

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÇALIŞMA EKONOMİSİ VE ENDÜSTRİ İLİŞKİLERİ ANABİLİM DALI
ÇALIŞMA EKONOMİSİ BİLİM DALI

**KENT İÇİ ULAŞIMDA ÇALIŞMA İLİŞKİLERİ, MESLEK VE
DÖNÜŞÜM: İSTANBUL'DA TAKSİ, MİNİBÜS VE TAKSİ-DOLMUŞ
ÖRNEĞİ**

Doktora Tezi

BATUHAN ERSÖZ

İstanbul, 2020

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÇALIŞMA EKONOMİSİ VE ENDÜSTRİ İLİŞKİLERİ ANABİLİM DALI
ÇALIŞMA EKONOMİSİ BİLİM DALI

**KENT İÇİ ULAŞIMDA ÇALIŞMA İLİŞKİLERİ, MESLEK VE
DÖNÜŞÜM: İSTANBUL'DA TAKSİ, MİNİBÜS VE TAKSİ-DOLMUŞ
ÖRNEĞİ**

Doktora Tezi

BATUHAN ERSÖZ

Danışman: PROF. DR. SELMİN KAŞKA

İstanbul, 2020

GENEL BİLGİLER

İsim ve Soyisim	: Batuhan Ersöz
Anabilim Dalı	: Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri
Programı	: Çalışma Ekonomisi
Tez Danışmanı	: Prof. Dr. Selmin Kaşka
Tez Türü ve Tarihi	: Doktora Tezi - Aralık 2020
Anahtar Kelimeler	: Kent İçi Ulaşım, Çalışma İlişkileri, Mesleki Dönüşüm, Ulaşım Emeği

ÖZET

KENT İÇİ ULAŞIMDA ÇALIŞMA İLİŞKİLERİ, MESLEK VE DÖNÜŞÜM: İSTANBUL'DA TAKSİ, MİNİBÜS VE TAKSİ-DOLMUŞ ÖRNEĞİ

Kent içi ulaşım, teknik ve toplumsal alanın birleştiği bir noktada konumlanmakta ve kentsel gelişime bağlı olarak birçok farklı kurum ve aktörü içermektedir. Kent içi ulaşım özel girişimleri bünyesinde barındırdığı ölçüde mülkiyet ilişkisi meydana getirmekte, kentsel ihtiyaçların sermaye birikimiyle kesiştiği noktada ulaşımın özel aktörler tarafından organize edilmesi olanaklı hale gelmektedir. Bu alanda kurulan ilişkiler tarihsel ve mekânsal olarak çeşitli bir görünüm sergilemekte ve ulaşım emeği yaşanan değişimlerden etkilenerek sürekli olarak dönüşmektedir.

Bu çalışma kapsamında İstanbul'da küçük üreticilik üzerinden örgütlenen taksi, taksi-dolmuş ve minibüs ulaşım sistemlerinde yaşanan mesleki dönüşüm ve bu dönüşümün çalışma ilişkilerine olan yansıması değerlendirilmektedir. İstanbul'da incelenen ulaşım sistemlerinde ulaşım organizasyonu ve çalışma ilişkilerinin anlaşılması için taksi, minibüs ve taksi-dolmuş plaka sahipleri ve şoförleriyle yarı yapılandırılmış görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Araştırma bulguları sonucunda ticari plaka değerlerinde yaşanan artışın taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlarda şoförlük mesleğini katmanlı bir hale getirdiği görülmektedir. Ayrıca kent içi ulaşım kurumsallaşsa da bu durum çalışma ilişkilerinin enformel yapısını etkilememekte, ikili ilişkiler üzerinden ilerleyen istihdam ilişkileri şoförler açısından birçok noktada güvencesizliği bünyesinde barındırmaktadır.

GENERAL INFORMATION

Name and Surname	: Batuhan Ersöz
Field	: Labour Economics and Industrial Relations
Program	: Labour Economics
Supervisor	: Prof. Dr. Selmin Kaşka
Degree Awarded and Date	: PhD - December 2020
Keywords	: Urban Transport, Labour Relations, Occupational Transformation, Transportation Labour

ABSTRACT

LABOUR RELATIONS, OCCUPATION AND TRANSFORMATION IN URBAN TRANSPORT: THE CASE OF TAXI, MINIBUS AND TAXI-MINIBUS IN ISTANBUL

Urban transportation is located at the conjunction of technical and social areas and it includes various institutions and actors depending on the scale of urban development. As urban transportation incorporates private enterprises, it creates poverty relations and allows the organization of urban transportation by private actors at the point where urban needs intersect with capital accumulation. The relationships established in this area display a diverse historical and spatial view. Moreover, along with the changes that take place in urban transportation, transportation labor goes through constant transformation.

Within the scope of this study, the occupational transformation that took place in taxi, taxi-minibus and minibus transportation systems, which are provided by small-scale private urban transportation actors in Istanbul, and the reflection of this transformation on working relations are evaluated. In order to understand the transportation organization and working relations in the transportation systems examined in Istanbul, semi-structured interviews were conducted with taxi, minibus and taxi-minibus license plate holders and drivers. The research findings indicate that the increase in commercial license plate values stratified the driving profession in taxis, minibuses and taxi-minibuses. In addition, although the urban transportation has been institutionalized, this institutionalization does not alter the informal structure of working and employment relations that progress through bilateral relations and are characterized by precarity for the workers.

ÖNSÖZ

İnsanların mekânla kurduğu ilişki hayatlarında önemli etkiler bırakır. Bu çalışmanın oluşma ve tamamlanma süreci benim için de bu durumun önemli bir örneğini oluşturdu. Kadıköy’de “minibüs yolu” çevresinde doğan ve hayatını bu çevrede sürdüren bir birey olarak ulaşım ve bu alanda gelişen ilişkiler bütünü benim için her zaman ilgi çekici olmuştur. Ancak bu ilginin akademik bir çabaya dönüşmesi değerli hocam ve tez danışmanım Prof. Dr. Selmin Kaşka sayesinde gerçekleşmiştir. Tez çalışması boyunca sahip olduğum soruları ve kaygıları kendi soruları ve kaygıları olarak sahiplendi. Bu nedenle kendisine çok teşekkür ederim. Kendisinden öğrendiklerim sadece doktora süreciyle sınırlandırılmaz, minnettarım. Aynı zamanda doktora tez izleme komitesinde yer almayı kabul eden ve çalışma süresince yorumları ve eleştirileriyle katkıda bulunan değerli hocam Doç. Dr. N. Berna Güler’e en içten teşekkürlerimi sunarım. Kendisinin akademik hayatımdaki rehberliği bu çalışmanın çok ötesindedir.

Doktora tez izleme komitesinde yer almayı kabul eden ve değerli önerileriyle çalışmanın birçok noktada farklı disiplinlerle buluşmasını sağlayan Prof. Dr. Asuman Türkün’e çok teşekkür ederim. Ayrıca doktora tezinin savunulması aşamasında jüride yer almayı kabul eden, eleştiri ve önerileriyle çalışmaya katkı sunan Prof. Dr. Zeki Parlak ve Doç. Dr. A. Tolga Öcal’a teşekkür borçluyum. Çalışma boyunca hocalarımdan birçok konuda destek gördüm. Bu süreçte bana zaman ayıran ve tavsiyeleriyle teze katkı sunan Prof. Dr. Sema Erder’e çok teşekkür ederim. Kendisinin fikir ve katkılarını alabilmek benim için çok büyük bir şanstı. Yine çalışmanın farklı dönemlerinde beni dinleyen ve destek olan Prof. Dr. İ. Mahmut Tekçe’ye en içten teşekkürlerimi sunarım.

Hocalarımdan yanında çalışmanın farklı aşamalarında birçok konuda arkadaşlarımdan da desteğini hissettim, hepsine minnettarım. Arş. Gör. Altan Başaran ve Arş. Gör. Dr. Hazel Agun çalışma boyunca farklı dönemlerde endişelerimi paylaştı, katkı sundu ve eleştirdi. Kendilerine dostlukları ve katkıları için çok teşekkür ederim. Arş. Gör. Mine Gündoğdu, Arş. Gör. Çağrı Küçükkuş ve Arş. Gör. Dr. Bilge Cengiz hem doktora sürecinin farklı aşamalarında destek oldu, hem de tezin yazım sürecinde değerli fikirleriyle katkıda bulundu. Hepsine ayrı ayrı teşekkür ederim.

Çalışmanın saha araştırması boyunca görüşmecilere ulaşma konusunda birçok kişinin desteğini gördüm. Bu hususta ilk olarak Orhan Ertuğrul Onur’a çok teşekkür ederim. Kendisi saha araştırması boyunca birçok görüşmeciye ulaşmamı sağlamanın yanında bir dost olarak da desteğini esirgemedi. Ayrıca Adnan Çukur, Mahir Çağrı Öztürk, Nihan Yıldız, Müjge

Uçungan, Vedat Toplu, Cihan Hür ve Tuğçe Şentürk'e de teşekkür borçluyum. Saha çalışmasında görüşmecilere ulaşma konusundaki destekleri saha çalışmamın planlanan zaman diliminde tamamlanmasını sağladı. Saha çalışmasıyla ilgili olarak ikinci teşekkürü ise doğrudan görüşmecilere borçluyum. Çalışma boyunca kendi zamanlarından fedakârlıkta bulunarak çalışmaya katkı sundular. Onların katkısı olmasaydı çalışmayı bu şekilde sonlandırmam mümkün olmazdı. Hepsine çok teşekkür ederim.

Çalışmanın yazım aşamasının önemli bir bölümü Covid-19 küresel salgınının görüldüğü ve salgına bağlı yasakların Türkiye'de de etkili olduğu bir dönem içinde gerçekleşti. İçinde bulunduğumuz “sosyal izolasyon” sürecinde akademik motivasyonumu korumamı sağlayan en önemli faktörlerden birisi değerli dostlarım Cansu Tekin, Onur Özgür, Ebru Başgül, Yağız Alp Tangün ve Özge Kahraman ile birlikte belirli aralıklarla “çevrimiçi” olarak gerçekleştirdiğimiz toplantılardı. Motivasyonumu korumamı sağlamamın yanında öğretici de olan bu toplantılardaki katkı ve eleştirileri için hepsine çok teşekkür ederim.

Tez yazım süreci birçok açıdan çeşitli zorluklar barındırıyor. Bu zorlukları aşma konusunda en büyük teşekkür Özge Kahraman'a borçluyum. Kendisi çalışma boyunca desteğini ve bilgisini benden esirgemedi. Çalışmanın her noktasında katkı ve eleştiri sunmanın yanında, bu süreçte zorlandığım bütün konularda yanımda olduğunu hissettirdi. Kendisine çok teşekkür ederim.

Son olarak değerli aileme teşekkür etmek istiyorum. Bana sadece eğitim hayatımda destek olmadılar, aynı zamanda hayatımda aldığım bütün kararlarda da yanımda olduklarını hissettirdiler. Bu nedenle babam Abdurrahman Ersöz'e, annem Nilüfer Zeynep Ersöz'e ve ağabeyim Uğur Kaan Ersöz'e sonsuz teşekkürlerimi sunarım, kendilerine minnettarım. Çalışmanın bütün hataları bana aittir.

İstanbul, 2020

Batuhan Ersöz

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
ABSTRACT	ii
ÖNSÖZ	iii
TABLO LİSTESİ	viii
ŞEKİL LİSTESİ	ix
EKLER LİSTESİ	x
KISALTMALAR.....	xi
GİRİŞ.....	1
1.TOPLUMSAL DEĞİŞME SÜRECİNDE ULAŞIM VE ULAŞIMIN DÖNÜŞÜMÜ.....	8
1.1.Mekânsal Organizasyon, Üretim İlişkileri ve Kent: Ulaşım Yansımaları.....	9
1.1.1.Sanayileşme, Kentleşme ve Ulaşımın Önemi	10
1.1.2.Sanayileşme Sürecinde Kenti Açıklamak: Yaklaşımlar ve Tartışmalar	15
1.1.3.Türkiye’de Kentsel Gelişme Dinamikleri	26
1.2.Kentsel Gelişme ve Ulaşım: Sermaye Birikimi ve Hareketlilik Ekseninde İşlevler.....	35
1.2.1.Sermaye Birikimi ve Ulaşımın Farklılaşan İşlevleri	36
1.2.2.Kent Mekânı ve Kentsel Ulaşımın İşlevleri	41
1.2.3.Ulaşım İlişkilerinde Sınıf	50
2.KENTSEL ULAŞIMDA FARKLILAŞMA: BİÇİMLER, ÜLKELER VE	
ÖRNEKLER	53
2.1.Kent İçi Ulaşımında Dönemler: Gelişim, Farklılaşma ve Dönüşüm.....	54
2.2.Kent İçi Toplu Ulaşımında Ara Formlardan Büyük Ölçekli Yatırımlara Farklı	
Sistemler.....	62
2.2.1.Toplu Taşıma Sistemlerinde Sınıflandırma.....	63
2.2.1.1.Kent İçi Ulaşımında Ara Ulaşım Sistemleri	65
2.2.1.2.Yaygın Bir Ulaşım Sistemi Olarak Kent İçi Ulaşımında Otobüs	
Taşımacılığı	71
2.2.1.3.Tramvaydan Metroya Kent İçi Ulaşım: Raylı Sistemler.....	72
2.2.1.4.Bölgesel Demiryolları ve Denizyolu Ulaşımı	74
2.2.2.Kent İçi Ulaşım Sistemlerinin Nitelikleri Açısından Değerlendirilmesi.....	75
2.2.3.Türkiye’de Ulaşım: Politikalar ve Uygulamalar	79
2.3.Ara Ulaşım Formları ve Örgütlenme Biçimleri: Dünya Örnekleri	88
2.3.1.Taksi Taşımacılığı İşletim Modelleri ve Dünya Örnekleri	95
2.3.2.Farklı Ülke Örneklerinde Minibüs/Dolmuş Taşımacılığı	102
2.3.2.1.Latin Amerika	106
2.3.2.2.Asya.....	108
2.3.2.3.Eski SSCB Örnekleri: Rusya, Gürcistan ve Kazakistan	111
2.3.2.4.Afrika	113

2.3.2.5. Erken Kapitalistleşmiş Ülke Örnekleri Olarak ABD ve İngiltere	115
3. ULAŞIMDA ESNAF, İŞÇİ VE İŞVEREN OLMAK: ARA ULAŞIM FORMLARINDA SINIF İLİŞKİLERİ	117
3.1. Ulaşım Alanında Düzenleme Biçimleri ve Rant	117
3.1.1. Rantı Anlamlandırmak: Kavram ve İlişki Setleri	118
3.1.2. Kent İçi Ulaşım Lisanslarını Rant Üzerinden Analiz Etmek	120
3.1.2.1. Rant Üzerinden Sınıfsal Ayrışma: Ara Ulaşımında Dönüşen Emek Yapısı ..	121
3.1.2.2. Ulaşım Lisanslarında Değerin Dönüşümü: New York ve Dublin Örnekleri	123
3.2. Ara Ulaşım Sistemlerinde Çalışma İlişkileri: Enformellik, Rant ve Rekabet	130
3.2.1. Enformel İlişkilerden Kurumsallaşmaya: Kent İçi Ara Ulaşımında Şoförlük	130
3.2.1.1. Toplumsal Düzeyde Karmaşık Bir İlişki Biçimi Olarak Enformellik	130
3.2.1.2. Kent İçi Ulaşımında Meslek Olarak Şoförlüğün Yapısal Dönüşümü	136
3.2.2. Risk, Güvencesizlik ve Rekabet Ekseninde Çalışma İlişkileri	141
4. İSTANBUL'DA KENT İÇİ ULAŞIM VE EMEK SÜREÇLERİ	149
4.1. Tarihsel Perspektifte İstanbul ve Dönüşüm Dinamikleri	150
4.2. İstanbul'da Kent İçi Ulaşım: Dönemler, İşlevler ve Planlama	156
4.2.1. İstanbul'da Kent İçi Ulaşım Dönemleri	157
4.2.1.1. Cumhuriyet Öncesi Dönem: İmtiyazlar Ekseninde Kent İçi Ulaşım	157
4.2.1.2. 1923-1950 Dönemi: İmtiyazlardan Kamu Etkinliğine	164
4.2.1.3. 1950-1980 Dönemi: İstanbul'da Yeni Sistemler ve Aktörler	167
4.2.1.4. 1980 Sonrası Dönem: Küçük Girişimcilikten Büyük Projelere	172
4.2.2. İstanbul'da Ara Ulaşım Sistemleri: İşleyiş, Mevzuat ve Dönüşüm	181
4.2.2.1. İstanbul'da Şoförlük: Vasıf ve Meslek	184
4.2.2.2. Yasal Düzenlemeler ve Kurumsal Etkinlik	194
4.2.2.3. Taksi, Minibüs ve Taksi-Dolmuşların İş Akışı ve Aktörler Açısından Değerlendirilmesi	198
4.2.3. Kent İçi Ulaşımında Mücadele ve Dönüşümü Güncel Örneklerden Takip Etmek: Uber, COVID-19 Salgını ve Yeni Taksi Plakası Tartışmaları	206
4.2.3.1. İstanbul'da Kent İçi Ulaşımında Taksiye Karşı Uber	206
4.2.3.2. COVID-19 Küresel Salgını ve Kent İçi Ulaşım	211
4.2.3.3. Yerel Yönetim ve Ulaşım Aktörleri Arasında Gerilimli Bir Alan: İstanbul'da Yeni Taksi Plakası Tartışmaları	214
5. ULAŞIM EMEĞİ VE DÖNÜŞÜMÜ: İSTANBUL'DA FARKLI KENT İÇİ ULAŞIM FORMLARI ÜZERİNE BİR ÇALIŞMA	220
5.1. Araştırmanın Amacı ve Kapsamı	220
5.2. Araştırmanın Yöntemi	222
5.3. Araştırma Bulgularının Sunulması	224

5.3.1.İstanbul’da Kent İçi Ulaşım Emeğini Plaka Kavramı Üzerinden Analiz Etmek	224
5.3.1.1.İstanbul’da Kent İçi Ulaşımında Minibüs, Taksi ve Taksi-Dolmuş İçin Bir Sınıflandırma: “Plaka Sahipliği” ve “Şoförlük”	225
5.3.1.1.1.Esnaf / Bağımsız Çalışan Plaka Sahibi	229
5.3.1.1.2.İşveren Plaka Sahibi	232
5.3.1.1.3.Plaka Sahibi Rantiyeler	232
5.3.1.2.Rant ve Kent İçi Ulaşımın Dönüşümü: Mülkiyet İlişkileri, Yoğunlaşma ve İşçileşme.....	235
5.3.2.İstanbul’da Ara Ulaşımında Şoförlük: Formel ile Enformel Arasında	242
5.3.2.1.Çalışma İlişkileri	248
5.3.2.1.1.Çalışma Düzeni	252
5.3.2.1.2.Çalışma Saatleri.....	258
5.3.2.1.3.“Az Çal, Öz Çal, Hep Çal”: Gelir ve Yevmiye İkileminde Kazanç....	260
5.3.2.1.4.İzinler	265
5.3.2.1.5.Çalışma İlişkilerinde Anlaşmazlıklar ve Çözümler.....	266
5.3.2.2.İşe Giriş Koşulları	271
5.3.2.3.İş Güvencesi	273
5.3.2.4.Sosyal Güvenlik	274
5.3.2.5.İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği	276
5.3.2.6.Lisanssız Araçta Şoförlük: Kent İçi Ulaşımında “Korsan” Çalışma.....	278
5.3.2.7.Mesleki İtibar	283
5.3.2.8.Kent İçi Özel Ulaşım Hizmetinde Kadınlar	287
5.3.3.Teknoloji ve Yeni Çalışma Biçimleri.....	289
5.3.4.Formel Düzenlemelerden “Gece Kurallarına”: Çalışma İlişkilerinde Rekabet...	294
5.3.5.Ulaşım Emeği ve İstanbul: Altyapı, Büyüme ve Çalışma İlişkileri	299
5.3.6.Hat İçi Mücadeleden Hatlar İçin Mücadeleye Kent İçi Ulaşımında Örgütlenme: Formel ve Enformelin Birlikteliği.....	303
5.3.7.Yerel Yönetim ve Meslek Örgütleriyle İlişki.....	307
SONUÇ	313
KAYNAKÇA	322
EKLER	346

TABLO LİSTESİ

	Sayfa No.
Tablo 1: Türkiye’de Dönemlere Göre Kentsel Nüfus Artışı (1940-2000).....	33
Tablo 2: Ulaşım Teknolojisindeki Gelişmelerin Ekonomik Dönemlerle Bağlantıları (1770-1990).....	45
Tablo 3: Ulaşım, Kent Koşulları ve Geç Kapitalist Ülke Örnekleri	56
Tablo 4: Toplu Taşıma Sistemlerinin Sınıflandırılması	65
Tablo 5: Farklı Paratransit Taşıt Örnekleri ve Özellikleri.....	69
Tablo 6: Kent İçi Ulaşımında Farklı Sistemlerin Özellikleri	74
Tablo 7: Taşımacılığın Ulaştırma Sistemlerine Göre Oransal Dağılımı (1950-1980)	83
Tablo 8: İstanbul ve Ankara’da Toplu Ulaşımın Ulaşım Sistemlerine Göre Dağılımı (%)	87
Tablo 9: Formel ve Enformel Ulaşımın Farklılaşan Boyutları.....	89
Tablo 10: Erken Kapitalist Ülkelerin Bazılarında Düzenleme Modelleri	98
Tablo 11: Enformel Kent İçi Ulaşım Sistemleri ve Ülke Örnekleri.....	105
Tablo 12: İstanbul’da 2019 Yılında Toplu Ulaşım	180
Tablo 13: Yıllara Göre İstanbul Nüfusu ve Taksi Plakası Sayındaki Değişim (1927-2020).....	189
Tablo 14: Farklı Plaka Sahipliği ve Şoförlük Kategorileri.....	228

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No.

Şekil 1: Türkiye’de 2007-2012 Yılları Arasında Kurulan Firmaların Mekânsal Dağılımı	34
Şekil 2: Paratransit Sistemin Kent İçi Ulaşımındaki Yeri	68
Şekil 3: Ulaşım Sistemlerinin Fiziksel Özerklikleri ve Esneklikleri	76
Şekil 4: Türkiye’de 2000 Yılı İtibarıyla Demiryolları ve Nüfus Arasındaki Bağlantı	81
Şekil 5: Ara Ulaşım Sistemlerinde Ödeme İlişkileri.....	142
Şekil 6: Çalışma Koşulları ve Kazalar Arasındaki İlişki	146
Şekil 7: İstanbul’da 2012 Yılında Nüfusun Mekânsal Olarak Dağılımı.....	150
Şekil 8: İstanbul’un Kentsel Yayılımının Tarihsel Gelişimi.....	154
Şekil 9: İstanbul Raylı Sistemler Ağ Haritası.....	174
Şekil 10: İstanbul’da 2017 Yılında Kent İçi Yolculukların Dağılımı.....	178
Şekil 11: İstanbul’da Minibüs ve Taksi-Dolmuş Hatları	182
Şekil 12: Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi’nin Farklı Boyutları.....	197
Şekil 13: TUDES Denetim Akış Süreci.....	198
Şekil 14: Taksi, Minibüs ve Taksi-Dolmuşlarda Aktör/Kurum İlişkileri.....	203
Şekil 15: Kent İçi Ulaşımında Çeşitlenen Plaka Sahipliği Kategorileri	230
Şekil 16: Kent İçi Ulaşımında Çeşitlenen Şoförlük Kategorileri.....	236

EKLER LİSTESİ

	Sayfa No.
Ek-1: Görüşme Listesi	346
Ek-2: Görüşme Soruları.....	348
Ek-3: Araştırma Kapsamındaki Ulaşım Sistemlerinde Aktör/Kurum Etkinliği.....	357
Ek-4: Hizmet Kalite Kesintisi Yaptırım Cetveli.....	359



KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
bkz.	Bakınız
BRT	Bus Rapid Transit
ECMT	European Conference of Ministers of Transport
IDO	İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.
ILO	International Labour Organization
IMF	International Monetary Fund
İBB	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İETT	İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü
İTEO	İstanbul Taksiciler Esnaf Odası
MEB	Millî Eğitim Bakanlığı
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
PLB	Public Light Bus
s.	Sayfa
SOFINA	Societe Financiere de Transports et d'Enterprises Industrielles a Bruxelles
TŞOF	Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu
TUDES	Toplu Ulaşım Hizmet Kalitesi Değerlendirme Sistemi
TUHİM	Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UKOME	Ulaşım Koordinasyon Merkezi

GİRİŞ

Bu çalışma sınıf / meslek literatürünün sunduğu mevcut teorik ve ampirik birikimin yardımıyla ve bir saha araştırması ile kent içi toplu ulaşımın bir biçimi olan özel ulaşımı fiilen sağlayan ve denetimini yapan aktörler üzerinden kent içi ulaşımın örgütlenmesini, dönüşümünü ve bu dönüşümün çalışma ilişkilerine etkisini incelemeyi hedeflemektedir. Ayrıca kent içi ulaşımın organizasyonunda çeşitli düzeylerde ortaya çıkan ilişki ağları, bu konuyu kent sosyolojisi ve politik ekonomi gibi alanların da konusu haline getirerek disiplinler arası bir çalışmaya olanak sağlamaktadır.

Türkiye’de Batı literatürüne kıyasla daha az sayıda olmakla birlikte, giderek büyüyen bir sınıf çalışmaları literatürü mevcuttur. Sınıf çalışmalarına göre daha mütevazı olmakla birlikte son yıllarda meslek konusunda da çalışmalar yapılmaktadır. Bu iki alandaki akademik çalışmalar bir yandan Türkiye’nin 1980’li yıllardan itibaren geçirmeye başladığı toplumsal dönüşümün analiz edilmesi için kilit önem taşımakta, öte yandan yaşanmakta olan dönüşümün akademik dünyadaki yansımaları göstermektedir. Bilindiği üzere son kırk yıldan itibaren Türkiye’nin üretim, tüketim ve bölüşüm ilişkilerinde geçirmekte olduğu hızlı dönüşüm istihdam, eğitim, sağlık ve mekân gibi birçok alanı etkilemektedir. Bu dönüşümle birlikte Türkiye’de sınıfsal yapı da dönüşmekte, küçük üreticilik üzerinden şekillenen köylülük ve esnafılık çözülmekte ve işçileşme hızlanmaktadır. Geç sanayileşen bir toplum olarak Türkiye’nin sınıfsal yapısının Batı’ya kıyasla farklı kategorileri içinde barındırdığı, benzer kategorilerin ise bazı yönleri bakımından yine Batı toplumlarına göre farklı nitelikler gösterdiği sınıf literatüründe halihazırda tartışılmış olan bir konudur. Ancak 1980’lerden itibaren köylünün, esnafın, zanaatkarın ve profesyonel meslek sahiplerinin ücretli emek haline dönüşmesi yönündeki hızlı eğilim hem sınıfsal yapı hem meslek yapısı açısından, ama aynı zamanda tüm toplumsal yapı bakımından köklü bir değişme anlamına gelir. Bu çerçevede sınıf ve meslek konusunda yeni ve spesifik çalışmaların bulguları ve kavramsal/teorik katkıları, toplumsal değişmeyi daha iyi analiz etmemizi sağlayacaktır.

Meslekler ve mesleklerin farklı dönemlerde geçirdiği dönüşümler sosyal bilimler açısından önemli bir ilgi alanıdır ve Batı literatüründe toplumsal değişme sürecinde kimi mesleklerin ortadan kalkması, kimi yeni mesleklerin ortaya çıkması, kimi mesleklerin ise itibar kayıpları, başka bir ifade ile farklı mesleklerin gerek niteliklerindeki gerekse mesleği icra edenlerin toplumsal pozisyonlarındaki farklılaşmalar birçok araştırmacı tarafından ele

alınmıştır¹. Türkiye’de de yukarıda ifade edildiği üzere sınıf oluşum süreçlerinden farklı sınıfsal pozisyonlar arasındaki dönüşüm ve ilişkilere kadar sınıfsal yapı ile ilgili birçok konuda çalışmalar mevcuttur². Aynı zamanda meslek konusuna olan ilgide de artış meydana gelmeye başlamış, hem literatür alanında³ hem de terziler, mühendisler, cerrahlar, beyaz yakalı profesyoneller, bilişim çalışanları gibi spesifik mesleklerde emeği ve dönüşümleri inceleyen⁴ ya da farklı meslekler arasında karşılaştırmaları içeren çalışmalar⁵ yayınlanmıştır. Bu tez çalışması her ne kadar sadece meslek üzerine yoğunlaşmasa da şoförlük mesleğini ve bu mesleğin geçirmekte olduğu değişimi, toplumsal bir olgu olan kent içi ulaşımı da içerecek şekilde makro, mezzo ve mikro düzeylerle ilişkilendirerek açıklamayı hedeflemektedir.

Sanayileşme süreciyle birlikte kent mekânında yoğunlaşan ilişkilere bağlı olarak kurumsallaşan kent içi ulaşım, birçok farklı aktör ve kurumu içeren karmaşık bir yapıya sahiptir. İlk olarak kent içi ulaşım sanayileşmenin farklı dönemlerinde birçok farklı işleve sahip olmuş ve kent geliştikçe ulaşım hem teknolojik olarak karmaşık hale gelmiş hem de ulaşım ile ilgili işlevler ve aktörler çeşitlenmiştir. Sanayileşme ile ortaya çıkan ev ve işyeri ayrımı neticesinde emek gücünün ev mekânı ile üretim mekânı arasındaki ulaşımının sağlanması temel bir gereksinim olarak ortaya çıkmış, kent içi ulaşım sistemleri de bu gereksinimi yerine getirmek üzere değişmişlerdir. İkinci olarak, bu hizmeti sağlayan bireysel girişimler için bu faaliyet bir sermaye birikimi aracına dönüşmüştür. Üçüncü olarak üretim dışında kentteki diğer tüm kamusal hizmetlere erişmek yine bir kamusal hizmet olan kent içi ulaşım olanaklarıyla doğrudan bağlantılıdır. Bu nedenle ulaşım sadece birikim ve üretim aracı olmanın ötesinde toplumsal düzeyde bütünleştirici bir etkiye de sahiptir. Fakat ulaşım, farklı mesafedeki bölgeleri birbirine hızlı bir şekilde bağladığı gibi toplumsal ayrışmanın da yollarını açabilir; kentin gelişmiş bir ulaşım ağına sahip olması durumunda, farklı sınıfsal katmanlar ve işlevler farklı bölgelere kolayca yerleştirilebilir, böylelikle mekân üzerinden dışlamanın imkânları da oluşturulmuş olur.

Kent mekânında hareketliliğin önemi kent içi ulaşım konusunu dolaysız bir şekilde kent planlamasının önemli unsurlarından biri yapar; özellikle ulaşım sistemlerinin teknik nitelikleri üzerinden ilerleyen tartışmalarda, ulaşımın bir altyapı ve ekonomik maliyet sorunu

¹ Bu konudaki bazı çalışmalar için bkz. Oppenheimer (1972), Abbott (1988), Scase (2000), Volti (2008).

² Bu konudaki bazı çalışmalar için bkz. Boratav (2004), Makal & Çelik (2017), Bahçe, Eres & Köse (2017), Özügürlü (2008), Öngen (2014).

³ Bkz. Cırhinlioğlu (1996), Koytak (2020).

⁴ Farklı meslek gruplarını içeren bazı çalışmalar için bkz. Göle (1998), Durmaz (2014), Kutlu & Kaderoğlu Bulut (2017), Budak (2015), Onur (2019), Başkavak (2016), Savul (2018).

⁵ Bkz. Sunar (2020).

çerçevesinde ele alındığı görülmektedir. Ancak kent içi ulaşım, planlanma sürecinden hizmet sunumunun niteliğine kadar farklı düzeylerde toplumsal sonuçlar meydana getirmekte, toplumsal gelişmeden etkilendiği ölçüde aynı zamanda toplumsal olanı da etkilemekte ve dönüştürmektedir. Bu karşılıklı ilişkinin gözlemlendiği önemli alanlardan birisini kent içi ulaşımındaki hizmet sunum süreci ve mülkiyet ilişkileri oluşturmaktadır. Kent içi ulaşım bir altyapı problemi olarak değerlendirildiğinde mülkiyet ilişkilerine bağlı olarak ortaya çıkan ilişki setleri gri bir alanda kalır veya tamamen görünmez olur. Oysa kent içi ulaşım sermaye birikiminin ihtiyaçları üzerinden analiz edildiğinde (Tekeli, 2010, s.79) sadece dönemlere bağlı olarak ortaya çıkan /kullanılan ulaşım sistemleriyle değil, aynı zamanda her bir farklı ulaşım sisteminin ürettiği farklı ilişkiler bütünü göz önüne serilecektir. Bu ilişkilerin ise her biri farklı teknoloji, sınıf, emek yapısı ve kurumsallaşma düzeyleri ile dolayım içerebilir. Özel girişimin kent içi ulaşımına dâhil olduğu durumda kent içi ulaşım kamusal bir hizmet olmanın ötesine geçer, birikim konusu haline gelir ve böylece gerek sermaye gruplarıyla devlet arasında gerekse farklı sermaye büyüklüklerine sahip girişimler arasında gerilimli bir alanı oluşturabilir.

Kent içi ulaşım salt teknik özelliklerin ve gerekliliklerin ötesinde değerlendirildiğinde yukarıda tanımlanan niteliklere de bağlı olarak devlet, sermaye, ulaşım emeği ve kamusal bir hizmet olan ulaşımı talep edenler arasındaki çoklu ilişki setleri üzerinden sosyal ve ekonomik nitelikte birçok farklı özelliğe sahip olmaktadır. Bu çalışmanın temel araştırma nesnesini de belirtilen alanlarda kurulan çoklu ilişkilerin gözlemlendiği, ulaşım emeğinin kent içindeki spesifik bir formu olan küçük girişimcilik üzerinden örgütlenen taksi, taksi-dolmuş⁶ ve minibüs sistemleri oluşturmaktadır. Bu formlar ilk bakışta birbirlerinden ayrı niteliklere sahip ulaşım sistemleri olarak görülse de örgütlenme ve kurumsallaşma süreçleri açısından hayati öneme sahip olan lisanslama aşamalarında ortak niteliklere sahiptirler. Taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlar dünya ölçeğinde çoğunlukla küçük girişimcilik üzerinden örgütlenmekte, kent içi ulaşımında faaliyet gösterme yetkisini tanımlayan ulaşım lisansları da bu özelliklerine bağlı olarak toplumsal ve ekonomik anlam ve değer kazanmaktadır.

Kent içi ulaşım kamusal bir hizmet olarak devlet veya yerel yönetimler tarafından sunulabileceği gibi ulaşım hizmeti özel aktörler tarafından da gerçekleştirilebilmektedir. Kent içi ulaşımındaki lisanslama aşamaları hem kent içi ulaşımındaki yetkiyi hem de yetkilendirmenin koşullarını betimler. Bu çerçevede ulaşım lisansları özel aktörler tarafından belirli bir zaman sınırına bağlı olarak edinilebileceği gibi, yasal düzenlemelere göre kişilerin özel mülkü de

⁶ Çalışma boyunca taksi-dolmuşlar yukarıda belirtildiği şekilde yazılmış, yasal düzenlemeler ve doğrudan alıntılarda geçen ve çizgi işareti koyulmaksızın yazılan “taksi dolmuş” ifadeleri değiştirilmemiştir.

olabilmektedir. Yine yasal düzenlemelere göre şirketler halinde örgütlenmiş aktörler ulaşım lisansı sahibi olabileceği gibi, küçük üretici olan tekil bireyler de kent içi ulaşım lisanslarını ellerinde bulundurabilirler. Kent içi ulaşımında nasıl bir lisanslama sürecinin geçerli olacağı ise kentlerin özgün koşullarına bağlı olarak belirlenmekte, fakat bu alanda düzenleme⁷ biçimleri gelecekte kent içi ulaşımında gerçekleştirilmesi planlanan dönüşümler için bazı sonuçlar doğurabilmektedir. Örneğin kent içi ulaşımında ulaşım idarelerinin yaptığı düzenlemelerde ulaşım lisansının özel mülkiyette olmasıyla, belirli sürelerle bağlı olarak yerel yönetimler tarafından kiralanması hukuki olarak önemli farklılıklar yaratır.

İstanbul’da kent içi ulaşımında taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlarda bir meslek olarak şoförlüğün dönüşümünü ve bu dönüşümün çalışma ilişkilerine yansımaları analiz etmeyi hedefleyen bu çalışmada, analizin merkezinde ulaşım lisansları bulunmaktadır. İstanbul’da tanımlanan üç form için de kent içi ulaşım lisansları bireysel özel mülktür ve taşıtların “plakalarında” cisimleşmektedir. Plakaların tanımlanması ise kent içi ulaşımında temel yetki sahibi olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından gerçekleştirilmektedir. Kent içi ulaşımında söz konusu formların mülkiyet yapısı, çalışma organizasyonu ve bu alanın denetimi arasında üçlü ilişki ağı vardır ve bu çalışmanın temel amacı da bu ağı anlamak ve analiz etmektir. İstanbul’da çalışma kapsamında incelenen formlar kent içi ulaşım hizmetini sunma konusunda İBB’nin otoritesi altında olsa da ulaşım lisanslarını oluşturan plakaların özel mülkiyet niteliğinde olması bu alanda faaliyet gösteren bireyleri “ulaşım esnafı” yapmaktadır. Bu durum ise zincirleme bir şekilde kent içi ulaşım aktörleri arasında potansiyel ya da fiili gerilimler üretmektedir.

Kent içi ulaşımında “plaka” sahibi olan aktörler hem toplumsal düzeyde ulaşım hizmeti sağlayarak bir kamu hizmeti gerçekleştirmekte, hem de küçük girişimci “ulaşım esnafı” olarak bu hizmet karşılığında gelir kazanmaktadırlar. Ancak bu aktörler kent içinde yerel yönetimin plaka tahsis yetkisi nedeniyle politik aktörler haline gelmekte, sahip oldukları ulaşım lisanslarına bağlı olarak elde ettikleri ekonomik avantajın maksimize edilmesi ve sürekliliğinin sağlanması için baskı oluşturmaktadırlar (Elker, 2017, s.279; Çetin & Eryiğit, 2011, s.478; Tekeli & Okyay, 1981, s.233). Özellikle yeni aktörlerin kent içi ulaşım alanına girmesinin engellenmesi için geliştirilen stratejiler aracılığıyla, kent içi ulaşım hizmetini sunma yetkisini tanımlayan plakaların değerleri giderek artmakta, oluşan potansiyel gelir plakaların kendisinin sermaye haline geldiği bir işleyiş meydana getirmekte, plakalar piyasa içinde alınan, satılan ve

⁷ Kent içi ulaşımında söz edilen düzenlemeler, ulaşım idareleri, yerel yönetimler ve meslek odaları gibi ulaşım aktörlerinin gerçekleştirmiş olduğu yasal/formel düzenlemeleri tanımlamaktadır.

kiralanan değerlere dönüşmektedir. Plakaların rant gelirinin artması sonucunda ise “ulaşım esnafı” olan plaka sahiplerinin sınıfsal pozisyonlarında farklılaşmalar yaşanmakta, bu durum incelenen formlarda şoförlüğün niteliğini dönüştürmektedir.

