenen katılımcıların %37,4'ü (n=55), teslimat/iş başına veya yevmiye ile belirlenen katılımcıların %45,9'u (n=56) yüksek puan almıştır (p=0,159). Her iki değerlendirme için de fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir.

Tablo 5.45. Katılımcıların çalışma hayatındaki psikososyal etmenlere ilişkin özelliklere göre Niceliksel ve Niteliksel İş Güvencesizliği Ölçeklerinden yüksek puan alma durumlarının yüzde dağılımı (Kasım 2021)

		Yüksek Niceliksel İş Güvencesizliği		Yüksek Niteliksel İş Güvencesizliği		Sayı*
		%	Ki-kare p	%	Ki-kare p	
Toplumdan dışlanma (n=228)**	Hissetmeyen	26,8	3,568	24,4	6,740	41
	Hisseden	42,8	0,059	46,5	0,009	187
Toplumda takdir edilme (n=212)**	Hissetmeyen	47,2	0,327	47,2	0,404	36
	Hisseden	42,0	0,569	41,5	0,525	176
İş arkadaşları ile ilişki (n=269)	İyi	37,9	1,830	40,0	1,226	235
	Kötü/Orta	50,0	0,176	50,0	0,268	34
Yöneticiler ile ilişki (n=269)	İyi	30,8	18,327	38,4	2,035	185
	Kötü/Orta	58,3	<0,001	47,6	0,154	84

* Sütunlar için ayrı ayrı satır yüzdeleri alınmıştır.

** "Pandemi döneminde motosikletli kurye olarak çalışma" için değerlendirilmiştir. "Fikrim yok." Seçeneğini işaretleyen katılımcılar dahil edilmemiştir.

Katılımcıların çalışma hayatındaki psikososyal etmenlere ilişkin özelliklerine göre İş Güvencesizliği Ölçeği alt ölçeklerinden aldıkları toplam puanlar ele alındığında;

- Pandemi döneminde motosikletli kurye olarak çalışma nedeni ile toplumdan dışlanma durumuna göre niteliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; toplumdan dışlandığını hisseden katılımcıların %46,5'i (n=87), dışlandığını hissetmeyen katılımcıların ise %24,4'ü (n=10) yüksek puan almıştır. Bu farklılık istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,009).

- Pandemi döneminde motosikletli kurye olarak çalışma nedeni ile toplumda takdir edilme durumuna göre niceliksel ve niteliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; takdir edildiğini hissetmeyen katılımcılar arasında yüksek puan alanların sıklığı, hisseden katılımcılar arasında yüksek puan alanların sıklığından fazladır.
- Pandemi döneminde iş arkadaşları ile ilişki durumuna göre niceliksel ve niteliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; iş arkadaşları ile ilişkisi orta veya kötü olan katılımcılar arasında yüksek puan alanların sıklığı, iyi olan katılımcılar arasında yüksek puan alanların sıklığından fazladır.
- Pandemi döneminde yöneticileri ile ilişki durumuna göre niceliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; yöneticileri ile ilişkisi kötü veya orta olan katılımcıların %58,3'ü (n=49), iyi olan katılımcıların ise %30,8'i (n=57) yüksek puan almıştır. Bu farklılık istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p<0,001). Niteliksel iş güvencesizliği incelendiğinde ise farkın istatistiksel olarak anlamlı düzeyde olmadığı saptanmıştır.

Tablo 5.46. Katılımcıların motosikletli kurye olarak çalışırken sağlığı etkileyen bazı özelliklerine göre Niceliksel ve Niteliksel İş Güvencesizliği Ölçeklerinden yüksek puan alma durumlarının yüzde dağılımı (Kasım 2021)

		Yüksek Niceliksel İş Güvencesizliği		Yüksek Niteliksel İş Güvencesizliği		Sayı (n=269)*
		%	Ki-kare p	%	Ki-kare p	
İş kazası	Geçirmeyen	33,6	3,144	35,2	3,336	122
	Geçiren	44,2	0,076	46,3	0,068	147
Trafik kazası	Geçirmeyen	35,3	1,947	33,8	6,283	136
	Geçiren	43,6	0,163	48,9	0,012	133
Trafik kazası dışında kaza	Geçirmeyen	39,6	0,040	40,0	1,810	245
	Geçiren	37,5	0,841	54,2	0,179	24
Kurye olarak çalışırken şiddete maruz kalma	Kalmayan	26,9	9,336	23,7	18,183	93
	Kalan	46,0	0,002	50,6	<0,001	176
Gece çalışması	Yapan	39,7	0,008	39,7	0,245	126
	Yapmayan	39,2	0,930	42,7	0,621	143
Resmî tatilde çalışma	Yapan	39,9	0,535**	41,9	0,534**	258
	Yapmayan	27,3		27,3		11
Düzenli sağlık muayenesi	Evet	34,1	2,912	41,1	0,003	129
	Hayır	44,3	0,088	41,4	0,954	140

* Sütunlar için ayrı ayrı satır yüzdeleri alınmıştır.

** Fisher exact test kullanılmıştır.

Katılımcıların motosikletli kurye olarak çalışırken sağlığı etkileyen bazı özelliklerine göre İş Güvencesizliği Ölçeği alt ölçeklerinden aldıkları toplamalar;

- Motosikletli kurye olarak çalışırken kaza geçirme durumuna göre niceliksel ve niteliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; kaza geçiren katılımcılar arasında yüksek puan alanların sıklığı, geçirmeyen katılımcılar arasında yüksek puan alanların sıklığından fazladır.

- Motosikletli kurye olarak çalışırken trafik kazası geçirme durumuna göre niceliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; trafik kazası geçiren katılımcıların %43,6'sı (n=58), geçirmeyen katılımcıların ise %35,3'ü (n=48) yüksek puan almıştır. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir (p=0,163). Niteliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; trafik kazası geçiren katılımcıların %48,9'u (n=65), geçirmeyen katılımcıların ise %33,8'i (n=46) yüksek puan almıştır. Bu fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p=0,012).
- Motosikletli kurye olarak çalışırken şiddete maruz kalma durumuna göre niceliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; şiddetin herhangi bir türüne maruz kalan katılımcıların %46,0'ı (n=81), maruz kalmayan katılımcıların ise %26,9'u (n=25) yüksek puan almıştır (p=0,002). Niteliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; şiddetin herhangi bir türüne maruz kalan katılımcıların %50,6'sı (n=89), maruz kalmayan katılımcıların ise %23,7'si (n=22) yüksek puan almıştır. Her iki değerlendirme için de fark istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p<0,001).

Tablo 5.47. Katılımcıların Niceliksel ve Niteliksel İş Güvencesizliği Ölçeklerinden aldıkları puanlar ile çalışma hayatında geçirilen süreler arasındaki ilişki (Kasım 2021)

Niceliksel İş Güvencesizliği		n	r	p
Yaş		269	-0,01	0,891
Toplam çalışma süresi		269	0,09	0,135
Motosikletli kurye olarak çalışma süresi		269	0,01	0,847
Niteliksel İş Güvencesizliği				
Yaş		269	-0,04	0,531
Toplam çalışma süresi		269	0,03	0,668
Motosikletli kurye olarak çalışma süresi		269	0,02	0,714
Niceliksel iş güvencesizliği		269	0,27	<0,001
Niteliksel iş güvencesizliği				

* Spearman korelasyon testi ile değerlendirilmiştir.

İş Güvencesizliği Ölçeği alt ölçeklerinden alınan puanlar ile yaş arasında negatif yönde düşük düzeyde ilişki, toplam çalışma süresi ve motosikletli kurye olarak çalışma süresi arasında pozitif yönde düşük düzeyde ilişki saptanmıştır. Bu ilişkiler istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir. Niceliksel iş güvencesizliği ölçeği ile niteliksel iş güvencesizliği ölçeğinden alınan puanlar arasında pozitif yönde düşük düzeyde ilişki saptanmıştır (r=0,27). Bu ilişki istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p<0,001).

5.9. Motosikletli Kurye Olarak Çalışırken Kaza Geçirme ve Şiddete Maruz Kalma Durumlarının Birden Fazla Değişken ile İlişkisi

Katılımcıların çalışırken kaza geçirme ve şiddete maruz kalma durumlarının incelendiği modeller Tablo 5.48. ve Tablo 5.49.'da verilmiştir.

Tablo 5.48. Araştırma grubunun 2021 yılı içinde motosikletli kurye olarak çalışırken trafik kazası veya başka bir kaza geçirme durumunun olası bazı değişkenler ile ilişkisi - Model 1 ve 2 (Kasım 2021)

Kaza Geçirme (n=261)*				
Değişken	Model 1 OR (%95 GA)	p	Model 2 OR (%95 GA)	p
Yaş	0,99 (0,96-1,03)	0,754	0,99 (0,96-1,03)	0,634
Yaşanılan Şehir				
>2 milyon	1	<0,001	1	<0,001
≤2 milyon	2,90 (1,63-5,18)		3,20 (1,81-5,67)	
Öğrenim Durumu				
Lise/yüksekokul	1	0,010	1	0,008
İlkokul/ortaokul	2,37 (1,23-4,57)		2,41 (1,26-4,61)	
Kurumsal Firmada Çalışma				
Çalışan	1	0,173	-	-
Çalışmayan	1,53 (0,83-2,81)		-	
Kendi Adına Çalışma				
Çalışmayan	-	-	1	0,356
Çalışan	-		1,38 (0,69-2,76)	
Motosikletin Sahibi				
İş yerine ait	1	0,049	-	-
Kendisi/kiralık	1,81 (1,00-3,27)		-	
Trafik Kurallarına Uyma				
Uygulayan	1	0,028	1	0,021
Uygulamayan	4,17 (1,17-14,84)		4,27 (1,25-14,58)	
Çalışırken Ağır Yük Kaldırma/Taşıma Nedeniyle Sorun Yaşama				
Yaşamayan	1	<0,001	-	-
Yaşayan	3,35 (1,76-6,35)		-	
Dinlenme İçin Yeterli Zamanın Olmaması Nedeniyle Sorun Yaşama				
Yaşamayan	-	-	1	0,003
Yaşayan	-		4,50 (1,67-12,15)	
Gece Çalışması				
Çalışan	-	-	1	0,223
Çalışmayan	-		1,43 (0,80-2,55)	
Motosikletli Kurye Olarak Çalışırken Mobbinge Maruz Kalma				
Kalmayan	1	0,001	1	<0,001
Kalan	2,83 (1,55-5,17)		3,10 (1,69-5,69)	
Genel İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimi Alma				
Alan	1	0,356	-	-
Almayan	1,33 (0,72-2,45)		-	
Modelin Anlamlılığı:		<i>p</i> <0,001		<i>p</i> <0,001
Doğru Sınıflama Yüzdesi:		%72,4		%72,0
Hosmer-Lemeshow Testi:		0,276		0,964
Nagelkerke R ² :		0,314		0,284

* Kadın katılımcılar (n=8) dahil edilmemiştir.

Yapılan analizlere göre 2021 yılında motosikletli kurye olarak çalışırken trafik kazası veya vücut bütünlüğünü tehlikeye sokan herhangi başka bir kaza geçirme ile ilişkili olabilecek olan değişkenlerle iki model oluşturulmuştur.

Model 1'e yaş, yaşanılan şehir, öğrenim durumu, motosikletli kurye olarak kurumsal firmada çalışma, çalışırken kullanılan motosikletin sahibi olma, motosikletli kurye olarak çalışırken trafik kurallarına uyma, motosikletli kurye olarak çalışırken ağır yük kaldırma/taşıma nedeni ile sorun yaşama, motosikletli kurye olarak çalışırken mobbinge maruz kalma ve motosikletli kurye olarak çalışma ile ilgili genel İSG eğitimi alma durumları dahil edilmiştir. Bu modele göre; iki milyondan daha az nüfuslu şehirlerde yaşayan katılımcılar diğerlerine göre 2,90 kat (GA: 1,63-5,18), ilkokul ve ortaokul mezunu katılımcılar lise veya herhangi bir yükseköğrenim programından mezun olmuş olan katılımcılara göre 2,37 kat (GA: 1,23-4,57), motosikletin kendisine ait olduğunu veya çalışırken kiralık motosiklet kullandığını belirten katılımcılar çalışılan iş yerine ait motosiklet kullanan katılımcılara göre 1,81 kat (GA: 1,00-3,27), trafik kurallarına uymadığını belirten katılımcılar uyduğunu belirtenlere göre 4,17 kat (GA: 1,17-14,84), ağır yük kaldırma nedeniyle sorun yaşadığını belirten katılımcılar yaşamayanlara göre 3,35 kat (GA: 1,76-6,35), motosikletli kurye olarak çalışırken mobbinge maruz kaldığını belirten katılımcılar diğer katılımcılardan 2,83 kat (GA: 1,55-5,17) daha sık kaza geçirmektedir.

Model 2'ye yaş, yaşanılan şehir, öğrenim durumu, motosikletli kurye olarak kendi adına çalışma, motosikletli kurye olarak çalışırken trafik kurallarına uyma, motosikletli kurye olarak çalışırken dinlenme için yeterli zamanın olmaması nedeni ile sorun yaşama, motosikletli kurye olarak gece çalışması yapma ve motosikletli kurye olarak çalışırken mobbinge maruz kalma durumları dahil edilmiştir. Bu modele göre; iki milyondan daha az nüfuslu şehirlerde yaşayan katılımcılar diğerlerine göre 3,20 kat (GA: 1,81-5,67), ilkokul ve ortaokul mezunu katılımcılar lise veya herhangi bir yükseköğrenim programından mezun olmuş olan katılımcılara göre 2,41 kat (GA: 1,26-4,61), trafik kurallarına uymadığını belirten katılımcılar uyduğunu belirtenlere göre 4,27 kat (GA: 1,25-14,58), dinlenme için yeterli zaman olmaması nedeniyle sorun yaşadığını belirten katılımcılar yaşamayanlara göre 4,50 kat (GA: 1,67- 12,15), motosikletli kurye olarak çalışırken mobbinge maruz kaldığını belirten katılımcılar diğer katılımcılardan 3,10 kat (GA: 1,69-5,69) daha sık kaza geçirmektedir.

Tablo 5.49. Araştırma grubunun motosikletli kurye olarak çalışırken herhangi bir şiddet türüne maruz kalma durumunun olası bazı değişkenler ile ilişkisi - Model 1 ve 2 (Kasım 2021)

Şiddete Maruz Kalma (n=261)*				
Değişken	Model 1 OR (%95 GA)	p	Model 2 OR (%95 GA)	p
Yaş	0,98 (0,95-1,02)	0,318	0,98 (0,95-1,01)	0,271
Öğrenim Durumu				
İlkokul/ortaokul	1	0,264	1	0,200
Lise/yüksekokul	1,45 (0,75-2,85)		1,55 (0,79-3,04)	
İş Arkadaşları ile İlişki				
İyi	1	0,053	1	0,045
Kötü/orta	3,48 (0,99-12,258)		3,59 (1,03-12,51)	
Yönetici ile İlişki				
İyi	1	0,001	1	0,001
Kötü/orta	5,73 (2,06-15,88)		5,76 (2,07-15,99)	
Müşterilerle İletişim Sorunu Yaşama				
Yaşamayan	1	0,527	-	-
Yaşayan	1,28 (0,60-2,74)		-	
Zamanında Teslimat, Performans Baskısı Nedeniyle Sorun Yaşama				
Yaşamayan	1	0,003	1	0,014
Yaşayan	3,28 (1,49-7,21)		2,80 (1,23-6,35)	
Yoğun İş Yükü Nedeniyle Sorun Yaşama				
Yaşamayan	1	0,003	1	0,003
Yaşayan	5,37 (1,76-16,34)		5,36 (1,77-16,24)	
Trafik Kazası Nedeniyle İş Günü Kaybı Yaşama				
Yaşamayan	1	0,016	1	0,013
Yaşayan	2,52 (1,19-5,33)		2,68 (1,23-5,85)	
Trafik Kazası Nedeniyle Maddi Hasar				
Yaşamayan	-	-	1	0,453
Yaşayan	-		1,34 (0,62-2,89)	
Motosikletli Kurye Olarak Çalışırken İş Değişikliği				
Yapmayan	-	-	1	0,613
Yapan	-		1,17 (0,64-2,14)	
Pandemi Döneminde Kurye Olarak Çalışma Nedeniyle Toplumdan Dışlanma				
Hissetmeyen	-	-	1	0,186
Hisseden	-		1,54 (0,81-2,91)	
<i>Modelin Anlamlılığı:</i>		<i>p<0,001</i>		<i>p<0,001</i>
<i>Doğru Sınıflama Yüzdesi:</i>		<i>%72,0</i>		<i>%71,6</i>
<i>Hosmer-Lemeshow Testi:</i>		<i>0,463</i>		<i>0,585</i>
<i>Nagelkerke R²:</i>		<i>0,272</i>		<i>0,282</i>

* Kadın katılımcılar (n=8) dahil edilmemiştir.

Motosikletli kurye olarak çalışırken şiddetin herhangi bir türüne maruz kalma ile ilişkili olabilecek olan değişkenlerle iki adet model oluşturulmuştur.

Model 1'e yaş, öğrenim durumu, iş arkadaşları ile ilişki, yönetici ile ilişki, müşteriler ile iletişim sorunu yaşama, zamanında teslimat ve performans baskısı nedeni ile sorun yaşama, yoğun iş yükü nedeni ile sorun yaşama ve trafik kazası nedeniyle iş günü kaybı yaşama durumları dahil edilmiştir. Bu modele göre; yönetici ile ilişkisini kötü veya orta olarak niteleyen katılımcılar diğer katılımcılara göre 5,73 kat (GA: 2,06-15,88), zamanında teslimat, performans baskısı nedeniyle sorun yaşadığını belirten katılımcılar diğer katılımcılara göre 3,28 kat (GA: 1,49-7,21), yoğun iş yükü nedeni ile sorun yaşadığını belirten katılımcılar yaşamadığını belirtenlere göre 5,37 kat (GA: 1,76-16,34), trafik kazası nedeniyle iş günü kaybı yaşadığını belirten katılımcılar diğer katılımcılara göre 2,52 kat (GA: 1,19-5,33) daha sık şiddete maruz kalmaktadır.

Model 2'ye yaş, öğrenim durumu, iş arkadaşları ile ilişki, yönetici ile ilişki, zamanında teslimat ve performans baskısı nedeni ile sorun yaşama, yoğun iş yükü nedeni ile sorun yaşama, trafik kazası nedeniyle iş günü kaybı yaşama, trafik kazası nedeniyle maddi hasar yaşama, motosikletli kurye olarak çalışırken iş değişikliği olma, pandemi döneminde motosikletli kurye olarak çalışma nedeniyle toplumdan dışlanma durumları dahil edilmiştir. Bu modele göre; iş arkadaşları ile ilişkisini kötü veya orta olarak niteleyen katılımcılar diğer katılımcılara göre 3,59 kat (GA: 1,03-12,51), yönetici ile ilişkisini kötü veya orta olarak niteleyen katılımcılar diğer katılımcılara göre 5,76 kat (GA: 2,07-15,99), zamanında teslimat, performans baskısı nedeniyle sorun yaşadığını belirten katılımcılar yaşamadığını belirtenlere göre 2,80 kat (GA: 1,23-6,35), yoğun iş yükü nedeni ile sorun yaşadığını belirten katılımcılar yaşamadığını belirtenlere göre 5,36 kat (GA: 1,77-16,24), trafik kazası nedeniyle iş günü kaybı yaşadığını belirten katılımcılar diğer katılımcılara göre 2,68 kat (GA: 1,23-5,85) daha sık şiddete maruz kalmaktadır.

5.10. Niceliksel ve Niteliksel İş Güvencesizliği Durumlarının Birden Fazla Değişkenler ile İlişkisi

Katılımcıların niceliksel ve niteliksel iş güvencesizliği durumlarının incelendiği modeller Tablo 5.50 ve Tablo 5.51.'de verilmiştir.

Tablo 5.50. Araştırma grubunun Niceliksel İş Güvencesizliği sonuçlarının olası bazı değişkenler ile ilişkisi - Model 1 ve 2 (Kasım 2021)

Niceliksel İş Güvencesizliği (n=261)*				
Değişken	Model 1 OR (%95 GA)	p	Model 2 OR (%95 GA)	p
Yaş	1,00 (0,97-1,03)	0,998	1,00 (0,97-1,03)	0,925
Gelir				
Yetersiz	1	0,063	1	0,076
Yeterli	1,71 (0,97-3,03)		1,67 (0,95-2,94)	
Yönetici ile İlişki				
İyi	1	0,004	1	0,004
Kötü/orta	2,38 (1,32-4,29)		2,36 (1,31-4,26)	
Motosikletli Kurye Olarak Çalışırken Mobbinge Maruz Kalma				
Kalmayan	1	<0,001	1	<0,001
Kalan	3,84 (2,13-6,92)		3,80 (2,10-6,89)	
2021 Yılında İşsiz Kalma				
Kalan	1	0,071	1	0,080
Kalmayan	1,73 (0,95-3,12)		1,71 (0,94-3,10)	
Gelirin Belirlenme Biçimi				
Sözleşme/asgari ücret	1	0,197	-	-
Yevmiye/iş başına pay	1,44 (0,83-2,51)		-	
Kendi Adına Çalışma				
Çalışmayan	-	-	1	0,556
Çalışan	-		1,22 (0,63-2,34)	
<i>Modelin Anlamlılığı:</i>		<i>p<0,001</i>		<i>p<0,001</i>
<i>Doğru Sınıflama</i>		<i>%70,1</i>		<i>%70,9</i>
<i>Yüzdesi:</i>		<i>0,174</i>		<i>0,506</i>
<i>Hosmer-Lemeshow</i>		<i>0,210</i>		<i>0,204</i>
<i>Testi:</i>				
<i>Nagelkerke R²:</i>				

* Kadın katılımcılar (n=8) dahil edilmemiştir.

Yapılan analizlere göre niceliksel iş güvencesizliği ölçeğinden yüksek puan alma ile ilişkili olabilecek olan değişkenlerle iki adet model oluşturulmuştur.

Model 1'e yaş, gelirin yeterli olma durumu, yönetici ile ilişki, motosikletli kurye olarak çalışırken mobbinge maruz kalma, 2021 yılında işsiz kalma ve gelirin belirlenme biçimi dahil edilmiştir. Bu modele göre; yönetici ile ilişkisini kötü veya orta olarak niteleyen katılımcılar diğer katılımcılara göre 2,38 kat (GA: 1,32-4,29), motosikletli kurye olarak çalışırken mobbinge maruz kaldığını belirten katılımcılar diğer katılımcılardan 3,84 kat (GA: 2,13-6,92) daha sık yüksek niceliksel iş güvencesizliği puanı almaktadır.

Model 2'ye yaş, gelirin yeterli olma durumu, yönetici ile ilişki, motosikletli kurye olarak çalışırken mobbinge maruz kalma, 2021 yılında işsiz kalma ve motosikletli kurye olarak kendi adına çalışma dahil edilmiştir. Bu modele göre;

yönetici ile ilişkisini kötü veya orta olarak niteleyen katılımcılar diğer katılımcılara göre 2,36 kat (GA: 1,31-4,26), motosikletli kurye olarak çalışırken mobbinge maruz kaldığını belirten katılımcılar diğer katılımcılardan 3,80 kat (GA: 2,10-6,89) daha sık yüksek niceliksel iş güvencesizliği puanı almaktadır.