Şoförlük mesleğinin niteliğine ilişkin bu değişken, karmaşık örüntünün ve işleyişin analiz edilmesi bu tez çalışmasına özgünlük kazandırmaktadır. Öte yandan esnaflığın hızla çözüldüğü ve güvencesizliğin arttığı bir alanda yapılan şoförlük mesleği, günün hemen hemen her saatinde kent mekânında hareketli bir şekilde hizmet sunmayı gerektirmesi nedeniyle benzer sınıfsal konum ve mesleklere göre bazı kendine özgü nitelikler taşımaktadır ve bu bakımdan meslekler sosyolojisi açısından incelemeye değerdir. Bu nedenle bu çalışmanın Türkiye’de mevcut literatürün görece sınırlı olduğu meslekler sosyolojisine, İstanbul’da kent içi ulaşımda taksi, minibüs ve taksi-dolmuş şoförleri hakkındaki inceleme ile katkıda bulunması umulmaktadır.

Kamusal bir hizmet olan kent içi ulaşım tamamen kamu aktörleri tarafından sağlanabileceği gibi, bu hizmet denetim ve yönetim kamuda olmakla birlikte piyasa aktörleri olan özel girişimler tarafından da verilebilmektedir. Türkiye’de kent içi ulaşımın bir bölümü burada belirtilen ikinci biçimde gerçekleştirilmektedir. Ancak piyasa aktörleri arasında Kıray’ın (1982) “tampon mekanizma” kavramıyla işaret ettiği enformel aktörlerle de karşılaşmaktadır. Kuşkusuz Türkiye’de enformel ilişkilerin etkinliği sadece ulaşım alanıyla sınırlı değildir, ancak ulaşım bu ilişkilerin açıkça gözlemlendiği alanlardan birisidir. Bu çalışmada, incelenen ulaşım sistemlerinde kamunun denetim alanı geniş olmakla birlikte, ranta bağlı olarak süren işleyiş nedeniyle yazılı kuralların kolaylıkla esnetilebildiği ve enformelliğin çeşitli boyutları ile pratik edildiği bir yapının varlığı gözlenmiştir. Bu işleyiş içinde enformel ve formel iç içe girmekte ve iki formu birbirinden ayırmak zorlaşmaktadır.

İstanbul’da kent içi ulaşımda taksi, minibüs ve taksi-dolmuşların işleyişinde yaşanan dönüşüm doğrudan doğruya çalışma ilişkilerinin farklılaşmasına neden olmaktadır. Belirtilen formlarda her bir plaka sahibinin küçük girişimci / bağımsız esnaf olması nedeniyle, yerel yönetimin kent içi ulaşım alanını düzenleme yetkisi sadece ulaşım hizmetinin sunumuna dairdir ve şoförler ile plaka sahipleri arasındaki çalışma ilişkilerini kapsayan konular gri bir alanda kalmaktadır. Herhangi bir başka meslek için olduğu gibi şoförlük mesleğindeki katmanlaşmanın da tarif edilmesi önemlidir, ancak esas katkı bu mesleğe özgü olan ve farklı katmanların birbirleriyle farklı düzeylerde kurdukları ilişkileri içinde barındıran çalışma ilişkilerinin analizi sayesinde yapılabilir.

Bu nedenle çalışmanın ilk bölümü toplumsal değişme sürecinde ulaşım ve ulaşımın dönüşümüne ayrılmıştır. Bu bölümde ulaşım olgusunun tarihsel süreç içindeki teknik işlevi ve etkinliğine yer verilmekle birlikte esas olarak ulaşımın sosyal ve ekonomik boyutları ile işlevleri vurgulanmakta, ulaşımın örgütlenme süreçleri kapitalist gelişme dinamikleri üzerinden değerlendirilmektedir. Ardından kent içi ulaşımın gelişimine referans verilmekte, toplumsal aktörler açısından kent içi ulaşımın değişen işlevleri incelenmektedir. Bu incelemede aktörlerin sınıfsal pozisyonları üzerinden bir açıklama yapılmış, kent içi ulaşım organizasyonu sınıflar arası ve sınıf içi ilişkileri merkezine alacak biçimde tanımlanmıştır. Böyle bir ele alış ulaşım örgütlenmesinin toplumsal düzeyde ortaya çıkardığı ve farklı düzeylerde kurulan emek-sermaye ilişkilerinin gözlenmesini olanaklı hale getirmiştir. Zira bu çalışmanın sorunsalı bakımından İstanbul’da taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlardaki çalışma biçimlerinin gelişimi ve dönüşümünün sadece yerel yönetimlerin düzenlemeleri aracılığıyla okunması yeterli değildir; tam tersine bu çalışma bakımından anlamlı olan, kendine özgü nitelikler taşıyan şoförlük mesleğinde plaka mülkiyeti üzerinden gelişen istihdam ilişkilerinin mevcut yerel yönetim düzenlemeleri ile ilişkilendirilerek okunmasıdır.

Çalışma kapsamındaki ulaşım sistemlerini hem İstanbul’daki diğer ulaşım sistemlerinden ayıran özelliklerin hem de aynı sistemlerin farklı ülke/kent örneklerine özgü niteliklerin anlaşılması için ikinci bölümde dünyada farklı kentlerdeki ulaşım sistemleri değerlendirilmektedir. Kent içi ulaşım sistemlerinin işleyiş özellikleri açısından ayrıştırılması taksi, minibüs ve taksi-dolmuş gibi sistemlerin özgün niteliklerinin anlaşılmasına yardımcı olmaktadır. Farklı ulaşım sistemlerinin teknik özellikleri bu sistemlerin kurulma sürecindeki sermaye birikimi gerekliliklerinden, sosyo-ekonomik özelliklere kadar birçok farklı unsuru içermekte bu nedenle teknik olanın toplumsal olanla ilişki kurduğu bir işleyiş görülmektedir. Teknik özellikler toplumsal olanı dönüştürme gücüne sahip olmakta, aynı şekilde toplumsal düzeydeki değişimler yeni sistemlerin kurumsallaşmasını sağlamaktadır. Ayrıca ara ulaşım sistemleri olarak nitelendirilen bu sistemler küresel düzeyde birçok kentte faaliyet göstermekte ve her kentin kendi özgün tarihsel, sosyal ve ekonomik koşullarına göre örgütlenmektedir. Bu çerçevede özellikle erken kapitalistleşmiş ülkelerdeki ara ulaşım sistemlerinin kurgulanmasıyla, geç kapitalistleşmiş ülkeler arasında bu ulaşım sistemlerinin kurumsallaşması arasında önemli farklılıklar bulunmaktadır. Bu nedenle bölüm kapsamında öncelikle ulaşım sistemlerinin teknik nitelikleri değerlendirilmekte, ardından farklı ara ulaşım sistemlerinin dünya ölçeğindeki örgütlenme aşamaları incelenmektedir.

Üçüncü bölüm ise kent içi ulaşım lisanslarında rant oluşumu ve rant üzerinden gerçekleşen sınıfsal dönüşüme ayrılmıştır. İstanbul'da plakalara tanımlanmış olan lisanslar, serbest piyasada dolaşımda olan değerleri ifade eder. Gerek İstanbul'da gerek başka ülke kentlerinde olduğu gibi eğer ulaşım lisansları dolaşım değerine sahipse kent içi ulaşım otoritelerinin yaptıkları düzenlemelerin getirdiği sınırlamalar lisanslar üzerinde rant değerinin oluşmasına neden olmakta, ulaşım lisansları kent içi ulaşım hizmetini sunma yetkisinin ötesine geçerek başlı başına bir birikim aracı haline dönüşmektedir. Lisansların sahip olduğu bu özellik nedeniyle üçüncü bölümde öncelikle rant kavramı ve rant üzerinden gelişen ilişki sistemleri açıklanmaktadır. Ardından kent içi ulaşımında rant üzerinden meydana gelen sınıfsal ayrışmaya odaklanılarak ara ulaşım sistemlerinin emek yapısında meydana gelen dönüşüm ve katmanlaşma değerlendirilmektedir. Ayrıca mesleki düzeyde gözlemlenen katmanlaşma doğrudan çalışma ilişkilerini de etkilemektedir. Bu nedenle çalışma kapsamında incelenen ulaşım sistemlerinde çalışma ilişkilerinin kurumsallaşması ile enformel ilişki sistemleri arasında bağlantı kurulmakta, buna bağlı olarak çalışma koşulları incelenmektedir.

Bu çalışmanın sahasını oluşturan İstanbul tezin dördüncü bölümünde ayrıntılı biçimde ele alınmakta ve kent içi ulaşım organizasyonu tarihsel süreç içinde incelenmektedir. Kent içi ulaşımın İstanbul'daki gelişim süreci, farklı aktörlerin etkinliğinin sosyo-ekonomik gelişmelere paralel olarak okunmasına olanak tanıyacak şekilde Cumhuriyet döneminden günümüze dek ele alınmıştır. Türkiye'de kent içi ulaşımın düzenlenmesinde yetkili kurumlar yerel yönetimler olduğu için bu bölümde İstanbul'da kent içi ulaşım yönetimi hakkında detaylı bilgi verilmiştir. Son olarak İstanbul'da kent içi ulaşımın örgütlenmesinde yer alan farklı aktörler arasındaki ilişki setleri, tez çalışmasının yürütüldüğü dönemde ulaşım konusundaki üç güncel gelişme olan Uber, COVID-19 salgını ve yeni taksi plakaları projesi hakkında yapılan tartışmalar üzerinden değerlendirilmiştir.

Çalışmanın son bölümü olan beşinci bölümü ise İstanbul'da taksi, minibüs ve taksi-dolmuş ulaşım sistemlerinde faaliyet gösteren plaka sahipleri ve şoförlerle gerçekleştirilen görüşmelere dayanan saha çalışmasına ayrılmıştır. Bu bölümde önce yöntem hakkında bilgi verilmiş ardından saha bulguları tematik olarak aktarılmıştır. Saha çalışmasında kent içi ulaşımında farklı niteliklere sahip 29 kişi ile yarı-yapılandırılmış görüşmeler yapılmış ve elde edilen bulgulara dayanarak kent içi ulaşımın hem dönüşümü hem de organizasyon dinamikleri değerlendirilmiştir. Böylece İstanbul'da incelenen sistemlerdeki mesleki dönüşüm ve yaşanan dönüşüme bağlı olarak ortaya çıkan ve çeşitli düzeylerde enformel ve formel niteliklerle kurumsallaşan çalışma ilişkilerinin kapsamlı bir analizini yapmak olanaklı olmuştur.

1.TOPLUMSAL DEĞİŞME SÜRECİNDE ULAŞIM VE ULAŞIMIN DÖNÜŞÜMÜ

Ulaşım, genel olarak belirli bir amaç doğrultusunda eşya ve insanların mekân üzerindeki hareketliliği olarak tanımlanmakta; toplu ulaşım ise bir kentte insanların yaşamlarını sürdürmeleri için gereken seyahatleri yapmalarını sağlamak amacıyla kamu kuruluşları veya özel kişilerin çalıştırdığı ulaşım dizgelerini ifade etmektedir (Kırmızı, Kolağasıoğlu, & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 139). Fakat ulaşım kavramı, sahip olduğu bir dizi işlev ve çok sayıdaki aktör ve yapıyı içeren ilişki setleri nedeniyle basit bir hareketlilik sürecinin ötesine geçmektedir. Farklı mekânlar arasındaki ulaşım imkânlarının gelişmesi, bu mekânlar arasındaki iletişim ve etkileşimin gelişmesini olanaklı hale getirmektedir. Ulaşımın gelişmesi birçok farklı unsurun bir arada örgütlenmesinin önünü açmakta, ulaşım, mekân ve toplum arasındaki ilişkiyi etkileyerek dönüştürmektedir (Yago, 1983, s. 171). Ulaşımın yapısı, organizasyonu ve süreçleri ilk bakışta genellikle teknik yönün merkezde olduğu bir niteliğe sahipmiş gibi anlaşılmakta ve ulaşım bir altyapı konusu ve problemi olarak değerlendirilmektedir. Ancak ulaşım aynı zamanda sanayileşme ve kapitalist gelişme aşamalarında çeşitli roller üstlenmekte ve farklı sınıflar arasında mülkiyet ilişkileri üzerinden mücadele ve müdahale alanları yaratmakta, bu durum ulaşım aynı zamanda siyasal bir nitelik de kazandırmaktadır. Bu nedenle ulaşım ilişkilerinde yaşanan değişimlerin toplumsal düzeyde yarattığı etkiler ve dönüşümlerle beraber değerlendirilmesi gerekmektedir. Zygmunt Bauman (2012, s. 21), toplumsal yapıda yaşanan köklü değişimlerin temelinde modern ulaşım olanaklarının gelişiminin bulunduğunu ifade etmektedir:

“Ulaşım araçlarının sürekli gelişimi modern tarihe damgasını vurmuştur. Ulaştırma ve seyahat, değişimin kökten ve hızlı olduğu alandı; buradaki ilerleme, çok uzun zaman önce Schumpeter’in işaret ettiği gibi, yolcu taşıyan at arabalarının sayısındaki artışın bir sonucu değil, baştan sona yeni seyahat araçlarının (trenler, motorlu araçlar ve uçakların) icadı ve seri üretimi sonucunda ortaya çıkmıştır. Bir yere sabitlenmiş tüm toplumsal ve kültürel “bütünlükler”in aşınması ve zayıflaması tipik olarak modern bir süreçtir ve bunu tetikleyen en başta, hızlı ulaşım araçlarının kullanıma sunulması olmuştur.”

Böylece ulaşım konusu toplumsal değişme sürecinde doğa bilimlerinin yanı sıra, sosyal hareketlilik, göç, sosyal değişim, kentleşme, kent ve altyapı planlaması gibi sosyal bilimlerin birçok farklı disiplininin araştırma ve çözüm yolları üretme alanı haline gelmiştir (de Boer, 1986, s. 7). Mekân kavramı ve mekânın değişimi bu bağlamda önemli bir yerde durur ve mekân üzerinde kurulan ilişki setleri içinde ulaşım, bu alandaki gelişmelerden etkilenen bir unsur olarak farklılaştırır. Bu nedenle öncelikle mekân ve mekân üzerindeki değişimin incelenmesi

gerekmektedir. Henri Lefebvre'in (2014, s. 24) de işaret ettiği üzere mekân kavramı sabit ve pasif bir olgu olarak düşünülmemelidir:

“Bir ürün olarak mekân, etki ya da tepki yoluyla bizzat üretime müdahale eder: Üretken emeğin örgütlenmesi, ulaşım, hammadde ve enerji akışı, ürün paylaşım ağları... Kendince üretken ve üretici olan mekân, üretim ilişkilerine ve (iyi kötü örgütlenmiş) üretici güçlere dâhildir. Mekân kavramı tek başına bırakılamaz ve statik kalamaz; diyalektikleşir: Ürün-üretici olan mekân, ekonomik ve toplumsal ilişkilerin dayanağıdır. ...mekân, üretici güçlere ve işbölümüne dâhildir. Mülkiyetle ilişkisi olduğu açıktır. Mübadeleyle, kurumlarla, kültürle, bilgiyle ilişkilidir. Satılır, alınır; mübadele değeri ve kullanım değeri vardır.”

Böyle bir analiz mekânın hem ilişkiselliğine hem de tarihselliğine odaklanmaktadır. Mekân, yapı, aktör ve kurumlar arasındaki işleyiş aracılığıyla ve üretim tarzının gereklilikleri doğrultusunda organize olmaktadır (Lefebvre, 2014, s. 25). Bu yaklaşımdaki bir diğer unsur ise kapitalist üretim ilişkilerini merkezine almasıdır. Genel anlamda üretici güçlerin mekân üzerindeki etkisi olmuştur, fakat özel olarak kapitalist gelişmeye dayalı üretici güçlerin mekân üzerinde kendine özgü etkileri olduğu muhakkaktır. Kapitalist üretim tarzı, toplumsal ilişkilerle birlikte kendi mekânını üretir ve örgütler. Kuşkusuz bu süreç eskinin bir anda yıkılması biçiminde planlı olarak gerçekleşmez, öncelikli olarak eski olanın, yeni koşullara uyumlu bir şekilde düzenlemesini içerir. Ulaşım, bu kapsamda önemli örnekler sunmaktadır. Sanayileşme sürecinde kapitalist üretim ilişkilerinin mekân ölçeğinde örgütlenme aşamalarında da öncelikli olarak mevcut ulaşım kanalları değerlendirilmiş ve kullanılmış, ardından bu ulaşım alanları yeni ihtiyaçlara göre tasarlanmış ve gelişen üretim koşullarına göre de yeni ulaşım altyapıları ve araçları ortaya çıkmıştır. Bu süreçte demiryollarının, karayollarının ve giderek havayolu ulaşımının gelişimi kentler, bölgeler ve ülkeler arası bütünleşmeyi mümkün kılmış, bu arada kent içi ulaşım ağları da hızla gelişmiş ve çeşitlenmiştir (Lefebvre, 2014, s. 28). Dolayısıyla mekânın, üretim tarzı üzerinden örgütlenmesi, kent mekânının da üretim ilişkilerinin göz önüne alınarak analiz edilmesini gerekli kılmaktadır. Bu çalışma kapsamında da incelenen temel olgular sanayileşme ve kentleşme sürecinde ortaya çıkan ulaşım formları ve dönüşümleridir. Bu nedenle kentleşme olgusunun kapitalist sanayileşme süreciyle yakın ilişkisinin değerlendirilmesi gerekmektedir.

1.1.Mekânsal Organizasyon, Üretim İlişkileri ve Kent: Ulaşım Yansımaları

Kentleşme kavramı dar anlamda kent sayısının ve kentlerde yaşayan nüfusun artmasını ifade etmektedir. Fakat bilindiği gibi kentleşme sadece basit bir nüfus hareketi değildir, sosyal ve ekonomik yapıda meydana gelen birçok farklı değişimle beraber gelişen bir işleyiş ve değişimi betimlemektedir. Bu çerçevede geniş anlamda kentleşme süreci, sanayileşme ile

beraber kent sayısının artması ve buna paralel olarak toplumsal örgütlenme, işbölümü ve uzmanlaşmada artışla beraber kentlerde insan davranışlarında değişikliklere neden olan nüfus birikim süreci olarak tanımlanmaktadır (Keleş, 1997, s. 19). Kentlerin yerleşim birimi olarak varlığı tarihsel açıdan antik dönemlere kadar gitmekle birlikte, sanayileşmenin toplumsal yapıda meydana getirdiği dönüşüm sürecinden önce de kentler, politik, dini ve ekonomik fonksiyonların merkezinde bulunmaktadır. Sanayi öncesi dönemde üretim yapısı ve toplumsal düzeydeki ekonomik örgütlenme atölyelere dayalı ve ev ölçeğinde üretimi içeren ve esas olarak tarım üzerinden şekillenen bir örüntü sergilemekteydi (Uğurlu, 2017, s. 58). Kentlerin günümüzdeki fonksiyonlarına sahip olması kapitalist sanayileşme süreci ile yakından ilişkilidir. Sanayileşme süreci aynı zamanda kentleşme sürecidir, bu kapsamda öncelikle mekân ve üretim ilişkileri çerçevesinde kentin nasıl dönüştüğünün değerlendirilmesi ve kentsel gelişmeye ilişkin farklı yaklaşımların tarihsel bir perspektifte değerlendirilmesi, ulaşım olgusunun kent ve kapitalist gelişme ekseninde anlaşılmasına yardımcı olmaktadır.

1.1.1.Sanayileşme, Kentleşme ve Ulaşımın Önemi

Sanayileşmenin, sosyal ve ekonomik yapıda önemli değişmelere neden olduğu, kentlerin de bu dönüşüm aşamalarından dolaysız bir şekilde etkilendiği bilinmektedir. Sanayileşmenin ilk aşamalarında burjuvalar, tüccarlar ve bankacılar kentlerin ekonomik yapılarında merkezi bir yerde bulunmaktadırlar. Bu kesimler kurulan ticaret ilişkileri aracılığıyla geleneksel üretim aktörleri olan zanaatkârlarla uyum içinde çalışabilmekteydiler. Ancak makineleşmeyle birlikte geleneksel üretim yapısının parçalanması kent mekânını da dönüştürmeye başlamıştır (Keleş, 1997, s. 20). Yeni gelişen büyük ölçekli sanayi dalları eski kent merkezlerinin dışında, enerji, ulaşım, kaynak ve emek gücüne erişimin olanaklı olduğu yerlerde konumlanmış, bu bölgelerde gelişen sanayi, işçi kentlerinin oluşmasına da zemin hazırlamıştır. Bu koşullarda, sanayileşme ve kentleşme sürecinin ayrılmaz bir şekilde birbirleri ile bağlantılı olduğu belirtilmektedir (Keleş, 1997, s. 21).

Sanayileşmenin kent formu üzerindeki etkisi feodal kentler ve sanayi kentlerinin nitelik ve işlev farklılıkları açısından da kolaylıkla takip edilebilmektedir. Kent sosyolojisi literatüründen takip ettiğimiz üzere, feodal toplumlarda kentler pazar alanları olarak işlev görmektedir, bu kentlerde zanaat faaliyetleri organik enerjiye dayalı olarak kent merkezlerinde toplanmaktadır. Siyasi, dini ve eğitime ilişkin faaliyetler yine kent merkezlerinde toplanmakta, sert sosyal ayrımın mekânsal olarak yerleşimde etkili olduğu bir kent düzeni ile karşılaşılmalıdır. Bu şehirlerin sokak yapıları ise yaya ve hayvan taşımacılığına uygundur ve binalar bu şehirlerde çoklu işlevlere sahiptir. Konutlar aynı zamanda işyeri, dinsel mekânlar ise

alışveriş alanları olabilmektedir. Sanayi şehirleri ise toplama-dağıtma ve mali-idari merkez konumunda bulunmaktadır. Bu kentlerin enerji ihtiyacı organik enerji yerine buhar, elektrik ve içten patlamalı motor aracılığıyla karşılanmaktadır. Ayrıca bu enerji alanlarının tarım, sanayi, ulaşım ve haberleşmeye etki etmesi sonucunda önemli bir artık ürün ve nüfus birikimi ortaya çıkmıştır. Sanayi kentlerinin iç düzeni de enerjinin, üretim ve ulaşım ile kurduğu ilişkiye bağlı olarak dönüşmektedir. Arazi kullanımı uzmanlaşmış bir kullanıma dönüşmekte, geniş yollar ve yüksek yapılar bu kentlerde görünür olmaktadır. Kent uzmanlaşmış bölgelere ayrılmış, iş ve konut alanı arasındaki ayrımın yanında, kent içinde istenmeyen unsurlar da konut ve iş alanları arasındaki bölgelere sıkışmıştır. Ekonomik yaşamda ise standartlaşma ve işbölümü hâkim konuma gelmeye başlamıştır. Aynı zamanda feodal kentlerdeki statik nüfus yapısının aksine son derece hareketli bir nüfus ve sınıf yapısı ile karşılaşılmalıdır. Sosyal yaşam da bu bağlamda feodal kent yaşamından önemli ölçüde farklılaşmıştır. Sosyal ilişkiler kişiler arası anonim insan ilişkilerinin egemen olduğu bir yapıda gerçekleşmekte, yaşlıların otoritesini kaybettiği ve ailenin küçüldüğü bir yapı gözlemlenmektedir. Aynı zamanda sanayi kentleriyle birlikte sosyal kontrol de değişmiş, alanında uzmanlaşmış ve örgütlenmiş formel kurumlar aracılığıyla uygulanmaya başlanmıştır (Kıray, 1982, s. 13-14). Bu çerçevede ulaşım alanı da teknik bir konu olmanın yanında aynı zamanda toplumsal değişimin bir yansımasını meydana getirmektedir. Örneğin, ilerleyen bölümlerde ele alınacağı üzere, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde farklı toplu ulaşım sistemlerinin faaliyete geçmesi, toplumsal alanda yaşanan dönüşümün bir göstergesi olmaktadır, teknik bir unsur olarak altyapıda yaşanan değişim, makro ölçekte yaşanan dönüşümün habercisi niteliğindedir.

Sanayileşme ve kentleşme arasındaki ilişki kent nüfusları üzerinden de kolaylıkla takip edilebilmektedir. 1700 yılında dünya nüfusunun %2'sinden daha azı kentlerde yaşamaktadır. Bu oranlar, sanayi kapitalizminin etkisiyle, başta İngiltere olmak üzere 18.yüzyılın sonuna doğru hızla artmaya başlamıştır. İngiltere'yi, Batı Avrupa ve Kuzey Amerika takip etmiş, 20.yüzyılın başında dünya nüfusunun yaklaşık olarak %15'i kentlerde yaşamaya başlamıştır (Clark, 1996, s. 3). Belirtilen oranlara benzer biçimde, dünyada 1800 yılında 75 milyon kişi kentlerde yaşamaktayken, bu sayı 1970 yılına gelindiğinde 1 milyar 311 milyona ulaşmıştır (Kılınç, 1993, s. 148). Fakat daha önce de ifade edildiği gibi, kentlerin sadece nüfus birikimi üzerinden değerlendirilmesi, mevcut kent formlarını geleneksel formlardan keskin bir şekilde ayırmak için yeterli değildir. Bu kapsamda Richard Sennet'in Avrupa'nın ilk sanayileşme süreçlerini kentleşme ve nüfus artışı üzerinden incelemesi önemli bir örnek oluşturmaktadır. Sennet, sanayileşme sürecinin ilk dönemlerinde büyük ölçekli nüfus artışlarının öncelikli olarak

geniş ölçekli sanayiye sahip olmayan, ticaret sermayesi ile geleneksel atölye üretiminin hâkim konumda bulunduğu Avrupa kentlerinde gerçekleştiğini belirtmektedir (Sennet, 2019, s. 172).

Avrupa'nın büyük başkentlerinin neredeyse tamamında benzer bir nüfus büyümesi ile karşılaşılmış, ancak fabrikalaşma süreçlerinin ve buna dayalı kentleşmenin genellikle daha çeperde kalan kentlerde gerçekleştiği vurgulanmaktadır. Bunun nedeni olarak ise, kent merkezleri dışında kalan alanlardaki toprak maliyetinin düşüklüğü gösterilmektedir (Sennet, 2019, s. 179). Kentlerin nüfuslarının artmasıyla birlikte, toprak giderek daha önemli ve maliyeti yüksek bir kaynak haline gelmiş, bu nedenle yeni gelişecek olan büyük ölçekli sanayi giderek toprak arzının fazla ve maliyetinin düşük olduğu bölgeleri tercih etmiştir. Sanayileşme sürecinde Sennet'in büyük ölçekli sanayi için tanımladığı gelişme aşamaları genel bir eğilimi yansıtmakla birlikte, üretimin gereklilikleri doğrultusunda farklılıklar gözlenmektedir. Lefebvre, sanayinin yerleşme biçiminin yerel, bölgesel ve ulusal olmak üzere çok farklı koşullardan etkilendiğini belirtmektedir. Örneğin matbaacılık geleneksel üretimden büyük ölçekli sanayi üretimine geçişte mekânsal olarak farklı bir yerleşim alanına kaymamış, ancak tekstil ve madencilik gibi sektörlerde yeni sanayinin yer seçimi farklılaşmıştır (Lefebvre, 2015, s. 25).

Sanayileşmenin etkisi kent mekânındaki büyümenin de açıklayıcısı olmakta (Lefebvre, 2015, s. 21), kentlerin gelişmesi ile sanayileşmenin gelişimi paralel olarak ilerlemekte ve sanayide meydana gelen büyüme kent gelişimini tetiklemektedir. Burada kentleşmenin bir sonuç olarak ortaya çıkmasının yanında toplumsal yapıyı dönüştüren ve hızlandıran etkisinin de göz önünde bulundurulması gerekmektedir (Kılınç, 1993, s.150). Sanayileşmeyle birlikte, kent mekânı genişlemiş ve kent mekânı içinde kurulan ilişkiler giderek daha fazla yoğunlaşmıştır. Bu yoğunlaşma, tarımsal üretim ve onun sonucunda gelişen geleneksel ilişki setlerinin parçalanması sonucunda gerçekleşmiş, tarımsal üretimden ayrılan emek gücünün kentlere göç süreci, sanayileşme sürecinin toplumsal düzeydeki temel göstergelerinden birisi haline gelmiştir. Ayrıca sanayileşmeye bağlı olarak kentlerin yönetsel niteliğinde de farklılaşmalar meydana gelmiştir. Sanayi öncesi toplumlar fiziki olarak küçük de olsa yönetim ve kontrolü içeren bölgesel merkezler bulunsada, bu fonksiyonlar sanayileşme süreciyle birlikte metropoller ve etrafında yoğunlaşmaktadır. Kıray (1999, s. 88-89) bu sürecin belirleyicilerinin ise ulaşım, haberleşme, sanayileşme ve nüfusun topraktan kopma hızı olduğunu ifade etmektedir.

Kapitalist sermaye birikimi, yeni gelişen kenti bir merkez olarak almakta, buradaki ilişki setleri ve organizasyonlar aracılığıyla kırsal alanı da dönüştürmektedir. Bu dönüşümde kent bir

karar merkezi haline gelmekte, kırsal mekân ise bu kararlara bağımlı olarak geleneksel unsurlarını yitirmektedir. Bu dönüşüm içinde kıra ait unsurlar kentin tahakkümü ve sermaye birikiminin belirlemiş olduğu koşullar altında ortadan kaybolur veya farklılaşan ilişki setleri oluşturur (Lefebvre, 2015, s. 86). Bu dönüşümde topraktan kopan emek gücü kent mekânı ve civarında kümelenmiş olan büyük sanayide işçi olarak çalışmaya başlamıştır. Fakat kent sadece işçi sınıfının yoğunlaştığı ve organize olduğu bir mekânı oluşturmamakta, bir ilişki sistemi olarak sermaye birikiminin bütünsel organizasyonunu olanaklı hale getirmektedir. Bu durum kenti sadece pasif ve belirli etkenler doğrultusunda düzenlenen bir unsur olmaktan çıkarmakta, üretimin kendisine müdahale eden ve yeniden organize eden bir konuma yerleştirmektedir (Lefebvre, 2015, s. 75). Sanayileşmeyle birlikte, sanayileşme öncesi dönem içindeki tek hâkim şehir üzerinden şekillenen yapı, yerini metropoliten kent ve çevresi olmak üzere iki taraflı bir etkileşime bırakmaktadır. Bu etkileşim eski yerleşim bölgelerini değiştirdiği kadar, aynı zamanda yeni yerleşim bölgelerinin de ortaya çıkmasına neden olmaktadır (Kıray, 1981, s. 2).

Sanayileşmenin bir sonucu olarak kentlerde ortaya çıkan büyüme ve genişleme, bu alanda artan nüfusa ilişkin yeni problemleri de beraberinde getirmiştir. Barınma ihtiyacı ve bu ihtiyacın giderilmesindeki eşitsiz koşullar bu alandaki en görünür sorunlardan birisine işaret etmektedir. Kentlere göç eden nüfusun konut ihtiyacı ve bu ihtiyacı düzenleyecek ve denetleyecek bir kamu organizasyonunun bulunmaması, yeni gelişen işçi sınıfının serbest piyasa kuralları altında, sağlıklı koşullar içinde barınmasına neden olmuştur (Uğurlu, 2017, s. 61). Kent ölçeğindeki tabakalaşma, mekânın sınıfsal niteliğini de görünür hale getirmektedir. Üst ve orta gelir grubuna mensup sınıflar kent çevresinde konumlanırken, alt gelir gruplarında yer alan kesimler merkez ile bu konut alanları arasındaki geçiş bölgelerinde kendilerine yer bulmaktadırlar (Uğurlu, 2017, s. 60). Manchester'ın bir sanayi kenti olarak yapılanması, bu ayrışmaya önemli bir örnek olarak sunulmaktadır. 19.yüzyıl'ın ortalarından itibaren, işçi sınıfına ait yerleşim yerleri Manchester'ın kent merkezinin önemli bir bölümünü oluşturmaktaydı. Bu yerleşim alanları düşük kaliteli barınma olanaklarına sahiptir. İşçi sınıfı sadece sanayileşme ve rekabet sürecinin çalışma koşullarında ortaya çıkardığı zorluklarla değil, aynı zamanda kent çevresinin getirdiği çevre ve hava kirliliği, kalabalık konut alanları ve elde edilen ücretlere kıyasla yüksek kiralarla mücadele etmek durumundadır (Engels, 2010, s. 121). Buna karşılık sanayi ve ticaret burjuvası, kent merkezinin dışında kalan yerleşim alanlarına doğru kaymış, kent içindeki kaotik yapılanmanın dışına konumlanmıştır (Engels, 2010, s. 92). Kent özelinde gözlemlenen bölgesel ayrışma sadece emek ve sermaye arasında ikili bir mekânsal sınır oluşturmamakta, sınıf içi farklı katmanlar arasında da benzer ayrışma süreçleri

yaşanmaktadır. Bu çerçevede yeni gelişen modern kent, soyut sınıfsal kategorilerin somut mekân üzerinde kristalize olduğu bir alandır (Kurtuluş, 2013, s. 20).

Kent ve kapitalist gelişme arasındaki ilişkide, sanayileşme ve kırdan kentlere emek göçünün ve yapılaşmanın artması gibi unsurların yanında, bir diğer önemli gelişme ulaşım olanaklarının artmasıdır. Ulaşımın bu süreç içindeki etkisi, bu çalışmanın ana akslarından birisini oluşturması nedeniyle bir sonraki alt başlık kapsamında detaylı bir şekilde incelenecektir. Ancak kentleşmenin gelişimi ve bu gelişimin sermaye birikiminin mekânsal organizasyonu üzerindeki etkisi nedeniyle bu başlık kapsamında da ulaşım olanaklarının gelişiminden söz edilmesi gerekmektedir. Ulaşım imkânları, kapitalist sanayileşme içinde hem üretim alanı hem de dolaşım alanı için merkezi bir yerde durmakta ve birikim akışının devamlılığı ulaşımındaki sürekliliğe paralel olarak ilerlemektedir. Zira ulaşım akslarında yaşanacak bir tıkanma, sermaye birikim sürecini sekteye uğratacak, bu da kapitalizmin ekonomik bir sistem olarak varlığını sürdürmesini engelleyecektir.

Tarihsel olarak demiryollarının sanayileşme içindeki rolü önemli bir örnek olarak gösterilmektedir. Demiryollarının önemi, birikim koşullarının çok yönlü olarak devamlılığını sağlamasında ve yeni bölgelerin sisteme katılmasında sahip olduğu güçte yatmaktadır. 1800’lü yıllardan itibaren demiryolları büyük şehirlere ulaşmış ve bu bölgelerin sanayi merkezleri haline gelmesinde önemli etkisi olmuştur (Uğurlu, 2017, s. 59). Bu kapsamda sanayileşme süreci ve fabrika üretiminin etkisi, bakımsız konutlara dayalı barınma ihtiyacının karşılanması ve demiryolları aracılığıyla gelişen ulaşım sistemi kapitalist kentleşme aşamalarının temel unsurlarını meydana getirmektedir (Bumin, 1998, s.83’ten aktaran; Uğurlu, 2017, s. 60).

Sosyal ve ekonomik alanda meydana gelen bu hızlı değişme süreci yukarıda da ifade edildiği üzere kentlerin biçimlerinde ve sahip oldukları işlevlerde yapısal değişikliklere neden olmuştur. Bununla birlikte kentsel gelişmenin sanayileşme ile kurduğu ilişkisellik, kentleşmenin bölgeler arasında farklılaşmasına da neden olmakta, küresel düzeyde, doğrusal olarak ilerleyen bir kentleşme sürecinden söz edilmemektedir. Kentleşme, bir süreç olarak değerlendirildiğinde, günümüzde erken sanayileşmiş olan Batı Avrupa ve Kuzey Amerika gibi bölgeler için yeni bir sosyal gerçeklik olma özelliğini kaybetmekte, modern kentleşmenin farklı yüzleri bu bölgelerde ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte, geç kapitalist ülkeler için kentleşme süreci hala geçerliliğini korumaktadır (Giddens, 2013, s. 957). Ayrıca bu alanların sanayileşme ile olan bağları da erken sanayileşmiş ülkelere göre farklılaşmakta, bu ülkelerde sanayileşme, kentleşmeyi daha yavaş bir şekilde izlemekte, kentli nüfus sanayide çalışan nüfusun iki-üç katına ulaşmaktadır (Keleş, 1997, s.22).

Kapitalist gelişme ve kentleşme açısından gözlemlenen bu farklılıklar, toplumsal aktörlerin mekân üzerindeki örgütlenmesini ve işleyişini de dönüştürmektedir. Öyle ki geleneksel olan ile modern olan kent unsurları bir arada bulunmakta ve geçişkenlikler yaşanabilmektedir. Kamusal alanın örgütlenmesindeki bu durum ulaşım konusu üzerinden de kolaylıkla takip edilmektedir. Kentlerin biçimlenişi ve ulaşımın örgütlenmesi, mekân ve sosyal yapı arasındaki ilişkinin kurumsallaşmasının yanında, sosyo-ekonomik birçok farklı etkeni içine alacak şekilde gerçekleşmekte ve sürekli olarak değişmektedir. Farklı kent ve bölgelerde ulaşımın örgütlenme düzeyi ve bu alanda faaliyet gösteren aktörlerin birbirleri ile kurdukları ilişkiler, ulusal düzeyde sermaye birikiminin gelişimi ve ihtiyaçları ile doğrudan ilişkili bir şekilde gelişmektedir (Tekeli, 2010, s. 79). Bu bağlamda ulaşım üzerinden kurgulanan sosyo-ekonomik ilişki setleri, ulaşımı sadece kent içinde planlanacak pasif bir alan olmanın ötesine taşımaktadır.