Tablo 5.51. Araştırma grubunun Niteliksel İş Güvencesizliği sonuçlarının olası bazı değişkenler ile ilişkisi - Model 1 ve 2 (Kasım 2021)

Niteliksel İş Güvencesizliği (n=261)*				
Değişken	Model 1 OR (%95 GA)	p	Model 2 OR (%95 GA)	p
Yaş	0,97 (0,95-1,00)	0,076	0,97 (0,95-1,00)	0,0,67
Son Biten Okul				
Lise/yüksekokul	1	0,943	1	0,824
İlkokul/ortaokul	1,02 (0,56-1,87)		1,07 (0,59-1,94)	
Pandemi Döneminde Motosikletli Kurye Olarak Çalışma Nedeniyle Toplumdan Dışlanma				
Dışlanmayan	1	0,030	1	0,034
Dışlanan	1,93 (1,07-3,51)		1,90 (1,05-3,44)	
Kurye Olarak Çalışırken Herhangi Bir Şiddet Türüne Maruz Kalma				
Kalmayan	1	<0,001	1	0,001
Kalan	3,03 (1,67-5,48)		2,89 (1,58-5,28)	
Kurumsal Firmada Çalışma				
Çalışan	1	0,326	-	-
Çalışmayan	1,31 (0,76-2,27)		-	
İş Arkadaşları ile İlişki				
İyi	1	0,159	-	-
Kötü/orta	1,78 (0,80-3,95)		-	
Yönetici ile İlişki				
İyi	-	-	1	0,521
Kötü/orta	-		1,21 (0,68-2,14)	
Motosikletin Sahibi				
İş yerinin	-	-	1	0,497
Kendisinin	-		1,21 (0,70-2,09)	
<i>Modelin Anlamlılığı:</i>		<i>p<0,001</i>		<i>p<0,001</i>
<i>Doğru Sınıflama Yüzdesi:</i>		<i>%63,6</i>		<i>%62,5</i>
<i>Hosmer-Lemeshow Testi:</i>		<i>0,515</i>		<i>0,118</i>
<i>Nagelkerke R²:</i>		<i>0,146</i>		<i>0,135</i>

* Kadın katılımcılar (n=8) dahil edilmemiştir.

Niteliksel iş güvencesizliği ölçeğinden yüksek puan alma ile ilişkili olabilecek olan değişkenlerle iki adet model oluşturulmuştur. Bu modellerin doğru sınıflama yüzdesi (<%70) sonuçların genellenmesi için uygun değildir.

Model 1'e yaş, son biten okul, pandemi döneminde motosikletli kurye olarak çalışma nedeniyle toplumdan dışlanma, motosikletli kurye olarak çalışırken herhangi bir şiddet türüne maruz kalma, motosikletli kurye olarak kurumsal firmada çalışma, iş

arkadaşları ile ilişki dahil edilmiştir. Bu modele göre; pandemi döneminde motosikletli kurye olarak toplumdan dışlandığını belirten katılımcılar diğer katılımcılara göre 1,93 kat (GA: 1,07-3,51), motosikletli kurye olarak çalışırken şiddetin herhangi bir türüne maruz kaldığını belirten katılımcılar diğer katılımcılardan 3,03 kat (GA: 1,67-5,48) daha sık yüksek niteliksel iş güvencesizliği puanı almaktadır.

Model 2'ye yaş, son biten okul, pandemi döneminde motosikletli kurye olarak çalışma nedeniyle toplumdan dışlanma, motosikletli kurye olarak çalışırken herhangi bir şiddet türüne maruz kalma, yönetici ile ilişki, motosikletli kurye olarak çalışırken kullanılan motosikletin sahibi olma durumu dahil edilmiştir. Bu modele göre; pandemi döneminde motosikletli kurye olarak toplumdan dışlandığını belirten katılımcılar diğer katılımcılara göre 1,90 kat (GA: 1,05-3,44), motosikletli kurye olarak çalışırken şiddetin herhangi bir türüne maruz kaldığını belirten katılımcılar diğer katılımcılardan 2,89 kat (GA: 1,58-5,28) daha sık yüksek niteliksel iş güvencesizliği puanı almaktadır.

6. TARTIŞMA

Motosikletli kuryeler, COVID-19 pandemisi döneminde önemli ölçüde büyümüş olan e-ticaret piyasasında; hizmetin veya ürünün teslim alacak olan müşteriye ulaşmasını sağlayan, tedarik zincirinde en önemli rolü oynayan çalışan grubudur. Pandemi öncesi dönemde teknoloji ile birlikte gelişen e-ticaret, pandemi sonrasında motosikletli kuryeliğin hayatımızda çok önemli yer kaplayan bir iş kolu olmasına neden olmuştur. Özellikle şehirlerde yaşayan insan sayısının giderek arttığı günümüzde, motosikletin şehir içi ulaşımındaki avantajları; burada yaşayan nüfusa hizmetin erişimini kolaylaştırması ile bu meslek grubunun hizmet sektöründe kendisine önemli bir yer edinmesine sebep olmuştur (1).

Motosikletli kuryeliğe ilişkin İSG çalışmalarının ve düzenlemelerinin yetersiz olduğu günümüzde, hizmet ve teslimat sektöründeki uygulamalar ile COVID-19 pandemisinin etkisi, bu çalışanları daha da savunmasız bir duruma sokmaktadır (1). Salgın döneminde yaşanan ekonomik kriz nedeniyle pek çok sektörde küçülme gözlenirken; teslimat sektörü, alışveriş kültürünün uğradığı değişime bağlı olarak, büyüyen sektörler arasında yer almıştır. Özellikle sosyal hayattaki kısıtlamaların bireyleri çevrimiçi siparişlere yönlendirmesi ile dünyada e-ticaretin %50'nin üzerinde büyüdüğü gösterilmiştir. Türkiye'de COVID-19 salgınının başlangıcından itibaren ulusal market zincirlerine dijitaldeki talep bir buçuk kat artmıştır (61). Bu gelişmeler ile birlikte motosikletli kuryelik için ihtiyaç duyulan iş gücü; alternatif gelir kaynakları aramakta olan deneyimsiz motosiklet sürücüleri ile doldurulmaya çalışılmıştır (13,14). Bu durum var olan İSG problemlerinin daha ciddi bir hal almasına neden olmuştur (64).

Motosikletli kurye gönderinin sorumluluğunu alarak taşıma işlemini gerçekleştiren; bunun için gerekli iş organizasyonunu yapan kişi olarak tanımlanmıştır (6). Bir meslek grubu olarak 2014 yılından itibaren tanımlanan motosikletli kuryeliğin, MYK tarafından standartları 2017 yılında, yeterlilikleri ise 2019 yılında belirlenmiştir (1,7). Motosikletli kuryeliğin henüz bir meslek yasası bulunmamaktadır. Bu durum standartları yeni belirlenmiş ve bu standartların pratikte uygulanmadığı bir meslek grubu olarak motosikletli kuryelerin, meslek odası altında örgütlenmelerinin önüne geçmektedir. Var olan sivil toplum yapılanması dernek ve federasyon yapılanmaları ile sürdürülmektedir (61).

Bu bilgiler doğrultusunda; motosikletli kuryeler için önde gelen meslek örgütlerinden olan TAMKFED (Tüm Anadolu Motosikletli Kuryeler Federasyonu) üyelerinin, COVID-19 pandemisi dönemindeki İSG koşulları ve iş güvencesizliği durumlarına ilişkin bir çalışma yapılmıştır. Veri toplama süreci; 2021 yılı Kasım ayı boyunca çevrimiçi veri toplama formu ile sürdürülmüş olup, forma dönüş yapan katılımcı sayısı 286 olmuştur. Bu katılımcılardan 17'si çalışmaya katılmayı kabul etmediğini belirtmiş, böylece araştırmaya Türkiye'nin 18 farklı ilinden 269 kişi katılmıştır. Yoğun çalışma koşulları ve pandeminin yarattığı ortamın veri toplama

sürecinde yarattığı zorluklar, e-anket yöntemi ile veri toplama nedeniyle katılım düzeyi düşük olmuştur.

Araştırmanın sonuçları sırasıyla *Sosyodemografik Özellikler, Çalışma Hayatı, COVID-19 Pandemisi ve Etkileri, İş Sağlığı Güvenliği Koşulları, İş Güvencesizliği* temel başlıkları altında tartışılmıştır.

Sosyodemografik Özellikler

Araştırmaya en çok katılım federasyon yapılanmasının merkezinin de bulunduğu Ankara'dan (%19,3) olmuştur. Katılımcıların %97'si erkek, %3'ü (n=8) kadındır. Karayolu taşımacılık sektöründeki genel duruma benzer şekilde erkek cinsiyet ağırlıklı çalışan grubunun olduğu görülmektedir (111, 112). Brezilya'da 2021 yılında motosikletli kuryelerin çalışma koşullarının incelendiği bir çalışmada da benzer duruma rastlanılmıştır. Bu çalışmada katılımcıların %98,7'sinin erkek olduğu bulunmuştur (113). Fakat COVID-19 pandemisi döneminde, iş gücünde ortaya çıkan açık nedeniyle kadın çalışan sayısındaki artışta etkisi olduğu tahmin edilmektedir. İki milyon kadın çalışanın; pandeminin başlarında, ABD'de bir yemek dağıtım firmasında motosikletli kurye olarak çalışmaya başladığı bildirilmiştir (61).

Çalışmada katılımcıların yaklaşık dörtte birinin 25-29 yaşları arasındaki çalışanlar olduğu, bunu takip eden ve en çok katılımcının bulunduğu diğer yaş gruplarının ise 20-24 ile 30-34 yaşlar olduğu görülmektedir. Elli yaş ve üzeri çalışanlar, toplam katılımcıların %4,1'ini oluşturmaktadır. Katılımcıların yaş ortalaması 31,81, tepe değeri ise 28 olarak bulunmuştur. Ülkemizde ILO tarafından, pandemi döneminde motosikletli kuryelerin çalışma hayatındaki psikososyal etkilerinin incelendiği bir çalışmada yer alan katılımcıların yaş ortalaması 29,05 olarak bulunmuştur. Aynı çalışmada katılımcıların %59,3'ünün bekar olduğu bulunmuştur (61). Bu çalışmada ise katılımcıların %52'sinin evli olduğu, %43,5'inin çocuğunun olduğu saptanmıştır.

Motosikletli kuryelerin eğitim durumları incelendiğinde, literatürde yer alan diğer çalışmalara benzer şekilde çalışanların ağırlıklı olarak lise mezunu olduğu görülmektedir. Katılımcıların yaklaşık yarısı (%46,5) lise mezunu, %25,6'sı lisans veya ön lisans mezunu olduğunu belirtmiştir. Yüksek lisans/doktora mezunu olduğunu belirten bir katılımcı bulunmaktadır. Brezilya'da motosikletli kuryeler ile yapılan bir çalışmada katılımcıların %44'ünün lise mezunu olduğu, %13'ünün yüksek öğrenimi tamamladığı gösterilmiştir (113). ILO tarafından ülkemizde yapılan çalışmada ise katılımcıların %53,6'sının lise mezunu olduğu bulunmuştur (61). Katılımcılar çoğunlukla (%70,3) üç veya dört kişilik hanelerde yaşamaktadır. Katılımcıların %45,8'i gelirlerinin kısmen yeterli olduğunu, %37,9'u yetersiz olduğunu belirtmiştir.

Çalışma Hayatı

Katılımcıların %40,2'si diplomasını aldığı bir mesleği vardır. ISCO-08 sınıflamasına göre diplomasını aldığı mesleği bulunduğunu belirten katılımcıların yaklaşık üçte birinin 'Teknisyenler, teknikerler ve yardımcı profesyonel meslek mensupları' grubunda yer alan meslekler olduğu saptanmıştır. Bunları %17,6 ile 'Profesyonel meslek mensupları', %13,9 ile 'Hizmet ve satış elemanları' izlemektedir. Katılımcıların %89,2'si motosikletli kuryeliğe başlamadan önce başka bir iş yaptığını belirtmiştir. Bunların %39,6 ile en sık 'Hizmet ve satış elemanı' olarak çalıştığı görülmektedir. İkinci sırada %20,0 ile 'Nitelik gerektirmeyen işlerde çalışanlar' yer almaktadır. Bu gruplarda yer alan işler çalışanın iş güvencesizliğinin yüksek olduğu, sık iş değiştirilen, çalışanın kendisini profesyonel olarak geliştirmesinin zor olduğu işlerdir (114). Bu sonuçlar, pandeminin iş gücü üzerindeki etkileri göz önünde bulundurularak değerlendirilmelidir. COVID-19 pandemisi ile ortaya çıkan küresel belirsizlik ortamı, orta vasıflı ve düşük vasıflı çalışanları yüksek vasıflı çalışanlardan daha savunmasız bir duruma sokmuştur. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde pandeminin ekonomik etkilerinin daha çok hissedilmesi bu çalışanları ek gelir arama ihtiyacına itmiştir (4, 5). Bu şekilde ele alındığında motosikletli kuryelerin geçmiş iş deneyimleri de göz önünde bulundurularak; iş güvencesizliği açısından özel bir grup olduğu söylenebilir (110). Bu durum motosikletli kuryelik mesleğinin; halihazırda var olan MYK standartları ile desteklenerek, mesleki yasasının oluşturulması ihtiyacını daha fazla ön plana çıkarmaktadır.

Katılımcıların en çok iki yıldan beş yıla kadar motosikletli kurye olarak çalışma hayatında yer aldığı (%37,2) saptanmıştır. Bu dönem özellikle e-ticaretin ülkemizde ivme kazanmaya başladığı döneme denk gelmektedir. Katılımcıların %8,2'si bir yıldan az süredir, %9,6'sı bir yıldan iki yıla kadar motosikletli kurye olarak çalışmaktadır. Verilerin Kasım 2021'de toplanması sebebi ile bu iki grup, birkaç aylık dönemi dışarıda bırakacak şekilde, pandemi döneminde motosikletli kuryeliğe başlayan çalışanlara karşılık gelmektedir.

Katılımcıların yarısının şahıs firmasında (kurumsal olmayan iş yerleri) çalıştığı görülmektedir. Katılımcıların %40'ı kurumsal firmada çalıştığını, yaklaşık dördte biri kendi adına, %1,9'u 'esnaf kurye' modeli ile çalıştığını belirtmiştir. ILO tarafından yayımlanan raporda motosikletli kuryelerin %46,7'sinin 'esnaf kurye' modeli ile çalışırken, %53,3'ünün bir kuruma bağlı olarak çalıştığı görülmektedir (61). Bu durum iki farklı şekilde açıklanabilir. İlk olarak çalışmanın yapıldığı dönemde esnaf kurye modelinin henüz yaygınlaşan bir kavram olması ile motosikletli kuryeler arasında yeterince popüler olmaması ve veri toplama formunda ilgili sorularda yer alan bazı eksikler bu farklılığa yol açmış olabilir. Esnaf kuryelik modeli çalışanın kendi kurduğu şirket adına bireysel olarak da kurumsal firmada da çalışabilmesine olanak sağlaması nedeniyle bu sonuçlarda sağlıklı bir değerlendirme yapmak zorlaşmaktadır. İkinci olarak ise çalışmanın dernek üyesi motosikletli kuryeler ile yapılmış olması; bu

çalışanların sektörde daha uzun süredir çalışıyor olması ve kendi iş bulma ağlarının olması ile açıklanabilir. Teslimat sektöründe ortaya çıkan iş gücü ihtiyacının temelini oluşturan e-ticaret firmalarının; yaygınlaşmasında aracı olduğu esnaf kuryelik modeli, dernek üyeleri arasında talep görmemiş olabilir.

Katılımcıların gelirleri; %35,3 sözleşmede belirlenen miktara göre, %32 iş başına pay usulü, %13,4 günlük veya saatlik yevmiye ile belirlenmektedir. Katılımcıların %82,9'unun sosyal güvencesi bulunmaktadır. Sosyal güvencesi bulunan katılımcıların %70,5'inin sosyal güvencesi SGK 4/A, %20,7'sinin SGK 4/B'dir. Yine bu katılımcıların %67,7'sinin sigorta primleri asgari ücret üzerinden ödenmektedir. Bu sıklıklar ülkemizdeki motosikletli kuryelerin psikososyal risk etmenlerinin incelendiği ILO raporunda da benzer şekilde katılımcıların %20'sinin sosyal güvencesi bulunmamaktadır. Raporda sosyal güvenceler SGK 4/A için %25,3, SGK 4/B için %34 olarak bulunmuştur (61). Bu farklılık, çalışmanın sektörde uzun süredir çalışan dernek üyesi motosikletli kuryeler ile yapılması ile açıklanabilir.

Katılımcıların %66,5'i haftada 6 gün, %29,4'ü haftanın tüm günleri çalışmaktadır. ILO'nun yaptığı çalışmada da benzer şekilde katılımcıların %60,7'sinin haftada 6 gün, %22'sinin ise izin hakkı olmadan haftanın her günü çalıştığı belirtilmiştir (61). Ek olarak bu çalışmada çalışanların resmî tatillerde çalışma durumu sorgulanmış ve katılımcıların %95,9'u tatillerde çalıştığını belirtmiştir.

Katılımcıların yaklaşık yarısı (%46,5) 12 saatlik vardiyalar halinde çalışmaktadır. Vardiya dönüşümü olmadan çalışan katılımcıların sıklığı %19,7'dir. Vardiya dönüşümü olmadan çalışan katılımcıların %41,5'i 10-14 saat arası çalışmaktadır. Brezilya'da yapılan çalışmada katılımcıların %81'inin günde sekiz saatten fazla çalıştığı ve günde 100 km'den fazla motosiklet kullandıkları bulunmuştur (113). ILO raporunda ise bu değerlendirme sabit çalışma saatleri, sabit vardiya sistemi ve değişken vardiya sistemleri şeklinde yapılmıştır. Bu kategorilere göre motosikletli kuryelerin %50'si sabit çalışma saatleri ile, %14,7'si sabit vardiya ile, %31,3'ü ise değişken vardiya sistemi ile çalışmaktadır (61). Önceki çalışmalar Türkiye'de haftalık ortalama çalışma süresinin 43 saat olduğunu göstermektedir (115). 4857 sayılı İş Kanunu'nunda da haftalık çalışma süresi en çok 45 saat olarak belirtilmektedir (87). Yukarıdaki sonuçlar ile değerlendirildiğinde motosikletli kuryelerin çalışma saatleri hem dünyada hem de ülkemizde, özellikle haftalık olarak bu sayıların çok üzerindedir. Bu durum özellikle pandemi ile yakından ilişkilidir. COVID-19 pandemisi ile birlikte iş yükü çok fazla artan motosikletli kuryelerin psikososyal risk faktörlerine karşı daha savunmasız hale geldiği ortaya konulmuştur (61).

COVID-19 Pandemisi ve Etkileri

Katılımcıların %17,5'i COVID-19 tanısı aldığını belirtirken, %23,4'ü temaslı olma sebebi ile karantinaya alındığını belirtmiştir. Tüm katılımcıların COVID-19

hastası ile yüksek riskli temas durumları sorgulandığında; katılımcıların %56,1'i yüksek riskli teması olmadığını, %43,9'u ise en az bir kere yüksek riskli teması olduğunu belirtmektedir.

Aile üyesleri arasında pozitif tanı alanların %21,2'si pozitif tanı almıştır ($p=0,005$). Japonya'da yapılan ve hane halkı bulaşma sıklığının incelendiği bir çalışmada, hane halkı bulaşma sıklığı %12,6 bulunurken; konut dışı yakın temasta bulaşma sıklığının %11,3'te kaldığı tespit edilmiştir (116).

Çalışma ortamında COVID-19'a ilişkin özellikler değerlendirildiğinde pozitif tanı alan iş arkadaşı olan katılımcıların %20,6'sının pozitif tanı aldığı tespit edilmiştir ($p=0,036$). COVID-19 hastasıyla yüksek riskli teması olan katılımcıların temas yerleri sorgulandığında %42,4'ü sadece teslimat sırasında, %19,5'i sadece iş yerinde yüksek riskli temasının olduğunu belirtmiştir. ILO raporunda da kuryelerin büyük bir çoğunluğunun (%86,7) hastalığı geçirmediği görülmektedir (61). Bu durum hastalığın ve karantinanın, iş günü kaybına neden olması nedeniyle; motosikletli kuryelerin tanı almaktan ve test vermektan kaçınması ile ilişkili olabilir. Katılımcıların COVID-19 tanısı alma durumlarına göre 2021 yılı içinde işsiz kalma sürelerinin dağılımı ay cinsinden değerlendirildiğinde işsiz kalma sürelerinin COVID-19 tanısı alanlarda daha uzun olduğu görülmektedir. COVID-19 tanısı alan sekiz katılımcının işsiz kalma sürelerinin $5,75 \pm 2,252$ ay, COVID-19 tanısı almayan katılımcıların ise $4,04 \pm 2,330$ ay olarak bulunmuştur. Bu fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde bulunmuştur ($p=0,043$). Kaliforniya'da yapılan bir çalışmanın sonuçlarına göre COVID-19 temaslarının yaklaşık %20'si iş yerinde gerçekleşmektedir. Aynı çalışmada pandemisi süresince uzaktan çalışma gibi önlemleri uygulayamayan meslek gruplarında işe devamsızlık artışları görüldüğü bildirilmiştir (117).

Kurye olarak birden fazla iş yerinde çalıştığını belirten katılımcıların %7,2'si COVID-19 tanısı aldığını belirtirken, birden fazla iş yerinde çalışmadığını belirten katılımcıların %22,0'si tanı almıştır ($p=0,003$). Kendi adına çalışan katılımcıların %9,2'si COVID-19 tanısı aldığını belirtirken, kendi adına çalışma yapmayan katılımcıların %20,1'i tanı almıştır ($p=0,045$). Bu bilgiye göre tek bir iş yerinde çalışmanın COVID-19'a yakalanma riskini daha çok artırdığı görülmektedir. Bu durum kişilerin tanıdığı bir ortamda temel önleme kurallarını (maske, mesafe, hijyen) daha az uyguladığını düşündürmektedir. Kendi adına çalışanların daha az tanı alması ise, iş günü kaybını önlemek adına çalışanın tanı almaktan kaçınacak davranışlarda bulunması ile açıklanabilir. Yukarıdaki bilgiler ile birlikte değerlendirildiğinde özellikle kendi adına çalışan motosikletli kuryelerin test vermektan kaçınabildiği düşünülmektedir.

Katılımcılar en az iki doz aşı olma durumlarına göre değerlendirildiğinde; en az iki doz aşı olan katılımcıların %16'sı, en az iki doz aşı olmamış katılımcıların ise %20,7'si pozitif tanı almıştır. İsrail'de aşılama sonuçlarına yönelik gerçek dünya

verilerinin değerlendirildiği bir çalışmada; 16-44 yaş grubunda, en az iki doz aşı olmuş kişilerde, araştırmanın yapıldığı dönemde baskın varyant olan alfa varyantı için aşının koruyuculuğunun %92'ye ulaştığı gösterilmiştir (118). Yine başka bir çalışmada iki dozun koruyuculuğu alfa varyantı için %93,7, delta varyantı için %88 olarak tespit edilmiştir (119).

Bunun yanında; katılımcıların COVID-19 pandemisi döneminde, salgından korunmak adına motosikletli kuryeler için önerileri uygulama durumları değerlendirildiğinde (Ek 1); katılımcıların %85,9'u çalışırken fiziksel mesafe kurallarına uyduğunu, %90,4'ü çalışırken maske kullandığını, %66,2'si teslimat öncesi ve sonrasında dezenfektan kullandığını, %50,2'si teslimat öncesi ve sonrasında ekipmanlarını dezenfekte ettiğini, %27,5'i teslimatı açık havada yapmayı uyguladığını belirtmektedir.

Pandemi öncesi dönemde araştırma grubunun günlük teslimat sayısının ortalaması 36 ($35,71 \pm 17,809$) olarak bulunmuştur. Katılımcıların büyük çoğunluğu (%58,1) günlük 21-40 paket teslimat yaptığını belirtmiştir. Pandemi sürecinde kısıtlama olan dönemde ise ortalama teslimat sayısı 41'e ($41,08 \pm 18,870$) çıkmıştır. Günlük 21-40 teslimat yaptığını belirten grup hala en kalabalık grup olmakla beraber sıklığı azalmış (%49,8), günlük 41-60 teslimat yaptığını belirten grubun sıklığı (%27,6) artmıştır. Pandemi sürecinde kısıtlama olmayan dönemde günlük teslimat sayısı ortalama 35 ($34,71 \pm 17,276$) olmuştur. Bu dönemde teslimat sıklığının tekrar pandemi öncesi döneme benzer seviyeye döndüğü görülmektedir.

Pandemi öncesi dönemde araştırma grubunun günlük çalışma saatinin ortalaması 11 saat ($10,80 \pm 1,841$) olarak bulunmuştur. Katılımcıların %41,7'si 12 saat ve üzerinde çalışmaktadır. Pandemi döneminde ise, sokağa çıkma kısıtlamalarının uygulandığı dönemde katılımcıların günlük çalışma süresinin ortalaması yaklaşık 12 saattir ($11,70 \pm 2,444$). Katılımcıların %57,3'ünün 12 saat ve üzerinde çalıştığı görülmektedir. Sokağa çıkma kısıtlamalarının uygulanmadığı dönemde katılımcıların günlük çalışma süresinin ortalaması 11 saattir ($11,18 \pm 2,041$). Katılımcıların %49,2'sinin 12 saat ve üzerinde çalıştığı görülmektedir ($<0,001$).

Türkiye'de, 2019 yılı SGK verilerine göre genel istihdamda %2,37 düzeyinde düşme yaşanmasına rağmen, kurye istihdamında %6,59'luk bir artış yaşanmıştır. Bu sayılar pandeminin etkisinde geçen 2020 yılı incelendiğinde ise genel istihdamda %4,95 düşüşe karşılık, kurye istihdamındaki artış %41,53 olarak kayıtlara geçmiştir. Motosikletli kurye olarak çalışan kişi sayısının 2005-2020 yılları arasında yaklaşık üç katına çıktığı belirlenmiştir (61). Bu çalışmada katılımcıların %18,6'sı pandemi öncesinde motosikletli kurye olarak çalışmayıp başka işi olduğunu, %6,7'si pandemi öncesinde işsiz olduğunu belirtmiştir. Katılımcıların %8,2'si bir yıldan az süredir, %9,6'sı bir yıldan iki yıla kadar motosikletli kurye olarak çalışmaktadır. ILO raporundaki sonuçlara bakıldığında ise; motosikletli kuryelerin %45,3'ünün pandemi

döneminde kuryeliğe başlayanlar dahil olacak şekilde, motosikletli kuryelik yaptığı görülmektedir (61). Bu sonuçlar salgın öncesi dönemde başlayan kurye istihdamındaki artışın, pandemi ile ciddi bir şekilde arttığını göstermektedir.

Mevcut motosikletli kurye sayısı için resmi bir kaynağa ulaşılamamakla birlikte, Türkiye genelinde kayıt dışı çalışan motosikletli kuryeler de dahil olmak üzere yaklaşık 900 bin motosikletli kuryenin çalıştığı düşünülmektedir (61). Katılımcıların günlük yaptıkları teslimat sayıları ve günlük çalışma sürelerinin; pandemi öncesi, pandemi döneminde sokağa çıkma kısıtlamaları varken ve pandemi döneminde sokağa çıkma kısıtlamaları yokken değişimi değerlendirilmiştir. Üç dönem arasındaki farklılık hem teslimat sayısı hem de çalışma süresi için istatistiksel olarak anlamlı düzeyde bulunmuştur ($p < 0,001$). Her iki özellik için de anlamlılığı yaratan grup pandemi döneminde kısıtlamaların olduğu dönem olmuştur. Motosikletli kuryelerin COVID-19 ile iş yükü artmış özellikle sokağa çıkma kısıtlamasının olduğu dönemlerde siparişlerin çok fazla arttığı, buna bağlı olarak da molasız bir şekilde çalıştırılmanın arttığı tespit edilmiştir. ILO raporunda da benzer sonuçlara ulaşılmış, motosikletli kuryelerin %79,3'ünün COVID-19 ile beraber iş yükü artmıştır (61). Pandemi sürecinde hizmet sektöründeki artan iş yükü motosikletli kuryelerin psikososyal risk faktörlerine daha fazla maruz kalması ile sonuçlanmıştır (61). Artan talep sonucunda, e-ticaret sektörünün ve paket servis hizmetlerinin ihtiyaç duyduğu ek iş gücü, pandeminin yarattığı ekonomik kriz ortamında alternatif aramakta olan deneyimsiz motosiklet sürücülerini ile doldurulmaya çalışılmıştır (12, 13).

İş Sağlığı Güvenliği Koşulları

EU OSHA, 2010 yılında, Avrupa tarafından yayınlanan ve teslimat sektöründeki İSG uygulamalarının incelendiği raporda, motosikletli kuryelerin çalışma ortam koşullarına da yer verilmiştir. Bu rapora göre motosikletli kuryelerin çalışma sürecinde maruz kaldığı temel riskler aşağıdaki gibidir (64);

- Trafik kazası riski,
- Zaman/performans baskısı, iş organizasyonuna ilişkin sorunlar,
- İş yükündeki ve çalışma temposundaki dengesizlik, yoğun saatler,
- Bakımı aksatılmış araçlar,
- Motor titreşimi,
- Kişiyeye uygun koruyucu ekipman eksikliği ve çevresel koşullara uygun olmayan ekipmanlar,
- İşe yönelik eğitim eksikliği,
- Yalnız çalışma, gece çalışması ve gasp riski (nakit para ile çalışma),
- Müşteriler ile yakın temas kurulması, müşteri beklentileri ve iletişim,
- Öngörülemeyen boyutlar ve ağırlıklardaki paketler ile bunların taşınması,

Bunlara ek olarak çalışma ortam koşulları içerisinde titreşim ile birlikte gürültü, termal koşullar, trafik ile ortaya çıkan kimyasal etkenler ile ergonomik problemler vurgulanabilir. Ayrıca COVID-19 pandemisinin yarattığı biyolojik risk ile birlikte psikososyal etmenlerin de değerlendirilmesi gerekmektedir. İş stresi, sürekli tekrarlanan iş, yöneticiler ve iş arkadaşları ile ilişkiler de psikososyal etkenler olarak etkisi bulunan önemli koşullardır (24). Burada belirtilen temel yaklaşım üzerinden motosikletli kuryelerin yaşadığı İSG problemleri sırasıyla ele alınmaya çalışılacaktır.

Motosikletli kuryeler uzun çalışma saatlerinin neredeyse tamamını trafikte, motor üzerinde geçirmektedirler. Bu durum göz önünde bulundurularak bu çalışmada; motosikletli kurye olarak çalışırken yaşadıkları temel sorunlar incelendiğinde trafik ile ilgili özellikler öne çıkmaktadır. Tüm katılımcıların %89,3'ü yoğun trafik nedeniyle, %95,2'si trafik kurallarına uymayan sürücüler nedeniyle, %91,4'ü trafik gürültüsü nedeniyle, %91,5'i trafikte yol verilmemesi nedeni ile her zaman veya sıklıkla sorun yaşadığını; %91,5'i trafik kurallarına uyduğunu belirtmektedir.

Karayolu taşımacılığı için önemli bir problem olarak karşımıza çıkan trafik kazaları, motosikletli kuryeler için çok daha büyük önem arz etmektedir. Kara taşıtları arasında iki tekerlekli taşıtlar olarak sürücünün ve yolcunun güvenliğinin daha az olduğu motosikletlerin karıştığı kazaların sağlık sonuçları, diğer taşıtlara göre çok daha ciddi olmaktadır. WHO tarafından yayınlanmış olan Karayolu Trafik Yaralanmalarının Önlenmesine ilişkin Rapor'da motosikletlerin karıştığı trafik kazalarındaki ölümlerin, diğer taşıtlardan 20 kat daha fazla olduğu belirtilmektedir (120). Motosikletler ABD'de kayıtlı tüm araçların yalnızca %3'ünü ve kat edilen tüm araç millerinin %0,6'sını oluştururken, 2019'da tüm trafik ölümlerinin %14'ünü, tüm yolcu ölümlerinin %17'sini ve tüm yolcu yaralanmalarının %3'ünü oluşturmaktadır (9). Ülkemizde ise 2020 yılında ölümler ve yaralanmalar ile sonuçlanan trafik kazalarına karışan araçların %18,8'ini, 2021 yılında ise %20,9'unu motosikletler oluşturmaktadır (10,11). 2021 yılı Aralık ayında trafiğe kayıtlı taşıtların %14,8'ini motosikletler oluşturmaktadır (121). Motosikletli kuryelerin kaza ve ölüm sıklıkları için resmi bir sayıya ulaşamamaktadır. Fakat motosikletli kuryelerin çalışma hayatında yer edinmiş olan uzun çalışma saatleri, telefon ile çalışma, zaman/performans baskısı, deneyim azlığı gibi etkenler kaza sıklığını artırabilmektedir (122, 123).

Malezya'da yapılan ve motosikletli kuryelerin sürüş alışkanlıklarının değerlendirildiği bir çalışmada, kuryelerin teslimat amacıyla gerçekleştirdiği yolculukların her saati için 30 tehlikeli sürüş davranışı gösterdiği ve beş kere ramak kala olay ile karşılaştığı gösterilmiştir (79). Güney Kore'de yapılan ve paket servis çalışanları üzerinde yapılan bir araştırmada özellikle iş yoğunluğunun artmasının; zaman baskısının artmasına ve kaza ile sonuçlanma ihtimalini artıran tehlikeli sürüş alışkanlıklarının ortaya çıkmasına sebep olduğu gösterilmiştir (75). Ülkemizde İstanbul'da motosikletli kuryeler üzerinde trafik kazalarına ilişkin bir çalışmada

katılımcıların %90,2'si trafik kazası geçirdiğini, üç çalışandan birisi de istirahat gerektirecek boyutta bir kaza geçirdiğini belirtmiştir. Bu kazalar sonucunda işten ayrı kalınan sürelerin iki ay gibi uzun süreler olduğu bulunmuştur (11).

Motosikletli kuryeler için özellikle kazalar ile öne çıkan bu durum kişisel koruyucu donanımların önemini ortaya koymaktadır. Motosikletlerin kullanımını gereği sürüş esnasında sürüşü kolaylaştırıcı ekipmanların kullanılması gerekmektedir.

Katılımcıların %49,4'ü 2021 yılı içerisinde (araştırmanın kasım ayında yapıldığı düşünülerek 11 aylık dönem için) en az bir kez trafik kazası geçirdiğini belirtmektedir. Bu katılımcıların %21,8'i üçten fazla kaza geçirmiştir. Bir katılımcı bu 11 aylık dönemde yedi kaza geçirdiğini belirtmiştir. Kaza geçiren katılımcıların %69,9'unun geçirmiş olduğu kazalar, yaralanma ve maddi hasarla sonuçlanmıştır. Katılımcıların yaklaşık yarısı (%49,6) iş günü kaybı olduğunu belirtmiştir.

Yaşadığı şehre göre trafik kazaları incelendiğinde, daha kalabalık şehirlerde trafik kazası geçiren katılımcıların daha sık olduğu görülmektedir. Nüfusu iki milyonun üzerinde olan şehirlerdeki katılımcıların %56,3'ü trafik kazası geçirdiğini belirtirken, nüfusu iki milyonun altında olan şehirlerde ise katılımcıların %42,5'i trafik kazası geçirmiştir ($p=0,024$). Bu durumun büyükşehirlerde trafik yoğunluğunun ve taşıt sayısının fazla olması ile ilişkili olduğu düşünülmektedir (121).

Motosikletli kuryeliğin yalnızca trafik kazası açısından değil, çalışma sırasında meydana gelebilecek diğer kazalar da göz önüne alınarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Açık havada, meteoroloji koşullarına maruz kalarak çalışma ve bu koşullarda teslimat için binaların içine girilmesi, motosikletli kuryelik için göz önünde bulundurulması gereken önemli bir İSG tehdidi yaratmaktadır. Bu çalışmada 24 katılımcı, motosikletli kurye olarak çalışırken trafik kazası dışında kaza geçirdiğini belirtmiştir. Çoğunlukla (%66,7) tedavi gerektirmeyen yaralanma ile sonuçlanan bu kazaların yarısı kayma ve düşme şeklindedir. Bunlar ıslak zemine veya apartman içerisinde görüşün azalmasına bağlı olarak gerçekleşmiştir. Çalışma sırasında trafik kazası veya diğer kaza geçirme durumu için kurulan lojistik regresyon modellerine göre iki milyondan daha az nüfuslu şehirlerde yaşayan katılımcılar diğerlerine göre 2,90 kat, ilkökul ve ortaokul mezunu katılımcılar lise veya herhangi bir yükseköğrenim programından mezun olmuş olan katılımcılara göre 2,37 kat, motosikletin kendisine ait olduğunu veya çalışırken kiralık motosiklet kullandığını belirten katılımcılar çalışılan iş yerine ait motosiklet kullanan katılımcılara göre 1,81 kat, trafik kurallarına uymadığını belirten katılımcılar uyduğunu belirtenlere göre 4,17 kat, ağır yük kaldırma nedeniyle sorun yaşadığını belirten katılımcılar yaşamayanlara göre 3,35 kat, motosikletli kurye olarak çalışırken mobbinge maruz kaldığını belirten katılımcılar diğer katılımcılardan 2,83 kat daha sık kaza geçirmektedir.

Katılımcıların %43,9'u motosikletli kurye olarak çalışırken eğitim almadığını belirtmiştir. Eğitim alan katılımcıların ise en sık aldığı eğitim %68,9 ile 'Güvenli motosiklet kullanımı eğitimi'dir. Bunu %63,6 (n=96) ile 'Teslimat sırasında uyulması gereken kurallar eğitimi', %61,6 ile 'Genel iş sağlığı ve güvenliği eğitimi' takip etmektedir. ILO'nun yayınladığı rapora göre ise katılımcıların %68'inin İSG eğitimi almadığı belirlenmiştir (61). Bu farklılık çalışmanın dernek üyesi motosikletli kuryeler ile yapılması ile ilişkili olabilir.

Katılımcıların %46,8'i gece çalıştığını belirtmektedir. Gece çalışması, soyguna maruz kalabilme ihtimali ile şiddet açısından önemli bir risk faktörüdür (64). Katılımcıların %52'si işe giriş muayenesi olmadığını, %77,3'ü düzenli aralıklarla sağlık muayenesi olmadığını belirtmektedir. Gece çalışması yapan katılımcıların %49,2'si, yapmadığını belirten katılımcıların ise %35,0'i motosikletli kurye olarak çalışma sonrası genel sağlık durumlarının kötüleştiğini belirtmektedir. Fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde bulunmuştur (p=0,018). Çalışanların sağlığının korunabilmesi için işe giriş muayeneleri ile düzenli aralıklarla gerçekleştirilen sağlık muayenelerini çok önemlidir ve bunlar işverenin sorumluluğundadır (40).

Katılımcıların işle şiddetlenen yakınmaları sorgulandığında en fazla şiddetlenen hastalık veya yakınmanın 'Kas-iskelet sistemi ve bağ dokusu' hastalıkları (%68) ile ilişkili olan yakınmalar olduğu tespit edilmiştir. Bu yakınmalar temel olarak çalışma hayatındaki ergonomik problemler ile ilişkilidir. Çalışanlar uzun saatler boyunca, rahatsız pozisyonda, tekrarlanan hareketler yaparak çalışmaktadır. Karayollarında kazaların %20'sinin sürücü yorgunluğu ile ilişkili olduğu; uzun çalışma saatleri boyunca, rahatsız pozisyonda çalışmanın altta yatan temel nedenlerden birisi olduğu gösterilmiştir (76). ILO çalışmasında katılımcıların %51,3'ünün sürekli motosiklet kullanma nedeniyle bel ağrısı, postür sorunları yaşadıkları; motosikletli kurye olarak çalışma süresi arttıkça ağrı problemlerinin de arttığı bulunmuştur (61). Malezya'da yapılan bir çalışmada, motosikletli kuryelerin yaklaşık %70'inin kas-iskelet sistemi problemlerinden,%60,8'inin bel ağrısından şikâyet ettiği raporlanmıştır (124).

Motosikletli kuryelerin teslimat sırasında yük taşıması ve ağır yük kaldırması ergonomik sorunlar içerisinde yer almaktadır. Bu çalışmada katılımcıların %35,3'ü her zaman veya sıklıkla ağır yük kaldırma ve taşıma nedeniyle, %56,5'i her zaman veya sıklıkla seyir halinde paket taşınması ve arka çantasına ilişkin problemler nedeni ile sorun yaşadığını belirtmektedir. Ek olarak karayolu taşımacılığı ile ilgili çalışmalarda dinlenme ve mola alanları da çalışma ortamına dahildir. ILO raporunda katılımcıların %77,3'ünün belirli bir dinlenme alanı bulunmadığı, bu çalışmada ise katılımcıların %71,4'ünün dinlenme alanı olanaklarının yetersizliği nedeniyle sorun yaşadığı bulunmuştur (61).

Kas ve iskelet sistemi yakınmalarının motosikletli kuryelerin uzun çalışma saatleri boyunca tüm vücut titreşimine maruz kalması ile de ilişkisi bulunmaktadır (68). Bu çalışmada katılımcıların %72,1'inin motorun titreşimi nedeniyle sorun yaşadığını belirtmiştir. Titreşimin, gürültü ile birlikte sürücü üzerinde yarattığı yorgunluk ve dikkat dağınıklığı, uzun çalışma saatleri ile birleştiğinde kazalara yol açabilen önemli bir sebep olarak karşımıza çıkmaktadır (68). İşle şiddetlenen yakınması bulunan katılımcıların %28,7'si 'Sinir sistemi hastalıkları' ile ilişkili yakınmalarında artış olduğunu belirtmiştir. Buna ek olarak katılımcıların %4,1'i işitme ile ilişkili şikayetleri olduğunu belirtmiştir. Bu durumun trafik, motor ve hareket halinde ortaya çıkan rüzgâr gürültüleri ile ilişkili olduğu ve bunun önlenmesi için sürüş ekipmanı olarak kulak tıpaları ve rüzgâr camları kullanılması önerilmektedir (8,77).

Motosikletli kuryenin çalışma esnasında maruz kaldığı titreşimin frekansı ve şiddetinin motosikletin yaşı ve hacmi ile yakından ilişkisi bulunmaktadır (66). Bu durumun etkilerinin en aza indirilebilmesi adına motosikletlerin bakım ve denetimlerinin düzenli olarak yapılmasının önemi karşımıza çıkmaktadır. Çalışmada katılımcıların 3/4'ü çalışırken kullanılan motosikletin muayenesinin düzenli olarak yapıldığını belirtmektedir. Motosikletin bakımının yapılmasının motosikletin sahibi olma durumu ile olabileceği düşünülmüş ve bu iki grup arasında motosikletin bakımının düzenli olarak yapılması incelenmiştir. Sonuç motosikletinin kendisinin veya kiralık olduğunu belirten grupta, düzenli olarak bakım yapılması sıklığı daha fazla ve istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir. Bu durum, çalışmanın federasyon üyesi motosikletli kuryeler ile yapılması ve bu grupta motosikletin bakımının önemi ile konunun farkındalığının yüksek olması ile açıklanabilir. Buna ek olarak motosiklet bakım ücretlerinin yüksek olması katılımcılar tarafından çalışma hayatında karşılaşılan ek sorunlar içerisinde belirtilmiştir.

Kullanılan motosikletin kontrol ve muayenesinin düzenli yapıldığını belirten katılımcıların %46,2'si 2021 yılı içerisinde trafik kazası geçirdiğini belirtirken, düzenli yapılmadığını belirten katılımcıların %58,6'sı 2021 yılı içinde trafik kazası geçirmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı bulunmamıştır ($p=0,076$). Sürücü kursu sonrası güvenli motosiklet kullanımı eğitimi alan katılımcıların %48,1'i 2021 yılı içinde trafik kazası geçirmişken, eğitim almayan katılımcıların %50,3'ü trafik kazası geçirmiştir. Fark istatistiksel olarak anlamlı bulunmamıştır ($p=0,725$).

Gürültünün, çalışanların zihinsel faaliyetleri üzerindeki olumsuz etkileri ile kaza riskini önemli ölçüde arttırdığı bilinmektedir (67). "Çalışanların Gürültü ile İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik"te haftalık maruz kalım değerleri 8 saat üzerinden belirlenmiştir. Motosikletli kuryelerin maruz kaldığı trafik gürültüsünün bu açıdan değerlendirilmesi gerekmektedir (70).

Karayolu taşımacılığında çalışanlar için önemli bir başka etken kimyasal madde maruz kalımıdır. Bu maruz kalım çoğunlukla doğrudan çalışılan kimyasallar

yerine, trafikte maruz kalınan kimyasal maddelerin (CO, SO₂, NO, PAH, PM) etkisi ile ortaya çıkmaktadır (73). Katılımcıların %79,6'sı egzoz gazına maruz kalma nedeniyle çalışma hayatında sorunlar yaşadığını, işle şiddetlenen yakınması olan katılımcıların %15,6'sı 'Solunum sistemi hastalıkları' ile ilişkili yakınmaları olduğunu belirtmiştir.

Dış ortam koşulları karayolu ulaştırma sektöründe en önemli faktörlerden birisidir. Karayolu ulaştırma sektöründe, dış ortam koşullarının mevsim ve hava koşullarına bağlı olarak sürücüler üzerinde farklı etkileri bulunmaktadır. Özellikle kış mevsiminde maruz kalınan; yağmur, kar gibi meteorolojik koşullar ile görüş mesafesinin azalması, rüzgâr etkisi ile savrulma gibi pek çok yol güvenliğini tehlikeye sokan durum ortaya çıkmaktadır (71). ILO çalışmasında motosikletli kuryelerin %84'ünün yağmur, aşırı sıcak, aşırı soğuk gibi olumsuz hava koşullarında çalışmaktan dolayı zorluk yaşadıkları saptanmıştır. Bu çalışmada ise katılımcıların %86,9'u meteorolojik sorunlar nedeniyle çalışma hayatında sorun yaşadığını belirtmiştir. Buna ek olarak soğuk, bireylerin çalışma konforunu olumsuz etkilemektedir. Bunun önlenmesi için çalışanların hareket kısıtlılığına yol açmayacak, yalıtımlı giysiler ile çalışması gerekmektedir (61).

Motosikletli kuryeler için, motosikletin sürücüyü koruyan bir donanıma sahip olmaması bu çalışanları diğer karayolu taşımacılığı sektör çalışanlarından ayrı bir duruma sokmaktadır. Yukarıda belirtildiği şekilde dış ortam koşullarından koruyucu yalıtım özelliklerine sahip olmasına ek olarak, kaza durumlarında sürücüyü en iyi şekilde koruyacak ve sürücünün trafikte görünürlüğünü artıracak özelliklere sahip olması gerekmektedir. Gece şartlarında ve yağmurlu havalarda sürücünün güvenliği için siyah ve kamufle sürüş kıyafetleri yerine açık renklere sahip ve yansıtıcı dokuya sahip kıyafetlerin tercih edilmesi gerekmekte ve bunların işveren tarafından sağlanması gerekmektedir (77). Katılımcıların %98,6'sı motosiklet kullanırken kask taktığını, %45,3'ü yeterli veya uygun KKD sağlanmaması nedeniyle her zaman veya sıklıkla sorun yaşadığını belirtmiştir. ILO raporunda ise katılımcıların yaklaşık yarısının kaskı bulunmasına rağmen zorunlu olmayan koruyucu ekipmanlara sahip olma sıklığının daha az olduğu bulunmuştur (61). Koruyucu ekipmanlara erişim sıklığının ILO raporuna göre daha yüksek bulunması, çalışmanın federasyon üyesi kuryeler ile yapılmasıyla açıklanabilir.