1.1.2.Sanayileşme Sürecinde Kenti Açıklamak: Yaklaşımlar ve Tartışmalar

Kent ve çevresindeki hızlı gelişim süreci, kent mekânının açıklanmasında farklı yaklaşımların ortaya çıkmasına neden olmuş, sanayileşmenin sosyal yapıda yarattığı dönüşüm, kentlerin sosyal bilimler alanında incelenme biçimlerini etkilemiştir. Kentler, sanayileşme sürecinin ilk dönemlerde mevcut değişimlerden etkilenen, edilgen bir konumda değerlendirilmiştir. Durkheim, Marx, Engels ve Weber gibi sanayileşme sürecinin toplumsal alanda yarattığı büyük dönüşümü ilk elden gözlemleyen sosyal bilim insanları, bu alanda ortaya çıkan sorunlar ve bu sorunların kent mekânındaki yansımalarına ilişkin olarak analizlerini bütünsel bir çerçeveye oturtmakta ve yeni gelişen sanayileşme ve kapitalistleşme aşamalarını değerlendirmektedirler. Kent, yaşanan dönüşümün analizi için bir laboratuvar sunmakta, fakat dönüşümün açıklayıcısı değildir. Bu nedenle yazarlar tarafından kapitalist gelişmeyi ve bu gelişme sonucunda ortaya çıkan ilişki setlerini açıklayacak genel bir teorinin oluşturulması hedeflenmiştir (Saunders, 2013, s. 16-17). Ancak bu durum sosyal bilimlerin kurucuları olan yazarların kente ilişkin özgün analizleri olmadığı anlamına gelmemektedir. Kent, modernleşmenin bir ürünü olarak bu yazarlar için son derece önemlidir ve bütünsel değişimin esas dinamiğini meydana getiren kapitalist gelişmenin ve sanayi toplumunun unsurlarından birisidir (Katznelson, 2019, s. 27).

Kentleşme sürecini ilk dönem içinde inceleyen sosyal bilimcilerden her biri, kendi inceleme konuları kapsamında kent olgusunu ve kentsel gelişmeyi bir yan unsur olarak ele almışlardır. Bunlar arasında toplumsal işbölümünün önemine vurgu yapan Durkheim’a göre kentleşme işbölümünü derinleştirmekte, aynı zamanda çeşitli anormalliklerin de görülmesine

neden olmaktadır (Pınarcıoğlu, Kanbak, & Şiriner, 2017, s. 74). Bunun nedeni olarak ise yoğun insan nüfusunun ancak farklı işlevlere sahip bir şekilde bir arada bulunması gösterilmektedir. Burada farklı işlevlerin birbirleri ile olan ilişkisi kent ve toplum analizinin merkezinde bulunmaktadır. Kent mekânında toplumsal düzeyde meydana gelecek bir işbölümünün her zaman dayanışma ile sonuçlanmayacağı ifade edilmekte, farklı gelişen ilişki setlerinin kolektif bunalımlara yol açabileceği vurgulanmaktadır (Saunders, 2013, s. 54). Bu çerçevede Durkheim, kentsel gelişmeyi tarihsel bir zorunluluk olarak görmekle birlikte, analizlerine bu değişimin toplum ölçeğinde yaratacağı sorunları da eklemektedir (Saunders, 2013, s. 57).

Durkheim'dan farklı olarak Marx ve Engels'in analizlerinde üretim ilişkileri temel düzenleyici unsurdur (Katznelson, 2019, s. 45). Çalışmalarında kent kapitalist ilişki setlerinin derinleştiği bir alan olarak incelenmekte, ayrıca kapitalistleşmenin kır-kent arasında ortaya koyduğu net ayrıma odaklanmaktadır. Özel mülkiyet ve artı-değere dayalı bir üretim sürecini tanımlayan kapitalizm, kent sorunlarının da kaynağı olarak ele alınmıştır (Pınarcıoğlu, Kanbak, & Şiriner, 2017, s. 74-75). Engels'in çalışmalarına referansla da belirtildiği üzere, kente ilişkin konut sorunu gibi sorunlar kapitalist üretim sisteminin problemi olarak değerlendirilmektedir (Saunders, 2013, s. 29). Fakat Marx ve Engels'in yaklaşımı aynı zamanda kente dönüştürücü bir özellik de atfetmektedir. Nüfus, kapitalist gelişme neticesinde giderek daha fazla işçileşmekte ve kent mekânında yoğunlaşmaktadır. Böylece nitelik olarak günden güne özdeşleşen ve nicelik olarak büyüyen kitlelerde sınıf bilinci yükselecek, buna bağlı olarak örgütlenme olanakları artacaktır. Kentler, bu kapsamda sistemi dönüştürücü öznelere ev sahipliği yapmakta, sınıf çatışması kent mekânı üzerinde somutlaşmaktadır (Saunders, 2013, s. 31).

Weber'e göre ise pazar, ticaret ve zanaat arasındaki ilişkinin yoğunluğu kentleri diğer yerleşim formlarından ayırmaktadır (Pınarcıoğlu, Kanbak, & Şiriner, 2017, s. 77-78). Pazar işlevinin yanında, modern kentlerdeki bir diğer önemli farklılık ise yönetsel alanlarda ortaya çıkmaktadır. Kent siyasal olarak görece özerk bir konumda bulunmakta, böylece ekonomik olarak belirlenen özellikleri içermese dahi, politik olarak kent formunun var olmasının mümkün olduğu ifade edilmektedir (Özdemir, 2010, s. 49). Aynı zamanda politik ve ekonomik özelliklerinin yanında, güvenlik de kentleri tanımlayan unsurlar arasında yer almaktadır (Özdemir, 2010, s. 50). Tanımlanan özellikler kapsamında Weber, ideal kentlerin temel olarak güvenlik ilişkilerini içeren, pazara sahip olan, görece özerk yönetim ve hukuka sahip olan ve bu ilişkiler doğrultusunda örgütlenerek kendisini yönetebilen alanlar olduğunu belirtmektedir

(Saunders, 2013, s. 40). Böylece modern kent doğu-batı arasındaki tarihsel ve sosyolojik farklılığın bir yansımasını meydana getirmektedir (Pınarcıoğlu, Kanbak, & Şiriner, 2017, s. 77).

Kentlerin özgün inceleme alanları olarak sistematik bir şekilde değerlendirilmeleri ise Chicago Okulu'nun çalışmaları aracılığıyla gerçekleşmiştir. Robert E. Park, Ernest W. Burges, R. D. Mckenzie ve Louis Wirth gibi araştırmacılar, Chicago üzerine yaptıkları çalışmalarda kent mekânına bir laboratuvar olarak yaklaşmışlardır. Bu alanda yapılan çalışmalar kent yaşamının farklı katmanlarını inceleyen “kentsel ekoloji” ve kentlerde yaşamın evrensel özelliklerini tanımlamaya çalışan “yaşam biçimi olarak kentleşme” kavramları üzerinden kuramsallaşmıştır (Pınarcıoğlu, Kanbak, & Şiriner, 2017, s. 83). Kentsel ekoloji yaklaşımının temsilcisi olan Park’a göre kent, birçok farklı hiyerarşik katmanın bir arada örgütlendiği ve ilişkiler arası geçişkenliklerin yaşandığı bir yapıdadır. Kent, sahip olduğu katmanların birbirleri ile girdikleri ilişkiler neticesinde yaşayan bir toplumsal organizma gibidir (Özdemir, 2010, s. 53-54). Yaşam biçimi olarak kentleşme yaklaşımı ise kent mekânı üzerinde kurulan farklı yüz yüze ilişkilere ve bu ilişkilerin niteliğine odaklanmaktadır. Kentler heterojen insan topluluklarını bir araya getirmekte, toplumsal farklılıklar bu aktörler arasında birincil düzeyde ilişkilerin kurulmasını zorlaştırmakta, kurulan ilişkiler kısa ömürlü ve çıkara dayalı olmaktadır. Ayrıca kentin toplumsal alanda üstlendiği işlevlerini gerçekleştirmek için farklı nüfus gruplarına ihtiyacı olduğu ve bu farklı nüfus gruplarını mekân üzerinde eşitlediği vurgulanmaktadır (Pınarcıoğlu, Kanbak, & Şiriner, 2017, s. 88-89).

Kentlerin analizi ile ilgili bu kısa tarihçe gösterdiği üzere yeni gelişen koşullar çerçevesinde kenti açıklamaya çalışan yaklaşımlar ilk olarak kenti büyük, sistematik bir dönüşümün etkilenen unsuru olarak değerlendirmiş, kent ve kent üzerinde gelişen ilişki sistemlerine ilişkin özgül bir yaklaşım ortaya koymamışlardır. 1920’lerle birlikte gelişen yaklaşımlar ise mekân, birey ve toplum ilişkileri özelinde kenti açıklamaya çalışmış, özgün bir kent kuramı geliştirmiş ancak ekonomi politik eksenin dışında kalan bir yaklaşımı benimsemişlerdir. Mekân, sanayileşme ve kentleşme sürecini ekonomi politik eksende açıklamaya çalışan yaklaşımlar ise 1960’lardan itibaren yükselmeye başlamıştır. Aralarında Henri Lefebvre, Manuel Castells ve David Harvey gibi isimlerin bulunduğu araştırmacılar, mekânın dönüşümünde sermaye birikiminin rolüne odaklanmış, kent, mekân ve sermaye birikimi arasındaki üçlü ilişki çerçevesinde yaşanan dönüşümleri analiz etmişlerdir. Mekânın, sermaye birikimi üzerinden açıklanması, sadece kentsel gelişmeyi anlamaya dönük bir anahtar sunmamakta, aynı zamanda kent içinde farklı aktör ve unsurların konumlanması ve etkileşimleri hakkında da bilgi vermektedir. Kente politik ekonomik bir bakış, bu çalışmanın da merkezinde

bulunan ulaşım ilişkilerinin anlamlandırılması açısından da önemli olanaklar sunmaktadır. Sermaye birikimi farklı dönem ve bölgelerde, farklı ilişki setleri ve organizasyonlar üzerinden kurumsallaşmakta, bu nedenle kent ve ulaşım alanına sermaye birikimini merkeze alan bir çerçeveden bakmak, bu alanda kurulan üretim ilişkilerinin ve sınıfsal pozisyonların da açıklanabilmesini sağlayacaktır.

Modern kent, Lefebvre'e göre bu çalışmanın başında da alıntılandığı üzere, karşılıklı ilişkiler üzerinden kurulan bir yapıya işaret etmektedir. Kent bir merkez haline geldikçe, sadece emek ve sermaye arasında değil, bütün sınıfsal katmanlar arasındaki sömürüyü de organize etmekte ve kapitalist üretim ilişkilerini işlevsel hale getirmektedir (Lefebvre, 2015, s. 75). Mekân ve mekânın değişimi ele alınırken, mücadele ve mübadele alanları bir arada değerlendirilmektedir. Sosyo-ekonomik ölçekteki bu birliktelik, farklı grupların toplumsal çatışmaları üzerinden görünür hale gelmektedir (Özdemir, 2010, s. 60). Ayrıca Lefebvre, mekânın farklılaşan işlevlerini yeniden üretim süreçleri üzerinden de analiz etmektedir. "Biyolojik yeniden üretim düzeyi", "işgücünün yeniden üretim düzeyi" ve "toplumsal üretim ilişkilerinin yeniden üretim düzeyi" olmak üzere üç alanda yeniden üretimi tanımlayan Lefebvre, bu üç alanın modern kapitalizmle birlikte iç içe geçtiğini ifade etmekte ve bu alanların mekân üzerindeki temsiller aracılığıyla somutlaştığını vurgulamaktadır (Lefebvre, 2014, s. 62). Dolayısıyla mekân, sadece değişim değeri üzerinden açıklanmamakta, kullanım değeri ve toplumsal sınıf ilişkileri mekânın yeniden düzenlenmesini etkilemektedir (Pınarcıoğlu, Kanbak, & Şiriner, 2017, s. 92). Bu çerçevede kent, kapitalist üretim tarzına uygun, mübadele ve pazar işlevlerini yerine getirecek şekilde bütün toplumsal katmanları örgütlemektedir.

Lefebvre'e benzer bir şekilde, Castells de *Kent, Sınıf ve İktidar* isimli çalışmasında kentsel gelişme sürecinde birçok farklı etkeni değerlendirmekle birlikte, ekonomik alanın gelişimine ve kent içinde oluşturduğu örgütlenme biçimlerine özel bir anlam atfetmekte ve bu örgütlenme biçimlerinin toplumsallaşma aşamalarına odaklanmaktadır. Castells'e göre kentsel gelişme, konut, eğitim, sağlık ve ulaşım gibi ortak tüketim araçlarının örgütlenmesine dayanmaktadır. Sermaye ve üretim araçlarının yoğunlaşması ve kent unsurlarının gelişen kapitalist ilişkilere bağımlı hale gelmesi ise kent sorununun temelinde yatmaktadır. Üretim, tüketim ve bölüşüm arasında farklı toplumsal katmanlarda yaşanan çelişkiler ortaya çıkan sorunların daha da derinleşmesine neden olmaktadır (Castells, 2017, s. 16). Kent mekânındaki hizmetlerle ilgili örgütlenme ve mücadele alanlarının tanımlanması, kentsel toplumsal hareketlerin de bir inceleme nesnesi olarak ortaya çıkmasına neden olmuştur. Kent sorunlarını merkeze alan hareketler her koşulda istisnasız olarak sınıf temelli hareketlerle eş değer

konumda bulunmamaktadır, fakat bu hareketler sınıf mücadeleleri ile ilişkilendirildikleri ölçüde kapitalist üretim ilişkilerinin etrafında gelişen toplumsal ilişki setlerinin de sorgulanmasına aracılık etme potansiyeline sahiptirler (Şengül, 2001, s. 18-19). Devlet ise derinleşen krizler aracılığıyla kent mekânına hâkim sınıfların pozisyonları çerçevesinde daha fazla müdahale etme imkânı bulmakta, böylelikle kent sorunu, devletin gündelik yaşamı kent üzerinden kurgulayabildiği bir alan meydana getirmektedir (Castells, 2017, s. 17).

Bu kapsamda devletin kent üzerindeki müdahalelerinin detaylandırılması, devletin kent mekânı üzerindeki etkinliğinin anlaşılması açısından faydalı olmaktadır. Devlet, temel olarak üç ana aks üzerinden kente doğrudan veya dolaylı olarak müdahale etmektedir. İlk olarak sermaye birikiminin ve üretimin devamlılığına ilişkin kentsel organizasyonların sürmesini sağlamaktadır. Ulaşım ve iletişim altyapılarının kurulması ve kent planlama süreçleri bu kategori altında değerlendirilmektedir (Şengül, 2009, s. 188). Birikimin ve yeniden üretimin devamlılığını sağlayacak olan uygulamaların büyük ölçekli yatırım ve koordinasyon gerektirmesi veya bu alanların bireysel sermayeler için yeterli düzeyde kârlı olmaması halinde serbest piyasa koşulları altında dahi devlet bu sürecin devamlılığını sağlayacak önlemleri almaktadır (Castells, 2017, s. 39). Karayollarının yapılması, ulusal ölçekte raylı sistemlerin hayata geçirilmesi gibi uygulamalar ortak tüketimin ulaşım üzerinden organize edilmesinde ve devletin bu alandaki etkinliğinin görülmesinde önemli örnekleri oluşturmaktadır. İkinci olarak emek gücünün kolektif tüketim aracılığıyla yeniden üretilmesine dönük işlevler gösterilmektedir. Kültürel alanda yapılan faaliyetler, eğitim ve sağlığa ilişkin yapılan düzenlemeler kent üzerinde genişletilmiş yeniden üretim hizmetlerini organize etmekte, buna konut ihtiyacının giderilmesi gibi uygulamalar da dâhildir ve günlük yeniden üretime ilişkin geliştirilen politikalar olarak ele alınmaktadır. Son olarak ise toplumsal düzen ve kontrole ilişkin devlet müdahaleleri yer almaktadır. Tanımlanan bu politika ve müdahale alanlarının her birisi ise devletin sınıfsal profiline paralel uygulamalar üzerinden hayata geçmekte, bu profilde bir dönüşüm yaşanması, kent alanına yapılacak olan müdahalenin de farklılaşması anlamına gelmektedir (Şengül, 2009, s. 189).

Devletin düzenleyici bir mekanizma olarak, kentsel gelişme üzerindeki etkinliği bu çalışmanın da ana konusunu oluşturan kentsel ulaşımındaki çalışma ilişkileri açısından büyük önem taşır. Devlet, kent içi ulaşım altyapısının sağlanmasında en önemli aktörlerden biridir, bu alanda alınan kararlar ve hayata geçirilen uygulamalar kent formunu etkilemektedir. Devletin bu alandaki düzenleyici ve kimi durumlarda yapıcı rolü merkezi bir konumda olmakla birlikte, ulaşım alanı ve özellikle de kent içi ulaşım alanı sadece bir altyapı problemi olarak ele alınamaz.

Birçok farklı aktör ve kurum kentsel ulaşım alanında farklı düzeylerde etkilidir, devletin buradaki pozisyonu ise Şengül'ün de ifade ettiği üzere, sınıfsal pozisyonlarla ve birikim sürecinin kendi gereklilikleri kapsamında belirlenir ve sürdürülür. Devlet sadece ulaşım yatırımı yapan bir kurum olmanın ötesine geçmekte ve gerek merkezi hükümetler, gerekse yerel yönetimler eliyle denetleyici ve sınırlayıcı uygulamalar hayata geçirebilmektedir. Yerel yönetimlerin konumu bu bağlamda büyük önem taşır. Yerel yönetimler, bir ülke sınırları içinde farklı ölçeklerdeki yerleşim bölgelerinde oluşacak çeşitli ihtiyaçları karşılayan kamu birimleridir. Yerel yönetimlerin kentsel ihtiyaçları karşılayacak şekilde örgütlenmesi belirli üretim, bölüşüm, fiyatlandırma politikalarıyla şekillenmekte, ekonomik ve toplumsal nitelikleriyle yönetim açısından hayati bir konumda bulunmaktadır (Varcan, 2013, s. 3). Devletin ulaşım politikaları açısından farklılaşan yaklaşımları ve özellikle Türkiye'de gerçekleşen dönüşümler bağlamında ilerleyen bölümlerde incelenecektir.

Kentleşme sürecine ekonomi politik perspektifinden bakan bir diğer yazar olan Harvey ise kenti, Castells'in çizdiği kentsel gelişme ve yeniden üretim süreçleri arasındaki ilişkilere odaklanan bakış açısından farklı olarak, sermaye birikimi ve sınıf mücadelesi üzerinden ele almakta (Harvey, 1985), sermaye birikim aşamalarında kentsel çevrenin rolünü vurgulamaktadır (Şengül, 2001, s. 17). Harvey, endüstriyel üretimi kapitalist gelişmenin ve toplumsal değişimin temel kaynağı olarak nitelendirmekte, kente ilişkin bütün düzenlemeleri bu alanın bir fonksiyonu olarak tanımlamaktadır (Saunders, 2013, s. 295). Harvey, kapitalizmin krizlere içkin bir sistem olduğunu ve sermaye birikiminin kent mekânını bu krizleri erteleyecek şekillerde örgütlediğini vurgulamaktadır. Mekân üzerinde inşa edilen fabrikalar, kanallar, konut alanları, hastaneler, okullar gibi üretim ve yeniden üretimi içeren yatırımlar birikim sürecinde sermayenin yeniden değerlendirilmesine imkân tanır ve birikimin devamlılığını sağlar (Christophers, 2011, s. 1349). Bu analiz bireysel sermayelerin aşırı birikime karşı kent mekânında gerçekleştirdiği insanın kullanım değerini dışlamamakta, yapısal çevre bu alanda kurulacak üretim sisteminin bir girdisi haline de gelmektedir (Harvey, 1985, s. 16). Böylece kent üzerinde gerçekleştirilen birikim odaklı faaliyetler iki yönlü bir işleve sahip olmaktadır.

Kent, Harvey için eski ile yenin bir arada bulunduğu ve buna bağlı olarak farklı çelişkilerin görünür hale geldiği ve bu çelişkilerin dönüştürücü güce sahip olduğu dinamik bir alana işaret etmektedir (Harvey, 2016, s. 187):

“Kent kısmen, önceki üretimde biriktirilmiş sabit varlıkların bir deposudur. Belli bir teknoloji kullanılarak inşa edilmiş ve belli bir üretim tarzı bağlamında yapılandırılmıştır. Kentsellik bir toplumsal biçim, diğer başka şeylerin yanında belli bir işbölümüne ve egemen

üretim tarzıyla genelde tutarlı, belli bir hiyerarşik faaliyet düzenine dayandırılmış bir yaşam tarzıdır. Bu yüzden kentsellik ve kent, belli bir üretim tarzını dengede tutma işlevi görür. Ama aynı zamanda kent, biriken çelişkilerin de odağıdır ve bu yüzden yeni bir üretim tarzının da muhtemel doğum yeridir. Tarihsel olarak kent, etrafında belli bir üretim tarzının örgütlendiği bir eksen, kurulu düzene karşı bir devrim merkezi ve (kendisine karşı isyan edilen) bir güç ve ayrıcalıklar merkezi olarak görülür. Tarihsel olarak kent ve kırsal kesim arasındaki antitez, etrafında toplumun tüm iktisadi tarihinin geliştiği bir hareket ve çatışma eksenidir.”

Fakat Harvey’e göre, kent alanı üzerinden gelişen bilinç sınıfsal olanın görünürlüğünü de zedeleyebilmektedir. Kapitalist gelişme, sermaye birikim sürecinde sınıf çatışması üzerinden yükselmekte ve sınıf bilinci burada merkezi bir rol üstlenmektedir. Ancak kent, bu alanda birçok farklı yeni katmanın da ortaya çıkmasına neden olmakta, kentsel düzeyde gelişen bilinç sınıfsal olanı gölgelemektedir. Burjuva sınıfı ve onun kontrolünde yer alan devletin gerçekleştirmiş olduğu müdahaleler, sınıf mücadelesini parçalayacak niteliklere sahiptir ve kent üzerinden gelişen bilinç burjuva sınıfını karşısına alacak bir sınıf bilinci oluşumunu engellemektedir (Şengül, 2001, s. 22). Ayrıca kentin planlanma sürecindeki bu deneyimler sadece sınıfsal bilincin kentsel bilince aktarıldığı ideolojik bir kırılma yaratmamakta, fiziksel olarak da kent, sermaye tarafından emek gücünün bir araya gelemeyeceği veya ortaya çıkabilecek sınıf mücadelelerinin kolaylıkla kontrol altında tutulabileceği bir düzeyde organize edilmektedir. Harvey, bu konuda önemli bir örnek olarak 19.yüzyıl sonlarına doğru Haussmann’ın Paris’in yeniden inşasındaki etkisini örnek göstermektedir. Haussmann, sermaye birikim koşullarına uygun ve bu süreci hızlandıracak bir kenti ve çevresini planlarken, aynı zamanda sınıfı kentin dışına iten ve fiziksel olarak da mücadele alanlarından dışlayan bir planlama yapmıştır. Böylece kent, sınıfsal olarak ayrılmış ve farklı yeniden üretim işlevlerinin kolaylıkla gerçekleştirebileceği bir karaktere sahip olmuştur (Harvey, 2019, s. 196-197).

Kent ve sermaye birikiminin kent üzerindeki etkisi konusunda Harvey ilişkisel bir analiz yapmaktadır, bu analizde sermaye birikimi belirleyici ve dönüştürücü bir konumdur. Katznelson’un vurgusuyla, Harvey’in gözünde kente ilişkin sıralama çok belirgindir. Kapitalist gelişme kenti yaratmakta, bu koşullar altında kurulan kent yeni gerçeklikler üzerinden bir bilinç meydana getirmekte, bu bilinç kapitalist üretimin temel koşullarının dışına odaklanmaktadır. Böylece kent sermaye birikiminde sadece somut, mekânsal düzenlemenin ötesine geçerek, soyut düzeyde de sınıf mücadelesini farklı alanlara kaydırmaktadır (Katznelson, 2019, s. 141).

Sanayileşme ve sermaye birikiminin kent mekânındaki etkisini inceleyen ve analizlerine kısaca yer verilen Lefebvre, Castells ve Harvey, kentsel gelişmenin toplumsal sonuçlarına ilişkin önemli bir çerçeve sunmakta, kenti sadece planlanan mekânsal bir düzlem olmanın

ötesine taşıyarak toplumsal ve ekonomik alandaki farklı işlevlerini göstermektedirler. Aynı zamanda üç yazar da kent ve sınıfsal mücadelenin olanakları üzerine tartışmalarda bulunmaktadır. Ancak kent kavramını ekonomi politik açısından işlevsel hale getirmelerinin yanında, eleştirildikleri konular da vardır. Şengül'ün de belirttiği üzere, kentin sınıfsal karakterine referans vermeleri ve kentsel çelişkilerin boyutunun basit üretim ilişkilerinde ortaya çıkan problemlerden farklı olduğunu vurgulamalarına rağmen, bu çelişkilerin sınıf mücadelesi ile nasıl ortaklaştırılacağı konusunda bir analiz yapmamaktadırlar (Şengül, 2001, s. 23). Ayrıca kente ilişkin bu çerçeveden kurulan analizlerde üretim ve yeniden üretim alanlarının işleyişindeki farklı dinamikler dikkate alınmadığı için de eleştirilmektedir. Üretim ve yeniden üretim alanları arasındaki içsel ilişkilere vurgu yapılmamakta, kente iki ayrı alan üzerinden bakılmaktadır (Şengül, 2001, s. 23). Bu nedenle kent ve kent içinde farklılaşan aktör, kurum ve politikaların incelenmesinde karşılıklı ilişkilerin yer aldığı, bütünsel bir çerçeveye ihtiyaç vardır ve kent çalışmalarında küreselleşme bağlamında bu çabalar artmaktadır.

Kapitalizmin 1970'li yıllarla birlikte geçirdiği dönüşüm sürecinde sermaye birikimi uluslararası bir boyut kazanmış ve birikime dayalı ilişkiler küresel ölçekte yoğunlaşmıştır. Kentler de yaşanan dönüşümlerden etkilenen mekânlar olarak farklılaşmış, farklılaşmanın düzeyini ise birikime dayalı ilişkilerin yoğunluğu belirlemiştir. Kentlerin örgütlenme biçimleri değişmeye başlamış, kentler ortak üretimin örgütlendiği mekânlarından, ortak tüketimin örgütlendiği mekânlar haline gelmeye başlamıştır (Yırtıcı & Uluoğlu, 2003, s. 48). Mekânsal ölçekte yaşanan dönüşüm kentlerin tanımlanma biçimlerini de etkilemiş, “küresel kent” kavramı ve bu kavram etrafında yürütülen tartışmalar sermaye birikimi ve mekân ilişkilerinin analizine yeni bir boyut kazandırmıştır. Fakat küresel kent olgusu detaylandırılmadan önce küreselleşme kavramının neleri kapsadığının kısaca da olsa hatırlatılması, kent mekânında yaşanan dönüşümün anlaşılmasını kolaylaştıracaktır.

Hâkim literatürde “küreselleşme” olarak tanımlanan yapısal dönüşüm süreci, çeşitli tartışmaları bünyesinde barındırmaktadır. Kimi sosyal bilimciler tarafından küreselleşme dünya ölçeğinde bütünleşmenin anahtarı olarak sunulurken (Fukuyama, 1999), kimi yazarlar tarafından ise kapitalist üretim ilişkilerinin yapısını gizlediği ve bu ilişkileri meşrulaştırdığı gerekçesiyle eleştirilmektedir (Boratav, 2010; Oğuz, 2006). Bu çerçevede Ercan (2000, s. 202) açıklayıcı bir çerçeve sunmakta, küreselleşmenin hem kapitalist ilişkilerin yoğunlaştığı ve genişlediği tarihsel bir süreci ifade ettiğini hem de birikimin krize girdiği dönemlerde bu koşulları aşmanın araçlarını tanımlayan bir sermaye birikim stratejisi olduğunu

vurgulamaktadır. Bu yaklaşım küreselleşme sürecinin yarattığı dönüşümü nedensellik ilişkisi içinde değerlendirerek, birikim koşulları ve yapısal değişimlerle birlikte ele alınmaktadır.

Küreselleşme sürecinde mekânın yeniden organize olması sermaye birikiminin uluslararası alanda yoğunlaşmasıyla yakından ilişkilidir. Kentler yeni gelişen işbölümleri kapsamında yeniden kategorize edilmektedir. İşbölümü neticesinde çeşitli kentler, birikim sürecinin uluslararası alanda kontrol ve yönetimini üstlenen mekânlar haline gelerek “küresel kentlere” dönüşmektedirler (Sassen, 1991). Küresel kentler, sahip oldukları ekonomik, sosyal ve kültürel başlıklar altında toplanabilen özgün işlevler ve özelliklerle diğer kentlerden belirgin bir şekilde ayrılırlar.

İlk olarak küresel kentler dünya ölçeğindeki finansal işlemlerin merkezini oluşturmakta, ekonomik değişim ve akışlar bu merkezlerde yoğunlaşmaktadır. New York, Londra, Paris ve Tokyo gibi kapitalist gelişmenin merkezinde yer alan kentler, küreselleşme sürecinde komuta merkezi olma görevlerini üstlenmekte, dünya üzerindeki birçok farklı kent ile de bağ kurmaktadır. Bu çalışmanın temel araştırma konusu olan ulaşım süreçleri ve bu alandaki dönüşüm, küresel kentler içinde hayati öneme sahiptir, zira bu kentler küresel ulaşımın merkezini meydana getirmektedir. Üretim açısından hizmetler sektörünün ağırlıklı olduğu bir yapıya sahiptirler. Hizmet üretimi içinde ise ikili bir istihdam yapısı gözlemlenir; bilgi teknolojileri kullanımının yoğunlukta olduğu yüksek vasıflı hizmet işleri ile düşük vasıflı hizmet işleri iç içe geçmektedir. Ayrıca bu kentler çok kültürlü bir toplumsal yapıya ev sahipliği yaparlar. Mekânsal ayrışmanın sınıfsal ayrışmayla paralel ilerlemesi bu kentlerde güvenlik hizmetlerine duyulan ihtiyacı artırmaktadır (Ergun, Gül, & Sallan Gül, 2013, s. 54).

Ayrıca küresel kentlerin uluslararasılaşmış kentlerden farklılıkları olduğu da ifade edilmektedir. Küresel kentler finans ve hizmetler alanında dünya ölçeğinde denetim sunarken, meta ve para trafiğinin yoğunlaştığı kentler de ortaya çıkarmaktadır. Bu kentler küresel kentlerin sahip olduğu ölçekte sermaye kontrolüne sahip olmamakla birlikte, oluşturdukları trafik aracılığıyla kapitalist ilişkileri diğer bölgelere aktarabilen ve bu bölgelerle bağ kurabilen mekânlardan oluşmakta, küreselleşmenin yayılmasına bağlı olarak uluslararasılaşmış kentlerin sayısında da artışlar yaşanmaktadır (Ercan, 1996, s. 67).

Küresel kent tanımlamasının farklı kentlerin küresel sistem içindeki etkileşimini ve bu etkileşimin boyutlarını kent çalışmaları çerçevesinde kategorize eden bir bakış açısının ötesinde olduğu savunulmaktadır. Bu çerçevede küresel kent olma sadece bir kategori değil, aynı zamanda bir politika önerisini de ifade etmektedir. Küresel kentler dünya ölçeğinde sertleşen rekabet koşullarında örnek kentler olarak gösterilmekte, buna bağlı olarak diğer kentlere

küresel kent olmaları tavsiye edilmekte ve bu kentlerin sahip oldukları imkânlarla ulaşmaları konusunda politika önerileri geliştirilmektedir (Öktem, 2017, s. 104). Kentlerin bu koşullara uyum sağlamaları ve küresel rekabete dâhil olmaları ise ancak birikim sürecinin sorunsuz bir şekilde devamını sağlayacak yapısal dönüşümlerle beraber gerçekleşmektedir. Bu bağlamda küreselleşme analiz edilirken yapılan süreç ve strateji ayrımı küresel kent tanımlaması için de anlamlı olmaktadır.

Küresel kent tanımlaması özellikle küreselleşme süreci sonrasında kentlerin betimlenmesi ve sınıflandırılması açısından bir kavramsal/düşünsel olanak sunmaktadır. Bununla birlikte kavram, kent literatürü çerçevesinde önemli eleştirilerin de merkezinde bulunmaktadır. Öncelikle küresel kent söyleminin dünya ölçeğinde yeniden yapılanma aşamalarında bilgi teknolojilerinin, finansın, imaj ve sermaye gibi unsurların küresel alandaki hareketliliğine vurgu yaptığı, ancak yeniden yapılanma sürecine yoğunlaşan bu analizlerin yaşanan dönüşümün politik karakterini ve aktörler arasında gelişen ilişki setlerini göz ardı ettiği savunulmaktadır (Öktem, 2017, s. 125). Kavram kentlerin gelişimini doğrusal bir çizgide ele almakta, küresel kentlerin oluşumunu doğal bir süreç olarak yansıtmaktadır. Fakat sermaye birikimi ve mekânın yeniden yapılanması arasındaki ilişki düşünüldüğünde, küresel kentler için tanımlanan özellikler ve diğer kentler için “küresel” olana eklemelenmeyi sağlayacak olan reçeteler, birikimin farklı alanlarına etki eden neoliberal kalkınma söylemi ile paralellikler taşımaktadır. Bu nedenle küresel kent yaklaşımlarının, kenti sadece dönüşümün sonuçları üzerinden incelediği ve sürecin politik strateji boyutunu ve kurulan eşitsiz ilişkilere dayalı işleyişini gündemine almadığı vurgulanmaktadır (Öktem, 2017, s. 126). Bu çerçevede küresel kent olgusunda görülen ve gelişmeyi doğrusal bir şekilde ele alan yaklaşımının bütün kentler için kapsayıcı olmayacağı ortaya çıkmakta, bu gelişmelerin dışında yer alan örneklerle de karşılaşılabilmektedir.

Küresel kentlerin toplumsal alanda kalkınma ve refaha ulaşmak için varılması gereken bir hedef olarak gösterilmesi hem yapısal hem de kültürel açıdan bir dizi problemi içinde barındırır. Sermaye birikiminin de merkezinde yer alan bu kentler, küresel ölçekte rekabet söylemi üzerinden kentte hem yeni eşitsizlikler yaratmakta, hem de mevcut eşitsizlikleri derinleştirmektedir (Ergun, Gül, & Sallan Gül, 2013, s. 56). Böylece küresel kentte hem yeni oluşan alanlar nedeniyle mekânsal hem de giderek kutuplaşan toplumsal pozisyonlara bağlı olarak sınıfsal ayrışma artmaktadır. Küreselleşme ve küresel kent imgesi aynı zamanda mevcut kentlerin mekânsal kimlikleri üzerinde de dönüştürücü etkiye sahip olarak tanımlanmaktadır. Kent mekânının birikim mantığının gereklilikleri doğrultusunda yeniden tasarlanması,

küreselleşmenin sunduğu imgeler üzerinden gerçekleşmektedir. Ancak bu durum kentlerin özgün yerel kimlikleri üzerinde de olumsuz sonuçlar meydana getirebilmekte, kentler ekonomik ve toplumsal yeniden yapılanmanın yanında kültürel/mekânsal yapılanmalarını da küreselleşmenin sunduğu stratejiler üzerinden gerçekleştirmektedirler. Bunun sonucunda ise tek tip bir kent imgesinin oluşmasına bağlı olarak kent kimliklerinin kaybolması tehlikesi ile karşılaşmaktadır (Kiper, 2004, s. 15).

Yukarıda kısaca aktarılan literatüre dayanarak bu noktada şu saptamaları yapmak mümkündür: Kent yapısı birçok farklı unsurdan etkilenmekte ve sürekli olarak dönüşmektedir. Ancak dönüşümün boyutları aktör, yapı ve politika ilişkisinin bir bütün olarak değerlendirilmesi ile anlaşılır olmaktadır. Sanayileşme sürecinin ilk dönemlerinde toplumsal değişmeyi analiz etmeyi amaçlayan çalışmalar dönüşümün makro boyutlarına odaklanmakta, kent mekânında yaşanan dönüşümler üretim sisteminde yaşanan farklılaşmanın bir yansıması olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle bu yaklaşımların kente ilişkin özgün bir kuram geliştirmede ifade edilmektedir. Bu alandaki ilk çabaları ortaya koyan Chicago Okulu ise kenti başlı başına bir inceleme alanı olarak ele almakta, fakat kent mekânı ile üretim sistemi arasındaki ilişki ve bu ilişkinin mekânı yeniden organize eden yapısı değerlendirilmemektedir. Kente üretim ilişkileri üzerinden bakan yaklaşımlarda ise sermaye birikiminin kent mekânını dönüştürücü etkisi değerlendirilmekte, bununla birlikte, özellikle Lefebvre'in analizlerine referansla, mekân ve birikim süreci arasındaki ilişkiselliğe vurgu yapılmaktadır. Sermaye birikim süreci kent mekânını ihtiyaç duyduğu gerekliliklere göre sürekli olarak yeniden organize etmekte, kent ise toplumsal sınıfları örgütleyerek üretim ilişkilerine müdahale etmektedir (Lefebvre, 2015, s. 75). Bu yaklaşım kent ve birikim sürecini inceleyen diğer yaklaşımlar için de öncü olmuştur ve kapitalist üretim ilişkilerinin mekânı yeniden tasarlama gücü küresel kent tartışmalarının da merkezinde yer almaktadır. Küresel kentler, dünya ölçeğinde sermaye birikiminin denetim ve kontrolünün sağlandığı merkezler olarak tanımlanmakta, aynı zamanda diğer kentler için örnek modeller olarak sunulmaktadırlar. Ancak sermaye birikiminin küresel düzeyde yeniden yapılanmasına bağlı olarak kent mekânının da yeniden örgütlenmesinin eşitsizlikleri derinleştirdiği belirtilmekte, küresel kentlerin rekabet söylemi aracılığıyla bu süreci meşrulaştırdığı vurgulanmaktadır. Kent ve kentin kapitalist gelişme sürecinde yeniden yapılanması, bölüm kapsamında da incelendiği üzere birkaç temel yaklaşım çerçevesinde değerlendirilebilmekte, her yaklaşım kentsel gelişme sürecinde farklı noktalara vurgu yapmaktadır.

Bu çalışma ulaşıma ve özel olarak ise kent içi ulaşıma odaklanmakta, İstanbul’da farklı boyutlarda örgütlenen özel toplu taşıma sistemleri içindeki çalışma ilişkilerini merkezine almaktadır. Bu nedenle çalışma, kent, kapitalist gelişme ve emek süreçlerini ulaşım etrafında toplayan ilişkisel bir yaklaşım üzerinden kurgulanmıştır. Ulaşım alanı, kentlerin form ve işlevleri ile doğrudan ilişki içindedir. Kentsel gelişmeye ilişkin açıklama biçimleri dolaylı olarak ulaşım alanı ile ilgili açıklamaların da içeriğini etkilemektedir. Ayrıca ulaşımın örgütlenme biçimi sadece bölgeler arası veya kent içi hareketliliğin ötesinde işlevlere sahiptir. Ulaşım hizmetinin üretilmesi, sunulma süreci ve biçimi, ekonomik ve sosyal olarak önemli toplumsal sonuçlar meydana getirmektedir. Bu nedenle geç kapitalist bir ülke olarak Türkiye’de ulaşım ilişkin detaylı bir analiz yapılmadan önce kentsel gelişmenin değerlendirilmesi gerekmektedir.