Kask kullanımı pek çok ülkede zorunludur. Ülkemizde, motosiklet kullanırken kask takmak 1973 yılında yasal olarak zorunlu hale getirilmiştir. Buna rağmen yapılan araştırmalar kazaların %20'sinde kaskın sürücünün başından çıktığını göstermektedir. Bu nedenle sürücüye uygun kask seçimi ve bu kaskın uygun kullanımının sağlanması önemlidir. İleride yapılacak çalışmalarda bu durumun göz önünde bulundurulması gerekmektedir (77). Ülkemizde zorunlu olarak kask kullanımına ek olarak; 16 Ağustos 2022 tarihinde çıkarılan yönetmelik ile motosiklet sürücüleri için gözü dış etkenlerden

koruyacak, görüşe engel olmayacak koruma gözlüğü ve gece sürüşünde görünürlüğü sağlayacak şekilde reflektif kıyafet giyme yükümlülüğü getirilmiştir (125).

Motosikletli kuryelerin giderek hacmi artan e-ticaret piyasasında hizmetin müşteriye ulaştırılma aşamasında yer almaları sebebiyle, teslimattaki rolleri müşterinin beklentilerinin karşılanması ile yakından ilişkilidir. Bu durum çalışan üzerinde stres yaratan zaman ve performans baskısının oluşmasında temel sebeptir. Müşteri memnuniyeti anlayışı gerekli İSG koşullarının oluşmasının ve çalışan sağlığının önüne geçmektedir. Bu anlayış ile motosikletli kuryeler yöneticileri tarafından baskı altında bırakılmakta, buna ek olarak da sistemin müşteri ile temas eden tarafı olarak kendisini savunmasız bir pozisyonda bulmaktadır Bu durum temel bir stres etkeni olarak çalışanların sağlığı üzerinde olumsuz etkide bulunmaktadır (65,74).

Katılımcıların motosikletli kurye olarak çalışırken müşterilere ilişkin sorunlara verdikleri cevaplar incelendiğinde; %42,4'ü müşteriler ile iletişim sorunları, %68'i teslimat adresinin yanlış verilmesi, %44,9'u müşterilerin verilen adreste bulunmaması, %59,9'u müşterilerin COVID-19 hastası/temaslısı olduğunun bilinmemesi nedeniyle her zaman veya sıklıkla sorun yaşadığını belirtmektedir.

Motosikletli kuryelerin çalışma ortamlarında yer alan temel psikososyal etmenler bu açıdan değerlendirilmeye çalışıldığında; öncelikle katılımcıların iş ortamındaki ilişkileri değerlendirilmeye çalışılmıştır. Katılımcıların yaklaşık yarısı mesai arkadaşları ile ilişkilerinin çok iyi olduğunu, dörtte biri yöneticileri ile ilişkilerinin çok iyi olduğunu belirtmektedir. Mesai arkadaşları ile ilişkisini çok kötü şeklinde tanımlayan katılımcı bulunmazken, altı katılımcı (%2,2) yöneticiler ile ilişkisinin çok kötü olduğunu belirtmektedir. Motosikletli kuryelerin çalışma ortamındaki psikososyal etmenler ile ilgili değerli bilgiler içeren ILO raporu motosikletli kuryelerin %86,6'sının çalışma arkadaşlarıyla iyi bir ilişki içerisinde olduğunu belirtmiştir. Yönetici ile ilişkiler özellikle zaman ve performans baskısı ile değerlendirildiğinde öne çıkan bir parametredir. ILO Türkiye'nin raporunda yönetici ilişkileri bu açıdan ele alınmış ve zaman baskısı hissetmeyen katılımcıların bu baskıyı hisseden katılımcılara oranla yönetici ile ilişkiler puanları anlamlı ölçüde yüksek çıkmıştır. Yöneticileri ile kurduğu iletişimden memnun olmayan motosikletli kuryelerin yaklaşık %60'ı zaman baskısı hissetmektedir (61).

Katılımcıların yoğun çalışma temposuna ilişkin sorunlara verdikleri cevaplar incelendiğinde katılımcıların 65,9'unun performans baskısı altında kalma nedeniyle, %69,2'sinin dinlenme için yeterli zaman olmaması nedeniyle, %62,8'inin günlük planlamalarda yaşanan aksamalar nedeniyle, %79,2'sinin yoğun iş yükü nedeniyle, %72,6'sının öğünlerin düzenli yenilememesi nedeniyle her zaman veya sıklıkla sorun yaşadığı görülmektedir. ILO raporunda motosikletli kuryelerin algılanan hız ve zaman baskısı incelendiğinde motosikletli kuryelerin %41,4'ü teslimat için tanınan sürenin

yeterli gelmediğini ve %42,7'si hız baskısını üzerinde çok fazla hissettiğini belirtmektedir. İhtiyaç durumunda yöneticilerine kolaylıkla ulaşamadığını belirten motosikletli kuryelerin %80'i zaman baskısı hissederken %73,3'ü hız baskısı hissetmektedir (61). Bu durum motosikletli kuryenin özellikle savunmasız kaldığı ve organizasyonel seviyede düzensizliklerin yaşandığını göstermektedir.

Karayolu taşımacılığı sektöründe üçüncü şahıs şiddeti, İSG açısından önemli bir mesleki risktir. Çalışanların işleriyle ilgili koşullarda tehdit edildiği, saldırıya uğradığı olaylar işyerinde şiddet olarak tanımlanabilir (64). Çalışan üzerinde yarattığı stres ile önemli sağlık etkileri bulunmaktadır. Avrupa ülkelerinde karayolu taşımacılığında çalışanların %14,7'si fiziksel şiddete, %7,8'i psikolojik şiddete, %4,2'si cinsel şiddete maruz kalmaktadır (67). Brezilya'da şehir otobüslerinde çalışan şoförler ile yapılan bir çalışmada katılımcıların %45'inin son bir yıl içerisinde özellikle trafik ile ilişkili olarak şiddete maruz kaldığı tespit edilmiştir. Şiddete maruz kalmanın iş devamsızlığı ve madde kötüye kullanımı ile yakın ilişkisi olduğu bulunmuştur (74). ABD'de 130 taksi şoförü ile yapılan bir çalışmada ise özellikle gece çalışması yapan şoförlerin yarısının fiziksel saldırıya veya soyguna uğradığı belirlenmiştir (126).

Karayolu taşımacılık sektöründe sıklıkla karşılaşılan şiddet ve zorbalığın gerçek boyutu eksik bildirimler sebebiyle tam olarak bilinmemektedir. Taşımacılık ve hizmet sektörlerinde müşterinin konumlanmış olduğu hizmet alıcı pozisyonu, müşteriden gelecek şiddet eylemlerinin görmezden gelinmesine sebep olabilmekte; hayati tehdidi olmayan pek çok olay – özellikle sözlü şiddet – sistematik bir bildirim sistemi bulunmaması ve çalışanların olayı bildirmek için zaman kaybetmeyi göze alamaması nedeniyle rapor edilmemektedir (64).

Ülkemizde motosikletli kuryeler üzerinde yapılan çalışma sonucu yayınlanan ILO raporunda, katılımcıların %4,7'sinin çalışma arkadaşları tarafından mobbinge maruz kaldığı, %1,4'ünün çalışma arkadaşları tarafından fiziksel şiddete maruz kaldığı saptanmıştır. Katılımcıların %0,7'si çalışma arkadaşları tarafından cinsel şiddete maruz kalıp kalmadığını emin olmadığını belirtmiştir (61). Bu çalışmada ise katılımcıların %65,4'ünün motosikletli kurye olarak çalışırken şiddetin herhangi bir türüne maruz kaldığı bulunmuştur. Motosikletli kurye olarak çalışırken herhangi bir şiddet türüne maruz kaldığını belirten katılımcıların en sık sözlü şiddete (%88,6), psikolojik şiddete (%60,8) ve mobbinge (%57,4) maruz kaldıkları belirlenmiştir. Şiddete uğradığını belirten katılımcıların dörtte biri fiziksel şiddete uğradığını, 16 katılımcı da cinsel şiddete maruz kaldığını belirtmiştir. Cinsel şiddete uğrayan katılımcıların birisi kadındır. Şiddetin en sık trafikteki diğer sürücüler tarafından uygulandığı görülmektedir. Şiddete uğradığını belirten katılımcıların %68,2'si şiddet sonrasında bir sağlık sorunu yaşadığını belirtmiştir. Şiddet sonrası sağlık sorunu yaşayan katılımcıların yarısından fazlası (%51,7) şiddet eyleminin iş günü kaybı ile sonuçlandığını belirtmektedir. Ek olarak, motosikletli kurye olarak iş değişikliği

yaptığını belirten katılımcıların %69,1'i, yapmadığını belirten katılımcıların %58,5'i 2021 yılı içinde en az bir kere şiddetin en az bir türüne maruz kaldığını belirtmiştir.

Yalnız çalışmanın yaygın olduğu bu sektörde bireyler yöneticilerine karşı savunmasız kalmakta, sosyal desteğe erişmekte zorlanmaktadırlar. Yöneticileri ile ilişkisi iyi olan katılımcıların %57,8'i, kötü olan katılımcıların ise %82,1'i motosikletli kurye olarak çalışırken şiddetin en az bir türüne maruz kaldığını belirtmektedir ($p<0,001$). Yönetici ile ilişkisini kötü veya orta olarak niteleyen katılımcılar diğer katılımcılara göre 5,73 kat daha sık şiddete maruz kalmıştır. Yöneticileri ile ilişkisi iyi olan katılımcıların %34,6'sı, kötü olan katılımcıların ise %57,1'i motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra sağlığının kötüleştiğini belirtmektedir ($p=0,001$).

Güvencesiz çalışma ortamı ile birlikte zaman baskısının; motosikletli kuryelerin çalışma hayatında şiddete ve özellikle mobbinge maruz kalmasına zemin hazırladığı söylenebilir. Oluşturulan modellere göre zamanında teslimat ve performans baskısı nedeniyle sorun yaşadığını belirten katılımcılar diğer katılımcılara göre 3,28 kat, yoğun iş yükü nedeni ile sorun yaşadığını belirten katılımcılar yaşamadığını belirtenlere göre 5,37 kat daha sık şiddete maruz kalmaktadır. ILO raporunda yöneticileri ile ilişkisinin kötü olduğunu belirten motosikletli kuryelerin %59,1'i aynı zamanda hız ve zaman baskısı da hissettiğini belirtmiştir. Yöneticisi tarafından psikolojik şiddete veya mobbinge maruz kaldığını belirten motosikletli kuryelerin %62,5'i zaman baskısı, %75'i hız baskısı hissettiğini belirtmiştir (61).

Bu bilgiler ışığında motosikletli kuryelerin çalışma hayatında maruz kaldığı psikososyal etmenlerin önemi görülmektedir. Fakat çalışma hayatındaki psikososyal etmenler yalnızca çalışma ortamı ile kısıtlı kalmamaktadır. Yapılan işin, sosyal boyutu ile çalışanın özel hayatı üzerindeki etkileri de göz önünde bulundurularak değerlendirilmesi gerekmektedir. Pandemi döneminde, özellikle sokağa çıkma yasaklarının uygulandığı dönemlerde, yoğun bir çalışma hayatına sahip olmanın çalışanlar üzerinde farklı duygusal etkileri olabilir. Nitel analizlerin de yapılmış olduğu ILO raporunda bu konu ile ilgili olarak çalışanların 'trafiğin azalması ve motosikletli kuryelerin bu dönemdeki rolünün görünürlüğünün artmasına bağlı olarak huzurlu ve değerli hissettiği' belirtilmektedir (61). Bu durum, yapılan çalışmada katılımcıların pandemi döneminde motosikletli kurye olarak çalışma nedeniyle takdir edildiğini ve dışlandığını hissetme durumları sorgulanarak tespit edilmeye çalışılmıştır. Katılımcıların %35'i pandemi döneminde motosikletli kurye olarak çalışması nedeni ile her zaman veya sıklıkla toplumdan dışlandığını, %47,2'si pandemi döneminde motosikletli kurye olarak çalışması nedeni ile her zaman veya sıklıkla toplum tarafından takdir edildiğini belirtmektedir. Fakat bu iki soruya verilen cevaplar arasında istatistiksel olarak anlamlı düzeyde fark bulunmamaktadır.

İş Güvencesizliği

Dünyada, çalışma hayatının ve bağlantılı koşulların zaman içinde değişmesi ile birlikte İSG'ye ilişkin yeni riskler ortaya çıkmaktadır. İSG, sürekli takip edilmesi gereken oldukça dinamik bir alandır (27). Yirminci yüzyılın sonlarında küreselleşme, uluslararası rekabet ve özelleşme kavramlarının öne çıkması ile serbest pazar ekonomilerinde çalışma hayatına ilişkin kaygılar da artmıştır (16). Çalışanların üretim süreçleri üzerindeki kontrolünün giderek azalması sonucu; pek çok iş yeri maliyetlerin azaltılması, kurumsal etkililiğin ve rekabet ortamının geliştirilmesi için küçülmeye gitmek durumunda kalmış ve esnek modelleri tercih etmeye başlamıştır (17). Küresel rekabetin sonucu olarak ortaya çıkan esnek üretim politikaları, istihdamın eğreti çalışma modellerinde yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Bu değişiklikler, güvencesizlik kavramının öne çıkmasına neden olmuştur (18). İş güvencesizliği kavramı; çalışan bir kimsenin, mevcut işinin devamlılığında veya mevcut işinin halihazırdaki tanımında değişiklik olma ihtimali sonucunda, çalışanın işi ile ilgili güvensizlik ve güçsüzlük hissetmesi durumu olarak tanımlanmaktadır (14, 15).

Öznel bir kavram olarak iş güvencesizliğinin temel belirleyicileri önceki iş deneyimleri ve geçici çalışma koşullarıdır. Var olan iş sözleşmesi ile mesleki örgütsel bir desteğin varlığına ek olarak kişilik özellikleri, aile durumu ve sosyal yaşam temel belirleyiciler arasındadır. Bu koşullar göz önünde bulundurularak kontrol dışı gerçekleşen bir süreç varlığı ve bunun çalışma hayatındaki durumunu kaybetme hissini yarattığı stres iş güvencesizliğinin boyutunu belirlemektedir (110).

Motosikletli kuryelik işe giriş şartı aranmayan, denetimlerin yetersiz olması sebebiyle kayıt dışı çalışmanın yaygın olduğu bir meslek grubudur. Resmi bir sayıya ulaşılamasa da Türkiye'deki motosikletli kuryelerin %90'ının kayıt dışı çalıştığı tahmin edilmektedir. (61). Uzun çalışma saatleri, aşırı iş yükü, kişiler arası çatışmalar, zaman baskısı, geçici iş sözleşmeleri gibi etkenler stresin artmasına ve çalışanın sağlığının olumsuz etkilenmesine neden olmaktadır (91).

Motosikletli kuryelerin çalışma koşulları, iş güvencesizliğinin önemli bir İSG problemi olarak öne çıkmasına neden olmaktadır. İşin belirsizliği ile işin geleceğine dair şüphelerin varlığı çalışanlar tarafından hissedilen iş güvencesizliğinin boyutunu artırmaktadır. Ülkemizde yapılan çalışmalarda, motosikletli kuryelerin %60,4'ünün yapmakta oldukları işe ne kadar devam edeceklerini bilmediklerini, %46'sının ise bu işe devam etmeyi düşünmediği bulunmuştur (61).

Bu çalışmada ise katılımcıların %60,6'sının niceliksel iş güvencesizliği algısının düşük, %39,4'ünün niceliksel iş güvencesizliği algısının yüksek olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların %58,7'sinin niteliksel iş güvencesizliği algısının düşük, %41,3'ünün niteliksel iş güvencesizliği algısının yüksek olduğu belirlenmiştir. Niceliksel iş güvencesizliği ölçeği ile niteliksel iş güvencesizliği ölçeğinden alınan

puanlar arasında pozitif yönde düşük düzeyde ilişki saptanmıştır. Bu ilişki istatistiksel olarak anlamlı düzeyde bulunmuştur. Motosikletli kuryelerin çalışma koşulları, iş güvencesizliğinin önemli bir İSG problemi olarak öne çıkmasına neden olmaktadır. İşin belirsizliği ile işin geleceğine dair şüphelerin varlığı çalışanlar tarafından hissedilen iş güvencesizliğinin boyutunu artırmaktadır. Ülkemizde yapılan çalışmalarda, motosikletli kuryelerin %60,4'ünün yapmakta oldukları işe ne kadar devam edeceklerini bilmediklerini, %46'sının ise bu işe devam etmeyi düşünmediği bulunmuştur (61).

Yaşa göre niceliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; 30 yaş ve üzeri çalışanların %39,3'ü, 30 yaş altı çalışanların ise %39,5'i yüksek puan almıştır ($p=0,967$). Niteliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; 30 yaş ve üzeri çalışanların %38,6'sı, 30 yaş altı çalışanların ise %44,2'si yüksek puan almıştır ($p=0,350$). Daha önce yapılmış olan çalışmalarda, öznel bir kavram olarak iş güvencesizliğinin yaş ile güçlü pozitif korelasyon gösterdiği, özellikle 30-50 yaş arası çalışanlarda yüksek olduğu gösterilmiştir (110, 127).

Sosyal güvence durumu iş güvencesizliğinin temel belirleyicilerinden birisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Katılımcıların sosyal güvencesi bulunma durumlarına göre niceliksel iş güvencesizliği ve niteliksel iş güvencesizliği arasında önemli bir farklılık bulunmamaktadır. Her iki ölçek puanı sosyal güvencesi olmayan katılımcılarda daha yüksek çıkmıştır. Aynısı gelirin belirlenme biçimi için de söylenebilir. Geliri pay usulü veya yevmiye ile belirlenen katılımcıların iş güvencesizliği, sözleşme ile belirlenenlerden daha yüksek bulunmuştur.

Niceliksel iş güvencesizliği için; kurumsal firmada çalışan katılımcıların %35,8'i, şahıs firmasında çalışan katılımcıların %42,2'si, kendi adına çalışan katılımcıların %49,2'si ölçekten yüksek puan almıştır. Niteliksel iş güvencesizliği için ise; kurumsal firmada çalışan katılımcıların %34,9'u, şahıs firmasında çalışan katılımcıların %44,4'ü, kendi adına çalışan katılımcıların %44,6'sı ölçekten yüksek puan almıştır. Bu değerlendirmeler için fark istatistiksel olarak anlamlı düzeyde değildir. Yine de iş güvencesizliği alt ölçeklerinden alınan puanlar değerlendirildiğinde hem niceliksel hem niteliksel iş güvencesizliğinin en çok kendi adına çalışan katılımcılarda, en az ise kurumsal firmada çalışan katılımcılarda görüldüğü çıkarımı yapılabilir.

COVID-19 salgını, çalışanların değişime uyumu ve iş güvenliği ile ilgili yeni zorluklar getirmiştir. Çalışanların refah ve memnuniyet düzeylerinin büyük ölçüde etkilenmesine neden olan COVID-19 pandemisi süresince iş güvencesizliği ve iş istikrarsızlığının incelendiği, Romanya'da 568 çalışan ile yapılan bir çalışmada, çalışanların motivasyonları ile iş istikrarsızlığı ve iş güvencesizliği arasında güçlü bir ilişki olduğu vurgulanmaktadır. Pandemi döneminde algılanan iş güvencesizliği; bireysel iş tatmini, yönetici desteğinden memnuniyet ve mevcut iş ile ilişkili gelecek

planları üzerinde önemli bir olumsuz etki göstermiştir (88). ABD’de, COVID-19 pandemisi döneminde yapılan bir çalışmada önceki deneyimlere benzer şekilde iş güvencesizliğinin arttığı ve özellikle ekonomik kaygılar üzerinden depresif semptomlar ile ilişkili olduğu gösterilmiştir (89).

İş güvencesizliğinin sonuçları bireysel, organizasyonel ve sendikal olmak üzere üç başlık altında değerlendirilebilir. Bireysel sonuçlar çalışanı ilgilendiren sorunları (fiziksel ve zihinsel sağlık sorunları), organizasyonel sorunlar çalışma ortamını ve üretimini (iş tatminsizliği, aidiyet hissinin azalması, sık iş değiştirme vb.), sendikal sorunlar ise mesleki yapılanmaların fonksiyonelliğini (memnuniyet ve aidiyet hissi, sık sendika değiştirme) ele almaktadır (110). Bu çalışmadaki katılımcıların federasyon çalışanları olması sebebiyle sendikal sonuçlar değerlendirilememiştir.

Bireysel sonuçlar, iş güvencesizliğinde ortaya çıkan belirsizlik durumu ile başa çıkamama sonucu ortaya çıkmaktadır. Kısa dönemde fiziksel olarak baş ağrısı, kas ağrısı, yorgunluk gibi somatik bulgular; zihinsel olarak ise kaygı ve stres ortaya çıkabilmektedir. Daha uzun dönemde ise iş güvencesizliği, birey üzerinde; kardiyak yan etkilere, metabolik bozukluklara ve daha ciddi ruhsal bozukluklara neden olabilmektedir (19,20). İş güvencesizliği algısı yüksek olan çalışanlar; genellikle en ağır koşullarda, uzun sürelerle, sık sık iş değiştirerek, çalıştıkları iş yerinde terfi ve eğitim olanaklarından yararlanma şansı olmadan çalışmaktadırlar. Sosyal koruma kapsamının yetersiz olduğu bu çalışanlarda alkol ve sigara kullanımı gibi genel sağlık düzeyini kötü etkileyen alışkanlıkların da daha sık görüldüğü gösterilmiştir (17, 20). Katılımcıların sigara içme durumları incelendiğinde; %69,5’inin aktif içici olduğu, %10,8’inin ise daha önce sigara içip şimdi bıraktığı görülmektedir. ILO’nun raporuna göre ise, motosikletli kuryelerin %73,3’ünün zararlı alışkanlığı bulunmaktadır. Çalışmaya katılan katılımcıların %70,1’inin sigara içtiği belirtilmiştir (61).

Katılımcıların %41,6’sı (n=112) kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra genel sağlık durumunun daha kötü olduğunu belirtmiştir. Katılımcıların %45,4’ü (n=122) yaptığı iş nedeni ile olduğunu veya şiddetlendiğini düşündüğü hastalık veya yakınmasının olduğunu belirtmektedir. Motosikletli kurye olarak kendi adına çalışan katılımcıların %53,8’i motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra sağlık durumunun kötüleştiğini belirtirken, kendi adına çalışmayan katılımcıların %37,7’si sağlığının kötüleştiğini belirtmektedir (p=0,022).

Organizasyonel olarak ise; iş tatminsizliği, aidiyet hissinde azalma, iş değiştirme arayışı ortaya çıkmaktadır. Çalışan ile işveren arasındaki ilişkinin bozulması bu sürecin sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır (110). Katılımcıların yöneticileri ile ilişki durumuna göre niceliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; yöneticileri ile ilişkisi kötü veya orta olan katılımcıların %58,3’ü, iyi olan katılımcıların ise %30,8’i yüksek puan almıştır. Bu farklılık istatistiksel olarak anlamlı düzeydedir (p<0,001). Niteliksel iş güvencesizliği incelendiğinde; yöneticileri ile

ilişkisi kötü veya orta olan katılımcıların %47,6'sı, iyi olan katılımcıların ise %38,4'ü yüksek puan almıştır (p=0,154). Yöneticisi ile ilişkisini kötü veya orta olarak niteleyen katılımcılar diğer katılımcılara göre 2,36 kat, motosikletli kurye olarak çalışırken mobbinge maruz kaldığını belirten katılımcılar diğer katılımcılardan 3,80 kat daha sık yüksek niceliksel iş güvencesizliği puanı almaktadır. Katılımcıların %65,1'i kurye olarak çalışırken iş değiştirdiğini belirtmektedir.

Motosikletli kuryelerde iş güvencesizliği, dünyada örnekleri bulunmakla birlikte ülkemizde özel bir durum almıştır. Güncel bir konu olarak "Esnaf kuryelik" kavramı tartışmalı bir istihdam modeli olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışanların kendi adlarına şirket kurarak, işveren ile bu şirketle üzerinden yaptığı hizmet alım modelleri ile çalışması "Esnaf Kurye"lik modeli olarak tanımlanmaktadır. Bu çalışma modeli ile işveren çalışana karşı yükümlülüklerini kaybetmektedir. Çalışan bu modelde sigorta, kasko vb. masrafları kendisi karşılamakta, izin vb. özlük haklarını kullanamamakta ve olası kaza durumlarında tazminat imkanından mahrum kalmaktadır (90). Bu modelde performans ön planda olup psikososyal olarak çalışma biçiminin kendisi iş stresi yaratmaktadır (128). Çalışan bu modelde sigorta primi, izinler, tatiller ve işten çıkarma durumunda kıdem ve ihbar tazminatı gibi haklarından mahrum kalmaktadır. İşverene yarattığı esneklik sebebiyle tercih nedeni olan bu model, çalışana da belirli bir özgürlük sağlamakta fakat özlük haklarının kaybına yol açmaktadır.

Bu çalışmada katılımcıların %24,2'si kendi adına iş buldukça çalıştığını belirtirken, yalnızca %5'i esnaf kurye modeli ile çalıştığını belirtmiştir. ILO raporunda ise, motosikletli kuryelerin yaklaşık yarısının esnaf kurye modeli ile çalıştığı görülmektedir (61). Bu farklılık veri toplama formunun hazırlandığı dönem ile ilişkilidir.

Çalışanların 'Esnaf kuryelik' modeline karşı tepkileri 2022 yılının başında tüm ülkeye yayılan protestolar ile gündem olmuştur. Aracı platformlara yönelik bu eylemler, zam talebi ile başlamış; motosikletli kuryelik dernek ve federasyon yetkililerinin çalışma koşullarını ve esnaf kuryelik modelini eleştirmeleri ile devam etmiştir (90).

ILO raporunda bu model ile ilişkili olarak; esnaf kurye olarak çalışan motosikletli kuryelerin %64,3'ünün herhangi bir İSG eğitimi almadığı; değişken vardiya ile çalışan motosikletli kuryelerin %59,6'sının esnaf kurye olarak çalıştığı ve esnaf kuryelerin zaman baskısını diğer çalışanlardan daha çok hissettiği bulgularına yer verilmiştir (61).

Ülkemizde; iş güvencesizliğine yönelik araştırmaların sınırlı olması yanında, kayıt dışı ekonominin yaygın oluşu da bu alanda yapılan çalışmalar için koşulları zorlaştırmaktadır. İş güvencesizliğinin en çok kayıt dışı sektörlerde görüldüğü gerçeği,

gelecekte planlanacak çalışmalarda göz önünde bulundurulması gereken en önemli konulardandır.

7. SONUÇ ve ÖNERİLER

Motosikletli kuryelerin COVID-19 döneminde iş sağlığı ve güvenliği koşulları ile iş güvencesizliği konularında yapılan araştırma ile saptanan başlıca sonuçlar ve öneriler aşağıda sıralanmıştır.

1. Araştırmaya katılım beklenen düzeyde olmamıştır.

- Benzer çalışmalarda e-anket yöntemi yerine yüz yüze görüşme ile veriler toplanmalıdır.
- Katılımı teşvik edecek düzenlemeler yapılabilir.

2. Çalışma koşullarına ilişkin olarak; katılımcıların üçte birinden fazlası hane gelirinin yetersiz olduğunu belirtmiştir, yaklaşık yarısı 12 saatlik vardiyalarla çalışmaktadır. On kişiden üçü her gün, tamamına yakını resmî tatil günlerinde de çalıştığını belirtmiştir. On katılımcıdan yedisi dinlenme için yeterli zaman olmaması ve dinlenme alanı olanaklarının yetersizliği nedeniyle sorun yaşadığını belirtmiştir. Yaklaşık yarısı gece çalışmasını yaptığını belirtmiştir. Katılımcılar içindeki on kişiden ikisi sosyal güvencesinin olmadığını, üç kişiden biri sözleşme ile çalıştığını, üç kişiden ikisi sigorta priminin asgari ücret üzerinden belirlendiğini, on kişiden üçü kurye olarak birden fazla işte çalıştığını belirtmiştir.

- Çalışma şekilleri ve koşulları, çalışan haklarının korunacağı şekilde, düzenlenerek çalışma koşulları ilgili mevzuat hükümleri kapsamına alınmalıdır.

3. Çalışma ortam koşullarına ilişkin olarak; on katılımcıdan dokuzu trafik gürültüsü nedeniyle, dokuzu meteorolojik sorunlar nedeniyle, sekizi motosikletin titreşimi nedeniyle sorun yaşadığını belirtmiştir. Trafik ile ilgili problemler öne çıkmaktadır. On katılımcıdan dokuzu yoğun trafik ve kurallara uymayan şoförler nedeni ile sorun yaşamıştır. On katılımcıdan yedisi güvenli sürüş eğitimi almıştır. Yaklaşık yarısı 2021 yılı içinde trafik kazası geçirdiğini belirtmiştir. On katılımcıdan dokuzu trafik kurallarına uyduğunu belirtmektedir; uymayan sürücülerde 2021 yılı içinde trafik kazası veya başka bir kaza geçirme sıklığı, uyanların 4,17 katıdır (GA: 1,17-14,84).

- Uygun kişisel koruyucu donanımlar sağlanarak kullanımı teşvik edilmelidir.
- Motosikletlerin bakımları düzenli olarak yapılmalıdır.
- Dış ortam koşullarının etkilerinin azaltılması için mevsime uygun koruyucu donanım kullanımını teşvik edici çalışmalar yapılabilir.
- Kendisi adına çalışanlar için uygun ekipmana erişimi kolaylaştıracak yasal düzenlemeler (vergi indirim vb.) yapılmalıdır.
- Güvenli sürüş eğitimi zorunluluk haline getirilebilir.
- Trafikteki diğer sürücülerin motosikletli güvenliğini tehlikeye atacak davranışlardan kaçınması için farkındalık çalışmaları düzenlenmelidir.
- Trafik kurallarına uyumlarını artıracak çalışmalar yapılmalıdır.

- Sürüş güvenliğinin sağlanması için trafik yoğunluğuna yönelik önlemler alınabilir.

4. On katılımcıdan yedisi halen sigara içmektedir, yaklaşık yarısı genel sağlık durumunu orta ya da kötü olarak belirtmiştir. On katılımcıdan dördü motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra genel sağlık durumunun kötüleştiğini belirtmiştir. Katılımcıların yaklaşık yarısı işe giriş muayenesi olmadığını, on kişiden sekizi düzenli olarak sağlık muayenesi olmadığını belirtmiştir. Kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra iş nedeni ile artan yakınmaların en sık 'kas-iskelet sistemi hastalıkları' ile ilişkili olduğu saptanmıştır.

- Sağlıklı yaşam konularına ilişkin eğitim, destek vb. çalışmalar yapılmalıdır.
- Çalışan sağlığını geliştirmeye yönelik çalışmalar yapılmalıdır.
- İşe giriş muayeneleri ile işe uygunlukları değerlendirmeli, periyodik sağlık muayeneleri dahil sağlık gözetimleri düzenli yapılmalı.
- Çalışanların karşı karşıya olduğu işle ilişkili risk faktörlerinin tanımlanması için ek çalışmalara ihtiyaç duyulmaktadır.

5. Katılımcıların yarısından fazlası motosikletli kurye olarak çalışması ile ilgili eğitim aldığını belirtmiştir. Eğitim alan on katılımcıdan yedisi güvenli motosiklet kullanımı eğitimi, altısı iş sağlığı güvenliği eğitimi almıştır.

- İlgili mevzuat hükümleri gereği olan İSG eğitimleri yanı sıra gerekli diğer eğitimler düzenli olarak verilmelidir.

6. On katılımcıdan altısı motosikletli kurye olarak çalışırken şiddete maruz kalmış; bunların on tanesinden dokuzu sözel şiddete maruz kalmıştır. Katılımcıların dörtte üçü trafikteki sürücüler, üçte biri müşteriler tarafından şiddete maruz kalmıştır. On motosikletli kuryeden yedisi teslimat adresinin yanlış verilmesi nedeniyle sorun yaşadığını, dördü müşteriler ile iletişim sorunları yaşadığını belirtmiştir. Müşteriler ile iletişim sorunu yaşayan katılımcıların şiddete maruz kalma sıklığı daha yüksek bulunmuştur ($p=0,004$). Katılımcıların yaklaşık yarısı mesai arkadaşları ile ilişkisinin çok iyi olduğunu, on katılımcıdan üçü yöneticileri ile ilişkisinin iyi olduğunu belirtmiştir. Yönetici ile ilişkisi kötü olan katılımcılar daha sık şiddete maruz kalmıştır ($p<0,001$). On katılımcıdan yedisi performans baskısı altında kaldığını belirtmektedir. Performans baskısı altında çalışanlarda şiddete maruz kalmanın diğerlerinin 3,28 katı (GA: 1,49-7,21) olduğu gösterilmiştir.

- Çalışma hayatında şiddetin önlenmesi için etkin bildirim sistemleri oluşturulabilir.
- Trafikte şiddeti artıran koşullara yönelik çalışmalar yapılmalı, önleyici uygulamalar hayata geçirilmelidir.
- Gerçekleştirilebilir performans kriterleri belirlenmelidir.
- Teslimat bölgeleri ve günlük teslimat sayıları sınırlandırılabilir.

- Sipariş alma süreçleri geliştirilebilir.
- İletişim becerileri eğitimi verilebilir.

7. Katılımcıların yaklaşık beşte biri COVID-19 tanısı almıştır, On katılımcıdan yedisi en az iki doz COVID-19 aşısı olmuştur. Katılımcıların yaklaşık yarısı COVID-19 hastası ile yüksek riskli teması olduğunu belirtmiştir. COVID-19 hastası ile yüksek riskli teması olduğunu belirten on katılımcıdan altısı yüksek riskli temasın teslimat sırasında gerçekleştiğini belirtmiştir. Teslimat sırasında yüksek riskli teması olan katılımcıların COVID-19 tanısı alma sıklığı daha fazladır ($p=0,018$).

- Teslimat sırasında uyulması gereken kurallar ile ilgili ek çalışmalar yapılabilir.
- Gelecekte yaşanabilecek benzer senaryolara hazırlıklı olunmaması için ek çalışmalar yapılabilir.
- Motosikletli kuryelerin COVID-19 önlemlerine uyumunu artırıcı çalışmalar yapılabilir.
- Ulusal ve uluslararası kurum ve kuruluşların bulaşıcı hastalıklardan korunma konusundaki standartları ve rehberleri doğrultusunda önlemler alınmalıdır.

8. COVID-19 pandemisi dönemine ilişkin olarak; %40'ı 2021 yılı içinde işsiz kaldığını belirtmiştir. Ortalama işsiz kalma süresi dört aydır. COVID-19 tanısı alanlarda işsiz kalma süresi daha uzundur ($p=0,043$). On katılımcıdan dördü pandemi sürecinde ekonomik destek almıştır. Günlük çalışma ve teslimat sürelerinin pandemi döneminde kısıtlama varken istatistiksel olarak anlamlı bir şekilde arttığı belirlenmiştir ($p<0,001$). Pandemi döneminde motosikletli kurye olarak çalışma nedeniyle üç katılımcıdan biri toplumdaki dışlandığını belirtirken, yaklaşık yarısı toplum tarafından takdir edildiğini belirtmektedir.

- COVID-19 olan çalışanların hak kaybı yaşamaması için düzenlemeler yapılmalıdır.
- Çalışanların karşı karşıya olduğu psikososyal risk faktörlerinin tanımlanması için ek çalışmalara ihtiyaç duyulmaktadır.

9. İş güvencesizliğine ilişkin olarak, iki ölçek birbiri ile pozitif yönde düşük düzeyde ilişkili bulunmuştur. Niceliksel iş güvencesizliği için; on katılımcıdan dördünün algısı yüksek bulunmuştur. Cinsiyete göre değerlendirildiğinde kadınlarda daha yüksek olduğu gözlenmiştir ($p=0,007$). Niceliksel iş güvencesizliği algısı için yüksek puan alma; yöneticiler ile ilişkisi kötü olan katılımcılarda diğerlerinin 2,38 katı (GA: 1,32-4,29) olarak bulunmuştur. Şiddete maruz kalan katılımcılarda yüksek puan alan katılımcılar daha fazladır ($p=0,002$). Mobbinge maruz kalan katılımcılarda yüksek puan alma, mobbinge maruz kalmayanların 3,84 katı (GA: 2,13-6,92) olarak bulunmuştur. Niteliksel iş güvencesizliği için; on katılımcıdan dördünün algısı yüksek bulunmuştur. Toplumdan dışlandığını hisseden katılımcılarda ve şiddete maruz kalan katılımcılarda daha yüksek bulunmuştur ($p=0,009$; $<0,001$).

- Kontrolsüz istihdamın önlenmesi için kayıt dışı istihdamın önüne geçen uygulamalara öncelik verilmelidir.
- Kapsayıcı sosyal güvencenin sağlanabilmesi ve kayıt dışı iş gücünün önüne geçilebilmesi için çalışanların farkındalığını artırıcı çalışmalar yapılabilir.
- Motosikletli kuryelerin meslek standartlarına uygun olacak şekilde bir sisteme kaydı sağlanarak, düzenli denetlemeler yapılabilir.
- Meslek yasası oluşturulmalı, meslek örgütleri güçlendirilmelidir.

10. Çalışmanın bütünü değerlendirildiğinde, başlıca İş Kanunu, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu ile ilgili alt mevzuat kapsamının motosikletli kuryeler için uygulanması için çalışmalar yapılmalıdır. Ulusal mevzuat düzenlemeleri yanı sıra ulusal ve uluslararası standartlar, rehberler geliştirilmeli; uygulamalı eğitimlerle bilgi, tutum ve davranış geliştirmeye yönelik çalışmalar yapılmalıdır. Mevzuat hazırlama, eğitim konuları, içeriği ve yöntemi gibi konularda ilgili kurum, kuruluş ve meslek örgütleri ile birlikte çalışılmalıdır.

8. KAYNAKLAR

1. Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu. (2020). Moto-Kuryenin El Kitabı [Elektronik Sürüm]. İstanbul: Ajans Es.
2. Wu, Y., Ho, W., Huang, Y., Jin, D. Y., Li, S., Liu, S. L. ve diğerleri. (2020). SARS-CoV-2 is an appropriate name for the new coronavirus. *The Lancet*, 395(10228), 949-950.
3. T.C. Sağlık Bakanlığı COVID-19 Bilgilendirme Platformu. (Temmuz 2020). Pandemi. Erişim: 04.12.2021, <https://covid19.saglik.gov.tr/TR-66494/pandemi.html>
4. OECD. (2020). COVID-19: From a health to a jobs crisis. Erişim: 12.12.2021, https://www.oecd-ilibrary.org/sites/1686c758-en/1/3/1/index.html?itemId=/content/publication/1686c758-en&csp_fc80786ea6a3a7b4628d3f05b1e2e5d7&itemIGO=oecd&itemContentType=book
5. ILO. (2021). ILO Gözlem: COVID-19 ve Çalışma Yaşamı, 7. Baskı. Erişim:20.06.2021, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-ankara/documents/briefingnote/wcms_769693.pdf
6. Türkiye İş Kurumu. (t.y.). Türk Meslekler Sözlüğü Meslek Bilgileri. Erişim: 17.08.2022, <https://esube.iskur.gov.tr/Meslek/ViewMeslekDetayPopUp.aspx?uiID=8321.02>
7. MOTKURDER. (t.y.). Kurye Mesleğimiz Resmileşmiştir. Erişim: 07.06.2021, <https://motkurder.org.tr/kurye-meslegi-2/>
8. Ulusal Meslek Standartlarına Dair Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ. (2017). T. C. Resmî Gazete, 30255, 29 Kasım 2017.
9. National Safety Council. Motorcycles - Injury Facts. Erişim: 04.12.2021 <https://injuryfacts.nsc.org/motor-vehicle/road-users/motorcycles/>
10. Türkiye İstatistik Kurumu, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2020. Erişim Tarihi: 08/06/2021 <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2020-37436>
11. Türkiye İstatistik Kurumu, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2021. Erişim Tarihi: 26/06/2021 <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2021-45658>
12. Bakırcı, N. ve Harmanlı, H. (2006). İstanbul'daki Motosikletli Kuryelerde İş Kazası Niteliğindeki Trafik Kazaları. *TTB Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi*, 7(25), 48-52.
13. Güven, H. (2020). Covid-19 pandemik krizi sürecinde e-ticarette meydana gelen değişimler. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 7(5), 251-268.
14. Özdemir, A. (2017). Tüketim Toplumunda Müşteri Memnuniyeti ve Çalışanların İş Güvenliği: Moto-Kuryeler Üzerine Bir Alan Araştırması. M. Ç. Özdemir (Ed.). *Sakarya Üniversitesi Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri, Seçme Yazılar* (249-268). Sakarya: Sakarya Yayıncılık.

15. Kinnunen, U., Mauno, S., Natti, J. ve Happonen, M. (1999). Perceived job insecurity: A longitudinal study among Finnish employees. *European Journal of Work and Organizational Psychology*, 8(2), 243-260.
16. Hellgren, J., Sverke, M. ve Isaksson, K. (1999). A two-dimensional approach to job insecurity: Consequences for employee attitudes and well-being. *European journal of work and organizational psychology*, 8(2), 179-195.
17. Yılmaz, G. (2010). Güvencesizlik-Güvencelilik İkileminde İşçi Sağlığı. *Türk Tabipleri Birliği Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi*, 10(37), 2-8.
18. Ferrie, J. E. (2001). Is job insecurity harmful to health?. *Journal of the royal society of medicine*, 94(2), 71-76.
19. Boya, F. Ö., Demiral, Y., Ergör, A., Akvardar, Y. ve De Witte, H. (2008). Effects of perceived job insecurity on perceived anxiety and depression in nurses. *Industrial Health*, 46(6), 613-619.
20. Boya Özyaman, F. (2007). Hemşirelerde İş Güvencesi Algısı ve Anksiyete ve Depresyon Düzeylerine Etkisi. Doktora tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
21. Karakaya, T. (2018). İş Güvenliği Uzmanlarının Çalışma Yaşamı Özellikleri, İş Stresi ve İş Güvencesizliğinin Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans tezi, Hacettepe Üniversitesi, Ankara.
22. Şen, M. (2015). İş sağlığı ve güvenliği kavramı, tarihsel gelişimi ve dayanakları. *Melikşah Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 4(1),117-142.
23. Kenan, Ö. ve Yüksel, H. (2012). Geçmişten günümüze çalışma hayatı. *Hak İş Uluslararası Emek ve Toplum Dergisi*, 1(1), 34-59.
24. Samsun, N. (2017). Çalışmanın değişen anlamı ve güncel durumuna ilişkin tartışmalar. *Açıköğretim Uygulamaları ve Araştırmaları Dergisi*, 3(3), 160-210.
25. Yıldız A. N. ve Şahan C. (2020). İş Sağlığı Ve Güvenliği Temel Kavramlar. A. N. Yıldız, A. Sandal. (Ed.). *İş Sağlığı ve Güvenliği Meslek Hastalıkları* (s. 19-68). Ankara: Hacettepe Üniversitesi Yayını.
26. Abrams, H. K. (2001). A short history of occupational health. *Journal of public health policy*, 22(1), 34-80.
27. ILO. (2003). ILO standards-related activities in the area of occupational safety and health: an in-depth study for discussion with a view to the elaboration of a plan of action for such activities (Report No: 6). Erişim: 17.08.2022, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_177455.pdf
28. Presidency of the Republic of Turkey Presidency of Strategy and Budget. (2019). Eleventh Development Plan (2019-2023). Erişim: 31.08.2022 https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/07/Eleventh_Development_Plan_2019-2023.pdf
29. WHO. (Kasım 2017). Protecting workers' health. Erişim: 20.03.2022, <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/protecting-workers'-health>

30. Çiçek, Ö. ve Öçal, M. (2016). Dünyada ve Türkiye’de iş sağlığı ve iş güvenliğinin tarihsel gelişimi. Hak iş uluslararası emek ve toplum dergisi, 5(11), 106-129.
31. Karacan, E. ve Erdoğan, Ö. N. (2011). İşçi sağlığı ve iş güvenliğine insan kaynakları yönetimi fonksiyonları açısından çözümsel bir yaklaşım. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, (21), 102-117.
32. Balkır, Z. G. (2012). İş sağlığı ve güvenliği hakkının korunması: işverenin iş sağlığı ve güvenliği organizasyonu. SGD-Sosyal Güvenlik Dergisi, 2(1), 56-91.
33. Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu. (2006). T. C. Resmî Gazete, 26200, 16 Haziran 2006.
34. Yılmaz, A. (2017). Sosyal Güvenlik Hukukunda İş Kazası Kavramı: Kıta Avrupası ve Anglosakson Hukuk İstemlerinden Birer Örnek ile Türk Hukuku Karşılaştırması. Sosyal Güvence, (11), 107-127.
35. ÇSGB, ÇASGEM. (2013). Meslek Hastalıkları [Elektronik Sürüm]. Ankara: Özyurt Matbaacılık.
36. Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlük. Tehlike. Erişim: 20.03.2022. <https://sozluk.gov.tr/?kelime=tehlike>
37. Ceylan, H., & Başhelvacı, V. S. (2011). Risk değerlendirme tablosu yöntemi ile risk analizi: Bir uygulama. International Journal of Engineering Research and Development, 3(2), 25-33.
38. İş Sağlığı ve Güvenliği Risk Değerlendirmesi Yönetmeliği. (2012). T. C. Resmî Gazete, 28512, 29 Aralık 2012.
39. Gökpinar, S. (2004). İş Güvenliğinin Boyutları. İş Sağlığı ve Güvenliği Dergisi, Yıl, 4(19):18-23.
40. İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu. (2012). T. C. Resmî Gazete, 28339, 30 Haziran 2012.
41. Korkmaz, A. ve Avsallı, H. (2012). Çalışma hayatında yeni bir dönem: 6331 sayılı iş sağlığı ve güvenliği yasası. Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2012(26), 153-167.
42. Yılmaz, F. (2009). Avrupa Birliği ve Türkiye’de İş Sağlığı ve Güvenliği: Türkiye’de İş Sağlığı ve Güvenliği Kurullarının Etkinlik Düzeyinin Ölçülmesi. Doktora tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
43. ILO. (t.y.) Health and Safety at the Workplace. Erişim: 21.03.2021 <https://www.ilo.org/global/topics/dw4sd/themes/osh/lang--en/index.htm>
44. SGK. (2020). İş Kazası ve Meslek Hastalıkları İstatistikleri. Erişim: 27.04.2021 http://www.sgk.gov.tr/wps/portal/sgk/tr/kurumsal/istatistik/sgk_istatistik_yilliklari
45. Presidency of the Republic of Turkey Presidency of Strategy and Budget. (2019). Turkey’s Sustainable Development Goals 2nd VNR (Rapor No: 2). Erişim: 31.08.2022, http://www.surdurulebilirkalkinma.gov.tr/wp-content/uploads/2020/01/TURKEY-2nd-VNR-Report-2019-Strong-Ground-towards-Common-Goals_web.pdf

46. T.C. Halk Sağlığı Genel Müdürlüğü. (2020). COVID-19 (SARS-CoV-2 Enfeksiyonu) Genel Bilgiler, Epidemiyoloji ve Tanı. Bilimsel Danışma Kurulu Çalışması. Erişim: 17.08.2020 <https://covid19.saglik.gov.tr/Eklenti/39551/0/covid-19rehberigenelbilgilerepidemiyojivetanipdf.pdf>
47. Hu, B., Guo, H., Zhou, P. ve Shi, Z. L. (2021). Characteristics of SARS-CoV-2 and COVID-19. *Nature Reviews Microbiology*, 19(3), 141-154.
48. Üstün, Ç. ve Özçiftçi, S. (2020). COVID-19 pandemisinin sosyal yaşam ve etik düzlem üzerine etkileri: Bir değerlendirme çalışması. *Anatolian Clinic the Journal of Medical Sciences*, 25(Special Issue on COVID 19), 142-153.
49. UNWOMEN. (2020). UN Secretary-General's policy brief: The impact of COVID-19 on women. Erişim: 04.12.2021 <https://www.unwomen.org/en/digital-library/publications/2020/04/policy-brief-the-impact-of-covid-19-on-women>
50. ILO. (2021). ILO Monitor: COVID-19 and the world of work. 8th edition. Erişim:21.03.2022 http://www.ilo.org/global/topics/coronavirus/impacts-and-responses/WCMS_824092/lang--en/index.htm
51. Burdorf, A., Porru, F. ve Rugulies, R. (2020). The COVID-19 (Coronavirus) pandemic: consequences for occupational health. *Scandinavian journal of work, environment & health*, 46(3), 229-230.
52. Baker, M. G., Peckham, T. K. ve Seixas, N. S. (2020). Estimating the burden of United States workers exposed to infection or disease: a key factor in containing risk of COVID-19 infection. *PloS one*, 15(4), e0232452.
53. OSHA. (2020). Guidance on Preparing Workplaces for COVID-19. Erişim: 15.01.2021 <https://www.osha.gov/Publications/OSHA3990.pdf>
54. ILO. (2020). COVID-19 ve Çalışma Yaşamı: Etkiler ve Yanıtlar. Erişim: 17.08.2020 https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-ankara/documents/briefingnote/wcms_740193.pdf
55. ILO. (2020). Çalışanlara hem bugün hem de genel izolasyon hafifletildikten sonra koruma sağlanmalı. Erişim: 21.03.2022 http://www.ilo.org/ankara/areas-of-work/covid-19/WCMS_742984/lang--tr/index.htm
56. T.C. Sağlık Bakanlığı Halk Sağlığı Genel Müdürlüğü. (2022). COVID-19 Salgın Yönetimi ve Çalışma Rehberi. Erişim: 21.03.2022 <https://covid19.saglik.gov.tr/TR-66393/covid-19-salgin-yonetimi-ve-calisma-rehberi.html>
57. T.C. Aile ve Çalışma Bakanlığı. (2020). İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü ve KİPLAS İşbirliğiyle Pandemi Sürecinde İşverenlere Yönelik Yeni Rehberleri Tamamladık. Erişim: 17.08.2022 <https://www.csqb.gov.tr/covid19/haberler/is-sagligi-ve-guvenligi-genel-mudurlugu-ve-kiplas-isbirligiyle-pandemi-surecinde-isverenlere-yonelik-yeni-rehberleri-tamamladik/>
58. Sim, M. R. (2020). The COVID-19 pandemic: major risks to healthcare and other workers on the front line. *Occupational and environmental medicine*, 77(5), 281-282.