1.1.3.Türkiye’de Kentsel Gelişme Dinamikleri

Sanayileşme süreciyle kentleşme hem nicelik hem de niteliksel açısından toplumsal yapıda önemli değişimlerin yaşanmasına neden olmuş, kentlerin nüfuslarının artmasının yanında aynı zamanda bu nüfusun faaliyet alanlarını da çeşitlendirmiştir. Bu kapsamıyla kentleşmenin büyük yapısal değişimin en anlamı yönü olduğu ifade edilmektedir (Kıray, 1999, s. 342). Sermaye birikim mekanizmalarında yaşanan dönüşüm, kentsel nüfusun artması ve değişen kent ve birikim koşullarında artan hareketlilik ihtiyacı ise ulaşım konusunu merkezi bir konuma yerleştirmiştir.

Geç kapitalist bir ülke olarak Türkiye’de de kentleşme süreci birkaç dönem üzerinden takip edilebilmektedir. Kapitalist sanayileşme ve kentleşmeye ilişkin mekânsal dönüşümler Türkiye’de cumhuriyet döneminde başlamamıştır. Mekânın tarımsal faaliyetler üzerinden şekillendiği bir imparatorluk olan Osmanlı’nın son dönemlerinde de mekânsal dönüşümlere ilişkin uygulamalar ve çalışmalar yapılmıştır (Kurtuluş, 2017, s.198). İlk olarak Cumhuriyet öncesi dönemin kentleşme koşulları değerlendirildiğinde İstanbul, İzmir ve Trabzon gibi liman kentlerinde ticarete dayalı gelişmeler meydana gelmiştir ve sermaye birikimi süreci bu kentlerin yapısında dönüşümler yaşanmasına neden olmuştur. Bu kentlerde sanayileşme düzeyleri düşük olmakla birlikte, ticari sermaye birikiminin artması geleneksel ve modern yapılı çevre düzenlemelerinin bir arada bulunduğu bir mekânsal organizasyonla karşılaşılmasını sağlamıştır (Kurtuluş, 2017, s. 199).

Cumhuriyet öncesi dönemin belki de en önemli özelliklerinden biri de imparatorluk başkenti olan İstanbul’un diğer kentlere kıyasla sahip olduğu baskın konumudur (Şengül, 2012, s. 414). Fakat İstanbul’un bu konumunun diğer kentler üzerinde mutlak bir kontrol anlamına

gelmediği de belirtilmektedir. İstanbul dışındaki kentler, yerel seçkinlerin denetiminde ve görece özerk bir işleyişe sahip olarak konumlanmaktadır (Şengül, 2012, s. 416). Bu dönemde kent içi ulaşım olanakları ve kent içi ulaşımına ilişkin düzenlemeler de son derece önemlidir. Zira kentlerin merkezi bölgelerinde ulaşım ağının yeterli olmasına karşın, merkezden uzaklaştıkça çevreye erişimi sağlayacak yol ağı yetersiz kalmaya başlamıştır. Bu durum ise merkezin çevre üzerindeki denetiminin azalmasına neden olmaktadır. Ayrıca dar ve çıkmaz sokaklar üzerinden şekillenen kent yapısının da kent içi ulaşım ve kontrol süreçlerini etkilediği ifade edilmektedir (Şengül, 2012, s.416). Bu çerçevede Cumhuriyet öncesi dönem için kent içi ulaşım sadece taşıma faaliyetinin ötesine geçerek, aynı zamanda yerel kontrol açısından bir sorun alanını da meydana getirmektedir.

Türkiye’de 1923 yılında Cumhuriyet’in ilanından sonra ise toplumsal ve mekânsal düzeyde kopuş ve sürekliliklerin bir arada ilerlediği bir işleyiş gözlemlenmektedir. Bu süreç içinde Türkiye Cumhuriyeti kimi özellikler bakımından eski ile olan bağıni sürdürmekte, kimi özellikler açısından ise eski ile ilişkisini kesen bir görünüm sergilemektedir. Bu kapsamda Tekeli (2009, s. 16), ulus-devletleşme süreci içinde sosyo-mekansal olarak dört temel stratejinin geçerli olduğunu vurgulamaktadır: Bunlardan ilki Ankara’nın başkent olarak tanınmasıdır. Ankara’nın başkent olarak yeniden inşasının ulus-devlet inşasına paralel işlediği ifade edilmektedir. İkinci olarak ise ulaşımında demiryollarının inşasıyla birlikte iç pazarın bağlantılı hale gelmesi gösterilmektedir. Bu sistem sonucunda kırsal ile liman şehirleri arasındaki bağlantı sağlanmakta, aynı zamanda Ankara’yı merkezine alan bir ulaşım sistemi limanlar üzerinden gelişen kent örüntüsünü dönüştürmektedir. Üçüncü strateji ise ithalatı azaltmaya dönük devlet destekli bir sanayileşme programıdır. Böylece demiryolları ile bağlantılı bir üretim sürecinin planlanması hedeflenmektedir. Son olarak ise “halkevlerinin” açılması aracılığıyla modernleşmeye ilişkin kalıpların toplumsal yaşama adapte edilmesi amaçlanmaktadır (Tekeli, 2009, s.16). Bu çerçevede hem ulus-devlet olmanın gerekliliklerini inşa eden hem de yeni gelişen birikim süreçleriyle uyumlu bir kentleşme gündeme gelmektedir (Kurtuluş, 2017, s.199).

Türkiye’de kentleşme süreci kuşkusuz sosyal ve ekonomik değişkenlerin bir arada olduğu dinamik bir süreçtir; bu süreçte dönemsel olarak belirli öncelikler öne çıkmıştır. Bu çerçevede Şengül (2012, s.410) Türkiye’de kentleşme aşamalarını birikim süreci ve toplumsal değişim dinamiklerini merkezine alarak üç dönem içinde incelemekte, 1923-1950 yılları arasını “ulus-devletin kentleşmesi”, 1950-1980 arasındaki dönemi “emek gücünün kentleşmesi” ve 1980 sonrasını ise “sermayenin kentleşmesi” olarak nitelendirmektedir. Ulus-devletin

kentleşmesi birkaç temel özelliği ile diğer dönemlerden ayrılmaktadır. Bu dönem İstanbul yerine yeni başkent Ankara'yı merkezine almakta, etnik olarak heterojen kentlerin yerini, ulus-devletleşmenin mantığına uygun olarak homojen mekânları kurgulamaktadır. Aynı zamanda organik kent dokusunun yerini planlı bir kentsel genişleme almaktadır. Bu dönemin son özelliği ise yerel yönetimle ilgilidir ve yerel güç odaklarından modern belediye örgütlenmesine geçilmiştir (Şengül, 2012, s. 416; Kurtuluş, 2017, s. 199). Bu gelişmeler bir dizi önemli sonuç meydana getirmiştir. Örneğin Ankara merkezli olarak gelişen yeni ulus-devletleşme süreci İstanbul ve İzmir gibi liman kentlerinin öneminin azalmasına neden olmuş, mübadele uygulamaları ile bu kentlerin nüfusları azalmıştır. İdari merkezin İstanbul'dan Ankara'ya taşınması İstanbul'da bu alandaki iş imkânlarını azaltmıştır (Tekeli, 2009, s. 16).

İşbölümüne ilişkin dağılım bu dönem içinde sadece yönetsel alanla sınırlı değildir, aynı zamanda yukarıda da ifade edilen sanayileşme stratejileri çerçevesinde Anadolu'ya yayılmış, devlet destekli bir sanayileşme süreci başlamış ve sürdürülmüştür. Bu durum kentlerin nüfusuna da yansımış, kentli nüfusun ülkedeki dağılımı görece dengeli bir yapı kazanmıştır. Örneğin, 1927 yılında nüfusu 50.000'i aşan 5 kent olduğu, ancak bu sayının, 6'sı Marmara bölgesinin dışında yer alan kentlerle birlikte, 11'e yükseldiği belirtilmektedir. Ankara'nın bu dönemdeki etkinliği ve İstanbul'la arasındaki fark kentsel büyüme hızları açısından değerlendirildiğinde çok daha net bir şekilde ortaya çıkmaktadır. 1927-1955 yılları arasında İstanbul'un kentsel büyüme hızı %183 olarak hesaplanırken, Ankara'nın kentsel büyüme hızı ise İstanbul'un yaklaşık olarak 3 katını aşarak %603 olarak gerçekleşmiştir (Şengül, 2012, s. 420-421).

Yeni kurulan Cumhuriyet'in yapılanmasında kentleşme süreci önemli bir boyuttur ve kentleşme modernleşmenin bir aracı olarak görülmektedir. Kentleşmeye ilişkin Türkiye'de tanımlanan stratejiler kuşkusuz çok önemli açılımlar içermekteydi, ancak ülke bütününde kentleşmeye ilişkin güçlü bir eğilim bulunmadığı da ifade edilmektedir. Bunun örneği olarak nüfusun kır-kent dağılımı açık bir göstergedir. 1935 yılında 3.802.642 olarak hesaplanan kent nüfusu, 1950 yılında 5.244.337'dir. Bu sayılar kentsel nüfus oranının 1927 yılında %24,2, 1950 yılına gelindiğinde ise %25 olduğunu göstermektedir (Işık, 2005, s. 60). İkinci Dünya Savaşı sonrasında geç kapitalist ülkelerdeki hızlı kentleşme süreci Türkiye'de de yaşanmıştır. Bu dönemde sadece kentlerin nüfusu artmamış, aynı zamanda nüfus artışına bağlı olarak bazı eski yerleşimler kent statüsü kazanmıştır. Kent nüfusunda yaşanan esas değişim 1950 sonrasında yaşanmıştır. 1950 yılında %25 olan kentsel nüfusun, 1980 yılına gelindiğinde iki kata yakın bir artışla %43,9'a ulaştığı bilinmektedir (Işık, 2005, s. 59-61).

Hızlı kentleşme olgusu sadece niceliksel değil, Türkiye'nin toplumsal yapısında meydana getirdiği niteliksel değişimlerle birlikte yaşanmıştır. Mekânda yaşanan dönüşümler hem bu aşamaları etkilemekte hem de yaşanan dönüşümlerden etkilenmektedir. 1950'lerde yaşanan hızlı kentleşme kır-kent karşılığının önemli bir göstergesidir. Türkiye'nin tarıma ilişkin politikaları kapsamında kırsal alanda ortaya çıkan fazla emeğin bu dönem içinde kentlere göç etmeye başladığı, ancak kentlerin fazla nüfusu emecek imkânlardan yoksun olduğu belirtilmektedir. Bu nedenle bu dönemi karakterize eden en önemli özellik göç nedeniyle büyük kentlerin yoğun emek havuzu oluşturmaya başlamasıdır (Şengül, 2012, s. 425).

Kentlerde yoğun bir emek havuzunun oluşmasında tarımda makineleşmeye dayalı olarak gelişen topraktan kopuşun temel belirleyici olduğu bilinmektedir. Türkiye'de 1945 yılında 1.156 olarak hesaplanan traktör sayısı, 1950 yılında 16.585'e, 1960 yılında 42.136'ya, 1970 yılında 105.865'e ve 1977 yılında 320.578'e yükselmiştir. Bunun sonucunda ise ekilebilen alan büyüklüğü 1940 yılında 78.000 hektardan 1977 yılında 19.500.000 hektara ulaşmıştır (Özer, 2017, s. 257). Bu durum birkaç noktada emek gücünün topraktan kopmasına neden olmuştur. İlk olarak makineleşme sonucunda toprağı işlemek için ihtiyaç duyulan emek miktarını önemli ölçüde azalmıştır. İkinci olarak ise tarımsal girdi sağlamak isteyen köylüler kredi mekanizmalarına başvurmuş, borçlanmış ve borç yükünün karşılanamadığı durumlarda ise topraklarını kaybederek ve işçileşmişlerdir (Kıray, 1982, s.122-123'den aktaran; Özer, 2017, s.257; Tekeli, 1982, s. 96). Tarımdan hızla kopan nüfusun kentlere göç etmesi, bu dönem içinde Ankara ve diğer büyük kentlerin yıllık %6 oranında büyümesi sonucunu doğurmuştur (Tekeli, 2009, s. 16).

Mekânda yaşanan dönüşümün sosyo-ekonomik sonuçları ise birikim mekanizmasının işleyişi ve kapitalist ilişki setlerinin derinleşmesi ile doğrudan bağlantılıdır. Geç kapitalist ülkelerde gerek yönetim gerekse istihdam alanındaki formel organizasyon ve ekonomik birikim eksikliği yaşanan dönüşümün sancılarının giderilmesinde farklı çözümler geliştirilmesine neden olmaktadır. Türkiye'de de bu süreç içinde kentler, kent nüfusunda yaşanan büyümeyi karşılayacak istihdam, barınma ve altyapı olanaklarından yoksundur. Ayrıca göç eden emek gücünün nitelikleri ile yeni gelişen sanayinin ihtiyaç duyduğu vasıflar arasında da farklılıklar bulunmaktadır (Tekeli, 2009, s. 16). Kent mekânının kullanımı da yine bu dönem içinde farklılaşmakta, tasarrufların sanayi yerine inşaatı içeren mekânsal yatırımlara yöneldiği belirtilmektedir. Fakat mekânsal yatırımlar da yapılı çevrenin oluşturulmasından ziyade, daha çok kentsel arazilerin ve çevre arazilerin spekülâtif el değiştirme hareketlerine yoğunlaşmaktadır (Kurtuluş, 2017, s. 206).

Türkiye’de 1950’lerden itibaren gelişen süreç aynı zamanda kentleşmede bir perspektif değişimine de işaret etmektedir. Şengül (2012, s.425) bu değişimi, devlet ve orta sınıfı merkezine alan bir kentleşme yaklaşımından, yerel toplulukların kentleşme sürecinde üstünlük sahibi olduğu bir kentsel gelişmeye geçiş olarak tanımlamaktadır. Bu dönemde üretken sermayenin faaliyetleri belirleyici olmuş, devlet politikalarıyla desteklenen sanayileşme süreci sonucunda toplumsal yapıda yeni hâkim toplumsal ilişki biçimini oluşturacak olan ücretli emek-sermaye arasındaki ilişki kurumsallaşmaya başlamıştır (Tuna, 2006, s. 198). Ayrıca dönem içindeki dinamikler kentin yeni yoksulları için iki temel sorun alanı ortaya çıkarmış ve bu sorun alanlarına karşı ortaya konulan toplumsal refleksler kent mekânında gelişen ilişkiler için belirleyici olmuştur. İlk olarak kente göç eden nüfus için barınma önemli bir sorun alanı oluşturmuş, bireylerin kendi mülkiyetlerinde bulunmayan arazilere inşa ettikleri konutlar olan gecekondular barınma ihtiyacının karşılanmasını sağlamıştır. İkinci olarak ise kentlerdeki formel iş imkanlarının yetersizliği, yeni kent işsizlerinin enformel ekonomi içinde istihdam edildikleri bir sistemin oluşmasına neden olmuştur (Şengül, 2012, s.425).

Hızlı kentleşme sürecindeki barınma ihtiyacının çözümünde gecekonduların önemi ve etkinliği toplam konutlar içindeki gecekondular oranı aracılığıyla da kolaylıkla takip edilebilmektedir. 1955 yılında sayıları yaklaşık olarak 50.000 dolaylarında olan gecekonduların toplam konutlar içindeki payı %4,7 civarındadır. Bu sayı 1980 yılına gelindiğinde ise 950.000 dolaylarına yükselmiş ve gecekonduların toplam konut sistemi içindeki payları ise %21,11’e ulaşmıştır. Gecekondular olarak tanımlanan konutlardaki artış ise hem gecekondular sahipleri dışındaki toplumsal katmanlarla kurulan ilişkilerde, hem de devletle kurulan ilişkilerde gerilimlerin yaşanmasına neden olmaktadır. Yeni kent yoksullarının yaşam biçimleriyle kentsel orta sınıfları, gecekonduların inşasıyla ise planlama ve özel mülkiyete dayalı devlet otoritesini sorunlu bir alana konumlandığı ifade edilmektedir (Şengül, 2012, s. 426).

Konut üretimi üzerinden gerçekleşen tartışmalar toplumsal katmanlar arasında gerilimli bir alan meydana getirmekle birlikte, sadece gerilim üzerinden tanımlanamayacak düzeyde işlevlere sahip olmaktadır. Öncelikle kırdan kente göç eden nüfusun konut sorunu gecekondulaşma aracılığıyla düşük maliyetli bir şekilde çözülmüştür. İkinci olarak gecekondulaşma üzerinden gelişen düşük maliyetli konut sistemi, yeni gelişen sanayinin emek gücü ihtiyacını da düşük maliyetli bir şekilde karşılanmasına olanak tanımakta, böylece sermaye birikimine ucuz işgücü sağlanması açısından katkı yaptığı ifade edilmektedir. Bu durum kamu açısından bir anlamda gecekondulaşma sürecinin bilinçli bir şekilde “görmezden gelindiği” bir işleyiş ortaya çıkarmaktadır (Kurtuluş, 2017, s. 208). Ayşe Buğra da benzer bir

analiz yapmakta ve kentleşme sürecinde kamunun sosyal politika açısından barınma hakkını kabul ettiğini ancak bu hakka ilişkin formel düzenlemelerin ortaya konulmadığını vurgulayarak bu sürece ilişkin düzenlemelerin kamu nezdinde oy karşılığı gerçekleşen bir kamu hizmeti olma özelliği taşıdığına işaret etmektedir (Buğra, 2015):

“Yeni yerleşimlerde enformel nitelikli karşılıklılık ilkesi devlet-vatandaş ilişkilerine uzanarak, her seçim arifesinde gündeme gelen gecekondulu aflarıyla bir oy karşılığı tapu tahsis belgesi verme, ardından da belediye hizmeti getirme uygulamasına yol açtı. Barınma hakkı kabul ediliyordu, ama hakkın gerektirdiği yükümlülükler formel bir politika zeminine oturtulmadan yapılıyordu. Dolayısıyla kabul edilen şey, barınma hakkı değil, devletle seçmen arasındaki zımni bir anlaşmaya dayanan barınma imkânı haline geliyordu.”

Her ne kadar bu süreç içinde devletin gecekondulara ilişkin yaklaşımı bu konut biçiminin görmezden gelinmesi üzerine şekillense de farklı yasal düzenlemeler aracılığıyla bu konut formunun yasal bir zemine oturtulması için çalışmalar da bulunmaktadır. 1961 Anayasası’nın 49.maddesi devletin bu kapsamdaki görevini tanımlamakta ve barınma ihtiyaçlarının giderilmesine ilişkin önlemlerin alınmasını devlet görevi olarak sunmaktadır. Böylece hem konutların niteliğine ilişkin bir düzenleme gerçekleştirilmiş hem de lüks konutların yapımı yerine ucuz konutların yapılması aracılığıyla arsa spekülasyonunun önüne geçilmesi hedeflenmiştir. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda da gecekondulara ilişkin benzer bir yaklaşım görülmekte, gecekonduların yerine yeni konutların inşa edilmesi ve iyileştirilebilecek durumdaki konutların kullanıcılarına ise kredi ve ayni yardım yapılması gibi konulara yer verilmiştir. Ayrıca gecekonduların bir konut formu olarak devlet tarafından tanınması, bu konutların ihtiyaç duydukları altyapı hizmetlerinin de bu bölgelere sunulmasını olanaklı hale getirmiştir (Türkün, Aslan, & Şen, 2014, s. 71).

Kentlere göçle birlikte barınma ihtiyacının bir yansıması olan gecekonduların 1960’lı yıllardan itibaren niteliğinde de önemli bir değişim gözlemlenmektedir. Kırdan göç edenlerin barınma ihtiyacını karşılayan konutlar, kent mekânı içinde oluşan toprak rantına dayalı olarak giderek ticari değerler haline dönüşmektedir. Bu kapsamda ilk dönemlerde enformel ilişkiler aracılığıyla gelişen ve sermaye, emek ve devletin barınma ihtiyacı üzerindeki uzlaşmasını içeren gecekondulu sistemi, giderek farklı güç odaklarını içerecek şekilde karmaşık bir yapı kazanmıştır. 1970 ve 1980’li yıllarla birlikte yasa dışı güç odaklarını da içeren ve karmaşık kentsel arazi kullanım biçimlerine bağlı olarak gelişen gecekondulaşma, Erder’in (2015, s.154) tanımıyla “kent hukuku dışı konut üretme biçimi”, devlet müdahalesizliği yoluyla göçün maliyetinin topluma ve göç edenlere yüklendiği sistemin yerini almıştır. Bu dönemde devletin yeni gelişen inşaat sermayesi ve büyük arazi spekülâtörleri ile yakın bir ilişki içinde bulunduğu

ve alt sınıfların yeni gelişen ilişkilerin dışında kaldığı ifade edilmektedir (Kurtuluş, 2017, s. 208-209).

Tablo 1’de belirtildiği üzere Türkiye’de 1950 yılında 5.244.337 kişi idari olarak kent kabul edilen bölgelerde ikamet etmekteyken, bu sayı 1980 yılında 19.645.007’ye ulaşmıştır (Işık, 2005, s. 61). Yaşanan hızlı kentleşme sürecinin Türkiye’nin iç göçle ilgili yasal/kurumsal bir düzenlemesinin bulunmamasıyla da ilgili olduğu belirtilmektedir. Bu dönem içinde Türkiye’nin Çin ve Hindistan gibi iç göçü engellemek amacıyla formel düzenlemeler ve enformel araçları kullanmadığı, bunun sonucunda serbest bir şekilde gerçekleşen coğrafi hareketliliğin son derece hızlı ve diğer geç kapitalist ülkelere göre erken yaşanmasında etkili olduğu belirtilmektedir (The World Bank, 2014, s. 160). Bireylerin hareketliliklerini sınırlayıcı düzenlemelerin bulunmaması elbette göç hızında etkili olmuş ve bu durum kentleşme açısından önemli sonuçlar doğurmuştur. Fakat yeni gelişmekte olan sanayileşmeye ilişkin stratejiler ve sanayi için ihtiyaç duyulan emek gücünün niceliği düşünüldüğünde böyle bir kısıtlamanın bulunmaması anlamlı olmaktadır.

1980’li yıllara gelindiğinde Türkiye’de sermaye birikimi ve üretim ilişkileri açısından önemli dönüşümler yaşanmaya başlanmış, bu durum kentlerin niteliğini de doğrudan etkilemiştir. Sermaye birikiminin 1980’li yıllardan itibaren dışa açık bir şekilde, küresel alana entegrasyonu hedefleyen niteliği nüfusun bölgesel dağılımı üzerinde de etkili olmuştur. Bu dönem içinde güney ve batı sahil kentlerinin önemi artmaya başlamış, aynı zamanda İstanbul hızlı bir büyüme süreciyle Cumhuriyet öncesi işlevlerini geri kazanmaya başlamıştır (Tekeli, 2009, s. 17). Kurtuluş (2017, s.214), mekânın bu dönemde sermayenin müdahalesi ve devletin bu müdahaledeki doğrudan etkin rolü aracılığıyla şekillendiğini ifade etmekte, özellikle devletin daha önceki dönemlere kıyasla dolaylı olarak değil, mekânı doğrudan birikime yönlendirecek şekilde örgütlendiğine dikkat çekmektedir.

“Sermayenin kentleşmesi” olarak da tanımlanan bu dönemde büyük kentler giderek özellikle büyük ölçekli sermayenin devletle ortak yatırımlarının hedefi haline gelmiştir. Ayrıca kentin yeniden yapılanmasında birikim koşullarına uygun bir şekilde, piyasa mekanizmasının aktif bir şekilde çalıştırılması talep edilmekte, fakat aynı zamanda devlet bu sürecin her aşamasında yer almaktadır (Şengül, 2012, s.434). Kentsel büyüme bu dönemde küçük ölçekli ve bireysel kararlara dayalı büyüme sürecinden, büyük ölçekli sermayenin merkezi konumda bulunduğu bir büyüme modeli dâhilinde gerçekleşmiş, toplu konut uygulamaları önem kazanmıştır. Bu model sadece barınma ihtiyacının karşılanmasına dönük bir yapım sürecine de işaret etmemiştir; üretim örgütlenmesinin mekânsal ölçeğini de değiştirmiştir. Sanayi ve

depolama bölgelerinin oluşması, serbest üretim ve ticaret bölgelerinin ve ticaret merkezlerinin oluşturulması gibi inşa süreçleri üretimin de kent mekânında büyük ölçekli bir şekilde yapılanmasına olanak tanımıştır. Ayrıca bu bölgelerdeki küçük ölçekli aktörler de kooperatifler veya farklı kurumsal yapılar halinde örgütlenmek durumunda kalmışlardır (Tekeli, 2009, s. 17).

Tablo 1. Türkiye’de Dönemlere Göre Kentsel Nüfus Artışı (1940-2000)

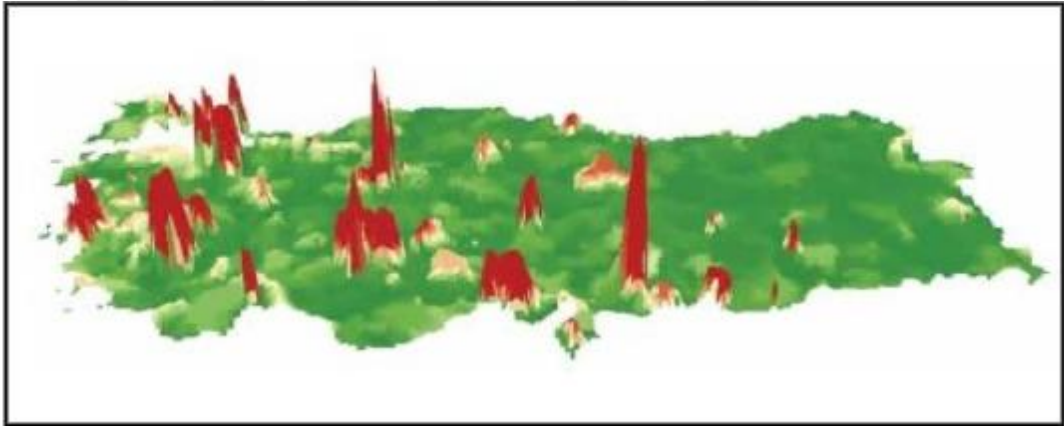
Dönemler	Kentsel Nüfus Artış Hızı (Binde)	Mutlak Artış
1940-1950	18,8	898.088
1950-1960	52,4	3.615.394
1960-1970	43,5	4.831.370
1970-1980	36,1	5.953.906
1980-1990	54,5	13.681.344
1990-2000	26,8	10.679.923

Kaynak: Işık, 2005, s.64.

Kent yapısındaki dönüşüm mekânın ve konutların kullanımındaki sınıfsal farklılaşma aracılığıyla da takip edilebilmektedir. Daha önceki dönemlerde kent merkezinde konumlanan üst gelir grupları 1980’li yıllarla birlikte bu bölgeleri terk ederek, kent çeperlerindeki korumalı ve lüks konut alanlarına yerleşmeye başlamışlardır. Yaşanan dönüşümün etkisi sadece yüksek gelir grupları üzerinde gerçekleşmemekte, gecekondu bölgeleri de yaşanan değişimden etkilenmektedir. Bu bağlamda “kentsel dönüşüm” Türkiye’de merkezi bir tartışma alanı ortaya çıkarmaktadır. Kentsel dönüşüm projeleri aracılığıyla gecekondu bölgeleri sermaye aktörlerinin yeni hedefi haline gelmekte, bu alanın dışında kalan gecekondu bölgelerinde ise yeni göçler nedeniyle kentsel çöküntü bölgeleri oluşmaktadır. Kentsel yenilemeye ilişkin projeler sadece konut alanları ile sınırlı değildir, aynı zamanda artık atıl duruma gelmiş olan kentsel sanayi bölgeleri de yenilenerek farklı amaçlar çerçevesinde kullanıma sunulmaktadır. Dinlenme ve eğlence alanlarına dönüşen bu bölgeler kentlerin yeni turistik bölgelerini oluşturmakta, yüksek gelir gruplarının tüketimine açılmaktadır. Ayrıca bu dönemde karşılaşılan iç göç dalgaları da diğer dönemlerden farklı özellikler sergilemekte, özellikle Güneydoğu Anadolu Bölgesinden zorunlu göç belirleyici olmaktadır. Göç nedeniyle çevre illere yerleşen emek gücü, bu kentlerdeki ucuz emek gücünü tanımlamakta ve yeni kentsel yoksulluk alanları oluşturmaktadır (Kurtuluş, 2017, s. 215-216).

Marmara Bölgesi, sanayileşmenin etkisiyle hızlı bir büyüme ivmesi kazanmış, daha önceki dönemlerde Marmara Bölgesinin doğusu ve güneyinde gözlemlenen büyüme süreci, bölgenin kuzeyini de kapsayacak şekilde genişlemiştir. Aynı zamanda kentleşmenin sanayileşmeyle kurduğu paralel ilişkiye ek olarak özellikle güney ve batı kentlerindeki turizme dayalı büyüme de dikkat çekmektedir. Turizmin gelişmesiyle birlikte batıda Marmaris ve Fethiye, doğuda ise Antalya, Manavgat, Alanya ve Silifke gibi bölgelerde kentsel nüfusun hızlı bir şekilde artış gösterdiği ifade edilmektedir (Işık, 2005, s. 65). Her ne kadar sanayileşme sürecinde Marmara Bölgesi merkezi bir konumda bulunsun da özellikle 2000’li yıllardan itibaren gelişen ve küresel bağlantılarını güçlendiren Anadolu sermayesi de bu bölgelerin kentleşmesinde önemli rol üstlenmiştir. Şekil 1’den takip edilebileceği üzere Türkiye’de 2007-2012 yılları arasında kurulmuş olan firmaların dağılımı mekânsal olarak çeşitlenmekte, Anadolu’nun farklı merkezlerine dağılmış bir firma yapısı ile karşılaşılacaktır.

Şekil 1. Türkiye’de 2007-2012 Yılları Arasında Kurulan Firmaların Mekânsal Dağılımı



Kaynak: The World Bank, 2014, s.161.

Bütün bileşenler bir arada değerlendirildiğinde Türkiye’de kentleşme sürecinin çok farklı dinamiklere bağlı olarak şekillendiği ve sermaye birikimine ilişkin gerekliliklerin bu alanda önemli bir faktör olduğu gözlemlenmektedir. Nitekim büyük ölçekli, küresel düzeyle bağlantılı olan sermaye grupları İstanbul, İzmir, Bursa, Ankara ve Adana gibi kentlerde konumlanmaktadır. Ancak bunlar arasında İstanbul’un en büyük paya büyük bir farkla sahip olduğu görülmektedir. 2007 verileriyle İstanbul, Türkiye’nin toplam ihracatının %50’sini ve ithalatının ise %40’ını üstlenmektedir. Batı ve Güney kıyılarında ise 1980’li yıllardan itibaren turizm önemli bir gelir kalemini oluşturmuş, bu bölgelerdeki inşaat sektörü de turizmin gelişmesine paralel olarak etkilenmiştir. Son olarak ise 2000’li yıllardan itibaren “Anadolu Kaplanları” olarak nitelendirilen Denizli, Gaziantep ve Çorum gibi kentler, ihracat üzerinden yakaladıkları ivme aracılığıyla önemli kentler haline gelmişlerdir (Türkün, Öktem Ünsal, & Yapıcı, 2014, s. 85).

Türkiye’de sermaye birikim dinamiklerinde ve buna bağlı olarak kentlerin niteliğinde yaşanan dönüşümler, ulaşımın yapılanmasını da doğrudan etkilemekte, dönemsel ihtiyaçlara bağlı olarak gerek kentler arası gerekse kent içi ulaşım sürekli olarak dönüşmekte ve yeniden yapılanmaktadır. Farklı dönemlerde bölgesel olarak yaşanan dönüşümün Anadolu’yu da kapsayacak şekilde gösterilmesi bu nedenle önemlidir. Her dönem sosyal ve ekonomik olarak farklı unsurları içermekte, örneğin toplumsal yapıda enformel ilişkilerin belirleyici olduğu 1950 sonrasında büyük kentlerin bir altyapı ihtiyacı ve hizmeti olarak kurgulanan ulaşım ile 1980 sonrası küresel bağlantılara sahip kurumsallaşmış sermaye aktörlerinin toplumsal yapıda etkin konumda bulunduğu bir işleyişteki ulaşım organizasyonu benzer özellikler taşımamaktadır. Ulaşımın gerek dünya ölçeğinde gerekse Türkiye özelindeki gelişiminin farklı sistemler üzerinden değerlendirilmesi ilerideki bölümlerde yapılacaktır. Ancak daha önce ulaşımın kapitalist gelişme aşamalarından üstlenmiş olduğu farklı rollerin incelenmesi gerekmektedir.

1.2.Kentsel Gelişme ve Ulaşım: Sermaye Birikimi ve Hareketlilik Ekseninde İşlevler

Mekânın üretim ilişkilerine bağlı olarak yeniden tasarlanması, kurulan ilişkilerin işlerliğini ve devamlılığını sağlayacak organizasyon biçimlerinin de kurulmasını beraberinde getirmektedir. Bu süreç içinde ulaşım, toplumsal ve mekânsal örgütlenmede sadece hareketliliği tanımlamanın ötesine geçerek birçok görev üstlenmektedir. Ulaşımın işlevleri toplumun farklı kesimlerindeki aktörler için çeşitlenmekte ve bu aktörlerin ulaşımından beklentilerine bağlı olarak işlevler, sosyal veya ekonomik nitelikler kazanmaktadır. Örneğin kent mekânı içinde ulaşımın kurgulanması yerel yönetimler açısından kamu hizmeti ve politikası, bu hizmeti talep edenler ve özellikle de kitlesel olarak emeğin taşınması için mekânsal hareketliliğin aracı, ulaşım alanında faaliyet gösteren emek gücü için gelir kaynağı ve sermaye grupları içinse yatırım alanı olma işlevine sahiptir. Bu işlevlerin hangilerinin nasıl yerine getirildiği üretim ilişkilerine ve sermaye birikimine birden çok noktada, eş zamanlı etki etmekte, emek gücünün kitlesel olarak işyerlerine taşınması ile bireysel sermayelerin işyerlerine ulaşım hizmeti sağlamaları, üretim ilişkilerinin bütünsel yapısında farklı örüntüler yaratmaktadır. Ayrıca bu işlevlerin yerine getirilmesi sürecin çok farklı aktörleri içermesine bağlı olarak gerilimli bir alan da üretebilmektedir. Ulaşımın kurgulanması hem kamu aktörlerini hem de bireysel sermayeleri bir araya getirmekte ve aslında çoğu durumda aktörlerin koordineli bir şekilde çalışması gerekmektedir. Ancak kamu ölçeğinde yapılan müdahaleler veya üretimin yeniden yapılanmasına ilişkin farklı sermaye gruplarının ulaşım alanında faaliyete geçmesi farklı rekabet alanlarının oluşmasına neden olmaktadır. Bu nedenle kentsel

ulaşım alanının değerlendirilmesine geçmeden, ulaşımın genel olarak birikim sistemi içindeki yeri, aktörler arasındaki işlevleri ve meknsal etkinliğine ilişkin bir değerlendirme yapılacaktır.

1.2.1.Sermaye Birikimi ve Ulaşımın Farklılaşan İşlevleri

Ulaşımın işlevleri, öncelikle ekonomik etkinlik tartışmaları üzerinden takip edilebilir. Karayolu, havayolu, denizyolu veya demiryolu yapımı bir altyapı hizmeti olarak değerlendirildiğinde bu hizmetin yeterli düzeyde sunulmadığı durumlarda ekonomik performansın olumsuz etkileneceği, mal ve hizmet sunumlarında aksamalar yaşanacağı ve piyasa mekanizmasının işlerliğinde son derece önemli bir konumda bulunan dağıtım aşamasının eksik kalacağı açıktır (Kara & Ciğerlioğlu, 2018, s. 578). Öte yandan altyapı unsuru olarak etkin ve gelişmiş bir ulaşım ağının varlığı farklı bölgelerin sistemsel düzeyde “karanlıkta” kalmasını engeller; farklı bölgelerin kurulan bağlantılar aracılığıyla ekonomik kalkınmalarını gerçekleştirmelerinde ulaşım ağı öncelikli bir ihtiyaçtır. Bununla birlikte ulaşım alanındaki yatırımlar ve yeni gelişmeler mal ve hizmet üretiminde maliyetlerde düşüş sağlayarak krlılığı artırır (Kara & Ciğerlioğlu, 2018, s. 579).

Ulaşımın toplumsal işlevi ise farklı toplulukları birbirleri ile ilişkilendirmesidir; kapalı toplumlar ulaşım sistemlerinin ve teknolojilerinin gelişmesine bağlı olarak daha fazla dış unsurlardan etkilenen ve dönüşüme açık bir konuma gelmektedirler (Aksoy, 2016, s. 49). Ulaşım olanaklarının gelişmesi neticesinde farklı toplumlar arasında etkileşim artmakta, toplumsal ilişkilerde köklü değişimlere neden olabilecek yeni ilişki sistemlerinin varlığı görünür olmaktadır. Ulaşım için tanımlanan bu işlevler, temel olarak hkim ekonomik ve sosyal paradigmanın ilerlemeci bakış açısından kaynaklanmakta, ulaşım kapitalist gelişme içinde varılması gereken hedeflerin bir aracı olarak gösterilmektedir. Ulaşım ilişkilerinin kapitalizm açısından işlevsel hale gelmesi ise, uzmanlaşmaya dayalı işbölümü, piyasa ilişkileri ve bu iki alan arasındaki zamana ve mekna dayalı farklılıkları gidermesi ile anlamlı olmaktadır. Ulaşımın gelişmesi farklı mübadele ilişkilerinde zamansal ve meknsal sınırların ortadan kaldırılmasına hizmet etmekte, sermayenin dolaşım hızını artırarak birikimin devamlılığını sağlamaktadır. Ayrıca farklı ulaşım sistemlerinin toplumsal dönüşüme olan etkisi her bölge için aynı sonuçlar ortaya çıkarmamakta, kapitalist ilişkilerin içsel gelişme dinamiklerine bağlı olarak farklı gelişme sistemleriyle karşılaşılmaktadır (Aksoy, 2016, s. 51-52).