59. Bulut, Ö. (2007). Türkiye'de taşımacılık sektörünün lojistik olgusu içerisinde incelenmesi. Yüksek Lisans tezi, Kadir Has Üniversitesi, İstanbul.
60. Doğan, Z. ve Beller Dikmen, B. (2018). Türkiye'deki ulaştırma sektörü ve ulaştırma türlerinin karşılaştırılması. Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi, 11(56), 758-770.
61. ILO TR. (2022). Motosikletli Kuryeler Odağında Teslimat Sektörü Çalışanlarında Psikososyal Risk Analizi. Erişim: 17.08.2022 https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-ankara/documents/publication/wcms_837229.pdf
62. MYK. (t.y.). Motosikletli Kurye Ulusal Yeterliliği Onaylandı. Erişim: 17.08.2022 <https://www.myk.gov.tr/index.php/tr/haberler/34-meslek-standartlar-dairesi-bakanl/3581-motosikletli-kurye-ulusal-yeterlili-onayland>
63. İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin İşyeri Tehlike Sınıfları Tebliği. (2013). T. C. Resmî Gazete, 28602, 29 Mart 2013.
64. EU-OSHA. (2011). OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector - an overview. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
65. Wilczynska, A., Cabrita, J., Parent-Thirion, A. ve diğerleri. 6th European working conditions survey : 2017 update. Erişim: 21.03.2022 <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/b4f8d4a5-b540-11e7-837e-01aa75ed71a1/language-en>
66. Çalışanların Titreşimle İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik. (2013). T. C. Resmî Gazete, 28743, 22 Ağustos 2013.
67. Başsayar, F. N. (2014). Karayolu Taşımacılığında İş Sağlığı ve Güvenliği. İş Sağlığı ve Güvenliği Uzmanlık tezi, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı İş Sağlığı Genel Müdürlüğü, Ankara.
68. Zeyrek, S. (2009). Titreşim. İş Sağlığı ve Güvenliği Uzmanlık tezi, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı İş Sağlığı Genel Müdürlüğü, Ankara.
69. Çolak, Ş. (2020). Fiziksel Risk Faktörleri. A.N. Yıldız, A. Sandal. (Ed.). İş Sağlığı ve Güvenliği Meslek Hastalıkları (s. 289-319). Ankara: Hacettepe Üniversitesi Yayını.
70. Çalışanların Gürültü ile İlgili Risklerden Korunmalarına Dair Yönetmelik. (2013). T. C. Resmî Gazete, 28721, 28 Temmuz 2013.
71. Gürer, N. (2004). Trafikte Yol, Çevre ve Meteorolojik Faktörler. II. Trafik Şurası, 21(22), 382-383.
72. ILO. (2001). Ambient Factors in the Workplace. Geneva: International Labour Office.
73. Badik, M. (2016). Kapalı Otoparklarda Kimyasal Maruziyetin Tespiti ve Risk Değerlendirmesi. İş Sağlığı ve Güvenliği Uzmanlık tezi, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı İş Sağlığı Genel Müdürlüğü, Ankara.
74. Assunção, A. Á., ve Medeiros, A. M. D. (2015). Violence against metropolitan bus drivers and fare collectors in Brazil. Revista de saude publica, 49, 11-21.

75. Byun, J. H., Jeong, B. Y. ve Park, M. H. (2017). Characteristics of motorcycle crashes of food delivery workers. *Journal of the Ergonomics Society of Korea*, 36(2), 157-168.
76. ILO. (2015). Priority safety and health issues in the road transport sector. Geneva: International Labour Office.
77. Motosiklet Endüstrisi Derneği, European Safer Urban Motorcycling (t.y.). Sürücüler için Koruyucu Donanımlar. Erişim: 05.01.2022 <https://www.moted.org.tr/IDS-Media/File/ESUM-Koruyucu-Donanimlar.pdf>
78. WHO. (2022). Road traffic injuries. Erişim: 04.12.2021 <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
79. Ibrahim, M. K. A., Ab Rashid, A. A., Jawi, Z. M. ve Jamil, H. M. (2018). Riding hazards and crash risks facing Malaysian courier riders in the last mile delivery. *Journal of the Society of Automotive Engineers Malaysia*, 2(2), 141-150.
80. Kebede, T. A., Stave, S. E., Kattaa, M. ve Prokop, M. (2020). Impact of the COVID-19 pandemic on enterprises in Jordan. (Rapor) Erişim: 17.08.2022 http://www.oit.org/wcm5/groups/public/---arabstates/---ro-beirut/documents/publication/wcms_749136.pdf
81. Elbert, R. ve Negri, S. (2021). Delivery Platform Workers During COVID-19 Pandemic in the City of Buenos Aires (Argentina): Deepened Precarity and Workers' Response in a Context of Epidemiological Crisis. *Journal of Labor and Society*, 1, 1-25.
82. Centers for Disease Control and Prevention. (2020). Coronavirus Disease 2019. Erişim: 04.12.2021 <https://www.cdc.gov/media/releases/2020/s0326-nyc-truck-driver-guidance.html>
83. CESI. (2020). COVID-19 and the Labour Market. Erişim: 21.03.2022 <https://www.cesi.org/posts/2860/>
84. Yüksel, İ. (2004). Çalışma Yaşamı Kalitesinin Tipik ve Atipik İstihdam Açısından İncelenmesi. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 5(1), 47-58.
85. Şimşek, H. (2014). Atipik istihdam şekillerinin sosyal güvenlik sistemi kapsamında değerlendirilmesi. *Sosyal Güvence*, (5), 137-167.
86. Boya, F. Ö. ve Demiral, Y. (2006). İş Güvencesizliği ve Sağlık Araştırmaları. *TTB Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi*, 7(27), 45-48.
87. İş Kanunu. (2003). T. C. Resmî Gazete, 25134, 10 Haziran 2003.
88. Nemteanu, M. S., Dinu, V. ve Dabija, D. C. (2021). Job insecurity, job instability, and job satisfaction in the context of the COVID-19 pandemic. *Journal of Competitiveness*, 13(2), 65-82.
89. Wilson, J. M., Lee, J., Fitzgerald, H. N., Oosterhoff, B., Sevi, B. ve Shook, N. J. (2020). Job insecurity and financial concern during the COVID-19 pandemic are associated with worse mental health. *Journal of occupational and environmental medicine*, 62(9), 686-691.

90. TÜMTİS. (2022). Esnaf Kurye Modeli; Güvencesiz İstihdam. Erişim: 23.03.2022 <https://tumtis.org/v2/2022/0315/esnaf-kurye-modeli-guvencesiz-istihdam/>
91. Woodcock, J. ve Graham, M. (2020). The Gig Economy, A critical introduction. (Elektronik Sürüm]. Cambridge: Polity.
92. Ömer, Ü. ve Temiz, H. E. Gig ekonomisi bağlamında iş ilişkisinin değişen yüzü: Uber örneği. Çalışma ve Toplum, 1(72), 167-206.
93. Teyit. (2022). Esnaf kuryelerle asistan doktorları ayıran fenomen: “Gig ekonomi”. Erişim: 20.06.2022 <https://teyit.org/dosya-esnaf-kuryelerle-asistan-doktorlari-ayiran-yol-gig-ekonomi>
94. Behrman, D. N., Bigoness, W. J. ve Perreault Jr, W. D. (1981). Sources of job related ambiguity and their consequences upon salespersons' job satisfaction and performance. Management Science, 27(11), 1246-1260.
95. Khattak, M. A., Urooj, S. F., Khattak, J. ve Iqbal, N. (2011). Impact of role ambiguity on job satisfaction: Mediating role of job stress. International Journal of Academic Research in Business and Social Sciences, 1(3), 516-531.
96. Koçak, A., Yıldız, A. N. (2020). Absentizm – İşe Devamsızlık. A. N. Yıldız, A. Sandal. (Ed.). İş Sağlığı ve Güvenliği Meslek Hastalıkları (s. 655-669). Ankara: Hacettepe Üniversitesi Yayını.
97. Tüm Anadolu Motosikletli Kuryeler Federasyonu. (t.y.) Erişim: 20.06.2021 <http://www.tamkfed.com/?SyfNmb=1&pt=Anasayfa>.
98. Motosikletli Kuryeler Federasyonu (t.y.) Erişim: 21.03.2022 <https://www.mkkonfed.com/>
99. Peiris, J. S., Guan, Y. ve Yuen, K. (2004). Severe acute respiratory syndrome. Nature medicine, 10(12), S88-S97.
100. Rehman, S. U., Shafique, L., Ihsan, A., & Liu, Q. (2020). Evolutionary trajectory for the emergence of novel coronavirus SARS-CoV-2. Pathogens, 9(3), 240-252.
101. CDC. (2012). Section 11: Epidemic Disease Occurrence. Erişim: 21.03.2022 <https://www.cdc.gov/csels/dsepd/ss1978/lesson1/section11.html>
102. Polat, O. (2016). Şiddet. Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 22(1), 15-34.
103. Gürhan, N., Erdoğan, G. ve Seyran, F. (2020). Cinsel Şiddet. Meyad Akademi, 1(1), 59-65.
104. Atman, Ü. (2012). İşyerinde psikolojik terör: Mobbing. Sağlıkta Performans ve Kalite Dergisi, 3(1), 157-174.
105. Postalar Halinde İşçi Çalıştırılarak Yürütülen İşlerde Çalışmalara İlişkin Özel Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik. (2017). T. C. Resmî Gazete, 30159, 19 Ağustos 2017.
106. Gelir Vergisi Kanunu. (1961). T. C. Resmî Gazete, 10700, 6 Ocak 1961.

107. WHO. (t.y.). International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems (ICD). Erişim: 10.04.2022 <https://www.who.int/standards/classifications/classification-of-diseases>
108. Hirsch, J. A., Nicola, G., McGinty, G., Liu, R. W., Barr, R. M., Chittle, M. D., & Manchikanti, L. (2016). ICD-10: history and context. *American Journal of Neuroradiology*, 37(4), 596-599.
109. ILO. (2010). International Standard Classification of Occupations. Erişim <https://www.ilo.org/public/english/bureau/stat/isco/> Erişim: 10.04.2022
110. Sverke, M., Hellgren, J., Näswall, K., Chirumbolo, A., De Witte, H. Ve Goslinga, S. (2004). Job Insecurity and Union Membership: European Unions in the Wake of Flexible Production. Brussels, Presses Interuniversitaires Européennes.
111. Sazkaya, M. K. ve Gümüştü, F. Ö. (2021). Algılanan Örgütsel Desteğin Çalışan Sadakati Üzerindeki Etkisinde Kurum İmajının Aracılık Rolü: Karayolu Taşımacılık Sektöründe Bir Araştırma. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (40), 49-76.
112. Öçal, M. ve Korkmaz, A. (2019). Otobüs Şoförlerinin Çalışma Koşulları Üzerine Bir Araştırma. *Calisma ve Toplum*, 62(3), 1823-1852.
113. de Oliveira, L. K., de Oliveira, I. K., Nascimento, C. D. O. L., Cordeiro, C. H. D. O. L., Meira, L. H., Rabay, L. ve diğerleri. (2021). Identification of factors to improve the productivity and working conditions of motorcycle couriers in Belo Horizonte, Brazil. *Case studies on transport policy*, 9(4), 1737-1745.
114. Sevda, K. ve Baykal, B. (2018). İş Güvencesizliği Algısı ve İş Arama Davranışı İlişkisi: İstanbul ve Kocaeli Örneği. *SGD-Sosyal Güvenlik Dergisi*, 8(2), 215-228.
115. ILOSTAT. Statistics on working time. Erişim: 26.06.2022 <https://ilostat.ilo.org/topics/working-time/>
116. Akaishi, T., Kushimoto, S., Katori, Y., Kure, S., Igarashi, K., Takayama, S. ve diğerleri. (2021). COVID-19 transmission in group living environments and households. *Scientific reports*, 11(1), 1-12.
117. Plantes, P. J., Fragala, M. S., Clarke, C., Goldberg, Z. N., Radcliff, J., ve diğerleri. (2021). Model for mitigation of workplace transmission of COVID-19 through population-based testing and surveillance. *Population Health Management*, 24(1), 16-25.
118. Chodick, G., Tene, L., Rotem, R. S., Patalon, T., Gazit, S., Ben-Tov, A., ve diğerleri. (2022). The effectiveness of the two-dose BNT162b2 vaccine: analysis of real-world data. *Clinical Infectious Diseases*, 74(3), 472-478.
119. Bernal, J. L., Andrews, N., Gower, C., Gallagher, E., Simmons, R., Thelwall, S., ve diğerleri. (2021). Effectiveness of Covid-19 vaccines against the B. 1.617. 2 (Delta) variant. *N Engl J Med*, 385(7):585-594.
120. WHO. (2004). World Report on Traffic Injury Prevention. Erişim: 26.06.2022, <https://www.who.int/publications/i/item/world-report-on-road-traffic-injury-prevention>

121. Türkiye İstatistik Kurumu, Motorlu Kara Taşıtları, Aralık 2021. Erişim Tarihi: 26/06/2022 <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Tasitlari-Aralik-2021-45703>
122. Christie, N., & Ward, H. (2019). The health and safety risks for people who drive for work in the gig economy. *Journal of Transport & Health*, 13, 115-127.
123. da Silva, D. W., Andrade, S. M. D., Soares, D. F. P. D. P., Mathias, T. A. D. F., Matsuo, T. ve de Souza, R. K. T. (2012). Factors associated with road accidents among Brazilian motorcycle couriers. *The Scientific World Journal*, 2012.
124. bin Abu Hanifah, M. S. (2015). Prevalence of musculoskeletal problems among manual handling workers in courier service industry. *Int J Eng Technol Technol*, 4(1), 81-88.
125. Karayolları Trafik Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik. (2022). T. C. Resmî Gazete, 31925, 16 Ağustos 2022.
126. Burgel, B. J., Gillen, M. ve White, M. C. (2014). Work-related violence experienced by urban taxi drivers. *American journal of industrial medicine*, 57(12), 1377-1385.
127. Näswall, K. ve De Witte, H. (2003). Who feels insecure in Europe? Predicting job insecurity from background variables. *Economic and industrial democracy*, 24(2), 189-215.
128. Kieling, R. R., Szobot, C. M., Matte, B., Coelho, R. S., Kieling, C., Pechansky, F. ve diğerleri. (2011). Mental disorders and delivery motorcycle drivers (motoboy): a dangerous association. *European Psychiatry*, 26(1), 23.

EKLER

EK 1: T.C. ÇALIŞMA VE SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIĞI'NIN
MOTOSİKLETLİ KURYELER İÇİN EĞİTİM BROŞÜRÜKARGO VE KURYE TAŞIMACILIĞINDA YENİ
TİP KORONAVİRÜS İLE MÜCADELEDE
DİKKAT EDİLECEK HUSUSLAR

Çalışanların işe başlamadan önce ve çalışma süresince sık aralıklarla en az 20 saniye boyunca ellerini su ve sabunla yıkamalarını sağlayın.



Müşteriler ve iş arkadaşlarınızla tokalaşmayın ve fiziksel temasta bulunmayın. Sosyal mesafeyi koruyun.



Yanınızda alkol bazlı el dezenfektanı bulundurarak sürüşte temas ettiğiniz noktaları ve kullanmanız gerekiyorsa POS cihazını hareket halinde değilken dezenfekte edin. Kargo taşıma aracında (kamyonet, minibüs vb.) en az kişi ile taşıma yapılmasını sağlayın. Kargo taşıma araçlarını her taşıma öncesinde ve sonrasında dezenfekte edin.



İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ



KARGO VE KURYE TAŞIMACILIĞINDA YENİ TİP KORONAVİRÜS İLE MÜCADELEDE DİKKAT EDİLECEK HUSUSLAR



Sosyal mesafeyi koruyarak kargo veya gönderiyi teslim edin. Ödeme işlemi yaklaş-uzaklaş şeklinde temassız ödeme tercihini müşteriye sunarak tamamlayın. Müşterinin imzasını alırken kendi kalemını kullanmasını isteyin.



Çalışanlara tek kullanımlık maske ve eldiven vererek uygun şekilde kullanmalarını sağlayın. Kullanılmış maske ve eldivenleri uygun şekilde bertaraf edin. Eldivenleri dış tarafına temas etmeden çıkarın. Ellerin yüz bölgesine temas etmemesi yönünde uyarılarda bulunun.



Ateş, öksürük, nefes darlığı gibi Covid-19 belirtilerine ait semptomları bulunan çalışanı/müşteriyi maske takmasını sağlayarak işyeri sağlık personeline bilgi verin, işyeri sağlık personelinin bulunmadığı durumlarda diğer kişilerden izole ederek derhal ALO 184'ü arayın, sağlık yetkililerinin yapacağı yönlendirmelere göre hareket edin.



İSGM



İşveren; işyerinde Yeni Tip KORONAVİRÜS riskine karşı gerekli tedbirler aldığını çalışanlara bildirmelidir.

EK 2: AYDINLATILMIŞ ONAM FORMU ve VERİ TOPLAMA FORMU

MOTOSİKLETLİ URYELERİN COVID 19 PANDEMİSİ DÖNEMİNDE İŞ SAĞLIĞI GÜVENLİĞİ KOŞULLARI ve İŞ GÜVENCESİZLİĞİ DÜZEYİ AYDINLATILMIŞ ONAM FORMU

Değerli Katılımcı,

Özellikle COVID-19 pandemisi döneminde iş yükü artan motosikletli kuryelerin bütün çalışanlar gibi sağlıklı ve güvenli ortamda çalışma hakları vardır. Farklı şekillerde istihdam edilen ya da bağımsız, bağlantısız çalışan motosikletli kuryelerin, iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili konuları çok çeşitli ve önemli olmasına karşın konuya ilişkin çalışma sayısı yetersiz düzeydedir.

Bu araştırma ile konuya ilişkin veri eksikliği giderilmiş, ayrıntıları ile incelenmiş olacaktır. Böylece motosikletli kuryelerin sağlıklı ve güvenli ortamda çalışmalarına ilişkin sürdürülen çalışmalara, özlük hakları ile koruyucu önlemlere ilişkin mevzuat hazırlama çalışmalarına katkı sağlanabilecektir. Katılımınız değerlidir.

Araştırmaya katılımınız tamamen isteğinize bağlıdır. Sorularla ilgili gerçek düşüncelerinizi belirtmeniz ve soruların tümün cevaplamanız, araştırma sonuçlarının doğruluğu için çok önemlidir. Kişisel bilgileriniz alınmamıştır ve sorulmamaktadır; adınız, soyadınız, telefon numaranız gibi kişisel bilgilerinizi yazmayınız. Vereceğiniz yanıtlar gizli tutulacak, bilimsel amaçlar dışında kullanılmayacaktır.

Veri toplama formu 4 bölümden ve İş Güvencesizliği Değerlendirme Ölçeğinden, toplamda 92 sorudan oluşmaktadır. Tüm soruların yanıtlanması yaklaşık 15 dakika sürmektedir. Yanıtlarınızı, soruların yanında yer alan seçenekler arasından uygun olanı işaretleyerek ya da açık uçlu sorularda sorunun altında/yanında bırakılan boşluğa yazarak belirtiniz. Eğer sorunun yanıtları arasında “diğer” seçeneği mevcutsa ve yanıtınız var olan seçenekler arasında yer almıyorsa, bu durumda yanıtınızı diğer seçeneğindeki boşluğa yazınız. Birden fazla seçenek işaretleyebileceğiniz sorularda, size uygun gelen bütün seçenekleri işaretleyiniz.

Çalışma ile ilgili herhangi bir sorunuz olduğunda araştırmacı ile iletişim kurabilirsiniz.

Araştırmacı: Dr. Anıl BAŞPINAR

İletişim: Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı

(Tel: 0312 305 1590 – 0312 324 4623)

Halen motosikletli kurye olarak çalışıyorsanız ve **çalışmaya katılmayı kabul ediyorsanız** kutucuğu işaretleyiniz ve devam ediniz. []

Araştırmaya katılmayı **kabul etmiyorsanız** işaretleyiniz. []

**MOTOSİKLETLİ URYELERİN COVID 19 PANDEMİSİ DÖNEMİNDE
İŞ SAĞLIĞI GÜVENLİĞİ KOŞULLARI ve İŞ GÜVENCESİZLİĞİ DÜZEYİ**

VERİ TOPLAMA FORMU

A) SOSYODEMOGRAFİK ÖZELLİKLER

1. Cinsiyetiniz nedir? İşaretleyiniz.

- a) Kadın b) Erkek

2. Doğum yılınız nedir? Seçiniz.

1944	1949	1954	1959	1964	1969	1974	1979	1984	1989	1994	1999
1945	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000
1946	1951	1956	1961	1966	1971	1976	1981	1986	1991	1996	2001
1947	1952	1957	1962	1967	1972	1977	1982	1987	1992	1997	2002
1948	1953	1958	1963	1968	1973	1978	1983	1988	1993	1998	2003

3. Medeni durumunuz nedir? İşaretleyiniz.

- a) Bekar b) Evli c) Diğer, yazınız.

4. Çocuğunuz var mı?

- a) Hayır* b) Evet

4.1. Çocuklarınızın sayısını rakamla yazınız.