Ulaşımın yukarıda aktarılan işlevleri temel olarak mal ve hizmet taşıma sürecine ve bu sürecin sonundaki ekonomik çıktılara odaklanmaktadır. Ulaşım iktisadi açıdan analiz edildiğinde tek başına ulaşım faaliyetinin gerçekleşmesi değil, aynı zamanda ulaşım organizasyonunun başlı başına inşasının kendisi de kapitalist üretim sistemi içinde önemli

görevler üstlenmektedir. Sanayileşmenin ilk dönemlerinde ulaşımda yaşanan gelişmelerin üstlendiği roller bu açıdan önemli bir örnek oluşturmaktadır. Sanayileşme süreci ile hızlı bir şekilde artan meta üretimi, birikimin devamlılığı açısından bu metaların dolaşımını da gerekli kılmaktadır. Tarihsel olarak demiryolları dolaşımı sağlayacak en önemli araçtır ve sanayileşmenin sembolü haline gelmiştir (Uğurlu, 2017, s. 59). Demiryollarının kapitalist gelişme için sahip olduğu işlev, önce kapitalist sanayileşmenin bir sonucu, ardından kapitalist sanayileşmeyi güçlendirici ve yaygınlaştırıcı özelliğinde yatmaktadır (Aksoy, 2016, s. 64).

İngiltere’de demiryolu sisteminin gelişme aşamaları bu çerçevede önemli bir örnek sunmaktadır. Demiryolları ilk olarak sanayiye hammadde sağlayacak zengin doğal kaynakların bulunduğu bölgelerde kümelenmiş, bu bölgelerdeki hammaddeler işçi nüfusunun yoğun olduğu kentlere taşınmıştır. İlerleyen dönemlerde ise farklı kentleri birbirine bağlayan bir ağ kurmuş, böylece üretim alanı ile dolaşım alanı arasındaki bağ ulaşım sistemi aracılığıyla kurulmuştur. Bu etkilerle birlikte ulaşım ağının güçlenmesi emek hareketliliğini de hızlandıran bir etki yaratmış, kentlere göç artmıştır. (Aksoy, 2016, s. 73-74). İngiltere’de ulaşımda yaşanan gelişmelerin sanayileşme ve ekonomik büyümedeki etkisi etkin bir demiryolu sistemi kurmanın yanında dünya ölçeğinde taşımacılığı olanaklı hale getiren denizyolu sistemine de sahip olmasıyla yakından ilişkilidir. İngiltere’nin sömürgeleriyle ticari ilişkiler kurmasına olanak tanıyan karmaşık ulaşım ağları aracılığıyla ihracat ürünlerinin değeri 1700-1750 yılları arasında iki, 1800’lü yıllarda ise üç katına ulaşmıştır. Sanayileşme sürecindeki önemli ürünlerden birisi olan tekstil ürünlerinin yarısı bu dönemde başka ülkelere ihraç edilmektedir ve sömürgeleri de içine alan ticaret ağının sanayileşmede üstlendiği merkezi rol literatürde yeterince vurgulanmıştır (Berend, 2013, s. 14; Slater, 2016, s. 43)

Sanayileşme sürecinde ulaşımın demiryolu ve denizyolu aracılığıyla mal ve hizmet hareketliliğini sağlayacak dolaşımı yaratması kapitalist üretimdeki en görünür işlevini meydana getirmektedir. Fakat daha önce de ifade edildiği üzere ulaşımın işlevleri bununla sınırlı değildir. Fransa’da 19.yüzyılda demiryollarının yapım süreci buna iyi bir örnek oluşturmakta, kapitalizmin karşılaştığı ilk büyük kriz sürecinin ulaşım yatırımları aracılığıyla çözüldüğü belirtilmektedir. 19.yüzyılın ortalarından itibaren görünür hale gelen emek ve sermaye fazlalığı mekân düzenlemeleri aracılığıyla giderilmiş, ulaşım yatırımları bu fazlalığın üretime katılmasını sağlamıştır. Demiryollarının inşası atıl durumdaki sermayenin yeniden değerlendirilmesine imkân tanımış, çok sayıda işçiye istihdam alanı oluşturmuş, demiryolu üretimine girdi sağlayan maden ve demirhanelerde üretimi tetiklemiştir. Böylece ulaşım faaliyetlerinde yeniden yapılanma sermaye ve emek fazlasını üretime katmanın bir aracını

sunarak krizin aşılmasını sağlamıştır (Harvey, 2019, s. 143). Ulaşımın ve özel olarak ise demiryollarının üretim ve dolaşım alanının birden fazla noktasına temas eden bu ikili rolü, Avrupa'nın sanayileşme sürecinin önemli bir ayağını oluşturmuş, 1825 yılından 1910 yılına kadar olan dönem içinde yaklaşık olarak 363.000 kilometre demiryolu inşa edilmiştir (Berend, 2013, s. 20).

Ulaşımındaki gelişmelerin sermaye birikim sürecine müdahale ettiği önemli alanlardan bir diğeri de sermaye devir süresini kısaltmaktaki işlevidir. Ulaşım alanında kullanılan yeni sistemler sermaye birikiminin üretim (hammadde ve ara girdi temini) ve dolaşım (nihai ürünün pazara taşınması) aşamalarında mekânsal sınırları ortadan kaldırmanın yanında, sermaye döngüsünün de süresini kısaltmakta, birikimi hızlandırmaktadır (Harvey, 1985, s. 36). Ulaşım sistemlerinin kurulması, bu alandaki bireysel sermayeleri de değer üretici konuma getirmekte, üretim süreci içinde maddi bir değişime neden olmakta ve ulaşım hizmetini kendi ürünü olarak satmaktadır (Harvey, 2012, s. 457). Marx (2012, s. 146), ulaşımın hem diğer sermayeler için önemini hem de ulaşım sermayesinin bu alandaki ikili yapısını aşağıdaki şekilde özetlemektedir:

“Kapitalist üretim tarzı, hem taşımacılık ve ulaştırma araçlarının gelişimiyle, hem de taşımacılığın yoğunlaşmasıyla (ölçek büyüklüğü), tek tek metalar için taşıma maliyetlerini azaltır. Canlı ve nesnelleşmiş emek gücünün meta taşımacılığında harcanan bölümü, önce tüm ürünlerin büyük çoğunluğunu metalara dönüştürerek, sonra da yerel piyasaların yerine koyarak büyütür. Dolaşım, yani metaların gerçek mekânsal hareketi, metaların taşınması olup çıkar. Taşımacılık sanayisi, bir yandan, bağımsız bir üretim dalını ve dolayısıyla üretken sermayenin özel bir yatırım alanını oluşturur. Diğer yandan, bir üretim sürecinin, dolaşım sürecinin içindeki ve dolaşım sürecine hizmet eden devamı olarak görünmesiyle kendisini ayırır.”

Etkin işleyen ulaşım sistemlerinin varlığı sadece maliyetlerin düşmesini ve mekâna/zamana dayalı sınırları ortadan kaldırmayı sağlamaz, aynı zamanda güvenilir ve kurallı bir ulaşım sistemi, mevcut sermayelerin daha rasyonel ve etkin bir şekilde birikim sürecine katılımını da mümkün kılar (Harvey, 2012, s. 457). Ulaşım, mekân üzerindeki ilişkileri dönüştürdükçe farklı bölgelerde bulunan bireysel sermayelerin de pozisyonları değişmekte, kimi sermaye gruplarının üretim ve tüketime ilişkin sahip oldukları değerler daha kârlı hale gelmekte, buna karşılık kimi sermaye grupları ise bu süreçten zarar görmektedir. Sermayenin birçok farklı değişkenden etkilenen yapısı, ulaşım ile ilgili yatırımların tasarlanması açısından da önem taşır. Özellikle demiryolları gibi büyük ölçekli ulaşım hizmetinin üretimi korumasız, serbest rekabet ve piyasaya giriş koşullarının bulunduğu bir ortamda riskli bir girişim olarak görülmüş, bireysel sermayeler böyle bir riski almamayı tercih etmişlerdir. Bu durum devletin

ulaşım işlişkilerindeki etkinliğinin sebebidir, devlet büyük ölçekli ulaşım yatırımlarında piyasa kısıtlamaları gibi uygulamalarla sürece müdahale ederek bu alandaki k rlılığı bireysel sermayeler için güvence altına almaktadır (Harvey, 2012, s. 459). Bölgeler arasındaki ulaşım kolaylařtıķķa birikim ve sömürünün örgütlenmesi de olanaklı hale gelmekte, buna bağlı olaraksa toplumsal yapı dönüşmektedir.

Devletin ulaşım alanındaki müdahale ve düzenlemeleri bu alt başlığın girişinde de vurgulandığı üzere ulaşımın farklı aktörler için değişen işlevlere sahip olmasıyla yakından ilişkilidir. Ulaşım devlet ve sermaye grupları için kriz anlarında yeni yatırım alanları sunarak krizin aşılmasının bir aracı olmakta, aynı zamanda ulaşım hizmetini sunmanın kendisi devlet için bir kamu politikasını tanımlamakta, devlet kimi durumlarda ulaşım hizmetini sunmaktadır. Örneğin İngiltere’de 20.yüzyılın başında devletin savaş sürecinde yönetim ve denetimini kendi bünyesinde topladığı alanlar arasında demiryolları da bulunmaktadır (Berend, 2013, s. 65). Bu bağlamda devletin bu alandaki politikalarının dönemsel olarak farklılaştığı, toplumsal gerekliliklere bağlı olarak ulaşımı sürekli yeniden organize ettiği anlaşılmaktadır. İstanbul kenti özelinde ulaşım işlişkilerine odaklanan bu çalışmada ilerideki bölümlerde de gösterileceği gibi Türkiye’de de devletin ulaşım alanına müdahalesi ve özellikle de İstanbul’da kent içi ulaşımı düzenleme biçimi ve devlet ve sermaye arasındaki farklılaşan işlevler benzer bir işleyiş içinde karşımıza çıkmaktadır.

Dolayısıyla devletin ve özellikle de yerel yönetimlerin kent içi ulaşımda temel düzenleyici olarak üstlendiği roller, bu alandaki aktörlerle kurduğu ilişkiler ve ulaşımın işlevlerine atfettiği anlamlar dönemsel olarak farklılaşmaktadır. Örneğin İstanbul’da ulaşım alanında hizmet veren bireysel sermayedarların/girişimcilerin sundukları hizmet karşılığında düzenli gelire sahip olmaları yerel yönetimin getirmiş olduğu piyasaya giriş sınırlamaları ile garanti altına alınmaktadır. Ancak yine yerel yönetimin geniş ölçekli altyapı yatırımları ile alternatif ulaşım formlarını işletmeye başlaması bir gerilim alanı ortaya çıkarabilmektedir.

Ulaşımın işlevlerindeki dönemsel farklılaşma sadece devlet düzeyinde değil, bütün toplumsal aktörleri kapsayacak şekilde gerçekleşmektedir. Sosyal ve ekonomik alanda 1970’li yıllardan itibaren gözlemlenen yeniden yapılanma süreci, ulaşım sistem ve teknolojilerinde yaşanan dönüşüm ile son derece yakından ilişkilidir. Bu bağlamda yeni ulaşım teknolojilerinin küresel ölçekte piyasanın işleyişini güçlendirdiği vurgulanmakta (Daniels & Jones, 2016, s. 294), zaman ve mek n kısıtlamalarını ortadan kaldırarak dünyayı daha kolay yönetilebilir hale getirdiği savunulmaktadır (Clark, 1996, s. 117). Bu dönem içinde ulaşım alanında meydana gelen ve havayolu ulaşımını önemli ölçüde etkileyen jet motorlarının kullanımının ve

uluslararası konteyner taşımacılığı sisteminin gelişiminin üretimde küresel işbölümünü hızlı ve etkin organize etmeye olanak tanıdığı ifade edilmektedir (Coe, 2016, s. 328). Ulaşım maliyetlerindeki azalmanın bu süreç içinde de devam ettiği görülmekte, 1930 yılından 2008 yılına gelindiğinde denizyolu ulaşımının maliyetinin %80, hava ulaşımının maliyetinin ise %90 oranında azaldığı belirtilmektedir (Akçomak, 2012, s. 10).

Küreselleşme sürecinde sermaye birikimi küresel nitelik kazanarak uluslararası alanda emek gücü, meta ve piyasa ilişkilerinin hem yoğunlaşmasına hem de bu ilişkilerin genişlemesine neden olmaktadır. Havalimanları, uluslararası demiryolları ve limanlar gibi büyük ölçekli altyapı yatırımlarının bölgesel ekonomik büyüme ve istihdam üzerinde güçlü etkileri olduğu ifade edilmektedir. Bu yatırımların sadece dolaysız etkileri yoktur, aynı zamanda sahip oldukları büyük ve küçük ölçekli sektörel bağlantılar nedeniyle katlanarak büyüyen bir ekonomik etki yaratmaktadırlar. Küresel havayolu taşımacılığı üzerinden gelişen ilişki setleri bu alanda örnek olarak gösterilmektedir. İngiltere Heathrow Havalimanı kendi bünyesinde 40.000 kişiyi istihdam etmekte, bunun yanında havalimanına bağlı olarak çevre hizmetler yaklaşık olarak 100.000 kişiye iş sağlamaktadır (Banister & Lichfield, 1995, s. 3). Artan ilişkiler dolaşım için daha fazla hareketi gerekli kılmakta, bu durum ise sermayenin ulaşımına daha fazla bağımlı hale gelmesine neden olmaktadır (Aksoy, 2016, s. 100).

Ulaşımın birikim döngüsü içinde dolaylı olarak üstlendiği bir diğer işlev ise emek gücünün hareketliliğini sağlamasıdır. Kapitalist gelişme içinde hareketlilik sadece metaların bir bölgeden diğerine taşınmasını içermez, aynı zamanda birikim döngüsünün devamlılığı emeğin hareketliliğini de gerekli kılar. Bu durum serbest dolaşım anlamına gelmediği vurgulanmalıdır, zira hangi emek gücünün, hangi koşullarda hareketli olacağı birikim ihtiyaçları doğrultusunda yapılmaktadır (Harvey, 2012, s. 462). Burada belirtilmesi gereken hareketlilik birikim süreçleri ile birçok noktada paralellik gösterse de sadece birikim koşulları ile sınırlandırılmaması gerektiğidir.

Bireylerin hareketlilikleri çeşitli etkenlere bağlı olarak şekillenmektedir. Küresel alanda yoğunlaşan ilişkilere dayalı iş seyahatleri, iltica hareketleri, öğrenci ve emekli hareketlilikleri, gençlerin farklı tecrübeler kazanmak amacıyla uluslararası alanda gerçekleştirmiş oldukları eğitim dışında kalan hareketlilikler ve seyahatler, askeri hareketlilikler gibi birçok farklı hareketlilik formundan söz edilmektedir (Urry, 2011, s. 6). Ulaşım sistemlerinin gelişimi ise hareketliliğin farklı araçlarını meydana getirmektedir. Küresel ölçekte hareketliliğin yoğunlaşmasında hızlı seyahat sistemlerinin gelişmesinin etkili olduğu bilinmektedir. Havayolu taşımacılığının giderek daha da düşük maliyetli şekilde gerçekleştirilmesi, bireysel

otomobil sahipliğinin artması, Asya ve Avrupa’da raylı sistemlerin özellikle hızlı trenleri de içerek şekilde yapılanması, ulaşım teknolojilerinin gelişimi ile hareketlilik arasındaki ilişkiyi gösteren önemli örneklerdir. Ulaşım teknolojilerinin gelişimi ve buna eşlik eden, küresel ölçekte yeniden organize olan seyahat tüketim kalıpları da hareketliliğin geçmiş dönemlere kıyasla büyük bir hızla artmasına neden olmuştur. 1800 yılında ABD’de günlük 50 metre olan seyahat mesafesi otomobil ve hava taşımacılığının gelişimiyle günde 50 kilometreye kadar yükselmiştir. Bu mesafenin ilerleyen dönemlerde de artması öngörülmekte, ABD’de 23 milyar kilometre olarak hesaplanan hareketliliklerin, 2050 yılına gelindiğinde yaklaşık 4 katına çıkarak, 106 milyar kilometreye ulaşması beklenmektedir (Urry, 2011, s. 5).

Bireysel hareketlilik olanaklarının artması, aynı zamanda işçi sınıfının örgütlenme olanaklarında da yeni imkânların oluşmasını sağlamıştır. Ulaşım ağlarının genişlemesi ve kullanım maliyetlerinin azalması farklı bölgelerdeki işçi toplulukları arasındaki etkileşimin artmasına yol açmıştır (Katznelson, 2019, s. 295). İncelenen işlevler kapsamında da görüldüğü üzere ulaşım, ekonomik büyüme, kalkınma, sanayileşme, sermaye birikimi ve hareketlilik tartışmalarını büyük ölçüde etkilemektedir. Ayrıca ulaşımın sahip olduğu işlevler aktörler özelinde farklılaşabileceği gibi dönemsel olarak da dönüşmektedir. Bir sermaye grubu için ürünlerinin pazara taşınması aracılığıyla birikim döngüsünde realizasyonu sağlayan ulaşım, bu hizmeti sunacak başka bir sermaye grubu için birikimin yeniden değerlendirme alanını oluşturabilmektedir. Benzer bir şekilde ulaşımın devlet tarafından kamusal bir hizmet olarak sunulması ile özel sermayelere kâr sağlayacak bir sektör olarak tanımlanması farklı dönemlerdeki politika değişimleri ve birikim stratejileri ile açıklanabilmektedir. Bireyler için de toplumsal pozisyonlarına ve hareketlilik motivasyonlarına bağlı olarak ulaşımın işlevleri değişmektedir. Kent içi ulaşım konusunda da ulaşımın genel işlevleri ve sermaye birikimi sürecinde üstlendiği rollerin büyük bir çoğunluğu geçerlidir, bununla birlikte kentlerin özgün nitelikleri neticesinde aşağıda da görüleceği gibi kent içi ulaşım farklı işlevlere sahip olmaktadır.

1.2.2.Kent Mekânı ve Kentsel Ulaşımın İşlevleri

Kentlerin sanayileşmeyle birlikte hızla dönüşmesi ve nüfus artışıyla karşılaşması, kentlerde yeni hizmet biçimlerinin de kurgulanmasını gerekli kılmıştır. Ulaşım da kent mekânındaki değişimlerden etkilenen ve bu değişimlere hızla cevap verecek şekilde sürekli yeniden organize olan bir görünüm sergilemektedir. Kent ve ulaşım arasında dinamik bir ilişki olduğu ve ortaya çıkan yeni ihtiyaçlar doğrultusunda kurgulanan ulaşım hizmetlerinin de kent formunu etkilediği bilinmektedir (Keleş, 1997, s. 25). Sanayileşmenin ilk dönemlerinde

kentlerde nüfusun nadiren 50.000'in üzerine çıkabildiği, fakat ulaşım teknolojilerinde yaşanan dönüşümün bu artışa olanak tanıdığı ifade edilmektedir⁸ (Daniles & Warnes, 2007, s. 3).

Kentsel gelişme ile ulaşım teknolojisi arasındaki ilişkinin analizinde, teknoloji ve toplumsal değişme arasında hangi unsurun belirleyici olduğuna ilişkin gerçekleştirilen tartışmaların benzeri yapılmakta, basit bir belirlenim ilişkisi dışında bir analize ihtiyaç duyulduğu ifade edilmektedir. Katznelson (2019, s. 290), birikim dinamikleriyle yeni ayrılmış konut ve emek piyasalarının paralel işleyişinin etkinliğine vurgu yapmakta, uzun süreli yolculukları mümkün kılan ulaşım yatırımlarının ancak işyeri ve konut ayrımı mevcutsa mantıklı olacağını savunmaktadır. Kent içi ulaşımaya yatırım yapılması ve yeni teknolojilerin ulaşımaya uyarlanması, mevcut durumda işleyen ve rekabete dayalı bir ulaşım sisteminde aktörlerin kârlılıklarını maksimize edecek veya kâr düşüşünü engelleyecek bir strateji olarak düşünülmektedir, ancak bu etkenler ulaşım alanındaki ilk yatırım kararının açıklayıcısı değildir. Bu nedenle ulaşım ve kent arasında birbirini besleyen bir ilişki olduğu, ancak kentsel büyüme ve değişimin başlangıcının ulaşım teknolojisi olamayacağı savunulmaktadır.

Kent içi ulaşımın gelişiminde önemli kırılma alanlarından birisini ev ve işyeri arasındaki mekânsal ayrım oluşturmaktadır. Kent içi ulaşım bu ayrım neticesinde emek gücünün kitlesel olarak üretim yerlerine taşınmasını sağlamakta, toplu taşıma hizmetleri bu doğrultuda organize edilmektedir. Kuşkusuz kent mekânındaki hareketlilikler sadece bireylerin kitlesel olarak üretim alanlarına taşınmasını içermez, insanlar başka nedenlerle de hareketlilik yaşarlar. Yine de kent içi hareketliliklerin önemli bir bölümü iş yeri ile konut arasındadır⁹.

Sanayileşmeyle beraber yaşanan mekânsal dönüşümlere kadar ev ve işyeri arasında keskin bir ayrım bulunmamaktadır. Hatta sanayileşmenin ilk dönemlerinde de kent içi ulaşım sistemlerinde büyük bir gelişme yaşanmamış, 19.yüzyılın ikinci yarısına kadar geçen zaman diliminde ev ve işyeri arasındaki ayrım belirginleşmekle birlikte, aradaki mesafe çoğunlukla yaya olarak katedilebilecek düzeyde kalmıştır (Volti, 2008, s. 236). 1850'lerde İngiltere'de fabrikaların gelişimi ve kent üzerindeki etkilerinin incelendiği çalışmalarda da bu vurgu ile karşılaşılmaktadır. İngiltere Chorley kasabası örneğinde çok az sayıda işçinin konut ve işyeri arasındaki mesafesinin 1 mil (1,6 kilometre)'den daha uzun olduğu, bu işçiler dışında kalanların çoğunluğunun ise işyerlerine çeyrek mil (0,4 kilometre) ve daha yakın mesafelerde ikamet ettikleri belirtilmektedir. Ancak 19.yüzyıldan itibaren ulaşımın çalışma yaşamındaki etkisinin

⁸Tekeli vd. (1976, s. 20) bu bağlamda kentlerin biçimlenişinde ulaşımın, çıkar gruplarının kent üzerindeki etkisine eş değer bir etkiye sahip olduğunu vurgulamaktadırlar.

⁹ Örneğin İstanbul'da 2014 yılında yapılan bir araştırmada katılımcıların %47'si toplu taşıma kullanımlarının ev veya işyerlerine ulaşmak amacıyla gerçekleştiğini belirtmişlerdir (İETT, 2014, s. 17).

kaçınılmaz olduğu hem fabrika konumları, hem de ihtiyaç duyulan emek gücünün farklı meslek gruplarını içermesi nedeniyle artan mesafelere bağlı olarak kent içi ulaşımın etkinliğinin arttığı vurgulanmaktadır. 1780-1850 yılları arasında Lancashire Chorley kasabasında endüstrileşme sonucunda 4000 dolaylarında olan nüfus 12.750'ye yükselmiş ve ekonomik olarak aktif olan nüfusun yarısından fazlası tekstil sektörünün işe gitmek için araçla yolculuk gerektiren kollarında istihdam edilmiştir¹⁰ (Katznelson, 2019, s. 245).

19.yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise kent içi ulaşımın gelişimi hızlanmış, toplu taşıma üst ve orta sınıfları kapsayan karakterinden sıyrılmaya başlayarak, toplumun bütün katmanlarını içerecek şekilde yeniden yapılanmıştır. Ancak bu alandaki bütünleşmenin tam anlamıyla gerçekleşmesi 19.yüzyıl sonlarını bulmuştur. Örneğin, Philadelphia'da 1880 yılında tramvay kullananların sadece %17'sini işçi sınıfı oluşturmaktadır. Toplu taşımanın ilerleyen dönemlerde hem ucuzlaması hem de genişlemesi işyeri ve konut arasındaki ayrımın daha da derinleşmesine neden olmuştur (Katznelson, 2019, s. 255). Kent içi ulaşımında toplu taşımanın kitlesel hale gelmesi sadece işyeri ve ev arasındaki mesafenin uzamasına katkı sağlamamakta, aynı zamanda farklı sınıfların eş zamanlı yolculukları aracılığıyla toplumsal düzeyde yeni karşılaşmaları da beraberinde getirmektedir (Harvey, 2019, s. 152). Paris'te kent içi ulaşımın ilk önemli örneklerinden birisini sunan ve atlar yardımıyla çekilen kitlesel ulaşım araçları olan omnibüslerin 1855-1860 yılları arasındaki yolcu sayılarında yaşadığı dönüşüm kentsel taşımacılığın yaşadığı genişlemeyi göstermektedir. Haussmann tarafından 1855 yılında Paris'te faaliyet gösteren bütün omnibüs şirketlerinin konsolidasyonu planlanmış ve 1855 yılında 36 milyon yolcu taşıyan omnibüsler, 1860 yılında kapasitelerini üç katına çıkararak 110 milyon yolcu taşımaya başlamışlardır (Harvey, 2019, s. 148).

Kent içi ulaşım olanaklarının artması sadece emek gücünün üretim alanlarına kitlesel olarak taşınmasını sağlamış, özellikle 19.yüzyıl başlarında toplu taşımanın üst sınıfları içerecek şekilde yapılanması, kentsel ulaşım aracılığıyla mekânsal ayrışmanın derinleşmesine hizmet etmiştir. Bu durum ulaşımın sınıfsal karakterine bir örnektir. Omnibüs gibi kentsel ulaşım sistemlerinin gelişmesiyle üst sınıfların kent merkezlerinde yaşama zorunluluğu ortadan kalkmış, böyle yoksulluğun merkezde toplandığı bir kent formu ortaya çıkmıştır. New York'un

¹⁰ İş ve ev arası mesafenin uzunluğunun önemi ve işçi sınıfı üzerindeki etkisi de ayrı bir eleştiri alanı meydana getirmektedir. 1860'lı yıllarda San Francisco'daki endüstri işçilerinin işe gitmek için günlük katettikleri yol uzunluğunun çeyrek mil ile yarım mil arasında olduğu ve bu tarihten 20 yıl sonra dahi bu mesafenin işçi sınıfının çoğunluğu için 1 mili geçmediği ifade edilmektedir. Fakat bu eleştirilerin modern uzaklık hissi ile kurgulandığı belirtilmekte ve toplu ulaşım olanaklarının bulunmadığı ve bütün ulaşımın yaya olarak gerçekleştirildiği bir ulaşım sürecinde, işçi sınıfının bu mesafelerden etkilenmemesinin mümkün olmadığı dile getirilmektedir (Katznelson, 2019, s. 255).

kentsel gelişimi bu konuda önemli bir örnek oluşturmaktadır. 1831 yılında omnibüslerin çalışmaya başladığı New York'ta, 1833 yılına gelindiğinde 80 adet omnibüs işlemekte, Manhattan “omnibüsler şehri” olarak tanımlanmaktadır. Fakat bu ulaşım biçimi işçi sınıfının çok az bir kesimine hitap etmektedir. Bu bağlamda o dönemin koşullarında toplu taşımının bireysel otomobil sahipliğinin kentler ve banliyöler arasında yarattığı sınıfsal bölünmeye benzer bir sonuç yarattığı savunulmaktadır (Glaeser, Kahn, & Rappaport, 2008, s. 21). New York'ta gözlemlenen bu sürecin Londra için de geçerli olduğu ifade edilmekte, ancak erken kapitalistleşmiş bir kent olan Paris'in bu çerçevede bir istisna olduğu belirtilmektedir. Paris kentinde toplu taşımının kurgulanması ve kent içi toplu taşımının sınıfsal karakteri yukarıda aktarıldığı gibi Harvey'in de vurguladığı üzere daha heterojen bir görüntü sergilemekte, bunun nedeni olarak ise Haussmann'ın kente ilişkin planları ve Fransız hükümetinin bu planları uygulama konusundaki ısrarı gösterilmektedir (Glaeser, Kahn, & Rappaport, 2008, s. 22-23). Kent içi toplu taşımının organizasyonunda farklı ülke deneyimlerinin de gösterdiği üzere, farklı tarihsel ve toplumsal süreçlere sahip olan kentlerde, kent içi ulaşımın teknik organizasyonu benzer olsa dahi, üstlendiği işlevler görece farklılaşmaktadır.

Kent içi ulaşımında kitlesel toplu taşımının merkezi konuma gelmesi ise 19.yüzyılın sonlarını bulmaktadır. Bu dönemle birlikte elektrikli hafif raylı sistemlerin kent içi ulaşımında kullanılmaya başlanması hız ve konfor artışındaki en önemli etkiyi yaratmıştır. Demiryolları, tramvaylar, metro uygulamaları ve otobüsler, işçi sınıfının konutu ve işyeri arasındaki mesafeyi katetmede kullandığı temel ulaşım araçlarıdır. Bu süreç 1920'lere kadar devam etmiş, ancak ulaşım alanında özel otomobil sahipliğinin artmasıyla birlikte, kent içi ulaşım da dönüşmeye başlamıştır.

Özel otomobil sahipliğinin etkisi özellikle II. Dünya Savaşı sonrasında belirleyici olmuş, ulaşım sistemleri, kent formu ve ulaşım planlaması yeni gelişen ulaşım sürecine uyum sağlamıştır. Bireysel otomobil kullanımının artması, hem kent çeperlerine doğru genişleyen banliyölerin oluşmasını kolaylaştırmış, hem de bu banliyölere ulaşımı sağlayacak olan yeni otoyolların yapılması önemli altyapı yatırımlarını meydana getirmiştir. Amerika'da 1990 yılında nüfusun yarısından fazlası 39 metropoliten bölgede yaşamaktaydı ve bu bölgelerdeki banliyö nüfusu 1970-1990 yılları arasında %55 oranında artmıştı. Aynı dönemde en büyük 50 metropoliten bölgede işyerlerine ulaşımın %84,6'sı özel otomobiller aracılığıyla gerçekleşmekteydi. Bu oranlara dayanarak Amerika'da özel otomobillere bağımlılığın Avrupa'dan 2-3 kat daha fazla olduğu ifade edilmektedir (Cervero & Landis, 1995, s. 136).

Böylece özel otomobil kullanımı sadece bir ulaşım aracı olmanın ötesine geçerek sosyal yapının yeniden tasarlanmasını sağlayan bir alan açmıştır (Volti, 2008, s. 236).

Kentsel ulaşım formlarında meydana gelen dönüşümlerin sanayileşme ve üretim sürecindeki büyük dönüşüm dönemlerine işaret eden Kondratieff Dalgaları aracılığıyla da analiz edilebileceği savunulmaktadır. Her bir ekonomik değişim döngüsü, kendi ulaşım sistemini de gelişen üretim süreçlerine bağlı olarak yaratmaktadır. Sanayileşmenin farklı aşamalarında sırasıyla önem kazanan demir, kömür, çelik ve petrol, ulaşım alanında demiryolları, trenler, buharlı gemiler, tramvaylar ve özel olarak otomobiller ama genel olarak motorlu ulaşım araçları olarak yansımıştır (Newman, 2003, s. 27). 1930’lardan itibaren gelişen kitlesel üretimin merkezinde yer alan ve temeli otomobil üretimi olan “Fordist” fabrikalar, üretim ve ulaşım arasındaki ilişkinin en görünür olduğu örneklerden birisini meydana getirmektedir. Kentler arası ve kent içi ulaşımında hâkim ulaşım sistemlerinin dönemsel olarak değerlendirilmesi Tablo 2’de yer almaktadır.

Tablo 2.Ulaşım Teknolojisindeki Gelişmelerin Ekonomik Dönemlerle Bağlantıları (1770-1990)

Ekonomik Dönem	Başlıca Şehirler Arası Ulaşım Teknolojisi	Başlıca Şehir İçi Ulaşım Teknolojisi
1770-1840	Gemiler ve At Arabaları	Yürüme
1830-1890	Buharlı Trenler	Trenler
1880-1940	Buharlı ve Elektrikli Trenler	Tramvaylar
1930-1990	Kamyonlar ve Uçaklar	Otomobiller

Kaynak: Newman, 2003, s.29

Kent mekânında yaşanan genişleme, kent içindeki faaliyetlerin de yayılmasına sebep olmaktadır. Toplu ulaşım kentsel yapı içinde kentin farklı alanlarını ve faaliyetlerini bütünleştirmeye hizmet etmekte ve bunu kitlesel olarak gerçekleştirmektedir. Özel otomobil ulaşımının ise kentsel yayılmaya önemli düzeyde etkisi olmuş, büyük konut alanlarının kentin her yerinde oluşmasını ve bu konut alanlarında yaşayanların ihtiyaç duyduğu işlevlere ulaşmasını sağlayacak yolların yapımını sağlamıştır. Özellikle küreselleşme süreciyle birlikte çok daha fazla önem kazanan havayollarının gelişimi ise farklı kentlerin birbirlerine olan bağımlılığının pekişmesine neden olmuştur (Castells, 2017, s. 50). Konut alanları, iş bölgeleri ve boş zaman / dinlenme aktiviteleri mekânsal olarak birbirlerinden farklı konumlandığı ölçüde ise kent sakinleri farklı ulaşım formlarına bağımlı hale gelmektedir.

Kentsel hizmetlere erişmek için gelişmiş ulaşım olanaklarına ihtiyaç duymanın ise toplumsal olarak yeni çelişkileri açığa çıkardığı savunulmaktadır. Castells, çelişkilerin ulaşımın bireysel ihtiyaçların karşılandığı piyasa mekanizması ile toplumsal ihtiyaçların karşılandığı kamu etkinliğini içeren ikili yapısından kaynaklandığını belirtmekte, bunların her birinin ayrı düzeylerde toplumsal problemler yarattığını vurgulamaktadır. Kent içi toplu ulaşımında, kamu etkinliği önemlidir ve toplu ulaşımın temel işlevi emek gücünün üretim alanlarına taşınmasıdır. Ancak toplu taşıma sadece hareketlilik sağlamamakta, aynı zamanda hareketliliği üretim organizasyonun belirlediği zaman ve mekân sınırlarında gerçekleştirmektedir. Böylece ulaşım merkezini hareket sağlamadan, üretim mekânlarının dağınık yapısının oluşturduğu sorunları gidermeye kaydırmaktadır. Bu ise bireyleri ulaşım hareketliliğini mekânsal olarak yayılmış faaliyetler arasında kendi istekleri doğrultunda yapılandırabilecekleri çözümlere yöneltmekte, başka bir deyişle bireysel otomobil talebi giderek artmakta, piyasa ise bu yeni “ihtiyaca” cevap vermektedir. Böylece kent alanında giderek artan trafik, sıkışıklık ve hava kirliliği ile ulaşım sürecinin kendisinin problemleri hale geldiği bir durum ortaya çıkmaktadır (Castells, 2017, s. 57-59).

Kent içi ulaşımında özel otomobil sahipliği özellikle 1950’li yıllardan itibaren önem kazanmıştır. Bununla birlikte, aynı dönem içinde özellikle kamunun hizmet sağlayıcı konumda bulunduğu toplu ulaşım sistemleri de etkin biçimde faaliyettedir. Bu dönem içinde kamunun etkinliği farklı ülke koşullarında değişmekle birlikte, süreç bazı genel özellik üzerinden açıklanabilir: Toplu ulaşım yatırımları birikim süreciyle ilgili analizlerde de aktarıldığı gibi büyük ölçekli yatırımlara ihtiyaç duymakta, özel sermaye aktörlerinin bu yatırımlarda yer almaması durumunda, kamu mali ve idari olarak süreci yönetmektedir. ABD’de ilk büyük ölçekli toplu ulaşım yatırımlarında kamunun etkinliği buna örnek olarak gösterilebilmektedir. Fakat ABD’de kamunun toplu ulaşımındaki etkinliği sadece ilk inşaa süreçleriyle sınırlı kalmamış, 1950’lerden itibaren özel girişimlerin bu alandaki faaliyetlerini sonlandırmaya başlamaları nedeniyle birçok girişim kamu tarafından üstlenilmiştir. Bu süreç 1964 yılında yapılan yasal düzenlemelerin ardından hız kazanmış ve 1980’lere kadar devam etmiştir. 1983 yılında 599 adet sistemin kamu tarafından işletildiği ifade edilmektedir (Black, 1991, s. 69).

Ulaşımın bir kamu hizmeti olarak kurgulanmasındaki ikinci önemli nokta ise emeğin yeniden üretimi için gerekli bir hizmeti tanımlaması ve bu dönem içinde örgütlü emek hareketinin varlığı sonucunda ulaşımın kamusal niteliğinin ön plana çıkmasıdır. Nitekim Fransa’da emeğin yeniden üretimine ilişkin talepler arasında ulaşımın bulunması bu sürecin önemli bir örneğidir (Castells, 2017, s. 205). Dünya üzerinde 1980 sonrasında gözlemlenen

özelleştirme dalgaları ve bunun ulaşım üzerindeki etkileri ise zıt bir sürece işaret etmektedir. Yukarıda belirtilen ABD’de örneğinde kamunun işletim aşamalarında son derece etkin olduğu yapı 1980 sonrasında dağılmış, hızlı bir özelleştirme süreci yaşanmıştır (Smerk, 1986, s. 87). Benzer bir süreç İngiltere için de geçerli olmuş, 1990’lı yıllardan itibaren demiryolu sistemi özelleşmeye başlamıştır. Ancak aynı zamanda kamunun politik/ekonomik tercihleri de ulaşımın organizasyonunda etkili olmakta, İngiltere’de özelleştirilen demiryollarının bir bölümünün tekrar kamulaştırılması buna örnek olarak gösterilebilmektedir (Aldred, 2012, s. 95).

Ayrıca kent içi ulaşımında toplu ulaşım ve özel otomobil sahipliği arasındaki ikili ve görece zıt ilişki, üretim alanlarına emeğin taşınmasının yanında, birikim döngüsünde sermaye aktörlerinin üstlenmek zorunda olduğu maliyetler açısından da önemli bir yerde durmaktadır. Konut ve işyeri arasındaki yolculuklar da emek gücünün yapmak zorunda olduğu harcamalar, üretim sürecine de doğrudan yansımakta sermaye açısından maliyetleri artıran bir etki yaratmaktadır. Otomobil sahipliği taşıma sürecini sermaye açısından bireyselleştirmekte, ayrıca otomobil sahibi olmanın içerdiği sembolik tüketim ideolojisi sürecin sınıfsal karakterini gölgelemektedir¹¹ (Frank, 1986, s. 212-213).

Kent içindeki mekânsal hareketliliğin sermaye tarafından örgütlenmesi ise, ulaşım üzerinden takip edilmesi olanaklı olan yeni eşitsizlikler ortaya çıkarmaktadır. Kent mekânındaki hareketlilik, toplu ulaşımın zaman ve mekân kısıtları içeren örgütlenme biçimi nedeniyle giderek daha fazla bireysel hareket olanaklarına bağlı hale gelmekte, bu durum kent içindeki olanaklara ulaşmak için bireysel otomobil sahipliğini bir zorunluluk olarak sunmaktadır (Castells, 2017, s. 60). Bu bağlamda kapsayıcı bir toplumsal ulaşım hizmetinin eksikliğinin yarattığı fiziksel hareketsizliğin sosyal hareketsizliğe dönüşebildiği, bunun da başta işsizlik olmak üzere kent yoksulluğuna dayalı birçok problemin gözlenmesini kaçınılmaz kılacağı ifade edilmektedir (Yago, 1983, s. 183). Ulaşım imkânlarının kısıtlı olması, sosyal/kamusal hizmetlere ve ekonomik olanaklara erişim yoksunluğu yaratarak kent yoksulluğunu sürekli yeniden üretmektedir. Ancak bu sorunun çözümü için ulaşım sistemlerinin sadece fiziksel olarak varlığı yeterli değildir. Ulaşım aynı zamanda bireyler için yeni bir maliyet alanı da meydana getirmektedir. Bu durumda farklı kaynaklara ulaşma ihtiyacı içinde olan kent yoksulları bu hizmetin maliyetini karşılayamazlar (Harvey, 2016, s. 63). Bu

¹¹ Fakat bu durum sürecin sınıfsal niteliğini ortadan kaldırmamaktadır. Tıpkı daha önceki yıllarda ulaşımın toplumsal bir ihtiyaç olması nedeniyle şekillenen toplumsal hareketlere benzer bir şekilde 2019 yılında Fransa’da toplumsal hareket grubu olan “sarı yeleklilerin” örgütlenmesini tetikleyen olayların başında benzin üzerinden alınan vergiler gelmektedir. Kent merkezinin dışında yaşayan ve kent merkezine çalışmak için giden emekçi kesimlerin ulaşım problemi üzerinden ortaya çıkan bu toplumsal hareketin ilerleyen dönemlerde sınıfsal açıdan farklı katmanları da içeren bir boyut kazandığı ifade edilmektedir (Gürcan, 2019, s. 445).

nedenle ulaşıma ilişkin politikaların etkin olabilmesi ve eşitsizliği giderebilmesi ulaşımın sadece mekânsal olarak yaygınlaşmasıyla değil, aynı zamanda toplumsal olarak erişilebilir olmasıyla mümkündür.

Kapsayıcı bir kent içi ulaşım sisteminin oluşturulmasının kent mekânındaki eşitsizlikleri giderici ve sosyal dışlanmayı engelleyici bir etkiye sahip olduğu açıktır. Bu konuda kent yoksulluğunun azaltılması ve daha eşitlikçi bir kent yapısının inşasının belirli kurumsal organizasyonlara ve düzenlemelere bağlı olduğu ve toplu ulaşım alanının da bu kurumsal organizasyonlarından birisini oluşturduğu savunulmaktadır. Ulaşım ağının yetersizliğinin ve kapsayıcı olmamasının yeni mekânsal sınırlamalar yarattığı, istihdam olanaklarını engellediği, bölgesel izolasyon yarattığı ve böylece sosyal dışlanmaya neden olduğu ifade edilmektedir (Hodgson & Turner, 2003, s. 266). Bu bağlamda ulaşım ile ilişkili olarak ortaya çıkan yedi adet dışlanma formundan söz edilmektedir.

Bunlardan ilki fiziksel dışlanmadır ve araç tasarımları, fiziksel tesis eksikliği ve engelli bireylerin ulaşım erişimine olanak tanımayan bir hizmet sunumu sonucunda oluşmaktadır. Coğrafi dışlanma bireylerin yaşadıkları bölgelerde ulaşım hizmetinin yetersiz olması nedeniyle bölgesel olarak izole olması sonucunda meydana gelmektedir. Sosyal tesislerden dışlanma bireylerin okullar, hastaneler, mağazalar gibi ihtiyaçlarını karşılamaya dönük alanlara, ulaşım hizmetlerini kullanmadaki zaman ve maliyet kısıtlamaları nedeniyle erişimlerinin olmamasıdır. Ekonomik dışlanma gelir ve ulaşım ağlarındaki sınırlılıkların istihdama erişimi sınırlaması veya engellemesini ifade etmektedir. Zaman temelli dışlanma; bireylerin zamana ilişkin farklı zorunluluklarının bulunması nedeniyle ulaşım için yeterli zamana sahip olmamalarıdır. Bu durum özellikle ev içi bakım emeğini de içeren çalışma formlarında görünür olmaktadır. Korku temelli dışlanma kişisel güvenlik endişesi gerekçesiyle ulaşım hizmetlerinin kullanılmaması anlamına gelmektedir. Son olarak ise mekânsal dışlanma modern güvenlik ve mekân yönetim stratejilerinin belirli sosyal grupların ulaşım hizmetlerini kullanma isteklerini kirmasını ifade etmektedir. Dolayısıyla sosyal dışlanma ve ulaşım arasındaki ilişki sadece ekonomik gerekçelerle oluşmaz (Church, Frost, & Sullivan, 2000, s. 198-200). Ancak belirtilen dışlanma formları farklı alanlara işaret etse de ekonomik kısıtların dışlanma formlarının birçoğunda etkin gerekçeyi oluşturması dikkat çekmektedir. Aynı zamanda bireylerin toplumsal yaşama aktif katılımlarının engellenmesi, ekonomik sorunların yanında, sosyal sorunları da beraberinde getirmekte, toplumsal eşitsizlik ekonomik eşitsizliğe paralel bir şekilde yeniden üretilmektedir.

Kent içi ulaşımın kapsayıcı bir organizasyondan yoksun olması istihdam olanaklarını engellemenin yanında, eğitim sağlık ve diğer birçok sosyal hizmete erişimi de kısıtlamakta,

genel olarak bireylerin yaşam kalitesini etkilemektedir. Bu süreç iki yönlü bir şekilde işlemekte, izole olmuş alanlarda yaşayanların hareketliliğinin engellenmesinin yanında, aynı zamanda belirli hizmetler bu bölgelere ya hiç erişememekte ya da sınırlı erişmektedir. Bu bakımdan kentsel ulaşımın sosyal dışlanma ve kent yoksulluğunu gidermedeki eksikliği aynı zamanda bir bölgesel gelişme problemine de dönüşmektedir (Thynell, 2017, s. 2).

Ulaşımın yapılanmasının toplumsal cinsiyet eşitliğinin güçlendirilmesi için de bir araç olabileceği vurgulanmaktadır. Kentsel hareketliliğin şekillenmesinde toplumsal cinsiyete ilişkin kültürel normlar etkili olmakta, bu alanda uygulanacak ulaşım politikalarının kadınların kamusal alana erişim olanağını artıracığı ifade edilmektedir (Thynell, 2016, s. 77). Ulaşım olanaklarının geliştirilmesine ilişkin politikalar çoğunlukla kapsayıcılık ilkesi üzerinden tanımlansa da tersten bir okumayla ulaşımın kolaylıkla ayrışmanın da bir aracı olduğu anlaşılabılır. Özellikle toplumsal cinsiyete ilişkin normlar ve kentin güvencesiz yapısı birleştiğinde kadınlar için kent içinde uzun mesafelere dayalı bir iş yaşantısı sorunlar içermekte, ulaşım farklı merkezleri birbirine bağlayarak uzak bölgeler arasında üretimi olanaklı kıldıkça kadınların belirli üretim alanlarından çekilmesi söz konusu olmaktadır. Dedeoğlu (2014, s. 210), İstanbul özelinde yaptığı araştırmada toplumsal cinsiyetin kamusal mekânla kurduğu sınırlı ilişkiye de bağlı olarak kadınların işyerine gitmek için toplu taşıma araçlarını kullanmayı tercih etmediğini belirtmekte, işçi servislerinin ise kadınların ev dışı üretime katılmasında erkek egemen kamusal alandan yalıtılmasının bir aracı olduğunu vurgulamaktadır. Böylece ulaşım, farklı bölgeleri birbirine bağlayarak birleştirirken aynı zamanda ayrışmaya da bir zemin hazırlamaktadır.

Kent içi ulaşım ile ilişkin politikaların geliştirilmesi ve bu politikalar aracılığıyla toplumun belirli kesimlerinin sorunlarının giderilmesini sadece kamu otoritelerinin bu alanı düzenlemeye ilişkin iradeleriyle açıklamak yetersiz kalacaktır, zira toplumsal alanda gelişen muhalefet de bu düzenlemelerde etkili olmaktadır. Bu çerçevede ulaşım ile ilişkin politikaların ikili düzeyde değerlendirilmesi açıklayıcıdır. İlk olarak ulaşım, birikim sürecinde ilişki setlerinin mekânsal olarak her alana yayılmasını hedeflemekte, ulaşım politikalarına ilişkin uluslararası veya yerel düzeydeki kapsayıcılık “karanlık bölgelerin” bu sürece dâhil edilmesinin bir aracı olmaktadır. İkinci olarak ise kent mekânındaki sınıfsal eşitsizliklerin yarattığı muhalefet hareketleri de diğer kent hizmetlerinde olduğu gibi ulaşım ile ilişkin de kapsayıcı politikaların geliştirilmesi sonucunu doğurmaktadır. Örneğin 1950’lerde Paris’te kent hizmetlerine ilişkin protesto hareketleri bu alandaki politikaların düzenlenmesini beraberinde

getirmiş, 1951-1963 yılları arasındaki kent politikaları ulaşımı da içerecek şekilde emek gücünün yeniden üretimine dönük olarak kurgulanmıştır (Castells, 2017, s. 90).

Ulaşımın işlevleri bu başlık kapsamında da incelendiği üzere dönemsel olarak farklı anlamlar kazanmakta, aynı zamanda ulaşımın genel gelişimi ile kent içi ulaşımın yapılanması arasında da amaçlar ve işlevler açısından farklılıklar bulunmaktadır. Ancak bu bölümde aktarılan literatürün de gösterdiği üzere gerek genel ulaşım yapılanması gerekse kent içi ulaşımın tasarlanması sermaye birikiminin mekânı örgütlenme biçiminden ve bu örgütlenmenin yarattığı sonuçlardan bağımsız olarak düşünülemez. Ulaşım, küresel ölçekte metalar ve bireylerden fikirlere kadar uzanan geniş bir yelpazede hareketliliği sağlamakta, sermaye birikim döngüsü içinde mekânsal yayılmaya ve döngü sürecinin hızlanmasına hizmet etmektedir. Kent içi ulaşım sistemleri özelinde düşünüldüğünde ise ev iş yeri ayrımına dayalı hareketliliğin sağlanması ve metaların kent alanında dolaşımı üzerinden şekillenen işlevler, yoğunlaşan ve giderek yayılan mekânsal ilişkiler nedeniyle çeşitlenmiştir.

1.2.3.Ulaşım İlişkilerinde Sınıf

Ulaşım ilişkilerinde sınıf hem ulaşım hizmetinin üretim aşamalarında hem de ulaşımın tüketiminde görünür olmakta, genel üretim ilişkilerine bağlı olarak ortaya çıkan sınıfsal pozisyonlar ulaşım hizmetinin tüketimini de etkilemektedir. Kentsel kitlesel ulaşımın işlevlerinden de kolaylıkla takip edilebileceği üzere kapitalist gelişmenin mekânsal olarak yayılımı işçi sınıfının kitlesel olarak bu üretim alanlara taşınmasını da beraberinde getirmiş, kitlesel toplu taşıma sınıfsal pozisyonların bir yansımasını meydana getirmiştir. Geç kapitalist ülkelerde ise çalışmanın ikinci bölümünde detaylandırılacağı üzere ara ulaşım formları kent yoksulluğu ile yakın ilişki içindedir ve ulaşım üzerinden gelişen sosyal dışlanma süreçlerinde etkin rol üstlenmektedir (Thynell, 2017). Ulaşımın tüketiminin sınıfsal karakteri sadece genel olarak kent içi ulaşım sisteminin bütünsel bir şekilde organize olması ile sınırlı olmamakta, bu durum aynı zamanda belirli taşıtlar özelinde de sembolize edilebilmektedir. Örneğin Portes & Armony (2018, s. 170), Miami’de kent içi toplu ulaşımında orta sınıfın otobüs kullanmama eğiliminin otobüslerin işaret ettiği belirgin toplumsal sınıf imajı ile yakından ilişkili olduğunu belirtmektedir. Ulaşım yönetimleri bu durumun çözümünü otobüslerin dış görünüşünü tramvaylara benzetmekte bulmuş, böylece imajları yenilenen otobüslerin ilgi görmeye başlayarak toplumun farklı kesimleri tarafından gönüllü olarak kullanılması öngörülmüştür.

Ulaşım ilişkilerinin farklı şekillerde organize olması toplumsal düzeyde birçok farklı aktörü etkilemekte, ulaşım hizmetinin üretiminden tüketimine kadar geçen süreçte birçok farklı sınıf katmanı bir araya gelmektedir. Bu alandaki kesişimler hem ulaşımın sermaye birikiminde

üstlendiği rollerde hem de kent içi ulaşımın örgütlenme süreçlerinde görülebilmektedir. Ulaşımın dolaşımında birikimin devamlılığını sağlamaya dönük işlevlerinin yanında özel girişimcilerin doğrudan ulaşımında üretici faaliyet göstermesi sınıflar arası ilişkileri izlenebilir hale getirmektedir. Ulaşım hizmetinin üretiminde sınıfsal çelişkiler sadece emek ve sermaye arasında değil, aynı zamanda farklı sermaye grupları arasında da görünür olmakta, farklı mücadele ve müdahale alanları ortaya çıkmaktadır.

Bu konuda özellikle ikinci bölümde detaylı bir analiz yapılacak olmakla birlikte, erken kapitalist ülkeler ile geç kapitalist ülkeler arasında net bir ayırmadan söz edilebilmektedir. Erken kapitalist ülkelerde ulaşım hizmeti devlet veya özel aktörler tarafından sağlanmaktadır. İşveren formel düzenlemelere bağlı olarak kamu veya özel sermayedir ve çalışanlar ise çoğunlukla ücretli emek formundadır. Geç kapitalist ülkelerde ulaşımın örgütlenmesi açısından yukarıda söz edilen süreç geçerli olmakla birlikte, kamunun yanında küçük üreticilik üzerinden örgütlenen, enformel ilişki ağlarının önemli bir konumda bulunduğu karışık bir sınıfsal yapı ile karşılaşmaktadır. Ayrıca hem erken hem de geç kapitalistleşmiş ülkeler açısından 1970'li yıllardan itibaren yaşanan toplumsal dönüşümler neticesinde ulaşım alanında da farklılaşmalar meydana gelmekte, örneğin erken kapitalist ülkelerde özelleştirmeler nedeniyle özel sermayelerin kent içi ulaşımındaki etkinliği artarken, geç kapitalistleşmiş ülkelerde küçük üreticilik formları kurumsallaşmayı içeren örgütlenmeler içinde bulunabilmektedirler. Aynı zamanda ulaşımında yer alan farklı sermaye grupları kârlarının düşmesini engellemek için yeni aktörlerin bu alanda faaliyet göstermesini engelleyici önlemler almakta ve çoğunlukla devleti bu konuda düzenlemeler yapmaya itmektedir. ABD'de küçük ölçekli işletme formlarının, büyük sermaye gruplarının kontrolündeki ulaşım aktörlerinin baskıları neticesinde yasaklanması buna önemli bir örnek oluşturmaktadır (ECMT, 1978, s. 32). Ayrıca ulaşım hizmetinin doğrudan devlet tarafından sağlanmasının yanında bu alanda özel girişimlere bağlı ulaşım aktörlerinin faaliyet göstermesi, bu aktörler baskı grubu olmayı başardıkları ölçüde gerilimli bir alan meydana getirmektedir (Elker, 2017, s. 279).

Ulaşım hizmetlerinin üretilmesinde istihdam ilişkileri ise sınıfın görünür olduğu bir diğer alanı meydana getirmektedir. Ulaşımında istihdam ilişkileri çok çeşitli formlarda ve farklı dinamikleri içerecek şekilde ortaya çıkmaktadır. Örneğin büyük ölçekli ulaşım sistemlerinde, genellikle formel ilişki biçimleri geçerli olmakta, emeğin vasıf düzeyi ise küçük girişimlere göre daha yüksek olarak nitelendirilmektedir (Cervero, 2000, s. 14).

Aynı zamanda büyük ölçekli formel sistemlerde emeğin bir arada hareket edebilmesi de olanaklı olmakta, sendikal faaliyetler yürütülebilmekte ve grevlerle karşılaşmaktadır. Hatta

1980 sonrasında Meksika’da görüldüğü üzere formel, örgütlü istihdam yapısının kırılması için küçük girişimler bir araç olarak kullanılabilmektedir (Wirth, 1996, s. 159). Küçük girişimcilik üzerinden örgütlenen sistemlerde ise enformel ilişki setleri belirleyici olmakta ve bu alanın formelleştirilmesine ilişkin düzenlemeler ülkelere göre değişmektedir. Bu durum istihdam ilişkilerini de çeşitlendirmektedir. Özellikle geç kapitalist ülkelerde hem bir gelir hem de önemli bir istihdam alanı yaratan enformel ulaşım formları ise kent yoksulluğuyla yakın ilişki içinde bulunmakta, bu durum ulaşım hizmetini talep eden yolculardan emek sunan şoförlere kadar geniş bir yelpazede ortaya çıkmaktadır. Bu alandaki emek gücü çoğunlukla güvencesiz görünüm sergilemekte, formel düzenlemelerin eksikliği ve sert rekabet koşulları altında kötü çalışma koşulları ile karşılaşmaktadır (Cervero, 2000, s. 26).

Ulaşımın işlevlerine ilişkin açıklamalar, ulaşımın toplumsal rollerini açıklar ancak ulaşım hizmetlerinin somut olarak hangi koşullarda ve nasıl örgütlendiği sorusunu cevapsız bırakır. Ancak önceki başlıklarda da ifade edildiği üzere, bu çalışmanın temel araştırma nesnesini oluşturan kent içi ulaşım formlarında çalışma biçimleri ve özellikle de bireysel girişime dayalı ara formlar olan taksi, dolmuş ve minibüs sistemleri dinamik bir yapı sergilemekte, ülkeler, aktörler ve ulaşım araçları özelinde değişmektedir. Bu nedenle İstanbul’da kent içi özel taşımacılık ara formlarında çalışma biçimleri ve ilişkileri detaylandırılmadan önce, kent içi ulaşımın somut olarak nasıl örgütlendiğinin ve bu alanlardaki aktörlerin etkinliklerinin çalışma ilişkileri kapsamında nasıl farklılaştığının ülke örnekleri üzerinden incelenmesi gerekmektedir.

2.KENTSEL ULAŞIMDA FARKLILAŞMA: BİÇİMLER, ÜLKELER VE ÖRNEKLER

Kent içi ulaşım sistemlerinin gelişimi, kent nüfusunun artış hızına paralel bir şekilde hızlanmakta, kentlerin, genişlemesi ve dönüşümü, taşıma ve toplu taşıma sistemlerini etkilemektedir. Örneğin Tanış ve Ögüt (2007, s. 136-138), kentlerin ölçeklerine göre ulaşım sistemlerinin gelişiminin dokuz adımda takip edilebileceğini vurgulamaktadır. İlk adımda, küçük ölçekli yerleşim birimlerinde yürüme temel ulaşım biçimidir ve bu yerleşimlerde toplu ulaşım sistemi bulunmamaktadır. İkinci adımda motorlu ve motorsuz taşıtlar devreye girmektedir, zira bu yerleşim ölçeğinde yürüme yetersiz kalmaktadır. Gelir durumuna göre ulaşımında bisiklet, motosiklet veya otomobiller kullanılmaktadır, ancak kamu veya özel toplu ulaşım talebi bu yerleşim bölgelerinde de bulunmamaktadır. Üçüncü adımda, bu ulaşım araçlarından herhangi birisine sahip olmayanların ulaşım ihtiyaçlarının giderilmesi için bir ara toplu taşıma formu olan taksiler sisteme girmektedir. Kentin gelişmesi nedeniyle toplu taşımaya olan ihtiyacın artması, bunu sağlayacak bir altyapının bulunmasıyla mümkün olmaktadır. Bu nedenle dördüncü adımda yol ağlarının toplu taşımaya uygun bir şekilde yeniden yapılanması gerçekleştirilir. Toplu taşımaya olan talebin artmasıyla birlikte, taksilere göre daha fazla sayıda yolcuya hizmet veren ve ucuz olan minibüs tipi ara toplu taşıma formu beşinci adımda gelişmeye başlamaktadır. Altıncı adımda ise artan ulaşım talebine paralel olarak, tam bir toplu taşıma formu olarak tanımlanan otobüs, tramvay ve trolleybüs gibi araçlar kent içi ulaşımında kullanılmaktadır. Bu üç formun taşıma kapasiteleri birbirine yakındır ancak kurulum ve işletme maliyetleri açısından farklılıklar gösterirler. Yedinci adım olarak toplu taşımaya ait özel (tahsisli) yolların kurgulanması gösterilmektedir. Nüfusun ve araç sayılarının artması kent mekânında fiziksel problemlerin yaşanmasına neden olmakta, bu durum sadece toplu taşıma araçlarının kullanacağı özel yolların açılmasını gerekli kılmaktadır. Artan yolculuk talebinin mevcut sistemlerle karşılanamaması nedeniyle hafif raylı sistemlerin oluşturulması sekizinci adımdır. Son olarak ise metro uygulamaları gibi tam korumalı yollar ve otomatik işletim sistemine sahip ulaşım araçlarının kentte kullanımı dokuzuncu gelişme adımını tanımlamaktadır.

Araştırmacılar tarafından bu adımlardan ilk üçünün adımın küçük yerleşimler için geçerli olduğu, altıncı adıma kadar olan kategorizasyonun küçük ölçekli kentler, sekizinci adıma kadar özelliklerin ise orta ölçekli kentler için ve dokuzuncu adımı kapsayan özelliklerin ise büyük kentler için geçerli olduğu belirtilmektedir. Ancak kent gelişimine doğrusal bir perspektiften bakarsak bu kategorizasyonun bütün kentlerde aynı sıra ile gerçekleşmeyeceği de

vurgulanmaktadır (Tanış & Ögüt, 2007, s. 138). Bununla birlikte bir ulaşım formunun varlığı diğerinin kent mekânı üzerinden tamamen çekilmesi sonucunu doğurmaz, farklı kurumsal düzeylere sahip ulaşım formları kent mekânında bir arada bulunabilir. Ulaşım formlarının her biri kendine özgü ilişki setlerini bünyesinde barındırmakta, bu doğrultuda her birinin yapılanmasında sınıf ilişkileri, mülkiyet yapısı ve ölçek farklılaşmaktadır. Aynı zamanda bu değişkenler tanımlanan ulaşım sisteminin formel veya enformel olma kapasitesini de etkilemektedir. Bu nedenle kent içi ulaşımında teknik olan ile toplumsal olan arasındaki ilişkinin kurulması gerekmekte, bunun içinse kent içi ulaşımında faaliyet gösteren farklı ulaşım sistemlerinin teknik özelliklerinin kısaca da olsa belirtilmesi gerekmektedir.

2.1.Kent İçi Ulaşımında Dönemler: Gelişim, Farklılaşma ve Dönüşüm

Tanış ve Ögüt'ün yukarıda aktarılan ölçek ve sistem ilişkisi üzerinden yaptıkları sınıflandırma dışında başka sınıflandırmalar da yapılmıştır. Benzer bir kriteri kullanan ve kentleşmenin farklı dönemlerini merkezine alan Doi (2015, s. 12), kent gelişimi ve ulaşım arasındaki ilişkiyi dört dönemde incelemektedir. Kentleşme sürecinin ilk dönemlerinde nüfusu artışı ve kentlere göç kent gelişiminde etkili olmuş, bu durum kitlesel ve hızlı taşımacılığa olanak tanıyan raylı sistemlerin ulaşımında ana aksı oluşturmasını beraberinde getirmiştir. Kentin banliyö alanlarına doğru genişlemesiyle birlikte motorlu taşıma sistemleri ön plana çıkmış ve seyahat mesafeleri artmıştır. Banliyö alanlarının genişlediği üçüncü aşamada ise, toplu ulaşım artık bir alternatif sunamamakta ve düşüşe geçmektedir, böylece bireysel otomobillerin kullanımı temel ulaşım biçimini oluşturmaktadır. Son aşamada ise Doi'ye göre, kent topluluklarının birbirleri ile kent içindeki bağlantılarının sağlandığı kısa mesafeli ve düşük hızlı seyahatler için erişebilir ve bağlantılı ulaşım sistemleri belirleyici olmaktadır. Kentsel gelişim ve ulaşım arasındaki ilişkinin “en hızlı ve en uzak” üzerinden kurgulandığı, ancak kentsel gelişim aşamalarındaki yeni süreçlerin dikkate alınması gerektiği savunulmaktadır (Doi, 2015, s. 13).

Kent biçimlerinin ulaşım üzerindeki etkisi kaçınılmaz olmakla birlikte, kentlerin sosyo-ekonomik yapıları ve demografik özelliklerinin birbirlerinden farklı olması da kent içi ulaşımında farklı biçimlerin ortaya çıkmasını tetiklemektedir. Geç sanayileşen ülkelerin kentleşme süreçlerine ilişkin tartışmalar, bu ülkelerdeki kent içi ulaşım politikalarına da yansımakta, dolayısıyla tek tip kent içi ulaşım organizasyonundan söz edilememektedir. Kentlerde ulaşım ilişkilerinin farklılaşmasında gelir, kent büyüklüğü ve yayılımı, politik tarih ve nüfus artış oranı olmak üzere dört temel faktörün etkili olduğu belirtilmektedir (The World Bank, 2002, s. 5). Gelir, ülkelerdeki araç sahipliğinde başlıca etken olarak gösterilmekte, bu alandaki yapılanma

gelir düzeylerine göre farklılaşmaktadır. İkinci olarak kent biçimi ve yayılımı, kent içi ulaşım süresini ve mesafesini belirlemektedir. Kentlerin politik tarihlerinin ulaşımındaki etkisi ise özellikle eski sosyalist ekonomilerin kent içi ulaşımı yapılandırma biçimlerinde görülebilir. Bu kentlerin ulaşım ağları yüksek yoğunluklu konut bölgeleri ve bu alanda hareketliliği sağlayacak kitlesel toplu ulaşım araçları üzerinden karakterize olmaktadır. Bu kentlerde sosyalist ekonomilerin ortadan kalkmasından sonra dünya ekonomisi ile entegrasyon aşamalarında ulaşımında eş zamanlı olarak motorlu araç kullanımında hızlı bir yükselme görülmekte ve kitlesel toplu taşımaya ilişkin finansal destekler azalmaktadır. Son olarak ise hızlı nüfus artışının yaşandığı kentlerde ulaşımının organizasyonunda iki noktanın belirleyici olduğu ifade edilmektedir. İlk olarak bu kentlerde ulusal gelir düzeyine kıyasla yüksek oranda otomobil sahipliği bulunmaktadır. İkinci olarak ise yol yapımlarına ilişkin düzenlemeler yüksek otomobil sahipliği oranlarının gerektirdiği düzeyin altında kalmaktadır. Bu iki faktörün bir araya gelmesi sonucunda bu kentlerde trafik sıkışıklığı gibi problemlerle karşılaşılması kaçınılmaz olmaktadır (The World Bank, 2002, s. 5-6).

Kentsel ulaşımında yukarıda tanımlanan unsurlar, kentlerdeki ulaşım sistemlerinin yapılanmasındaki farklı etkenleri ve bunların sonuçlarını göstermesi açısından önemlidir. Örneğin gelir düzeyi görece yüksek olan ülkelerde bireysel araç sahipliği oranları yüksek olabilmektedir. Bununla birlikte, bu ekonomiler aynı zamanda sahip oldukları gelirle bağlantılı olarak kitlesel toplu taşıma sistemlerinin maliyetlerini de karşılayabilecek düzeydedirler. Kentsel büyüme hızının çok yüksek olması ise bu sistemlerin kurulmasının önünde bir engel meydana getirmekte, toplu taşımanın kurulum hızı büyümeyi yakalayamamaktadır. Bu süreç eski sosyalist ekonomiler için de geçerlidir, bu ülkelerde gelir düzeyinin tek başına açıklayıcı olamayacağı düzeyde toplu taşıma sistemlerinin geliştiği görülmektedir (Gwilliam, 2003, s. 198).

Tablo 3.Ulaşım, Kent Koşulları ve Geç Kapitalist Ülke Örnekleri

		Gelir / Motorlu Taşıt Kullanım Oranı		
		Düşük	Yüksek	
Nüfus Artışı	Yüksek		Singapur	(Eski) Merkezi Planlama
		Dakka, Bangladeş	Bangkok; Manila; Hong Kong, Çin	Piyasa
	Düşük	Semerkant, Özbekistan; Almatı, Kazakistan; Bişkek, Kırgızistan	Moskova, Rusya; Varşova, Polonya; Budapeşte, Macaristan	(Eski) Merkezi Planlama
		Dakar, Senegal; Nairobi, Kenya	Prag, Çek Cumhuriyeti; Buenos Aires, Arjantin	Piyasa

Kaynak: The World Bank, 2002, s.7.

Kent koşulları ve ulaşım süreçleri arasındaki ilişki yukarıda belirtilen özelliklerle birbirlerinden ayrılmakta, bu unsurlar aynı zamanda sanayileşmekte olan ülkeler ile sanayileşmiş ülkeler arasında ulaşım sürecinin farklılıkları üzerinden de takip edilmektedir. İlk olarak geç kapitalistleşmiş ülkelerde, kentsel büyüme ve araç sahipliği artış oranlarına kıyasla trafik sıkışıklıkları daha fazladır. Örneğin, Kuala Lumpur ve Sao Paulo gibi kentlerin merkezlerinde hafta içi trafik akış hızları saatte 15 kilometre olarak hesaplanmakta, bu rakam Bangkok, Manila, Şangay gibi kentlerde saatte 10 kilometreye kadar düşmektedir. Bunun nedeni olarak bu kentlerdeki araç sahipliğinin erken sanayileşmiş ülkelere kıyasla yüksek olması değil, altyapının yüksek orandaki kentsel büyümeyi kaldıramaması gösterilmektedir. Ayrıca bu kentlerde taşıt sahipliği oranının, nüfus artış hızından bile daha yüksek olduğu ve bu örüntünün devam ettiği ifade edilmektedir (Gwilliam, 2003, s. 198).

Geç kapitalistleşmiş ülkelerin ulaşımını sanayileşmiş ülkelere ayıran bir diğer özellik ise ulaşım sürecinin çevreye olan etkisinde gözlemlenmektedir. Bu ülkelerde ulaşım araçlarının çevreye zarar verici etkileri sanayileşmiş ülkelere kıyasla daha fazladır. Üçüncü ayırım ise ulaşım güvenliğinde ortaya çıkmaktadır. Geç kapitalistleşmiş ülkelerin kentlerinde araç başına ölüm oranı, sanayileşmiş ülkelerin şehirlerinden genellikle 10 kat daha fazla olmaktadır. Ayrıca bu ülkelerdeki sosyal güvence ve sosyal hizmet olanaklarının diğer ülkelere kıyasla görece daha zayıf olması, ulaşımда yaşanan kazaların sonuçlarının katlanarak artmasına neden olmaktadır. Son olarak ise kent yoksulluğu ve ulaşım ilişkileri açısından da geç kapitalist ülkeler erken sanayileşmiş ülkelere ayrılmazlar. Bu ülkelerde yaşanan hızlı kentleşme ve nüfusun ulaşım olanaklarına göre daha hızlı artması kent yoksullarının kentin belirli bölgelerinde izole

olmasına neden olmaktadır. Bununla birlikte mevcut ulaşım altyapısının kullanımında da farklılıklar gözlemlenmekte gerek toplumsal gerekse ulaşım alanındaki enformel örgütlenme süreçleri bu ülkelerdeki ulaşım yapılanmasında etkili olmaktadır. Hindistan'daki büyük şehirlerde sokak satıcılarının faaliyetlerini kentin yol sisteminde sürdürmeleri buna bir örnek olarak gösterilmektedir (Gwilliam, 2003, s. 199-201).

Geç kapitalistleşmiş ülkelerin kentsel ulaşımındaki ayırıcı özelliklerini betimlemek önemlidir. Böylece bu ülkelerin kentsel ulaşım organizasyonlarındaki farklı sorun alanları da tespit edilebilir. Ancak böyle bir yaklaşımda ulaşım kapitalistleşmeyi merkezine alan, az gelişmişlik ve gelişmişlik yaklaşımlarının dikotomisi içinde kalmaktadır. Böylece geç kapitalistleşmiş ülkeler için “gelişme” politikaları sunmanın da anahtarlarını içermekte, kentsel ulaşım politikaları aynı zamanda küresel kapitalizmin gelişme dinamiklerine mekânsal olarak eklenmenin de bir aracını oluşturmaktadır. Kentsel ulaşımında uygulanacak stratejilerin içeriğinin ise her bir ülkenin kendi özgül koşullarının göz önüne alınarak hazırlanması gerektiği vurgulanmaktadır (The World Bank, 2002).

Kentsel ulaşımında ülkeler arasındaki yukarıda belirtilen faktörler özelinde farklılıklar bulunmakla birlikte, çeşitli konular ortaklaşmakta ve kent içi ulaşımında yeni politika uygulama alanları oluşturulmaktadır. Kent içi ulaşımın 2000’li yıllardan itibaren yeniden yapılanmasında ortaya çıkan sürdürülebilirlik yaklaşımı ve yeni teknolojik gelişmelerin kent içi ulaşımına adaptasyonu bu alanda örnek olarak gösterilmekte, bu uygulamalar kent içi ulaşımında son yıllardaki hâkim paradigmayı oluşturmaktadır (Newman, 2003, s. 27). Kentsel ulaşımın çevrede yarattığı tahribat ve teknolojinin yeni kullanım alanlarının kentsel ulaşımına etkisi bu çerçevede ortaklaşmakta, erken ve geç kapitalist ülkeler hem çevre sorunlarına ilişkin hem de yeni teknolojik uygulamalarını kent içi ulaşımına entegre etmeye ilişkin politikalar ortaya koymaktadır. Fakat ülkelerin sosyal ve ekonomik özellikleri, diğer politikalarda olduğu gibi, her ülke için farklı anlamlar taşımakta ve farklı sonuçlar doğurabilmektedir. Örneğin, kent içi ulaşımın çok büyük bir bölümünün ara taşıma formlarının hâkim olduğu kent içi ulaşım modelinin teknolojik adaptasyonu ile kent içi taşımacılığın raylı sistemler üzerinden kurgulandığı bir kent modelinin teknolojik adaptasyonu aynı olmayacaktır.

İlk olarak kent içi ulaşımın çevrede yarattığı tahribat ve bunun önlenmesine ilişkin politika üretim süreçlerinin sadece geç kapitalistleşmiş ülkeler için değil, erken sanayileşmiş, kurumsallaşma düzeyi yüksek ülkeler için de kapsayıcı olduğu görülmektedir. Birçok farklı alanda yeniden yapılanmaya sebep olan “sürdürülebilirlik” yaklaşımı, özellikle 1990’lı yıllardan itibaren çevreye ilişkin yeni stratejilerin geliştirilmesini önermekte, teknik ve politik

olarak doğa ile uyumlu üretim sürecini öngörmektedir. Kent içi ulaşımın kente mekânına sosyal ve ekonomik müdahalesinin içeriği, “sürdürülebilirlik” olgusunun ulaşım alanında öncelikli konuma gelmesine neden olmaktadır (Low, 2003, s. 2). Öncelikli olarak kent içi ulaşımında, inşa sürecinde planlama düzeyine göre değişse de doğanın tahribatı ve doğal kaynakların kullanımı kaçınılmaz olmaktadır. Ayrıca sadece ulaşım organizasyonunun kurulması sürecinde değil, aynı zamanda işleyişinde de çevrenin tahribatı ortaya çıkmaktadır. Motorlu araç taşımacılığının fazla, nüfusun yoğun olduğu kentlerde, ulaşım hava ve gürültü kirliliğine neden olmakta, çevreye ve insanlara zarar vermektedir (The World Bank, 2002, s. 42).

Çevre tahribatının giderilmesi ve kent içi ulaşımında sürdürülebilir bir çevre politikasının kurgulanmasının hükümetlerin içinde bulunduğu ekonomik ve sosyal rasyonalitede ikilemler meydana getirdiği ve bu politikaların hükümetler açısından paradoks oluşturduğu belirtilmektedir. Bu durum ulaşım organizasyonunun içsel özelliklerinden kaynaklanmaktadır. Çevre politikalarının oluşturulması da ulaşım organizasyonunun kurgulanması da hizmet sağlayıcılarının kamu veya özel olmasından bağımsız olarak çoğunlukla kamuya ilişkin birimlerin yetkisindedir. Bu durumunda kamu bir tercih ikileminde kalmakta, ulaşımında sürdürülebilirliğine ilişkin önlemler ve uygulamalar hükümetlerin ekonomik büyüme veya sosyal entegrasyon amaçları ile çelişebilmektedir (Low, 2003, s. 4). Bu çelişkilerin giderilmesi ve her alanı kapsayan bir çevre ve ulaşım politikanın oluşturulması içinse birden fazla unsur içerecek planlama süreçleri önerilmektedir. Örneğin Dünya Bankası bu konuda bilgi ediniminin artırılması, kurumsal yapının güçlendirilmesi, teşvik sistemlerinin oluşturulması, teknik önceliklerin belirlenmesi ve ulaşım talebinin yönetilmesi olmak üzere beş ayaklı bir strateji planı önermektedir (The World Bank, 2002, s. 60).

Bilgi edinme süreci yerel verilerin toplanması, ulaşım ağlarının çevreye ve insan sağlığına olan etkilerinin ölçülmesiyle eğitim kampanyalarının oluşturulmasını kapsamaktadır. Teknik önceliklerin belirlenmesi çevre kirliliğine neden olan özellikle eski araçların kayıt altına alınması ve bu araçların ulaşım ağından çekilmesinin sağlanması ve benzinli araçların kullanımı sonucunda ortaya çıkan kirleticilerin engellenmesi gibi konuları içermektedir. Ulaşım talebinin düzenlenmesine ilişkin öneriler ise toplu taşıma yatırımlarının artması ve buna bağlı olarak toplu taşımanın yaygınlaşması ve yaya ve bisiklet gibi ulaşım olanaklarının güçlendirilmesidir. Teşvik sistemi ise hem toplu taşımayı çevre açısından kabul edilebilir düzeyde sınırlayacak, hem de çevreye uygun araç ve yakıt kullanımını destekleyecek bir vergi sisteminin kurulmasına işaret etmektedir. Son olarak kurumsallaşmaya ilişkin vurgu ise, uygun bir yapısal planlamanın sağlanması ve diğer dört kategoride belirtilen yeterlilikleri sağlayacak bir yönetim anlayışının

kurulmasını ifade eder (The World Bank, 2002, s. 60). Ulaşım sisteminin yapılanması birçok aktör, kurum ve teknik detay içermekte, bu nedenle karmaşık bir süreç olan kentsel ulaşımın yeniden organize edilmesine ilişkin planlardan sonuç alınması bütün aktörlerin içerilmesi durumunda mümkün olabilecektir.