5. Halen yaşadığınız il hangisidir? Seçiniz.

Adana	Balikesir	Çorum	Giresun	Kastamonu	Kahramanmaraş	Samsun	Uşak	Şırnak
Adıyaman	Bilecik	Denizli	Gümüşhane	Kayseri	Mardin	Siirt	Van	Bartın
Afyonkarahisar	Bingöl	Diyarbakır	Hakkâri	Kırklareli	Muğla	Sinop	Yozgat	Ardahan
Ağrı	Bitlis	Edirne	Hatay	Kırşehir	Muş	Sivas	Zonguldak	Iğdır
Amasya	Bolu	Elâzığ	Isparta	Kocaeli	Nevşehir	Tekirdağ	Aksaray	Yalova
Ankara	Burdur	Erzincan	Mersin	Konya	Niğde	Tokat	Bayburt	Karabük
Antalya	Bursa	Erzurum	İstanbul	Kütahya	Ordu	Trabzon	Karaman	Kilis
Artvin	Çanakkale	Eskişehir	İzmir	Malatya	Rize	Tunceli	Kırıkkale	Osmaniye
Aydın	Çankırı	Gaziantep	Kars	Manisa	Sakarya	Şanlıurfa	Batman	Düzce

6. Yaşadığınız hanede siz dahil kaç kişi yaşıyorsunuz? Rakam ile yazınız.

7. En son bitirdiğiniz okulu işaretleyiniz.

- a) Okuryazarım. b) İlkokul c) Ortaokul d) Lise
e) Üniversite – Ön lisans f) Üniversite – Lisans g) Yüksek lisans/Doktora

8. Ailenizin aylık gelir durumuna en uygun seçeneği işaretleyiniz.

- a) Yeterli b) Kısmen yeterli c) Yetersiz d) Belirtmek istemiyorum.

* Çevrimiçi anket formunda bir sonraki sorudan devam edecek şekilde ayarlanmıştır.

B) SAĞLIK DURUMUNA ve COVID-19 HASTALIK ÖYKÜSÜNE İLİŞKİN ÖZELLİKLER

9. Engelliğiniz ya da doktor tarafından tanısı konmuş, sürekli ilaç kullanmanızı gerektiren uzun seyirli (kronik) hastalığınız var mı?

- a) Hayır¹ b) Evet

9.1. Engelliliğinizi, doktor tarafından tanısı konmuş, sürekli ilaç kullanmanızı gerektiren,

uzun seyirli (kronik) hastalığınızın ne olduğunu yazınız.

10. YAPTIĞINIZ İŞ NEDENİ İLE OLDUĞUNU ya da YAPTIĞINIZ İŞ NEDENİ İLE ŞİDDETLENDİĞİNİ DÜŞÜNDÜĞÜNÜZ hastalık ya da yakınmanız (yüksek tansiyon, kalp yetmezliği, bel ağrısı, nefes darlığı, hazımsızlık, şeker hastalığı, baş ağrısı, tükenmiş hissetme, işitme güçlüğü gibi) var mı?

- a) Hayır* b) Evet

10.1. YAPTIĞINIZ İŞ NEDENİ İLE OLDUĞUNU ya da YAPTIĞINIZ İŞ NEDENİ İLE ŞİDDETLENDİĞİNİ DÜŞÜNDÜĞÜNÜZ hastalık ya da yakınmanızın (yüksek tansiyon, kalp yetmezliği, bel ağrısı, nefes darlığı, hazımsızlık, şeker hastalığı, baş ağrısı, tükenmiş

hissetme, işitme güçlüğü gibi) ne olduğunu yazınız.

11. Genel sağlık durumunuzu nasıl tanımlarsınız?

- a) Çok iyi b) İyi c) Orta d) Kötü e) Çok kötü

12. Motosikletli kurye olarak çalışmaya başladıktan sonra genel sağlık durumunuzda, öncesine göre değişiklik oldu mu?

- a) Daha kötü hissediyorum. b) Değişiklik olmadı.
c) Daha iyi hissediyorum. d) Karar veremedim.

13. Sigara içiyor musunuz?

- a) Evet, içiyorum. b) İçiyordum, bıraktım. c) Hiç içmedim.

14. Bilinen kesin/olası COVID-19 hastasıyla yüksek riskli temasınız oldu mu, olduysa nerede oldu? **BİR DEN FAZLA SEÇENEĞİ İŞARETLEYEBİLİRSİNİZ.**

Yüksek Riskli Temas: Maskesiz olarak COVID-19 hastasıyla 1 metreden daha yakın mesafede tek seferde 15 dakikadan uzun süreyle yüz yüze kalan, konuşan kişiler; maskeli olarak COVID-19 hastasıyla seyahat eden kişiler.

- a) Olmadı. b) Teslimat sırasında oldu. c) İş yerinde oldu.
d) Günlük yaşantımda oldu. e) Diğer, yazınız.

15. Doktor tarafından tanı konan COVID-19 hastalığı geçirdiniz mi?

- a) EVET, evde tedavi aldım. b) EVET, hastanede yatarak tedavi aldım.
c) HAYIR, geçirmedim. d) Bilmiyorum/fikrim yok.
e) Diğer, yazınız.

		Evete	Hayır
16.	İş arkadaşlarınız arasında COVID-19 VAKASI oldu mu?		
17.	İş arkadaşlarınız arasında COVID-19 nedeniyle HAYATINI KAYBEDEN oldu mu?		

* Çevrimiçi anket formunda bir sonraki sorudan devam edecek şekilde ayarlanmıştır.

18.	Ailenizde, yakın akrabalarınız, arkadaşlarınız arasında COVID-19 VAKASI oldu mu?		
19.	Ailenizde, yakın akrabalarınız, arkadaşlarınız arasında COVID-19 nedeniyle HAYATINI KAYBEDEN oldu mu?		
20.	İki doz COVID 19 aşısı oldunuz mu?		
21.	COVID-19 hastası ile temaslı olma nedeni ile karantinada kaldınız mı?		

C) ÇALIŞMA HAYATINA İLİŞKİN ÖZELLİKLER

22. Toplam ne kadar süredir çalışıyorsunuz? Yıl ve ay cinsinden belirtiniz.

Örnek: "2 yıl 5 ay" şeklinde belirtiniz.

23. Motosikletli kurye olarak ne kadar süredir çalışıyorsunuz? Yıl ve ay cinsinden belirtiniz.

Örnek: "2 yıl 5 ay" şeklinde belirtiniz.

24. Diplomasını aldığınız bir mesleğiniz var mı?

a) Hayır² b) Evet c) Belirtmek istemiyorum.*

24.1. Diplomasını aldığınız mesleğinizin ne olduğunu yazınız.

25. Motosikletli kurye işine başlamadan önce başka bir iş yaptınız mı?

a) Hayır* b) Evet

25.1. Motosikletli kurye işine başlamadan önce yaptığınız işin ne olduğunu yazınız.

26. Motosikletli kurye olarak iş değişikliğiniz oldu mu?

a) Hayır* b) Evet, iş değiştirdim.

26.1. Motosikletli kurye olarak iş değişikliğinizin yaklaşık kaç kere olduğunu yazınız.

27. Halen birden fazla işte çalışıyor musunuz?

BİRDEN FAZLA SEÇENEK İŞARETLEYEBİLİRSİNİZ.

a) Motosikletli kurye olarak birden fazla iş yerinde ÇALIŞIYORUM.

b) Motosikletli kurye olarak çalışmanın yanında başka işte de ÇALIŞIYORUM.

c) Öğrenciyim.

d) Hayır, birden fazla işte ÇALIŞMIYORUM.

e) Diğer, yazınız.

* Çevrimiçi anket formunda bir sonraki sorudan devam edecek şekilde ayarlanmıştır.

28. Halen motosikletli kurye olarak çalışma şekliniz nedir?

BİR DEN FAZLA İŞTE ÇALIŞIYORSANIZ, BİR DEN FAZLA SEÇENEĞİ İŞARETLEYEBİLİRSİNİZ.

- a) Kurumsal firmada çalışıyorum.
b) Şahıs firması veya küçük işletmede (restoran, eczane vb.) çalışıyorum.
c) Kendi adıma, iş buldukça çalışıyorum.

d) Diğer, yazınız.

29. Kullandığınız motosiklet kendinizin mi?

- a) Evet, kendimin
b) Kiraladım
c) Çalıştığım kurumsal firmanın
d) Çalıştığım iş yerinin
d) Diğer, yazınız

30. Geliriniz ne şekilde belirlenmektedir?

- a) Sözleşmede belirlenen miktara göre
b) Yaptığım iş başına, pay usulü
c) Asgari ücret
d) Diğer, yazınız

31. 2021 yılı içinde işsiz kaldığınız oldu mu?

- a) Hayır*
b) Evet, işsiz kaldım.

31.1. 2021 yılı içinde yaklaşık kaç ay işsiz kaldığınızı rakamla yazınız.

32. Halen sosyal güvenceniz var mı? Uygun seçeneği işaretleyiniz.

- a) Hayır, yok.
b) SGK 4/A (SSK)
c) SGK 4/B (BAĞ-KUR)
d) SGK 4/C (Emekli Sandığı)
e) Emekli
f) İşsizlik sigortası
g) Genç girişimci
h) Bilmiyorum.
i) Diğer, yazınız

33. Sigorta primleriniz hangi esasla belirleniyor?

- a) Asgari ücret üzerinden
b) Aldığım ücret üzerinden
c) Diğer, yazınız

34. 2021 yılı içinde ekonomik destek aldınız mı? Destek aldıysanız uygun seçenekleri işaretleyiniz.

- a) Hayır, almadım.
b) Evet, devletten (Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı)
c) Evet, diğer kurum veya kuruluşlardan
d) Evet, ailemden/ akrabalarımın
e) Evet, arkadaşlarımdan
f) Evet, banka kredisi
g) Diğer, yazınız.

35. Pandemi döneminde SOKAĞA ÇIKMA KISITLAMASI OLAN günlerde günde ortalama kaç teslimat yapıyorsunuz/yapıyordunuz? Rakamla yazınız.

36. Pandemi döneminde SOKAĞA ÇIKMA KISITLAMASI OLMAYAN günlerde günde ortalama kaç teslimat yapıyorsunuz/yapıyordunuz? Rakamla yazınız.

37. Pandemi döneminde SOKAĞA ÇIKMA KISITLAMASI OLAN günlerde günde ortalama kaç saat çalışıyorsunuz/çalışıyordunuz? Rakamla yazınız.

38. Pandemi döneminde SOKAĞA ÇIKMA KISITLAMASI OLMAYAN günlerde günde ortalama kaç saat çalışıyorsunuz/çalışıyordunuz? Rakamla yazınız.

39. Pandemi dönemi öncesinde de motosikletli kurye olarak çalışıyor muydunuz?
 a) Hayır, başka işim vardı.³ b) Hayır, işsizdim.* c) Evet

39.1. Pandemi öncesi dönemde günde ortalama kaç teslimat yapıyordunuz? Rakamla yazınız.

39.2. Pandemi öncesi dönemde günde ortalama kaç saat çalışıyordunuz? Rakamla yazınız.

40. Halen çalışma biçiminiz nasıldır?
 a) 4 saatlik vardiyalar* b) 8 saatlik vardiyalar*
 c) 12 saatlik vardiyalar* d) 16 saatlik vardiyalar*
 e) Vardiya dönüşümü olmadan f) Diğer, yazınız.*

40.1. Vardiya dönüşümü olmadan günde kaç saat çalışıyorsunuz?

41. Haftada kaç gün çalışıyorsunuz? Rakam ile yazınız.

	Pandemi döneminde motosikletli kurye olarak çalışmanız nedeni ile, <i>TÜM SEÇENEKLERİ GÖRMEK İÇİN EKSRANI KAYDIRINIZ.</i>	Her zaman	Sıklıkla	Fikrim yok	Bazen/Nadiren	Hiçbir zaman
42.	TOPLUMDAN DIŞLANDIĞINIZI hissettiniz mi?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
43.	TOPLUM TARAFINDAN TAKDİR EDİLDİĞİNİZİ hissettiniz mi?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

D) İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ KOŞULLARINA İLİŞKİN ÖZELLİKLER

		Evet	Hayır
44.	Gece çalışması yapıyor musunuz? (En geç saat 20.00'de başlayarak en erken saat 06.00'ya kadar geçen ve her halde en fazla 11 saat süren çalışmadır.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
45.	Resmî tatil günlerinde (bayram vb.) çalışıyor musunuz?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46.	Motosikletli kurye olarak işe girişte sağlık muayenesi oldunuz mu?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47.	Düzenli aralıklarla sağlık muayeneniz yapıyor mu?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Aşağıda motosikletli kurye olarak çalışmalarınızda olası sorunlar sıralanmıştır. Bu olası sorunları yaşadınız mı, işaretleyiniz?

	TÜM SEÇENEKLERİ GÖRMEK İÇİN EKSRANI KAYDIRINIZ.	Çok iyi	İyi	Orta	Kötü	Çok kötü
48.	Mesai arkadaşlarınızla ilişkileriniz nasıldır?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
49.	Yöneticilerinizle ilişkileriniz nasıldır?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* Çevrimiçi anket formunda bir sonraki sorudan devam edecek şekilde ayarlanmıştır.

	Aşağıdaki olası sorunları yaşıyor musunuz? Uygun seçeneği işaretleyiniz. TÜM SEÇENEKLERİ GÖRMEK İÇİN EKCRANI KAYDIRINIZ.	Her Zaman	Sıklıkla	Fikrim yok	Bazen/nadiren	Hiçbir zaman
50.	Müşterilerle iletişim sorunları	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
51.	Teslimat adresini yanlış verilmesi gibi nedenlerle ulaşımda sorun	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
52.	Müşterilerin verilen adreste bulunamaması	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
53.	Müşterilerin COVID-19 Hastası ya da temaslı olduğunun bilinmemesi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
54.	Zamanında teslimat, performans baskısı, teslimat süresi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
55.	Dinlenme için yeterli zaman olmaması	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
56.	Dinlenme alanı olanaklarının yetersiz olması	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
57.	Günlük planlamalarda aksamalar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
58.	Yoğun iş yükü	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
59.	Öğün atlama ya da öğünlerin zamanında yenilememesi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
60.	Uygun el yıkama, tuvalet vb. kişisel temizlik olanaklarının sınırlı olması	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
61.	Yoğun trafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
62.	Trafik kurallarına uymayan sürücüler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
63.	Trafik gürültüsü	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
64.	Trafikte yol verilmemesi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
65.	Motorun titreşimi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
66.	Egzoz gazına maruz kalma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
67.	Ağır yük kaldırma, taşıma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
68.	Yağmur, kar, rüzgâr, sıcak hava, soğuk hava gibi meteorolojik sorunlar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
69.	Seyir halinde paket taşınması ve arka çantasına ilişkin problemler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
70.	İşveren tarafından yeteri sayıda, uygun KKD (Maske, eldiven vb.) ve/veya dezenfektan sağlanmaması	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

71. Motosikletli kurye olarak çalışmalarınızda, YUKARIDA BELİRTİLMEMİŞ, her zaman ya da sıklıkla yaşadığınız sorunlarınız varsa yazınız

72. Motosikletli kurye olarak çalışmanızla ilişkili, aşağıdaki eğitimlerden hangilerini aldınız? İşaretleyiniz.

BİRDEN FAZLA SEÇENEĞİ İŞARETLEYEBİLİRSİNİZ.

- Genel iş sağlığı güvenliği eğitimi
- COVID 19 ve korunma yöntemlerine ilişkin eğitim
- KKD (Kişisel koruyucu donanım/ ekipman) kullanma yöntemlerine ilişkin eğitim
- Müşteri ilişkileri, iletişim
- Teslim alma ve teslimat sırasında uyulması gereken kurallar
- Sürücü kursu sonrası güvenli motosiklet kullanımı eğitimi
- Eğitim almadım.
- Diğer, yazınız.

Motosikleti kurye olarak ÇALIŞMALARINIZDA aşağıda sıralanan önlemleri uyguluyor musunuz, işaretleyiniz?

	TÜM SEÇENEKLERİ GÖRMEK İÇİN EKRANI KAYDIRINIZ.	Evet	Fikrim yok	Hayır
73.	Motosiklet kullanırken kask kullanmak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
74.	Trafik kurallarına uymak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
75.	Pandemi döneminde fiziksel mesafe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
76.	Pandemi döneminde maske kullanımı	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
77.	Pandemi döneminde teslimat öncesi ve sonrasında dezenfektan kullanımı	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
78.	Pandemi döneminde teslimat öncesi ve sonrası kullanılan ekipmanların (POS cihazı, kalem vb.) dezenfeksiyonu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
79.	Pandemi döneminde teslimatı açık havada yapma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

80. Kullandığınız motosikletin kontrolü, muayenesi yapılıyor mu?

- a) Evet, düzenli yapılıyor. b) Evet, düzenli olmasa da yapılıyor.
- c) Hayır, yapılmıyor. d) Bilmiyorum.

81. 2021 yılı içinde, motosikletli kurye olarak çalışırken TRAFİK KAZASI geçirdiniz mi?

- a) Hayır⁴ b) Evet

81.1. 2021 yılı içinde kaç kez trafik kazası geçirdiğinizi yazınız.

81.2. Bu kazalar nasıl sonuçlandı?

BİRDEN FAZLA SEÇENEK İŞARETLEYEBİLİRSİNİZ.

- a) Sadece maddi hasarlı en az bir kaza b) Yaralanma ve maddi hasarlı en az bir kaza
- c) Ölüm, yaralanma ve maddi hasarlı en az bir kaza

* Çevrimiçi anket formunda bir sonraki sorudan devam edecek şekilde ayarlanmıştır.

81.3. Bu kazalarda siz yaralandınız mı?

BİR DEN FAZLA SEÇENEK İŞARETLEYEBİLİRSİNİZ.

a) Yaralanmadım. b) Sadece ilk yardım yapıldı. c) İş günü kaybım oldu.

c) Hastanede yattım. d) Diğer yazınız.

82. 2021 yılı içinde, motosikletli kurye olarak çalışırken, TRAFİK KAZASI DIŞINDA kaza geçirdiniz mi?

a) Hayır⁵ b) Evet

82.1. 2021 yılı içinde, motosikletli kurye olarak çalışırken, TRAFİK KAZASI DIŞINDA

kaza geçirdiyse kazanın/kazaların ne olduğunu ve sonucunu yazınız.

83. Motosikletli kurye olarak çalışırken aşağıdakilere en az bir sefer maruz kaldınız mı? (Sözel şiddet, psikolojik şiddet (duygusal şiddet), fiziksel şiddet, cinsel şiddet/taciz, mobbing/yıldırma)

Sözel Şiddet: Bireyi küçük düşüren, aşağılayan veya bireyin itibar ve değerine saygı duyulmadığını gösteren hakaret, sövme, azarlama, aşağılama, tehdit gibi sözlü ifadeleri kapsamaktadır.

Psikolojik Şiddet (Duygusal Şiddet): Fiziksel güç kullanılabileceğini hissettirerek korkutmak (tehdit) dahil, bir kişi veya grup üzerinde onların fiziksel, zihinsel, ruhsal, ahlaki veya sosyal gelişimine zarar verebilecek şekilde kasıtlı baskı oluşturmak şeklinde ele alınmaktadır.

Fiziksel Şiddet: Bir kişiye veya gruba karşı, onlar üzerinde fiziksel, cinsel ya da psikolojik zarara neden olacak şekilde fiziksel kuvvet uygulanmasını içermektedir.

Cinsel Şiddet/Taciz: Mağdura yakınlığına bakılmaksızın herhangi bir kişinin ev ya da iş yeri dahil herhangi bir ortamda cinsel içerikli eylemde bulunması ya da buna kalkışması, istenmeyen cinsel ifadeler kullanması ya da önerilerde bulunması, para karşılığı seksle ilgili herhangi bir girişimde bulunması ya da baskı yoluyla karşıdaki kişinin cinselliği üzerinde dayatmada bulunmasıdır.

Mobbing/Yıldırma: İş yerlerinde bir veya birden fazla kişi tarafından diğer kişi ya da kişilere yönelik gerçekleştirilen, belirli bir süre sistematik biçimde devam eden, yıldırma, pasifize etme veya işten uzaklaştırmayı amaçlayan; mağdur ya da mağdurların kişilik değerlerine, mesleki durumlarına, sosyal ilişkilerine veya sağlıklarına zarar veren; kötü niyetli, kasıtlı, olumsuz tutum ve davranışlar bütünüdür.

a) Hayır, hiçbir türüne maruz kalmadım.*

b) Evet, en az birine maruz kaldım.

*Çevrimiçi anket formunda bir sonraki sorudan devam edecek şekilde ayarlanmıştır.

83.1. Motosikletli kurye olarak çalışırken aşağıdakilerden en az bir sefer maruz kaldıklarınızı işaretleyiniz.

BİR DEN FAZLA SEÇENEK İŞARETLEYEBİLİRSİNİZ.

- Sözel Şiddet:** Bireyi küçük düşüren, aşağılayan veya bireyin itibar ve değerine saygı duyulmadığını gösteren hakaret, sövme, azarlama, aşağılama, tehdit gibi sözlü ifadeleri kapsamaktadır.
- Psikolojik Şiddet (Duygusal Şiddet):** Fiziksel güç kullanılabileceğini hissettirerek korkutmak (tehdit) dahil, bir kişi veya grup üzerinde onların fiziksel, zihinsel, ruhsal, ahlaki veya sosyal gelişimine zarar verebilecek şekilde kasıtlı baskı oluşturmak şeklinde ele alınmaktadır.
- Fiziksel Şiddet:** Bir kişiye veya gruba karşı, onlar üzerinde fiziksel, cinsel ya da psikolojik zarara neden olacak şekilde fiziksel kuvvet uygulanmasını içermektedir.
- Cinsel Şiddet/Taciz:** Mağdura yakınlığına bakılmaksızın herhangi bir kişinin ev ya da iş yeri dahil herhangi bir ortamda cinsel içerikli eylemde bulunması ya da buna kalkışması, istenmeyen cinsel ifadeler kullanması ya da önerilerde bulunması, para karşılığı seksle ilgili herhangi bir girişimde bulunması ya da baskı yoluyla karşıdaki kişinin cinselliği üzerinde dayatmada bulunmasıdır.
- Mobbing/Yıldırma:** İş yerlerinde bir veya birden fazla kişi tarafından diğer kişi ya da kişilere yönelik gerçekleştirilen, belirli bir süre sistematik biçimde devam eden, yıldırma, pasifize etme veya işten uzaklaştırmayı amaçlayan; mağdur ya da mağdurların kişilik değerlerine, mesleki durumlarına, sosyal ilişkilerine veya sağlıklarına zarar veren; kötü niyetli, kasıtlı, olumsuz tutum ve davranışlar bütünüdür.

83.2. Maruz kaldığınız bu uygulamaları uygulayan kişi ya da kişiler kimlerdi?

BİR DEN FAZLA SEÇENEK İŞARETLEYEBİLİRSİNİZ.

- a) Müşteri/müşteri yakını b) İşveren c) İş arkadaşlarım
- e) Trafikteki diğer sürücüler d) Diğer, yazınız.

83.3. Maruz kaldığınız bu sonrası sağlık sorunu yaşadınız mı?

BİR DEN FAZLA SEÇENEK İŞARETLEYEBİLİRSİNİZ.

- a) Sadece ilk yardım gerektiren en az bir sağlık sorunu b) İş günü kaybına neden olan en az bir sağlık sorunu
- c) Hastanede yatmayı gerektiren en az bir sağlık sorunu d) Diğer, yazınız.

EK 3: İŞ GÜVENCESİZLİĞİ DEĞERLENDİRME ÖLÇEĞİ

Aşağıdaki ifadelere hangi ölçüde katıldığınızı karşısındaki derecelendirmede uygun gördüğünüz seçeneği seçerek belirtiniz. TÜM SEÇENEKLERİ GÖRMEK İÇİN EKCRANI KAYDIRINIZ.