Kent içi ulaşımın içinde bulunduğumuz dönemdeki yapılanmasında etkili olan bir diğer faktör ise bilgi iletişim teknolojilerinin ulaşımın belirli aşamalarına entegre edildiği akıllı ulaşım sistemlerini içeren uygulamalardır. Bu noktada 1980’li yıllardan itibaren gelişen bilgi iletişim teknolojileri merkezi bir konumda bulunmaktadır. Daha önceki dönemlerde sınırlı düzeyde faaliyet gösteren bilgi iletişim uygulamaları, bu tarihlerden itibaren ucuzlaşmış ve yaygınlaşmıştır. Telekomünikasyon altyapısı olanak tanıdığı ölçüde birçok farklı sistem entegre bir şekilde çalışmaya başlamıştır ve dijital olarak farklı düzeylerdeki verilerin işlenmesi olanaklı hale gelmiştir. 1990’lı yıllardan itibaren ise bilgi iletişim teknolojileri alanında giderek kurumsallaşmış bir işleyiş ile karşılaşmaya başlanmıştır (Huws, 2018, s. 23). Akıllı ulaşım sistemleriyle ilgili uygulamalar da bilgi iletişim teknolojilerindeki gelişmelere paralel olarak ilerlemiş ve 1990’lı yıllardan itibaren akıllı ulaşım sistemlerine ilişkin uygulamalar önem kazanmaya başlamıştır (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014, s. 7).

Akıllı ulaşım sistemleri *“bilgisayar, iletişim ve elektronik gibi gelişmiş teknolojiler üzerine kurulmuş, gerçek zamanlı ve güncel veri tabanlarını kullanan, ulaştırma konusundaki etkinliği, güvenliği ve hizmet kalitesini geliştirmek amacıyla daha çok işletme, kontrol, yönetim problemlerinin çözümüne yönelik hizmet veren sistemlerin ortak adı”* olarak tanımlanmaktadır (Kılınçaslan, 2017, s. 50). Akıllı ulaşım uygulamaları, ulaşımın birden fazla noktasında yer almakta, kamu veya özel girişimleri içerecek şekilde yapılandırılma olanağı bulunmaktadır. Son yıllarda akıllı ulaşım sistemlerini içeren uygulamaların hayata geçirilmesi için çeşitli ülkeler bütçelerinde önemli büyüklükte kaynak ayırmaktadır¹².

Akıllı ulaşım sistemleri birçok farklı uygulamayı içermektedir: Akıllı telefon aracılığıyla haritalandırma yapılması, GPS sistemleri ile yolcu ve araç konum takiplerinin gerçekleştirilmesi, araç paylaşım uygulamalarının geliştirilmesi gibi örnekler kent içi ulaşımında kullanılan akıllı sistemler arasında yer almaktadır. Aynı zamanda trafik yönetimine ilişkin uygulamalar, kent içi ulaşımında trafik sıklığı gibi sorunların önüne geçmekte, gerçek zamanlı takip süreçlerini içeren trafik sinyalizasyon uygulamaları hem trafik güvenliğini artırmakta hem

¹² Amerika Birleşik Devletleri’nde akıllı ulaşım sistemleri için 2,5-3 milyar dolar, Güney Kore’de ise 2008-2020 yıllarını kapsayan “akıllı ulaşım sistemleri master planı” hazırlanmış ve uygulamalar için 3,2 milyar dolar bütçe ayrılmıştır (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014, s. 14).

de enerji tasarrufu sağlamaktadır (Bıyık, 2019, s. 2). Akıllı ulaşım sistemlerinin bu farklı ve çeşitli uygulamaları, her kentin kendi ihtiyaçları doğrultusunda akıllı ulaşım uygulamalarını hayata geçirmesine olanak tanımaktadır.¹³ Böylece aslında kent içi ulaşım bölümünün başında tanımlanan aşamalardan bir yenisine geçildiği de görülmekte, farklı entegrasyon süreçlerine ve taşımacılık formlarına dayalı akıllı ulaşım sistemlerinin kent içi ulaşımında kullanımıyla taşımacılık ilişkileri de değişmektedir.

Kent içi ulaşımında akıllı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesinin trafik kazalarının azaltılmasını sağlayarak ulaşım güvenliğini artıracak, trafik sıkışıklığını azaltacak, ulaşımın süresini ve maliyetini düşürecek ve ulaşımında hizmet kalitesi ile verimliliği artıracak ifade edilmektedir (T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014, s. 15). Bu alandaki uygulamalar sürdürülebilirlik politikalarıyla da paralellik göstermektedir, başka bir deyişle çevrenin korunması ve kent içi ulaşımında verimliliğin sağlanması gibi sürdürülebilirlik politikaları içinde yer alan amaçlar, akıllı ulaşım sistemlerinin organize edilmesiyle sağlanabilmektedir. Ancak bu alandaki politikaların özellikle geç kapitalistleşmiş ülkelerde ne ölçüde uygulanabilir olduğu sorgulanmakta ve akıllı ulaşım sistemlerinin uygulanabilirlik düzeyinin düşük olduğuna dikkat çekilmektedir. Bunun ilk nedeni, akıllı ulaşım sistemlerinin teknolojik gelişmeleri merkezine alması, oysa gelişmekte olan ülkelerin ulaşım alanında çok daha yapısal problemleri çözme zorunluluğu olmasıdır. Teknolojik gelişmeler tek başına bu sorunları çözmede yetersiz kalmaktadır. İkinci olarak ise, bu sistemlerin hayata geçirilmesinde akıllı telefonlar gibi teknoloji ürünlerinin geniş bir toplumsal ölçekte kullanımı öngörülmektedir, gelişmekte olan ülkelerde ise yeni teknolojilerin kamusal ölçekte yaygınlığı finansal gerekçeler yüzünden çok zor olacaktır (Pojani & Stead, 2015, s. 7793). Ayrıca bu teknolojilerin bu ülkelerde hayata geçirilmesi hususunda bir diğer endişe konusunu ise istihdam ile ilgilidir. Yeni ulaşım teknolojilerinin kentlerde kullanımı birçok düşük vasıflı istihdam olanağını ortadan kaldırmaktadır, bu durum özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki emek, istihdam ve kurumsal yapının nitelikleri düşünüldüğünde ayrı bir problem alanı oluşturmaktadır (Pojani & Stead, 2015, s. 7796). Bu durum teknolojik gelişmelerin toplumsal ve iktisadi alana yansımalarının ulaşım üzerinden takip edilebildiği önemli bir örnek oluşturmaktadır. Akıllı

¹³ Örneğin ABD'nin farklı şehirlerde otonom araçların yaygınlaşması, akıllı durak sistemlerinin geliştirilmesi ve "hybrid" araçların yaygınlaşmasına ilişkin farklı uygulamalarla karşılaşmaktadır. Amsterdam trafik ışıklarının parlaklığı ile kent trafik yoğunluğunu entegre eden sistemler oluşturmuş, böylece araçların farklı rotalarla sıkışıklığa uğramadan yolculuklarının devamlılığını sağlamayı hedeflemiştir. Viyana'da bütün metro, tramvay ve otobüs rotaları akıllı telefon uygulamaları aracılığıyla takip edilebilmektedir. Amerika ve Avrupa kıtalarındaki uygulamalara benzer şekilde Asya'da da birçok farklı akıllı ulaşım sistemleri uygulamalarıyla kentler daha "akıllı" işleyen bölgeler haline gelmektedir (Bıyık, 2019, s. 3-4).

ulaşım sistemlerinin kurulması gibi uygulamalar teknik/teknolojik aşamalar ve altyapı dñzenlemeleri olarak ele alınmaktaysa da bunların geliştirilmesinin önemli toplumsal sonuçları olacağı açıktır.

Yeni teknolojilerin kent içi ulaşım alanında kullanılması, piyasa aktörlerinin yeni girişimciler olarak bu alanda faaliyet göstermesi sonucunu beraberinde getirmektedir. Bu durumda kent içi ulaşımda faaliyet gösteren mevcut aktörlerle yeni aktörler arasındaki rekabet nedeniyle kent içi ulaşımın sağlanmasında gerilimli bir alan oluşabilmektedir. Örneğin kent içi ulaşımda özel taşımacılık yapan ve akıllı telefon uygulamaları üzerinden organize olan taşımacılık firmaları (Uber, Lyft vb.) dñnyanın birçok farklı kentinde yerel dñzeyde faaliyet gösteren taksiler ve taksi benzeri taşımacılar tarafından tepkiyle karşılanmıştır. Hatta yerel taşıyıcılar tarafından farklı boyutlarda suç unsuru içeren (yasal olmama, vergi kaırma vs.) faaliyetlerle eşleştirilmişlerdir. Akıllı sistemler üzerinden örgütlenen bireysel girişimciler ve farklı teknolojilerin kent içi ulaşımdaki mevcut aktörler üzerindeki etkileri üçüncü bölümde ayrıca detaylı biçimde incelenecektir.

Akıllı ulaşım sistemlerinin kurulması ve ulaşımda sürdürülebilirlik politikaları kent içi ulaşımda son yıllardaki başlıca politika ve uygulama süreçlerine işaret etmektedir. Gerek erken sanayileşmiş gerekse gelişmekte olan ülkeler kent içi ulaşım politikalarını bu yeni gelişmeler doğrultusunda yeniden yapılandırmaya çalışmaktadırlar. Yukarıda gelişmekte olan ülkeler için mevcut olan engellerden söz edilmişti. Daha genel dñzeyde her iki uygulama alanı da ülkeler açısından farklılıklar içermekte, tek tip bir uygulama veya politika yapım aşamasından söz edilememektedir. Ayrıca kent içi ulaşıma ilişkin geliştirilen politikalar yarattığı genel toplumsal sonuçların yanında, bu çalışmanın da temel araştırma nesnesini oluşturan ulaşım aktörleri açısından da önemli sonuçlar meydana getirmektedir. Kent içi ulaşımın çok sayıda, farklı ölçek ve niteliklerdeki aktörü kimi durumlarda eşitsiz zeminlerde bir araya getiren yapısı, büyük ölçekli politika değişimlerinde daha zayıf olan aktörlerin zarar görmesine neden olmaktadır. Sürdürülebilirlik için yapılan sınırlamalar veya Pojani ve Stead'in (2015) belirttiği üzere ulaşımda yeni teknoloji kullanımları, bu alanda faaliyet gösteren emek ve sermaye açısından içinde bulunduğu ülkenin yapısal özelliklerine de bağlı olarak sorunlarla karşılaşılması sonucunu doğurmaktadır.

Çalışmanın 2.bölümünde kentsel ulaşım konusundaki genel politika süreçlerine ve ulaşımın yapılanmasına odaklanılmış, ülkeler arasındaki farklılıklara ve buna ilişkin geliştirilen stratejilere değinilmiştir. Kent içi toplu ulaşımda iş organizasyonu ve çalışma ilişkileri de genel kentsel ulaşım politikalarından etkilenmekte, aynı zamanda her form kendi özgül dinamiklerine

bağlı olarak yapılmaktadır. Bu nedenle öncelikle kent içi ulaşım formlarının neler olduğu ve hangi koşullarda örgütlendiklerinin tanımlanması, ardından da bu çalışma özelinde incelenen taksi, dolmuş ve minibüs formlarının dünya ölçeğinde ortaklaşan ve farklılaşan yönlerinin incelenmesi gerekmektedir.

2.2.Kent İçi Toplu Ulaşım Ara Formlardan Büyük Ölçekli Yatırımlara Farklı Sistemler

Kentsel toplu taşıma sistemleri, kentlerin özelliklerine göre, karayolları, raylı sistemler veya denizyolları aracılığıyla kurgulanmakta ve faaliyet göstermektedir. Kentsel toplu taşıma kamusal bir hizmettir ve çoğunlukla yerel yönetimler tarafından planlanmaktadır. Ulaşım sisteminin toplu taşıma olarak tanımlanması için herkesin kullanımına açık olması, aynı anda birden fazla yolculuğun yapılabilir olması, hizmetin önceden belirlenmiş bir güzergâh üzerinde verilmesi, taşıma hizmetinin ücret karşılığında yapılması ve ulaşım hizmetinin gün içinde verileceği zaman aralığının ve sıklığının önceden belirlenmiş olması, yani tarifelerinin olması gerekmektedir (Babalık Sutcliffe, 2017, s. 155). Karayollarında, minibüs, otobüs ve dolmuşlar, raylı sistemlerde metrolar, tramvaylar ve denizyolu üzerinde faaliyet gösteren yolcu vapurları kent içi ulaşımındaki farklı toplu ulaşım türleridir.

Kent içi ulaşım ile ilgili tanımlar çerçevesinde taksilerin toplu taşıma olarak adlandırılması konusunda tartışmalar olduğunu belirtmek gerekir. Taksi kent içinde, ulaşım idarelerinin kurallarına bağlı olarak yolcuları ücreti karşılığında bir noktadan diğerine taşıyan bir ulaşım sistemidir. Diğer ulaşım türlerinde olduğu gibi kamunun kullanımına açıktır ve yolcular talep esnekliğine sahip bir şekilde taşınmaktadır. Taksi hizmetleri tekil bireyler veya gruplar tarafından kullanılabilir. Diğer ulaşım türlerinden farklı olarak taksilerde “yabancılarla” ulaşım paylaşımı söz konusu değildir ve belirli bir güzergâh üzerinde hareket etmezler. Bu kapsamda taksiler kent içi ulaşım hizmetlerinin bir parçası, toplu ulaşım sisteminin ise tamamlayıcısı olarak görülmektedir (Yıldızgöz, 2018, s. 19). Bununla birlikte bazı yazarlar taksileri bir ara form olarak doğrudan kent içi toplu ulaşımın bir parçası olarak kabul etmektedir (Vuchic, 2007, s. 506; Tanış & Ögüt, 2007, s. 138). Taksiler işleyişi ve kamuya açık kullanımı nedeniyle genel toplu taşıma ağından bağımsız olarak düşünülememekte, birçok kentte yerel yönetimlerin toplu taşımaya ilişkin düzenlemelerine bağlı olarak çalışmaktadırlar. İstanbul’da da, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB)’ne bağlı bir hizmet birimi olan Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü (TUHİM)’nün yetki alanı taksileri de içermektedir.

2.2.1.Toplu Taşıma Sistemlerinde Sınıflandırma

Toplu taşıma sistemlerinin, taşıt, güzergâh, durak, garaj/park alanı ve merkezi kontrol birimi olmak üzere beş adet bileşeni vardır. Taşıt, yolcuların taşındığı motorlu araçları tanımlamaktadır. Güzergâh, toplu taşıma hizmetinin sağlandığı koridoru ifade eder. Kent içi ulaşımın sağlandığı güzergâhlar bütünü ise kent içi toplu taşıma ağını oluşturmaktadır. Duraklar, yolcuların araçlara bindikleri veya araçlardan indikleri noktaları tanımlamakta, aynı zamanda raylı sistemlerdeki istasyonları ve denizyolu ulaşımındaki iskeleleri de kapsamaktadır. Garajlar ise taşıtların depolandığı veya servis zamanı dışında park edildiği bölgelerdir. Son olarak merkezi kontrol birimleri, kent içi hizmet sunumunun ve taşıt konumlarının takip edilerek yönetildiği merkezlerden oluşmaktadır (Babalık Sutcliffe, 2017, s. 155-156).

Kent içi toplu ulaşım hizmetleri yerel yönetimler tarafından planlanmakla birlikte, ulaşım hizmetinin sağlanmasında kamu veya özel sektör rol oynayabilmektedir. Bu alanda faaliyet gösteren bireysel girişimlerin ölçekleri ise kentlerin kendi yapısal özelliklerine bağlı olarak şekillenmektedir. Neoliberal politikaların kamunun kendi bünyesinde hizmet üreten faaliyetlerini etkinlik ve kamusal bütçe açıkları gibi gerekçelerle dışlayan uygulamaların kentsel ulaşım hizmetleri için de geçerli olduğu ifade edilmektedir. Fakat özelleştirme aracılığıyla özel sermayeler tarafından sunulan ulaşım hizmeti çoğunlukla sadece ekonomik odaklı olduğu ve gelirin transferi üzerinden gerçekleştiği için yerel yönetimlerin hizmet sunum sürecinde istihdam standartları, hizmet takibi, ulaşım hizmetinin fiyatlarının belirlenmesi gibi alanlardaki yetkisi devam etmektedir (Pina & Torres, 2001, s. 930). Bu durum toplu taşımanın yerel yönetimler açısından önemli bir hizmet alanı olmasından kaynaklanmakta, ulaşım hizmetinde yaşanan sorunlar seçimlerle oluşan yerel yönetimin politik niteliği düşünüldüğünde dolaylı olarak kent yönetimine yansımaktadır.

Kentsel toplu taşımada kullanılan araçlar ve toplu taşıma sistemleri sahip oldukları belirli özelliklere göre sınıflandırılmaktadır. Kullanılan araçlar kapasitelerine göre değerlendirildiğinde üç farklı kategorinin ortaya çıktığı gözlemlenmektedir. İlk grupta düşük kapasiteli türler / ara toplu taşıma yer almakta, bu grupta taksiler, dolmuşlar ve minibüs benzeri araçlar sayılabilmektedir. Otobüs, trolleybüs ve tramvay gibi toplu taşıma türleri ikinci grupta konumlandırılmakta ve orta kapasiteli / yüzeysel taşıma türleri olarak tanımlanmaktadır. Yüksek kapasiteli /hızlı taşıma türleri olarak nitelendirilen hızlı otobüs sistemleri (Bus Rapid Transit / BRT, Metrobüs vb.), hafif raylı sistemler, metro ve banliyö trenleri ise üçüncü grupta yer almaktadır (Tanış & Öğüt, 2007, s. 138-139).

Toplu taşıma sistemleri ayrıca güzergâh, teknoloji ve hizmet özellikleri açısından da kategorize edilmektedir. Güzergâh özelliklerine göre toplu taşıma sistemleri A, B ve C olarak ayrılmaktadır. A kategorisi, güzergâhın o toplu taşıma aracına özel bir yola sahip ve güzergâh boyunca yolun kendisini çevreleyen bölgelerden izole olduğu anlamına gelmektedir. Bu güzergâhın diğer taşıt veya yaya alanlarıyla kesişmesi söz konusu değildir. B kategorisi, toplu taşıma aracının kendisine ait özel bir yolun bulunduğunu, ancak kavşak ve benzeri alanlarda sistemin taşıt veya yaya trafiği ile beraber işletilebildiğini ifade etmektedir. C kategorisi ise, güzergâh üzerinde özel/izole bir yolun tanımlanmadığı, diğer trafik unsurlarıyla ortak işleyen bir ulaşım sistemini nitelendirmektedir (Babalık Sutcliffe, 2017, s. 160).

Teknolojik sınıflandırma ise toplu taşıma aracının yüzey ile temasını belirleyen özellikleri (lastik veya demir tekerlekli olması vb. gibi), motor özellikleri, sürücülü veya otomatik bir sistem olması ve bir güç kaynağından araca enerji sağlanması gibi özellikleri içermektedir. Ayrıca araca enerji sağlanmasına ilişkin teknolojik özellikler, güzergâh kategorisinin tanımlanması açısından da belirleyicidir. Örneğin raylı sistemlerde elektrik aktarımının gerçekleşmesi, ayrılmış bir güzergâhı zorunlu kılmaktadır. Toplu taşıma araçlarının hizmet özelliklerine göre sınıflandırılması ise birkaç noktada takip edilmektedir. İlk olarak araçlar sistemin kapsama alanına göre sınıflandırılmakta, bir ulaşım sistemi sadece üniversite yerleşkesi gibi özel bir bölgede hizmet verebileceği gibi kentin sınırlarını aşabilecek ölçekte de yapılabilir. İkinci olarak sistemler duraklama durumuna göre sınıflandırılmakta, bir araç durakladığı istasyon sayısına göre “hızlı (express) servis” olarak nitelendirilebilmektedir. Son olarak ise araçlar hizmet verilen zamana göre sınıflandırılırlar. Örneğin kimi araçlar sadece talebin çok yüksek olduğu zaman dilimlerinde çalışmaktadırlar. Hizmet özelliklerine ilişkin sınıflandırmalar sistemin temel altyapısını oluşturan teknolojik ve güzergâh özelliklerinden çok yönetimsel özelliklere dayanmaktadır (Babalık Sutcliffe, 2017, s. 161).

Tablo 4.Toplu Taşıma Sistemlerinin Sınıflandırılması

Güzergâh Kategorisi	Teknoloji			
	Taşıt Yolu Üzerinde Sürücülü	Lastik Tekerlekli GÜDÜMLÜ	Raylı	Diğer
A		Lastik Tekerlekli Metro	Hafif Metro, Metro, Banliyö Bölgesel Tren	Füniküler
B	Öncelikli Otobüs Yolu		Hafif Raylı Sistem	
C	Otobüs, Ara Toplu Taşıma Sistemleri (Paratransit)	Trolleybüs	Tramvay	Feribot, Deniz Otobüsü

Kaynak: Vuchic, 1981, 2007'den Aktaran Babalık Sutcliffe, 2017, s.162.

Tablo 4'te gösterilen ulaşım kategorilerinde de görüldüğü gibi, toplu taşıma sistemleri birçok farklı parametre ile birbirlerinden ayrılmakta, toplu taşıma sistemlerinin sahip oldukları özgünlükler, işleyiş biçimlerini de etkilemektedir. Ayrıca teknik olarak tanımlanabilecek bu nitelikler, belirtilen sistemler içindeki aktörler arası ilişkileri de büyük oranda farklılaştırmaktadır. Bu nedenle kent içi ulaşım türlerinin tanımlanması, bu organizasyonun anlaşılmasına yardımcı olmaktadır.

2.2.1.1.Kent İçi Ulaşım Ara Ulaşım Sistemleri

Kent içi ulaşım ara ulaşım sistemleri çoğunlukla otobüs ve raylı sistemler gibi yaygın toplu taşıma sistemlerinin yanında kullanılan veya formel kent içi ulaşım olanaklarının yetersiz olduğu durumlarda ortaya çıkan bir ulaşım sistemidir. Bu taşıma sistemleri kişisel hizmete olanak tanıyan taksilerden, çok sayıda kişiye ulaşım hizmetinin sağlanmasına olanak tanıyan minibüslere kadar geniş bir yelpazede ortaya çıkmakta, her ülke özelinde farklı işleyiş ve biçimler alabilmektedir. İlk olarak taksi taşımacılığı, yolcuların talepleri doğrultusunda önceden belirlenmiş bir güzergâh olmaksızın bir noktadan diğerine taşındıkları ve çoğunlukla otomobiller aracılığıyla gerçekleştirilen bir taşımacılık sistemini ifade etmektedir. Taksi taşımacılığının ilk örnekleri olarak 17.yüzyılda Paris ve Londra'da atların çektiği araçlar gösterilir (Yıldızgöz, 2018, s. 18), bu nedenle toplu taşımacılığın en eski formu olduğu ifade edilmektedir (Vuchic, 2007, s. 506).

Taksi yolculuklarında hizmet ücretini belirleyen taksimetrenin ise 1891 yılında Almanya'da kullanıldığı ve ücret/vergi ölçen cihaz anlamına gelen "taxemeter" kelimesinden türeyerek bugün kullanılan taksi kelimesinin de kökenini oluşturduğu ifade edilmektedir (Cooper, Mundy, & Nelson, 2010, s. 1). Motorlu araçların taksi olarak kullanımı ilerleyen

yıllarda hızla yayılmış, 1899 yılında Paris’te, 1903 yılında Londra’da ve 1907 yılında New York’ta taksiler kullanılmaya başlamıştır. Ayrıca New York’ta kullanılmaya başlandıkları yılda taksiler kent içi trafikte daha rahat görülmeleri için sarıya boyanmışlardır. 1940’lı yıllarla birlikte taksilerde telsiz kullanımları başlamış ve 1990’larda ise taksi ulaşımının yönetimine bilgisayarlı sistemler dâhil olmuştur (Yıldızgöz, 2018, s. 18).

Taksiler kent içi ulaşımında kamunun kullanımına açık, ancak diğer formlardan farklı olarak “yabancı” yolcularla değil, bir kişinin ya da birbirini tanıyan birden fazla kişinin birlikte kullandığı, dolayısıyla diğer formlara göre en “kişisel” ticari yolculuk sistemini tanımlamaktadır. Bu durum ulaşımın maliyetinin sübvans edilmediği ve bireysel olarak karşılandığı bir işleyişte gerçekleşmekte, taksiler yüksek maliyetli bir ulaşım sistemini meydana getirmektedir. Bu nedenle taksi sisteminin çoğunlukla orta ve üst gelir grubuna hitap etmektedir (Tanış & Ögüt, 2007, s. 139). Taksiler genellikle 3-9 kişi arasında taşıma kapasitesine sahip araçlar olarak düşük kapasiteli kentsel taşıma yapmaktadırlar. Taksilerin tanımlanan bu özellikleriyle yüksek esneklik ve düşük talep ile uyumlu işleyen ulaşım sistemleridir. Bununla birlikte taksi taşımacılığının çok farklı sistemler üzerinden gelişebileceği, yolcu bulma sistemine, araç ve yolcu türüne göre taksilerin sınıflandırılabileceği ifade edilmektedir. Yolcu bulma türüne göre taksiler, durak taksileri, önceden rezervasyonlu taksiler veya cadde taksileri olarak çeşitlenmektedir. Araç türüne göre değişen hava, deniz, bisiklet vb. taksi sistemleri de vardır, dolayısıyla altyapı belirleyici olmaktadır. Son olarak ise taksiler yolcu türüne göre özelleşebilmektedir. Öğrenci taksileri, kadınlar için taksiler ve engelli taksileri bu kategoriye örnek olarak gösterilmektedir (Yıldızgöz, 2018, s. 20-22).

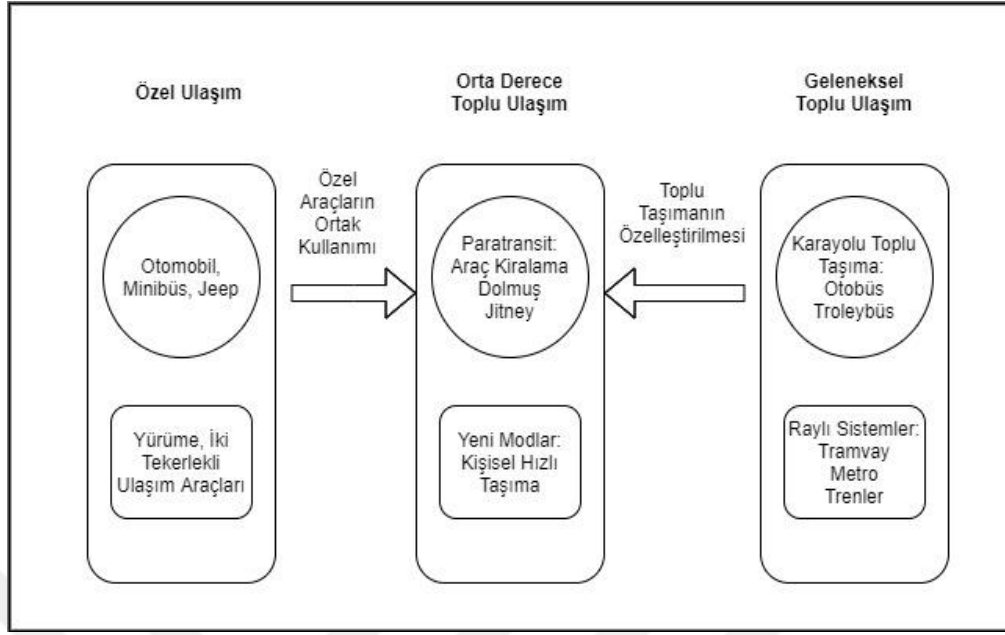
Taksilerin faaliyetleri işletilen pazarın düzenleme biçimine ve işletim modellerine göre de değişmektedir. Taksilerin piyasaya giriş koşullarının ve faaliyetlerinin sınırlama ve kontrollere tabi olması durumu regüle/düzenli bir piyasa yapısına işaret etmekte, piyasaya giriş ve işletim koşullarında herhangi bir denetim ve sınırlama bulunmaması durumu ise deregüle/düzensiz¹⁴ bir pazarı tanımlamaktadır (Yıldızgöz, 2018, s. 31). Ancak taksilerin toplu ulaşımın yerel yönetimler tarafından denetlenen-düzenlenen yapısının ve işleyişinin bir parçası olarak nitelendirildiği düşünüldüğünde, çoğunlukla kamunun kontrolünde olan bir piyasa işleyişinden söz etmek mümkün olmaktadır.

¹⁴ Aynı zamanda kent içi ulaşım organizasyonunda ulaşım idareleri tarafından uygulanan çeşitli sınırlamaların kaldırılma süreci “düzensizleştirilme” kavramı ile ifade edilmektedir. İlerleyen bölümlerde detaylandırılacağı üzere düzensizleştirilme pratikleri, kent içi ulaşım otoritelerinin ulaşım alanını organize etmelerinde önemli bir araçtır.

Taksilerin işletim modellerinde ise bireyler veya şirketler ön plana çıkmaktadır. Taksi hizmetlerinin denetiminde kamu idaresi etkin olmakla beraber, hizmet sunumunda yer almamakta, taksiler bu alanda tanımlanmış özel lisanslara sahip bireyler veya şirketler tarafından işletilmektedir. Bu lisanslar bireysel işletmecilikte sadece lisans sahibinin taksi sürücüsü olarak kendisinin çalışıp gelir elde etmesinin ötesinde bir işleve sahiptir ve lisans sahibinin işçi çalıştırmasına olanak tanıyan, alınan, satılan veya kiralanın değerlere dönüşebilmektedir (Yıldızgöz, 2018, s. 35). Türkiye’de de bireysel lisanslar “plaka” üzerinde cisimleşmektedir. Plaka, trafiğe tescilli her araca takılan metal bir levhadır ve üzerinde il, görev, meslek gibi kategorileri ayıran, harf ve renk göstergeleri bulunmaktadır (Kırmızı, Kolağasıoğlu, & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 120). Türkiye bu taşıma lisanslarını belirli plakalara tanımlanmış ve bu plakalara sahip bireyler taksi taşımacılık hizmeti gerçekleştirmeye yetkili kılınmıştır. Taksilerin kent içi ulaşımında kullanımlarının sosyal maliyetlerinin yüksek olduğu, sürekli çalışan taşıtlar olan taksilerin, trafik sıkışıklığı, hava ve gürültü kirliliği üzerinde etkili olduğu da belirtilmektedir (Vuchic, 2007, s. 507).

Kent içi ulaşımında bir diğer ulaşım türü ise ara toplu taşıma (paratransit) altında konumlanan minibüs, dolmuş ve türevleri araçlardır. Ayrıca taksiler işleyişi açısından özgün bir ulaşım formu sunmakta, daha önce de belirtildiği üzere ara formlar arasında değerlendirilmekle birlikte (Vuchic, 2007, s. 506), bu çalışma kapsamında taksiler ve minibüs/dolmuş vb. paratransit formlar sahip oldukları özgün nitelikler neticesinde ayrı olarak incelenmektedir. Ara toplu taşıma türleri, hizmet sunumu açısından büyük ölçekli toplu taşıma sistemleri ile özel araç sahipliğinin sunduğu ulaşım olanakları arasında bir noktada konumlanmaktadır. Paratransit kavramı kelime anlamı olarak “toplu taşımaya ek olarak”, “toplu taşımanın yanı sıra” düzenlenen sistem anlamına gelmektedir (Tüýdeş & Göker, 2007, s. 98). Ayrıca minibüs, dolmuş gibi ulaşım araçları çalışma biçimleri nedeniyle enformel taşımacılık/ulaşım (Cervero & Golub, 2007), yan yol taşımacılığı, küçük girişim /esnaf taşımacılığı (ECMT, 1978), kendi kendisini örgütleyen sistemler (Ekmekçioğlu, 2017) olarak da nitelendirilmektedir. Bu kapsamda paratransit tanımlamasının farklı ara toplu taşıma sistemlerini bünyesinde barındıran bir çatı kavram olduğunu söylemek mümkündür.

Şekil 2.Paratransit Sistemin Kent İçi Ulaşımındaki Yeri



Kaynak: ECMT, 1978, s.13.

Ara ulaşım sistemlerinin gelişiminde iki temel faktör ortaya çıkmaktadır. Şekil 2’de görüldüğü üzere toplu ulaşımın özelleşmesi veya bireysel özel ulaşımında yer alan taşıtların ortak kullanılması üzerinden ara ulaşım formları örgütlenmektedir. Farklı ülke örneklerinde de belirtileceği üzere ara ulaşım sistemleri bu özelliği ile kent içi ulaşımında kamunun yetersizliği nedeniyle ortaya çıkar ve örgütlenir. Aynı zamanda kent içi ulaşımın kamu tarafından sunulduğu durumlarda bu ulaşım sistemleri özelleştirmelerin hem aracını hem de sonucunu oluşturmaktadır. Kent içi ulaşımında ara formların örgütlenmesindeki esnek yapı, paratransit taşımanın farklı kategoriler altında gerçekleşmesine olanak sağlamaktadır. Bu çerçevede ulaşım türünün talep odaklı olması, sabit bir güzergâh, durak ve zamana bağlı olarak çalışması gibi unsurlar paratransit ulaşımın niteliğinde belirleyici olmaktadır. Örneğin telekomünikasyon sistemleri üzerinden gelişen talep odaklı, belirli bir güzergâhı olmadan işleyen sistemler, zaman ve mekân sınırlaması olmaksızın çalışabilmekte ve ara taşımacılığın en esnek formunu oluşturmaktadır. Bununla birlikte değişken zaman tarifelerine sahip ancak belirli bir güzergâhı takip etmek zorunda olan araçlar, daha katı işleyişe sahip paratransit formlarını meydana getirmektedir (ECMT, 1978, s. 17).

Tablo 5. Farklı Paratransit Taşıt Örnekleri ve Özellikleri

Taşıt	Hizmet Özelliği		Yolcu	
	Güzergâh	Zaman Çizelgesi	Kapasite	Hizmet Kapsamı
Minibüs/ Jitney¹⁵	Sabit	Yarı-Düzenli	12-24	Alt Bölge
Mikrobüs¹⁶	Sabit	Yarı-Düzenli	4-11	Alt Bölge
Triportör¹⁷ / Motosiklet	Değişken	Değişken	1-4	Yakın Bölge
Pedicab¹⁸	Değişken	Değişken	1-6	Yakın Bölge

Kaynak: Cervero & Golub, 2007, s. 446.

Bu alandaki yapılanma, gelişmekte olan ülkelerle, erken sanayileşmiş ülkeler açısından paratransit ulaşımın farklılaşan işlevleri üzerinden takip edilmektedir. Toplu ulaşım sistemi içinde minibüs ve dolmuş türü araçlarla yapılan taşıma faaliyetleri, gelişmekte olan ülkelere kent içi toplu taşımanın önemli bir türünü meydana getirmekle birlikte, erken sanayileşmiş ülkelere de benzer taşımacılık formları ile karşılaşılmaktadır. Bu ülkelere paratransit taşımacılık, ulaşım özellikleri açısından gelişmekte olan ülkelere benzemekle beraber, ulaşım niteliği açısından farklılaşmaktadır. Geç kapitalistleşmiş ülkelere ara toplu taşıma sistemleri, otobüs ve raylı sistemler üzerinden gelişen toplu taşıma sistemlerinin yetersizliği sonucunda ortaya çıkmakta, bu ülkelerdeki toplu taşımadaki hizmet açığı küçük girişimciler tarafından kapatılmaktadır. Erken sanayileşmiş ülkelere ise büyük ölçekli toplu taşımanın yeterli verimi sağlayamayacağı, düşük yoğunluklu bölgelere ulaşım hizmetinin sunumunda ara taşımacılık formları örgütlenmektedir (Elker, 2017, s. 278).

Paratransit ulaşım formunda örgütlenen bazı ulaşım sistemleri hem gelişmekte olan ülkeler hem de erken sanayileşmiş ülkelere ulaşım hizmetinde yer almaktadır. Bu araçlar özel hizmet alanlarına ve amaçlarına odaklanmış bir şekilde ulaşım hizmetini sunmaktadır. Engelli taşımacılığı için özel olarak tasarlanmış ulaşım hizmetleri ve havayolu ulaşım servisleri gibi ulaşım araçları paratransit sistem içinde her iki gruptaki ülkelere de faaliyet göstermektedir (Tüýdeş & Göker, 2007, s. 101). Bu çerçevede paratransit sistemlerin çok farklı işletim formları altında ve çeşitli amaçlarla örgütlendiği görülmektedir. İşletim modeli olarak çoğunlukla özel

¹⁵ Minibüs benzeri bir toplu taşıma aracı.

¹⁶ Minibüslerden görece daha küçük olan toplu taşıma aracı.

¹⁷ Üç tekerlekli, yük taşımak için kasası bulunan küçük taşıt.

¹⁸ Pedalla çalışan ve yolcu taşımacılığı yapılan üç tekerlekli taşıt.

küçük girişimcilik üzerinden şekillenen ara toplu taşıma, engelli taşımacılığı gibi sosyal içeriğe sahip işletim formlarında ve kamunun toplum yararını gözeterek hizmet sağlayıcı olduğu bir yerde de konumlanabilmektedir.

Paratransit ulaşım formlarının ilk kullanımları 20.yüzyılın başlarına kadar gitmekte ancak kent içi ulaşımında yaygın kullanımı II. Dünya Savaşı sonrasına dayanmaktadır. Kamusal alanda paratransit taşımacılığının ilk olarak ortaya çıkışının 1914’lerde Los Angeles’in jitneylerle tanışmasıyla olduğu belirtilmektedir. Bu taşıma formu hızlı bir şekilde büyümüş, en üst noktasında 60.000 araçlık bir filooya dönüşmüştür. Belirli bir rota üstünde ve önceden belirlenmiş zaman dilimlerinde faaliyet gösteren bu araçlar, 1920 yılında tramvay işletmelerinin baskısı sonucunda gerçekleştirilen yasal düzenlemelerle kentsel ulaşımından kaldırılmıştır. ABD’de olduğu gibi Avrupa’da da I. Dünya Savaşı’ndan sonra benzer ulaşım formları ortaya çıkmış, ancak formel ulaşım operatörlerinin¹⁹ baskıları sonucunda hızlı bir şekilde kent içi ulaşımından uzaklaştırılmışlardır (ECMT, 1978, s. 32). II. Dünya Savaşı sonrasında ise ABD ordusuna ait “Jeepney” marka araçların Manila’da işletildiği belirtilmektedir. Benzer bir süreç Kahire’de de yaşanmış, 1970’lerden itibaren “jitney” araçlar sabit hatlarda hizmet göstermeye başlamıştır. 1970’li yıllardan itibaren ABD ve İngiltere gibi ülkelerde de paratransit ulaşım yaygınlaşmaya başlamıştır. Ayrıca kamu tarafından ulaşım alanında yapılan özelleştirmeler de bu formların gelişmesinde etkili olmuş, örneğin 1962’de şehir ulaşımına ilişkin özelleştirmelerin ardından Buenos Aires’te faaliyet gösteren “Collectivos” araçlarının sayısı 13.000’e ulaşmıştır. Nairobi’de ise “matatu” isimli araçların 1979 yılında gayri resmi olarak çalışmaya başladığı ifade edilmektedir (Tüýdeş & Göker, 2007, s. 100). Ara ulaşım sistemlerinde kullanılan farklı taşıt tiplerinin hizmet, kapasite, zaman ve güzergâh özellikleri Tablo 5’te yer almaktadır.