	Niceliksel iş güvencesizliği	Kesinlikle katılmıyorum	Kısmen katılmıyorum	Kısmen katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum
84.	Sanırım işten çıkartılacağım.				
85.	İşimin geleceği konusunda kaygı duyuyorum.				
86.	İşimi kaybetmekten korkuyorum.				
87.	Yakın gelecekte işten atılacağımı düşünüyorum.				
88.	Bu işyerinde işimde kalıcı olacağımdan eminim.				
	Niteliksel iş güvencesizliği	Kesinlikle katılmıyorum	Kısmen katılmıyorum	Kısmen katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum
89.	Çalıştığım işyerinde ilerleme olanaklarım oldukça iyi.				
90.	Bu kurumun bana yakın gelecekte daha iyi çalışma olanakları sağlayacağını hissediyorum.				
91.	Çalıştığım kurumun bana gelecekte de gereksinim duyacağına inanıyorum.				
92.	Bu kurumun bana daha iyi maddi olanaklar sağlayacağını düşünüyorum.				

“Gönder”e tıklayınız. Anketimiz sonlanmıştır. Katılımınız için teşekkürler.

GÖNDER

EK 4: HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ TIP FAKÜLTESİ GİRİŞİMSEL OLMAYAN KLİNİK ARAŞTIRMALAR ETİK KURULU İZİNİ



T.C.
HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ
Girişimsel Olmayan Klinik Araştırmalar Etik Kurulu













Sayı : 16969557-1610

Konu :

ARAŞTIRMA PROJESİ DEĞERLENDİRME RAPORU

Toplantı Tarihi : 07 EYLÜL 2021 SALI
Toplantı No : 2021/14
Proje No : GO 21/931 (Değerlendirme Tarihi: 07.09.2021)
Karar No : 2021/14-63

Üniversitemiz Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı öğretim üyelerinden Prof. Dr. Ali Naci YILDIZ'ın sorumlu araştırmacı olduğu, Arş. Gör. Dr. Anıl BAŞPINAR'ın uzmanlık tezi olan, GO 21/931 kayıt numaralı **"Motosikletli Kuryelerin COVID-19 Pandemisi Döneminde İş Sağlığı Güvenliği Koşulları ve İş Güvencesizliği Düzeyi"** başlıklı proje önerisi araştırmacının gerekçe, amaç, yaklaşım ve yöntemleri dikkate alınarak incelenmiş olup, idari izinlerin tamamlanması kaydı ile 08 Eylül 2021-08 Ocak 2023 tarihleri arasında geçerli olmak üzere etik açıdan **uygun bulunmuştur**. Çalışma tamamlandığında sonuçlarını içeren bir rapor örneğinin Etik Kurulumuza gönderilmesi gerekmektedir.

1. Prof. Dr. Ayşe Lale DOĞAN  (Başkan)	8. Doç. Dr. Betül Çelebi SALTIK  (Üye)
2. Prof. Dr. G. Burça AYDIN  (Üye)	9. Doç. Dr. Hande Güney DENİZ  (Üye)
3. Prof. Dr. M. Özgür UYANIK  (Üye)	10. Doç. Dr. Tolga YILDIRIM  (Üye)
4. Prof. Dr. Ayşe Kin İŞLER  (Üye)	11. Doç. Dr. Merve BATUK  (Üye)
5. Prof. Dr. Sibel PEHLİVAN  (Üye)	12. Doç. Dr. Gülten KOÇ  (Üye)
6. Doç. Dr. H. Tuna Çak ESEN  (Üye)	13. Dr. Öğr. Üyesi Müge DEMİR  (Üye)
7. Doç. Dr. Nüket Paksoy ERBAYDAR  (Üye)	İZİNLİ 14. Av. Serap MORALIOĞLU  (Üye)

EK 5: T.C. SAĞLIK BAKANLIĞI SAĞLIK HİZMETLERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ COVID-19 BİLİMSEL ARAŞTIRMA PLATFORMU SİSTEMİ NİCEL ARAŞTIRMA BAŞVURUSU İZİNİ

Bilimsel Araştırma Başvurusu <portal@saglik.gov.tr>

6 Tem 2021 07:44 ☆ ↶ ⋮

Alıcı: ben ▾

Sayın İlgili,

Bilimsel Araştırma Platformuna yapmış olduğunuz başvuru incelenmiştir.

Bu çalışmayı yapmanız Bakanlığımızca uygun olarak değerlendirilmiştir. Araştırmanızın gerektirdiği diğer tüm süreçlerin (etik kurul, etik komisyon, faz çalışması, diğer izinler vb.) tamamlanması konusunda araştırmacı/lar sorumludur.

Açıklama :

Form Adı : Anıl Başpınar-2021-07-05T10_05_56

Başvuru Formu için [tıklayınız](#).

Başvuru Formunuzu <https://bilimselarastirma.saglik.gov.tr/> adresinden görüntüleyebilirsiniz.

İlginiz ve katkılarınızdan dolayı teşekkür ederiz.

T.C. Sağlık Bakanlığı

Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü

Not: Bu ileti Bilimsel Araştırmanızın Değerlendirilmesinin tamamlanması nedeniyle sistem tarafından otomatik gönderilmiştir. Lütfen bu iletiyi cevaplamayınız.

EK 6: İŞ GÜVENCESİZLİĞİ DEĞERLENDİRME ÖLÇEĞİ KULLANIM İZİNİ

Fatma Boya

Alıcı: ben ▾

2 Ağustos Pzt 12:01



Merhaba Anıl Bey

Planlamış olduğunuz "motosikletli kuryelerin pandemi döneminde iş sağlığı güvenliği koşulları ve iş güvencesizliği" tez araştırmasında, Doktora tezimde kullanmış olduğum ve Türkçe uyarlaması yapılmış olan "İş Güvencesizliği Değerlendirme Ölçeği"ni kullanmanızda benim açımdan bir sakınca yoktur.

Kolaylıklar diliyorum.

Fatma Özyaman Boya

EK 7: TÜM ANADOLU MOTOSİKLETLİ KURYELER FEDERASYONU İZİNİ

TAMKFED

TÜM ANADOLU MOTOSİKLETLİ KURYELER FEDERASYONU

KONU: Dr. Anıl BAŞPINAR (Çalışma İznı) Hk.

26.10.2021

T.C.

HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ REKTÖRLÜĞÜNE


Üniversiteniz Tıp Fakültesi Dahili Tıp Bilimleri Bölümü Halk Sağlığı Anabilim Dalı öğretim üyesi Prof. Dr. Ali Naci YILDIZ'ın danışmanlığını yaptığı Araş. Gör. Dr. Anıl BAŞPINAR'ın "Motosikletli Kuryelerin COVID-19 Pandemisi Döneminde İş Sağlığı Güvenliği Koşulları ve İş Güvencesizliği Düzeyleri" başlıklı uzmanlık tezi araştırmasının yapılabilmesi için federasyonumuzdan istenen izin ve destek talep dilekçesi incelenmiş olup; söz konusu çalışmanın yapılmasında bir sakınca bulunmamıştır.

Araştırmanın yapılmasına izin verilmiştir.

TAMKFED
Başkan

Çağdaş YAVUZ

TÜM ANADOLU MOTOSİKLETLİ
KURYELER FEDERASYONU
Eryaman Mah. 262 Cad. No:6/101
Akcenter AVM Etimesgut/ANKARA
Kutuk No: 06 - 136 - 059



EK 8: MOTOSİKLETLİ KURYELİĞE İLİŞKİN BAZI MESLEK KURULUŞLARI

Federasyon/ Dernek*	İletişim
Motosikletli Kuryeler Konfederasyonu	http://www.mkkonfed.com/ Eryaman, 263. Sk. 7 D, Akcenter AVM No:101 06824 Etimesgut/Ankara
Tüm Anadolu Motosikletli Kuryeler Federasyonu	https://www.facebook.com/groups/2275680172715154 tamkfed@hotmail.com Eryaman, 263. Sk. 7 D, Akcenter AVM No:101 06824 Etimesgut/Ankara
Akdeniz Motosikletli Kuryeler Federasyonu	https://www.facebook.com/Akdeniz-Motosikletli-Kuryeler-Federasyonu-100672142467544/?ref=page_internal anmokder0707@gmail.com Elmalı Mah. 21. Cad. No:17 Kat 3 D:54 Muratpaşa/Antalya
İç Anadolu Motosikletli Kuryeler Federasyonu	Eryaman, 263. Sk. 7 D, Akcenter AVM No:101 06824 Etimesgut/Ankara
Kuryeler Federasyonu	http://kurfed.org.tr/ https://www.facebook.com/groups/1186180801578105 Atatürk Mah. Aksa Sok. No: 6/A Ümraniye/İstanbul
Kırşehir Motosikletli Kuryeler Derneği	Yenice Mah. 272. Sok. No:37/7 Merkez/Kırşehir
Tüm Anadolu Motosikletli Kuryeler Derneği	Eryaman, 263. Sk. 7 D, Akcenter AVM No:101 06824 Etimesgut/Ankara
Tarsus Motosikletli Kuryeler Derneği	Ş. Mustafa Mah. Mersin Cad. Baltalı İşhanı Kat:3 No: 38 Tarsus/Mersin
1915 Çanakkale Motosikletli Kuryeler Derneği	Karacaören Köyü No:105a Çanakkale https://www.instagram.com/1915canakkalemotokuryeler/
Kartal Motosikletli Kuryeler Derneği	https://www.facebook.com/Kartal-Motosikletli-Kuryeler-Derne%C4%9Fi-104898655396771/?ref=page_internal info@karmokuder.com Yukarı Mah. Çırçır Cad. No:1 Ayyıldız İşhanı No:25 Kartal/İstanbul
Ümraniye Motosikletli Kuryeler Derneği	+90 216 315 2475 Atatürk Mah. Aksa Sokak No:6/A Ümraniye/İstanbul
Mak Motosikletli Kuryeler Derneği	Ş. Mustafa Mah. Mersin Cad. Baltalı İşhanı Kat:3 No: 38 Tarsus/Mersin

	İstanbul Motosikletli Kuryeler Derneği	https://www.facebook.com/IMKUDEER Gülbahar Cad. No:15 Mecidiyeköy/Şişli/İstanbul
	Motorcular Birlik Beraberlik Yardımlaşma Derneği	https://motbirder.com/ Karayolları Mah. Osmanbey Cad. No:14B Gaziosmanpaşa/İstanbul
	Düzce Motosikletli Kuryeler Derneği	Şerefiye Mah. Cumhuriyet Sok No:33 Merkez/Düzce
	Pendik Motosikletli Kuryeler Derneği	Yenişehir Mah. Mustafa Akyol No:3/76 Pendik/İstanbul
	Motosikletli Kuryeler Derneği	https://motkurder.org.tr/ bilgi@motkurder.org.tr Siyavuşpaşa Mah. Barbaros 3. Sokak No:23/a Bahçelievler/İstanbul
	Denizli Motosikletli Kuryeler Derneği	https://denizlimkd.wixsite.com/dmkd dmkd@mail.com.tr Sırapapılar mah. 1521 sok. No:1 Merkezefendi/Denizli
	Konya Motosikletli Kuryeler Derneği	https://www.facebook.com/konyamotosikletlikuryeler Sahibata mah. Başarılı Cad. No:50 Ulusoy İşhanı No:209 Meram/Konya
	Antalya Motosikletli Kuryeler Derneği	Elmalı Mah. 21. Sok. No:11 Karabayır İşhanı Daire:13 Muratpaşa/Antalya
	Tokat Motosikletli Kuryeler Derneği	https://www.facebook.com/groups/2275680172715154/
	Sakarya Motosikletli Kuryeler Derneği	www.smkd54.com.tr smkd54comtr@gmail.com Hacıoğlu Mah. Evliya Çelebi Cad. No:9/A Erenler/Sakarya
	Eskişehir Jetkurye Motosikletli Kuryeler Derneği	https://www.facebook.com/esjetkurye esjetkurye@gmail.com
	Trabzon Motosikletli Kuryeler Derneği	https://www.facebook.com/TRABZON-MOTOS%C4%B0KLETL%C4%B0-KURYELER-DERNEG%C4%B0-1526785347613023/
	Samsun Motosikletli Kuryeler Derneği	https://www.facebook.com/groups/1875111462708936/
	Kocaeli Motosikletli Kuryeler Derneği	http://komokder.com/ 28 Haziran Mah. Eski İstanbul Cad. No:26 İzmit/Kocaeli

İzmir Kuryeler Federasyonu	https://www.instagram.com/35ikf/ Koşukavak, Sivil Toplum Örgütleri Yerleşkesi, Atatürk, 4169/2 Sk No:5, 35530 Bornova/İzmir
Karşıyaka Motorlu Kuryeler Derneği	https://www.instagram.com/kmkderneği/
İzmir Motorlu Kuryeler Derneği	https://www.facebook.com/%C4%B0ZM%C4%B0R-MOTORLU-KURYELER-DERNE%C4%9E%C4%B0-107699004516746/
Tüm Taşıma İşçileri Sendikası (TÜMTİS)	https://tumtis.org/v2/ +90 212 530 0743 /+90 533 380 7788 Kocatepe Mah. Cumhuriyet Cad. Ceylan Apt. No:13/3 Beyoğlu/İstanbul
Türkiye Devrimci Kara, Hava ve Demiryolu Taşımacılığı İşçileri Sendikası (Nakliyat İş)	http://nakliyatis.org/ +90 212 514 2671-72, disknakliyatis1975@gmail.com Kemalpaşa Mah Atatürk Bulvarı Emlak Bankası Blokları B Blok 32/16 Fatih/ İstanbul
Öz Taşıma İş Sendikası	http://www.oztasimais.org.tr/ +90 312 472 0143, iletisim@oztasimais.org.tr Yukarı Öveçler Mah. 1290. Sok. No:10 Çankaya/Ankara
Motorlu Kurye, Kargo, Posta, Şoför, Hava Yolları ve Tüm Taşıma İşçileri Sendikası (Tüm Taşıma-İş)	Şehit Muhtar Mah. Öğüt Sk. No: 2/50 Beyoğlu/İstanbul
Posta, Transfer, Taşımacılık ve Kargo İşçileri Sendikası (PTT Kargo-Sen)	https://pttkargosen.org.tr/ https://www.facebook.com/pttkargosen/

*07.06.2022 tarihinde bilgilerine erişilebilen sivil toplum örgütleri yer almaktadır.

EK 9: ÇALIŞANLARA YÖNELİK İNFOGRAFİKLER

İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ

Çalışma hayatı, insan sağlığı düşünülmeden yürütülemez. Çalışan sağlığı üretimin ve hizmetin önünde gelir.



İş kazaları ve meslek hastalıkları önlenabilir özellikli olgulardır. Çalışanlar için koruyucu hizmetler birinci sıraya alınmalıdır.

İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİNİN TEMEL UYGULAMA İLKELERİ

Uygun İşe Yerleştirme

İşe girişte, yapılacak olan işin kişinin özelliklerine uygun olmasının sağlanmasıdır. Bu amaçla işe giriş muayeneleri yapılmaktadır.

İş Yeri Ortam Faktörlerinin Saptanması

Tüm iş yerlerinde koşullardan kaynaklanan bazı riskler bulunmaktadır. Bunların saptanması gerekmektedir. Bu amaçla risk analizi yapılmaktadır.

İş Yeri Risklerinin Kontrolü

İş yerinde tespit edilmiş olan risklerin, çalışanlara verdiği zararların azaltılması için yapılan çalışmalardır. Etken kaynaktan kontrol edilemiyorsa kişisel koruyucu donanımlar kullanılır.

Aralıklı Kontrol Muayeneleri

İşyeri risklerinin kontrolüne yönelik önlemlerin değerlendirildiği, etkilenen çalışanın erken tanı ve tedavisi için çabalanan aşamadır. Aralıklı kontrol muayeneleri yapılmakta, zararın en kısa zamanda tespit için çalışılmaktadır.

Sağlık ve Güvenlik Eğitimi

Çalışanlara ve işverenlere yönelik uygulamalardır. Çalışanların farkındalıkları için önemli olmakla birlikte iş yerinde sağlığın geliştirilmesi için önemli bir müdahale yöntemidir.

İş Yerinde Sağlık ve Güvenlik Hizmeti

İş yerlerinde sağlığın korunması için sağlanan tıbbi ve teknik destekleri karşılamaktadır. Bu hizmetlerin bütün çalışanları ve iş yerlerini kapsaması gerekir ve bunun uygulanmasında yükümlülük işverenlerdedir.

6331: İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ KANUNU

İşveren çalışanın sağlık ve güvenliğini sağlamakla yükümlüdür.

- Sağlık Gözetimi
- Risk Değerlendirmesi
- Acil Durum Planı
- Çalışan Eğitimi
- İş Kazalarının ve Meslek Hastalıklarının Kayıt ve Bildirimi

Bu maliyetler çalışana yansıtılmaz.

* Başpınar, A. (2022). Motosikletli Kuryelerin COVID-19 Pandemisi Döneminde İş Sağlığı Güvenliği Koşulları ve İş Güvencesizliği Düzeyi. Tıpta Uzmanlık Tezi, Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı, Ankara.

MOTOSİKLETLİ KURYELERİN ÇALIŞMA KOŞULLARI

Çalışmaya* katılan motosikletli kuryelerin;

- %66,5'i haftada 6 gün, %29,4'ü haftanın tüm günleri,
- %46,5'i 12 saatlik vardiyalar şeklinde,
- %30,8'i kurye olarak birden fazla iş yerinde çalışmaktadır.

.....

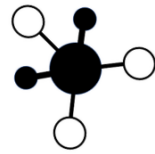
Çalışmaya* katılan motosikletli kuryelerin;

- %72,1'i motorun titreşimi nedeniyle,
- %91,4'ü trafik gürültüsü nedeniyle,
- %86,9'u meteorolojik koşullar nedeniyle,
- %79,6'sı egzoz gazına maruz kalma nedeniyle

sorun yaşamaktadır.



.....



- İşle şiddetlenen yakınması olan katılımcıların %15,6'sı 'Solunum sistemi hastalıkları' ile ilişkili yakınmaları olduğunu belirtmiştir.
- Trafikte egzoz dumanı, karbon monoksit, kükürt dioksit, azot monoksit ve partikül madde maruz kalımı sonucu solunum sistemi ile ilişkili rahatsızlıklar ortaya çıkmaktadır.

.....

Çalışmaya* katılan motosikletli kuryelerin;

- %71,4'ü dinlenme alanı olanaklarının yetersizliği nedeniyle,
- %35,3'ü ağır yük kaldırma ve taşıma nedeniyle,
- %56,5'i seyir halinde paket taşınması nedeniyle sorun yaşamaktadır.
- Sabit çalışma pozisyonunda, uzun çalışma saatleri nedeniyle kas ve eklem ağrıları ortaya çıkmaktadır.
- İşle şiddetlenen yakınması olan katılımcıların %68'i 'Kas-iskelet sistemi ve bağ dokusu' ile ilişkili yakınmaları olduğunu belirtmiştir.

.....

Çalışmaya* katılan motosikletli kuryelerin;

- %79,2'si yoğun iş yükü nedeniyle,
- %65,9'u performans baskısı nedeniyle,
- %68'i teslimat adresinin yanlış verilmesi nedeniyle

sorun yaşamaktadır.



.....

Çalışmaya* katılan motosikletli kuryelerin;

- %46,8'i gece çalışmaktadır.
- %65,4'ü çalışırken en az bir kez şiddete maruz kalmıştır.
- Şiddete maruz kalan katılımcıların %88,6'sı sözel şiddet, %60,8'i psikolojik şiddet, %57,4'ü mobbinge maruz kalmıştır.

* Başpınar, A. (2022). *Motosikletli Kuryelerin COVID-19 Pandemisi Döneminde İş Sağlığı Güvenliği Koşulları ve İş Güvencesizliği Düzeyi. Tıpta Uzmanlık Tezi, Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı, Ankara.*

PANDEMİNİN ETKİSİNDE MOTOSİKLETLİ KURYELİK

Çalışmaya* katılan motosikletli kuryelerin;

- %17,5'i COVID-19 tanısı almıştır.
- %27,5'inin teslimat sırasında,
- %16'sının iş yerinde yüksek riskli teması olmuştur.
- %59,9'u müşterilerin COVID-19 hastası/temaslı olduğunu bilinememesi nedeniyle sorun yaşamıştır.

Teslimat Sayısı Ortalaması

Pandemi öncesi	36
Pandemide kısıtlama dönemi	41
Pandemide kısıtlama olmayan dönem	35

Çalışma Saati Ortalaması

Pandemi öncesi	11
Pandemide kısıtlama dönemi	12
Pandemide kısıtlama olmayan dönem	11

- İş yerinin özel koşullarına uyarlanmış olarak, risk kontrol önlemleri benimsenmeli:
 - Çalışma hayatında sosyal mesafeyi korumak;
 - İşyerlerinin temiz ve hijyenik olmasını sağlamak, el yıkama ve sanitasyon için yeterli imkanları sağlamak.
- Çalışanlara ücretsiz KKD sağlanmalı,
- Kuşkulu vakalar izole edilmeli ve her teması takip etmek için düzenlemeler sağlanmalı,
- İşteki tüm faaliyetler bakımından tehlike haritası çıkartılmalı, bulaşma riski değerlendirilmeli, işe dönüş sonrasında bunlar değerlendirilmeye devam edilmeli,
- Uygun hijyen uygulamaları ve iş yeri kontrollerinin (KKD dahil) kullanımı dahil olmak üzere, iş yerinde sağlık ve güvenlik hakkında eğitim ve bilgilendirici materyal sağlanmalıdır.

* Başpınar, A. (2022). *Motosikletli Kuryelerin COVID-19 Pandemisi Döneminde İş Sağlığı Güvenliği Koşulları ve İş Güvencesizliği Düzeyi*. Tıpta Uzmanlık Tezi, Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı, Ankara.

MOTOSİKLETLİ KURYELİK TRAFİK, KAZALAR VE KİŞİSEL KORUYUCU DONANIMLAR

Motosikletli kuryeler uzun çalışma saatlerinin neredeyse tamamını trafikte, motor üzerinde geçirmektedirler.

Çalışmaya* katılan motosikletli kuryelerin;

- %89,3'ü yoğun trafik nedeniyle,
- %95,2'si trafik kurallarına uymayan sürücüler nedeniyle,
- %91,5'i trafikte yol verilmemesi nedeniyle sorun yaşamıştır.

Dünya Sağlık Örgütü'ne göre motosikletlerin karıştığı trafik kazalarındaki ölümler, diğer taşıtların karıştığı trafik kazalarındaki ölümlerden **20 kat** daha fazladır.**

2021 yılı içerisinde çalışmaya* katılan motosikletli kuryelerin;

- %49,4'ü en az bir kez trafik kazası geçirmiştir.

Trafik kazası geçiren katılımcıların;

- %21,8'i üçten fazla kaza geçirmiştir..
- %49,6'sı iş günü kaybı yaşamıştır.
- Kazaların %69,9'u yaralanma ve maddi hasarla sonuçlanmıştır

Sürüş Esnasında Kullanılacak Kişisel Koruyucu Donanımlar

KASK

- Başlı saran ve sabit
- Uygun camlı
- Siperlikli
- Havalandırmalı
- CE sertifikalı

KIYAFET

- Yansıtıcı özellikli
- Darbe önleyici
- Açık renkli
- Bedeni saran
- Konforlu

ELDİVEN ve BOT

- Ezilme ve kesilmelere karşı koruyucu
- Bilekleri saran
- Mevsime uygun ve su geçirmez
- Rahat

DİĞER EK DONANIMLAR

- Uygun taşıma çantası
- Rüzgar camı
- Kablosuz kulaklık
- Gözlük
- Parmak elciği
- Kulak tıpalari

Güvenli sürüş için; çalışana uygun kişisel koruyucu donanımların sağlanmasından ve gerekli eğitimlerin verilmesinden işveren sorumludur.

* Başpınar, A. (2022). Motosikletli Kuryelerin COVID-19 Pandemisi Döneminde İş Sağlığı Güvenliği Koşulları ve İş Güvencesizliği Düzeyi. Tıpta Uzmanlık Tezi, Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı, Ankara.