Ulaşımında paratransitin gelişme örneklerinden de görüldüğü üzere, özellikle geç kapitalistleşmiş ülkelerin kentlerinde bu formlar kentsel ulaşımın önemli aktörleri haline dönüşmektedir. Bunun nedeni olarak ara ulaşım sistemlerinin hızlı örgütlenen, esnek yapısı gösterilmektedir. Özellikle kurumsal altyapıdan yoksun, hızlı büyüyen kentlerde artan ulaşım ihtiyacına paratransit ulaşım türleri hızla cevap vermektedir. Aynı zamanda gelişme sürecindeki kurumsal eksiklikler, paratransit ulaşımın enformel yapısı ile gerilimli bir alan meydana getirebilmekte, ulaşım aktörleri kent ve devlet yöneticileri tarafından “gayri resmi” ilan edilerek tanınma süreçleri gecikmekte veya hiç tanınmamaktadırlar. Ancak bu alandaki

¹⁹ Operatör kavramı çalışma boyunca ulaşımında çalışma lisansına sahip olup olmamasına bakılmaksızın, kent içi ulaşımında fiilen faaliyet gösterenleri nitelendirmektedir.

ülke örnekleri, işletim modelleri ve çalışma ilişkileri bir sonraki alt başlık kapsamında incelenecektir.

Dolmuş, minibüs vb. toplu taşıma türleri çoğunlukla önceden belirlenmiş zaman çizelgeleri, duraklar ve güzergâhlara bağlı olarak çalışmaktadırlar. Bu toplu taşıma sistemi otobüs ve metro gibi sistemlere kıyasla çok daha esnek ve düşük kapasiteli olarak ulaşım hizmetini gerçekleştirmekte, otobüslere kıyasla daha küçük araçlar olmaları nedeniyle kent içinde daha fazla manevra kabiliyetine sahip olmaktadır. Örneğin Türkiye’deki dolmuş ve minibüsler esneklik açısından değerlendirildiğinde, güzergâh açısından sabit oldukları, fakat yolcu indirme ve bindirme konusunda güzergâh başında ve sonunda yer alan ana duraklar hariç, esnek oldukları görülmektedir. Ayrıca genellikle otobüs ve raylı sistemlere göre daha kısa mesafeli yolculuklar gerçekleştirmektedirler (Banister & Mackett, 1990, s. 189). Yolcu kapasitesi bu sistemlerde genellikle 5-15 arasında değişmektedir. Bu nitelikleri ile minibüs/dolmuş benzeri araçlar özellikle gelişmekte olan ülkeler açısından temel toplu taşıma sistemlerinden birisini oluşturmaktadır (Babalık Sutcliffe, 2017, s. 163). Büyük çoğunlukla küçük girişimciler tarafından işletilen minibüsler ve dolmuşlar, çoğunlukla taksilerde olduğu gibi bireysel lisanslara dayalı olarak çalışmaktadırlar. Bu nedenle taksilerdeki işletim organizasyonu ve bireysel lisansların başlıca bir değer oluşturması durumu bu toplu ulaşım türleri için de geçerlidir. Fakat dolmuş ve minibüslerin kapasitesinin daha yüksek olması, bu hizmeti kullananlar açısından daha düşük maliyetleri anlamına gelmektedir.

2.2.1.2.Yaygın Bir Ulaşım Sistemi Olarak Kent İçi Ulaşımında Otobüs Taşımacılığı

Kentlerdeki en yaygın toplu taşıma türünü ise otobüsler oluşturmaktadır. Erken sanayileşmiş ve gelişmekte olan ülkeler açısından önemli bir ulaşım türünü meydana getiren otobüs sistemleri, 20-35 kişiden 150 kişiye kadar ulaşabilen geniş bir yolcu kapasitesine sahiptir. Trafikte yer alan diğer araçlarla aynı yolu paylaşan otobüsler, izole bir güzergâha sahip olmamaları nedeniyle otomatik olarak işletilmezler (Babalık Sutcliffe, 2017, s. 163). Kent içi ulaşımında otobüsler, raylı sistemlerde sunulan toplu ulaşım hizmetine kıyasla daha az altyapı yatırımı gerektirmektedir. Aynı zamanda otobüslerin raylı sistemler gibi izole ve önceden belirlenen tahsisli bir yol sistemine ihtiyaç duymaması, kentin karayolu altyapısına sahip bütün bölgelerinde kolaylıkla çalıştırılmasına olanak tanımaktadır (Saatçioğlu & Yaşarlar, 2012, s. 121). Bu nedenle otobüsler güzergâh esnekliğine sahip araçlar olarak gösterilmektedir. Bununla birlikte otobüsler, dolmuş ve minibüs benzeri araçlara göre zaman, güzergâh ve durak açısından çok daha katı bir işleyişe sahiptirler. Özelleştirme süreçleri bu ulaşım formları için de geçerli

olmakla beraber, kamunun otobüs ulaşımında etkinliği ara ulaşım formlarına göre çok daha yüksektir.

Otobüslerin genel trafik işleyişi içinde kendilerine ait özel bir şeride veya yola sahip olmaları ise daha hızlı ve yüksek kapasiteli taşımacılığın yapılmasına olanak tanımaktadır. Uluslararası literatürde “Bus Rapid Transit – BRT” olarak nitelendirilen bu sistemlerde otobüslerin teknolojik nitelikleri sabit kalmakta, ancak kendilerine ait izole bir güzergâhta, genel trafik işleyişinin karmaşık yapısına dâhil olmadan seyir gerçekleştirmeleri mümkün olmaktadır (Babalık Sutcliffe, 2017, s. 164). Bu sistemlerin özel yollarla desteklenmeleri durumunda raylı sistemler ile rekabet edebilir konuma geleceği vurgulanmaktadır (Elker, 2017, s. 279). Türkiye’de de metrobüsler, kendisine ayrılmış özel bir yola sahip olması ve yüksek kapasiteli taşıma yapabilme özelliği ile önemli bir BRT örneği oluşturmaktadır. Raylı sistemler ve karayolu toplu taşımacılığıyla ortak özellikler içeren bu sistemler, raylı sistem performansını daha düşük maliyetle sunmanın bir aracını oluşturmaktadır. Gelişmiş raylı sistemlerin kent içi ulaşımında kullanıldığı kentlerde otobüsler besleyici bir sistem olarak çalışmakta, ancak raylı sistemlerin eksikliğinde otobüsler kent içi ulaşımında ana toplu taşıma türü olarak yer almaktadır (Saatçioğlu & Yaşarlar, 2012, s. 122).

Görünüş olarak otobüslere benzeyen trolleybüsler ise kent içi ulaşımında bir başka ulaşım sistemini meydana getirmektedir. Trolleybüsler, otobüsler gibi lastik tekerlekli araçlardan oluşmakta, fakat enerjisini hava hatlarındaki elektrikli sistemlerden sağlamaktadır. Bu nedenle trolleybüsler belirli bir güzergâhı takip etmek zorunda olan güdümlü sistemler olarak nitelendirilmekte, otobüslerin sahip olduğu güzergâh esnekliği trolleybüsler için geçerli olmamaktadır (Babalık Sutcliffe, 2017, s. 164). Trolleybüslerin kullanımı eskisi kadar yaygın olmamakla birlikte, diğer sistemlere göre daha az enerjiye ihtiyaç duymaları ve daha çevre dostu bir ulaşım sağlamaları nedeniyle çeşitli ülkelerde kullanımlarına devam edilmektedir (Saatçioğlu & Yaşarlar, 2012, s. 122).

2.2.1.3. Tramvaydan Metroya Kent İçi Ulaşım: Raylı Sistemler

Kent içi ulaşımında kullanılan diğer önemli araçlar ise raylı sistemler üzerine kurulan, tramvay vb. hafif raylı taşıma araçları, hafif metro sistemleri, metrolar ve bölgesel trenler gibi ulaşım araçlarıdır. Tramvaylar tıpkı trolleybüslerde olduğu gibi havadan elektrik akımı ile kendisine enerji sağlayan raylı bir sistemdir. Bu sistemin enerjiyi raylar üzerinden sağlamaması kent içi trafikle beraber yapılandırılmasına olanak tanımaktadır. Tramvaylar kent içi yol koşullarına uyum sağlayabilmekte, genellikle 2-3 vagon arasında işletilmektedir (Babalık Sutcliffe, 2017, s. 164). Bu sistemin dünya ölçeğinde yaygınlaşmasında elektrikli sistem

teknolojilerinin gelişimi taşıtın ana enerji kaynağını oluşturması sebebiyle hayati önem taşımış, hafif raylı sistemler üzerinden Avrupa’da kent içi ulaşım yeniden yapılandırılmıştır. İlk elektrikli tramvaylar Berlin’de 1884 ve 1890 yılında Prag’da ortaya çıkmıştır. 1900 yılında Londra’da 927 kilometre olan tramvay ağı, sadece altı yıl içinde neredeyse dört katına ulaşarak 1906’da 3533 kilometreye yükselmiştir. Diğer Avrupa kentlerine benzer bir şekilde Paris’te 1912’de 2004 kilometre tramvay yolu bulunduğu ve aynı yıl Budapeşte’de yer alan 172 kilometrelik tramvay sisteminin yılda 214.000 kişiye hizmet verdiği ifade edilmektedir (Berend, 2013, s. 23).

Kent içi ulaşım yoğunlaştıkça, hafif raylı sistemlerin işleyişi de problemlili hale gelmiş, böylece bu sistemler giderek daha fazla izole yollar kullanmaya başlamış, sadece kavşak ve geçit gibi noktalarda normal trafiğe karışacak düzeyde yapılandırılmışlardır (Elker, 2017, s. 279). Kent içi ulaşımındaki bir diğer raylı sistem ise hafif metrodur. Bu sistem enerji ihtiyacını havada konumlandırılmış elektrik kabloları yerine, raylı sisteme entegre edilen üçüncü bir ray aracılığıyla sağlamaktadır. Fakat taşıma kapasitesi normal bir metro sistemine göre daha düşüktür. Kapasite açısından hafif raylı sistemlere, teknolojik açıdan ise metro sistemine benzemektedir. Güzergâh ve kısmen de işleyiş sistemi açısından hafif raylı sistemlere benzeyen bir diğer ulaşım sistemi ise “füniküler” taşımacılığıdır. Kablolu bir taşıma sistemi olan funiküler, hem raylı sistemi hem de karşılıklı ağırlıkların dengelenmesini içeren bir sistemi kullanmaktadır (Babalık Sutcliffe, 2017, s. 167-168).

Metronun bir toplu taşıma aracı olarak kullanımı tarihsel olarak 19.yüzyılın ortalarına kadar dayanmaktadır. İlk metro 1863 yılında Londra’da çalışmaya başlamış ve 19.yüzyılın sonlarına kadar buhar enerjisi ile faaliyetlerini sürdürmüştür. 20.yüzyıldan itibaren ise elektrikle çalışan metro sistemleri Londra’da faaliyete geçmiştir. 1896’da Budapeşte’de 2 kilometre uzunluğundaki metro çalışmaya başlamış, Paris’te 1900 yılında metro günde yaklaşık yarım milyon yolcu taşımıştır (Berend, 2013, s. 24). Kent içi ulaşımında metro kullanımının güvenli, hızlı ve yüksek kapasiteli ulaşımı sağlamanın yanında, aynı zamanda elektrik enerjisi ile çalışması nedeniyle sürdürülebilirlik tartışmalarında önemli yer tutan çevreye dost bir ulaşım sistemini de tanımladığı vurgulanmaktadır (Saatçioğlu & Yaşarlar, 2012, s. 123).

Tablo 6. Kent İçi Ulaşımında Farklı Sistemlerin Özellikleri

	Kapasite	Yolculuk Mesafesi	Yeni Bir Hat Oluşturmak İçin Gereken Süre	Hizmet Genişlemesinin Maliyeti	Esneklik
Bölgesel Demiryolları	Yüksek	5 Km+	Yıllar	Çok Yüksek	Düşük
Metro	Yüksek	1 Km+	Yıllar	Çok Yüksek	Düşük
Tramvay	Orta-Yüksek	1 Km+	Yıllar	Yüksek	Düşük
BRT	Orta-Yüksek	1 Km+	Aylar	Orta	Orta
Otobüs	Orta	500 M+	Günler	Orta	Orta
Paratransit	Düşük-Orta	0+	Saatler	Düşük	Yüksek
Taksi	Düşük	0+	Dakikalar	Düşük	Yüksek

Kaynak: Yıldızgöz, 2018, s.20

Kent içi ulaşımında farklı ulaşım sistemlerinin özelliklerinin gösterildiği Tablo 6'dan da takip edilebileceği üzere, ulaşımın planlanması açısından her sistem avantaj ve dezavantajlara sahip olmaktadır. Raylı sistemler üzerinden gelişen ulaşım yatırımları uzun mesafelerde yüksek yolcu taşımacılığına olanak tanımaktayken, esneklik açısından son derece zayıftır, aynı zamanda maliyetli bir ulaşım altyapısıdır. Bu sistemlere kıyasla ara ulaşım sistemleri ve otobüsler çok daha düşük bir yatırım maliyetine sahiptir ve aynı zamanda esnek ve yeniden planlanabilir bir ulaşım sistemini meydana getirmektedir. Ancak bu sistemler raylı sistemlere göre daha düşük mesafe ve kapasiteye sahiptir.

2.2.1.4.Bölgesel Demiryolları ve Denizyolu Ulaşımı

Trenler ise raylı sistemler içinde yer alan bir diğer alternatif ulaşım türüdür. Trenler, sadece kent içi ulaşım ağının bir parçası olarak değerlendirilememekte, aynı zamanda günlük etkileşim içindeki farklı kentler, bölgeler ve yerleşim alanları trenler aracılığıyla birbirine bağlanmaktadır. Bu nedenle trenler, kent içi ulaşımın yanında kent merkezinden çepere kadar geniş bir alanı kapsayan faaliyetleri çerçevesinde bölgesel bir niteliğe de sahip olmaktadır (Babalık Sutcliffe, 2017, s. 167). Metro gibi hızlı ve yüksek kapasiteli bir ulaşım sistemini oluşturan trenlerin verimli çalışmaları için en az 3-4 hat üzerinde faaliyet göstermesi ve diğer toplu taşıma türleriyle desteklenmesi gerekmektedir (Saatçioğlu & Yaşarlar, 2012, s. 123).

Kent içi ulaşımında son olarak, elverişli olan kentler açısından, deniz ulaşımı gelmektedir. Bu ulaşım türü, ulaşım hizmetinin sağlandığı deniz aracının tipine veya ulaşım sürecine göre

farklılaşmaktadır. Ulaşım sürecinde farklılaşma iki nitelik üzerinden görünürlük kazanır. İlk olarak kent içi deniz ulaşımının en yaygın formu olarak gösterilen iki yaka arasındaki mekik taşımacılık gelmektedir. Bu ulaşım, deniz, göl veya nehirlerin iki yakası arasında sıklıkla yapılan gidiş-dönüş seferlerini kapsamaktadır. İkinci olarak ise deniz ulaşımı daha uzun güzergâhlar boyunca, birçok farklı iskelede duraklamayı içerecek şekilde düzenlenebilmektedir (Babalık Sutcliffe, 2017, s. 169). Kent içi ulaşımında denizyolu kullanımında da karayolu sistemine benzer bir şekilde farklı işletim modelleri ile karşılaşılmakta, hizmet sunumu kamu veya küçük-orta ölçekli bireysel girişimciler tarafından sağlanmaktadır.

2.2.2.Kent İçi Ulaşım Sistemlerinin Nitelikleri Açısından Değerlendirilmesi

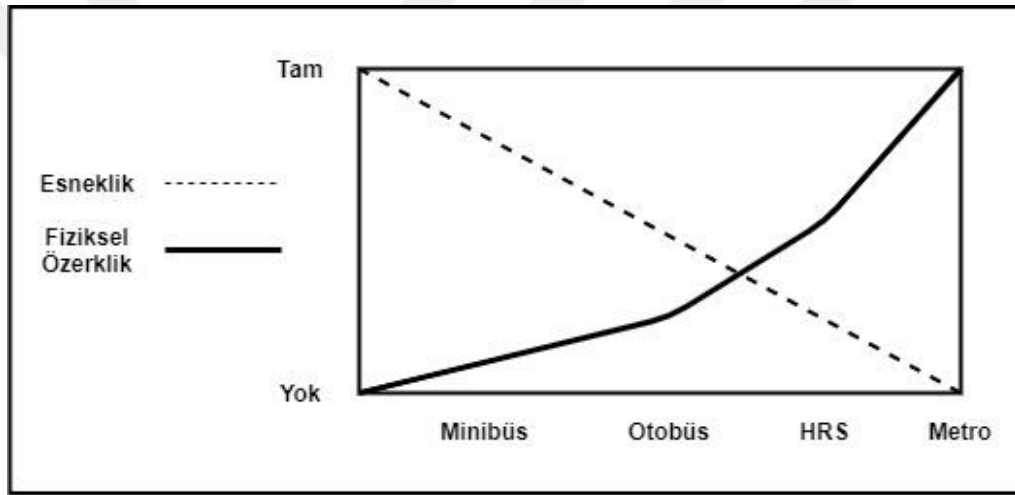
Kent içi ulaşımında kullanılan sistemler teknik, ekonomik, çevresel etkiler ve işletim modelleri açısından birbirlerinden ayrılmakta, her bir ülkenin kendi özgün koşulları çerçevesinde organize edilmektedir. Teknik özellikler taşıtların yolcu kapasitesi, fiziksel özerkliği, esnekliği ve hızı gibi unsurları içermektedir. Ekonomik özellikler sistemin yarattığı istihdam, işletim ve altyapı yatırımları gibi konularla ilgilidir, çevresel özellikler ise sistemin çevre ile uyumu ve çevreye etkisini içermektedir (Elker, 2017, s. 280). İşletim modeli ise, ulaşım sisteminin hizmet sağlama biçimini tanımlamakta, ulaşımında sermaye büyüklüğü, kamunun veya bireysel sermayenin hizmet sunumunu gerçekleştirmesi ve ulaşımında sermaye büyüklüğü gibi özellikleri içermektedir.

Teknik özellikler arasında fiziki özerklik ve esneklik ulaşımın örgütlenmesinde etkili olan ilk unsur olarak tanımlanmaktadır. Fiziksel özerklik, güzergâh ayrımlarında da belirtildiği üzere ulaşım türünün diğer türlerden bağımsız olarak işletilme derecesini tanımlamaktadır. Metro vb. ulaşım sistemleri tam özerkliğe sahip olarak kurgulanmakta, taksi, dolmuş gibi ulaşım araçları içinse bu durum söz konusu olmamaktadır. Esneklik ise bir ulaşım sisteminin kısa bir süre içinde, yeni yatırımlara ihtiyaç duymaksızın hizmet düzeyini ve güzergâhını değiştirme kapasitesini nitelendirmekte, otobüs, minibüs, dolmuş gibi toplu ulaşım taşıtları esnekliğe sahip ulaşım araçları olarak gösterilmektedir (Elker, 2017, s. 280). Tahsisli güzergâhlarda faaliyet gösteren ulaşım sistemlerinde ise bu durum geçerli değildir veya çok düşük düzeylerde gerçekleşmektedir. Özellikle hızlı kentleşme süreçlerinde paratransit sistemlerin hızlı bir şekilde örgütlenerek faaliyete geçmeleri sistem esnekliğinin kent içi ulaşımındaki etkinliği açısından önemli bir “avantaj” sağlamaktadır. Şekil 3’te de gösterildiği üzere fiziksel özerklik ile esneklik arasında karşıt bir ilişkinin olduğu dikkat çekmektedir.

Hız, kapasite ve enerji tüketimi gibi özellikler de teknik açıdan ulaşım sistemlerini ayırmaktadır. İzole güzergâhlarda yer alan taşıtlar, kent içi trafiğin karmaşık işleyişinde yer

almamaları nedeniyle avantajla sahiptirler, ancak durak sayısı, yolcu iniş ve biniş sistemleri gibi unsurlar bu özelliğin etkinliğini değiştirmektedir. Kapasite, bir ulaşım sisteminin taşıyabileceği yolcu miktarını işaret etmektedir. Bu çerçevede en az yolcu kapasitesine sahip taşıtlar otomobiller olurken, en fazla kapasiteye sahip araçlar ise metrolar olarak gösterilmektedir. Son olarak ise enerji tüketimi açısından taşıtlar birbirlerinden ayrılırlar. Bu özellik altında dikkat çekici olan nokta otomobillerin enerji tüketimleridir. Toplu taşıma sistemlerinde farklı enerji kaynaklarının kullanımının sistemleri karşılaştırma açısından zorluk yarattığı, bununla birlikte, otobüs, metro ve diğer hafif raylı sistemlerin genel olarak birbirlerine yakın ve az enerji tükettikleri belirtilmektedir. Otomobillerde ise bu tüketim diğer ulaşım türlerinin beş katına ulaşmaktadır (Elker, 2017, s. 282).

Şekil 3. Ulaşım Sistemlerinin Fiziksel Özerklikleri ve Esneklikleri



Kaynak: Elker, 2017, s.281

Toplu ulaşım sistemlerinin ekonomik özellikleri ise işletme ve yatırım maliyetleri üzerinden değerlendirilmektedir. Ulaşım sistemlerinde yatırım maliyetleri kamulaştırma, altyapı, araç giderleri ile ulaşım hizmetinin sağlanmasındaki ek destek hizmetlerinin maliyetlerini kapsamaktadır (Elker, 2017, s. 282). Yatırım maliyetleri araç ve altyapı arasında bölüşüldüğünde, otobüs taşımacılığında taşıt maliyeti ve altyapı maliyetinin yarı yarıya gerçekleştiği, bu oranların hafif raylı sistemlerde taşıt için %15, altyapı için %85 ve metro sistemlerinde ise taşıt için %20, altyapı içinse %80 olduğu ifade edilmektedir (Tanış & Öğüt, 2007, s. 141).

Kent içi toplu ulaşımında yer alan sistemler arasındaki en büyük farklılıklardan birisini ise sistemin işletim modeli oluşturur. Ulaşım hizmetinin sunum sürecini etkileyen teknik farklılıklar dışında aynı zamanda ulaşım hizmetinin örgütlenmesinde yer alan aktörlerin konumları açısından da işletim modelleri belirleyici olmaktadır. İşletim modeli ulaşım

sisteminin örgütlenme sürecinde hukuksal niteliğinden sermaye büyüklüğü ve istihdam özelliklerine kadar birçok farklı unsuru içermektedir. Bu nedenle farklı ulaşım sistemlerinin hizmet sunumunda yer alan aktörlerin, toplumsal / sınıfsal konumlarının belirlenmesinde işletim modelleri etkili olmaktadır. İşletim modelindeki ilk farklılık ulaşım sisteminin kamu veya özel sektör tarafından çalıştırılması durumunda ortaya çıkmaktadır. Özellikle büyük ölçekli sermaye gerektiren sistemlerde kamu sadece ulaşım sistemine uygun altyapı sistemlerini oluşturmakla kalmamakta aynı zamanda ulaşım hizmetini bizzat kendisi gerçekleştirebilmektedir. Ayrıca ulaşımın stratejik bir alan olarak görülmesi, devletlerin ulaşım sistemleri üzerinde etkin olmalarında neden olmaktadır. Kent içi ulaşımında büyük sermaye ve altyapı yatırımı gerektiren raylı sistem yatırımları bunun en önemli örneğini oluşturmaktadır.

Özel sermayelerin ulaşım alanında etkin olmaları ise işletim modelleri açısından sermaye ölçekleri özelinde farklılaşmaya neden olmaktadır. Minibüs ve dolmuş benzeri ara toplu taşıma formlarında gözlemlenen bireysel lisanslar küçük girişimcilik örneklerini oluşturmakta, küçük/orta ölçekli sermaye büyüklüğüne sahip bu ulaşım formlarının örgütlenme düzeylerinde enformel ilişkiler belirleyici olmaktadır. Büyük sermaye gruplarının etkin olduğu ulaşım formlarında ise ilişki düzeyi daha formel düzeylerde gerçekleşmektedir. Aynı zamanda ara toplu taşıma formlarının bireysel lisanslar yerine daha büyük ölçekli, şirket benzeri işletme modellerine sahip olmaları durumunda formel bir örgütlenme ve işleyişle karşılaşmaktadır. Bu durum ulaşım sistemleri arasındaki istihdam yapısı açısından da farklı özelliklerle karşılaşılmasına neden olmaktadır. Ulaşım sistemi bireysel lisanslardan uzaklaşarak büyük ölçekli organizasyonlar çerçevesinde örgütlendikçe bu alanda ücretli emeğe duyulan ihtiyaç artmaktadır (Elker, 2017, s. 285).

Ulaşım sisteminin işletim modeli ve istihdam ölçeği arasındaki ilişki önemli olmakla birlikte, bu alandaki temel farklılık istihdamın niceliğinden çok niteliği konusunda ortaya çıkmaktadır. Bireysel lisanslara sahip kullanıcılar yerel yönetimler tarafından belirlenen bir sınırlama olmaması durumunda veya getirilen kurallara uymaları koşuluyla kent içi ulaşım hizmetinin sunumunda esnek bir işleyişe sahip olmakta, ulaşım hizmeti sağlayıcıları, aynı zamanda bu süreci yöneten, sürdüren ve denetleyen “ulaşım esnafı” olmaktadır. Ancak ulaşım sisteminin içeriğinden bağımsız olarak büyük ölçekli sermaye örgütlenmesinde ulaşım hizmetini sağlayanlar ve bu süreci yönetenler/denetleyenler birbirinden ayrılmakta, ücretli emek ulaşım hizmetini tipik bir hizmet işçisi gibi sahada sürdürmektedir.

Ulaşım ve ulaşım sistemlerine ilişkin özellikler genellikle teknik ve teknolojik unsurlar üzerinden incelenmektedir. Fakat ulaşım sistemlerinin örgütlenmesindeki modeller aynı

zamanda sosyal ve politik alana ilişkin sınıf, mülkiyet ilişkileri ve emek süreci gibi birçok ayrıntıyı içermektedir. Özellikle ara toplu taşıma formlarında karşılaşılan bireysel lisanslamanın bir mülkiyet ilişkisi meydana getirmesi ve bu lisansların kentin büyümesinden kent içi ulaşımın yeniden organize olmasına kadar birçok farklı unsurdan etkilenmesi bu süreç içinde birçok aktörü bir araya veya karşı karşıya getirmektedir. Bireysel işletim modellerinin bazı nedenlerle rasyonel sistemler olmadığı savunulmaktadır: Örneğin gelirin ve hizmetin kişiselleşmiş bir formunu ortaya koymakta, bu nedenle yerel yönetimlerin bu alanları düzenlemesinde ve kontrollünde çeşitli sorunlarla karşılaşmakta, çıkar çatışmaları yaşanmakta ve yönetsel kararlara direnç geliştirilmesi kaçınılmaz olmaktadır (Saatçioğlu & Yaşarlar, 2012, s. 122). Bu açıklama biçimi kent planlaması ve buna ilişkin politika yapım süreçleri için anlamlı olsa da, ara ulaşım sistemlerinin gelişimindeki toplumsal süreçleri ve bu süreçlerin kentsel gelişmeyle kurduğu ilişkiyi dikkate almamaktadır.

Ulaşım sistemlerinin özelliklerinde de görüldüğü üzere, raylı sistemler gibi kent içi ulaşım türlerinin hayata geçmesinde planlama süreçleri hayati önem taşır. Ara toplu taşıma formlarının oluşum süreçleri ise çoğunlukla planlama aşamalarının dışında gelişmektedir. Bu durum hem toplu taşıma sistemlerinin özgün yapısından hem de hizmet verdiği toplumların sosyo-ekonomik yapısından kaynaklanmaktadır. Özellikle raylı sistemlerin oluşturulmasında finansal büyüklük, yasal düzenleme gerekliliği, kamulaştırma süreçleri gibi faktörler böyle bir planlamayı gerekli kılmaktayken, ara toplu taşıma sistemleri genellikle toplumda ortaya çıkan ulaşım ihtiyacının kamu otoriteleri ya da düzenli piyasa kurumları tarafından giderilememesinin sonucunda ortaya çıkmaktadır. Bir anlamda bu sistemlerin ortaya çıkış nedeni zaten mevcut yönetim süreçlerinde bu alandaki ihtiyaca dönük bir planlama veya uygulamanın olmamasıdır. Ara toplu taşıma en azından kent ölçeğinde yaygın bir ulaşım sistemi haline gelene kadar yönetimlerin planlama mekanizmalarının dışında kalmakta veya kamu otoriteleri tarafından hiçbir şekilde tanınmama durumu ile karşılaşabilmektedirler. Ara ulaşım sistemlerinin toplumsal niteliği sadece hizmet talep edenlerin ihtiyaçlarının karşılanmasında ortaya çıkmamakta, aynı zamanda hizmet sunan aktörler de dinamik bir yapı sergilemektedir. Bireysel girişimler üzerinden kurgulanan hizmet modelleri, bu hizmeti sunanların kent mekânında baskı grubu olarak örgütlenmesini de beraberinde getirmektedir. Bu nedenle ulaşım aktörleri, kentsel ulaşım hizmetinin örgütlenmesine müdahale etmekte, kent yönetimlerinin ulaşım ile ilişkin aldıkları kararların bu formlarda hizmet sunanların çıkarları ile çatışması durumunda gerilimler yaşanmaktadır.

Çalışma kapsamında daha önce de belirtildiği üzere, ulaşımın organize olması ve bu organizasyon içindeki ulaşım sistemine ilişkin tercihler doğrudan kent yapısı ve birikim süreçleriyle bağlantılıdır. Bu çalışmada da İstanbul’da ara ulaşım sistemlerindeki yapılanma ve bu yapılanma üzerinden gelişen çalışma ilişkilerinin incelenmesi hedeflenmekte, aynı zamanda farklı dünya örnekleri de çalışmanın inceleme alanlarından birisini oluşturmaktadır. Bu nedenle farklı dünya örnekleri ara ulaşım sistemleri özelinde değerlendirilmeden önce Türkiye’de genel olarak ulaşımın, özelde ise kent içi ulaşımın gelişiminin ve bu gelişme sürecinin birikim mekanizmasıyla kurduğu bağlantıların vurgulanması gerekmektedir.

2.2.3. Türkiye’de Ulaşım: Politikalar ve Uygulamalar

Ulaşım, sanayileşme sürecinde bireylerin, mal ve hizmetlerin hareketliliğine olanak tanımakta, üretimden dolaşıma kadar tüm birikim aşamalarında aktif rol oynamaktadır. Türkiye’de de yeni gelişen sanayileşme sürecinde ulaşım merkezi bir öneme sahip olmuş, sözü edilen hareketliliği gerçekleştirmeye dönük stratejiler izlenmiştir. Bu çerçevede erken cumhuriyet döneminde en önemli ulaşım olanaklarından birisini demiryolları oluşturmaktadır. Demiryollarının sermaye birikimi açısından etkinliği çalışmanın birinci bölümünde değerlendirilmiş olmakla birlikte, özellikle Türkiye’de 1950’lere kadar merkezi öneme sahip olması, Türkiye özelinde demiryolu ulaşımı ayrıca üzerinde durmayı gerekli kılmaktadır.

Türkiye’de demiryollarının yapılanma süreci bir anlamda Osmanlı Devlet’inden alınan mirası devam ettirilmesidir (Aksoy, 2016, s. 144). Bu nedenle demiryollarına ilişkin cumhuriyet öncesi politikalara değinilmesi gerekmektedir. Osmanlı İmparatorluğu’nda iç ve dış etkenlere bağlı olarak demiryolu sistemi 1800’lü yılların başından itibaren gelişmiştir. Gelişimde askeri ve siyasi nedenler iç dinamiklere referans vermekte, dış dinamikler ise erken kapitalistleşmiş ülkelerin ihtiyaçları doğrultusunda şekillenmektedir. Erken kapitalistleşmiş ülkeler olan İngiltere, Fransa ve Almanya bu kapsamda imparatorluk coğrafyasının farklı bölgelerinde demiryolu yatırımlarına imza atmış, İngiltere tarafından ilk defa 1856 yılında 130 kilometrelik İzmir-Aydın arasında demiryolu inşası gerçekleşmiştir (Aksoy, 2016, s. 149-150).

Erken kapitalist ülkelerin Osmanlı İmparatorluğu’ndaki demiryolu inşaa faaliyetleri birkaç neden üzerinden takip edilebilmektedir. Osmanlı İmparatorluğu tarımsal ürün ve hammadde için önemli bir kaynak sunmakta, ayrıca demiryolu inşaa süreçlerinde faaliyet gösteren ülkeler aynı zamanda bu inşaa için gerekli olan ürünlerin de satıcısı konumunda bulunmaktadır. Ayrıca Osmanlı’nın sunmuş olduğu kilometre güvenceleri birikimin realizasyonu açısından önemlidir. Son neden olarak ise İngiltere, Fransa ve Almanya gibi ülkelerin oluşturmaya çalıştıkları siyasi nüfuz belirtilmektedir (Aksoy, 2016, s. 153-154).

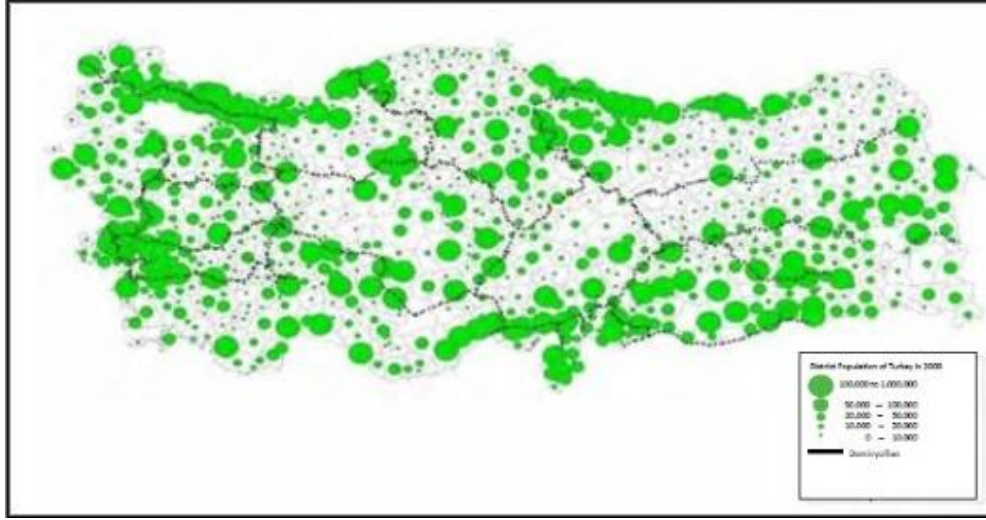
Yukarıda belirtilen nedenlerden de anlaşılacağı üzere, aslında Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerine denk gelen demiryolu inşa süreçleri, bu çalışmanın ilk bölümünde sıklıkla vurgulanan ulaşım ve sermaye birikiminin farklı süreçlerine ilişkin verilen örneklerin birçoğu ile uyumlu bir görünüm sergilemektedir.

Sadece demiryolları değil, deniz ulaşımı da Osmanlı İmparatorluğu için önemli bir yerde durmakta, kent gelişiminin vurgulandığı bölümde de belirtildiği üzere özellikle liman kentleri sunduğu ekonomik olanaklar neticesinde merkezi bir konumda bulunmaktadır. Kent içi ulaşım olanakları ise kentleşme formu ve bu forma eşlik eden toplumsal dinamikler bir arada değerlendirildiğinde sınırlı kalmıştır. Ancak 19.yüzyıla birlikte yaşanan büyük toplumsal değişimler nedeniyle bu alana da müdahale edilmeye başlanmıştır (Tekeli, 1982, s. 37):

“Çıkamaz ve dar sokaklı yüksek yoğunluklu kent dokusunda değişimler başlamıştır. Kent içi ulaşım artık 16.yüzyılın yaya ya da kayığa dayanan ulaşımı değildir. Yabancı şirketler eliyle kentsel ulaşım da vapur işletilmeye, tramvay işletilmeye başlanmıştır. Tüm kentin dokusuna etkisi bakımından belki de daha önemlisi, atlı arabanın girmesidir. Sultan bile Cuma namazlarına artık at üstünde değil, araba ile gitmektedir. Devlet ricalinin ve zenginlerinin atlı arabaları vardır. Bütün bu gelişmeler daha geniş sokak gereksinimlerinin kendisini belirtmesi demektir. ...Kimi kentlerde dış kale duvarları yıkılmıştır. Kent kolayca yayılabilmektedir. Bu yayılma da ovalara doğru olmaktadır. Hem ovalarda bazı bataklıkların kurutulması buna olanak vermekte, hem de yeni giren ulaşım teknolojisi içinde bu alandaki gelişme istenilir olmaktadır.”

Bu alıntıdan da takip edilebileceği üzere 19.yüzyıla birlikte artık kent formu değişmeye, buna bağlı olarak ise kentsel ulaşım farklılaşmaya başlamış, özellikle yabancı sermaye aktörlerinin de içinde bulunduğu bir kentsel ulaşım yapılanması Cumhuriyet öncesi dönemde ortaya çıkmıştır. Türkiye’de ulaşım da demiryollarının etkinliği cumhuriyet sonrasında da devam etmiş, demiryolları ulaşımındaki merkezi önemini korumuştur. Fakat 1923 sonrasındaki demiryolu ulaşımına dair politikalardaki önemli farklılıklardan birini devletin bu alandaki etkinliği oluşturmaktadır. Bu dönemdeki ulusal bağımsızlık vurgusuna paralel olarak yabancı firmaların elindeki demiryolları satın alınmış, aynı zamanda yeni demiryollarının inşasına da devam edilmiştir. Böylece milli bağımsızlık ve ulus devletleşme dinamikleriyle uyumlu bir milli demiryolu inşası söz konusu olmaktadır (Aksoy, 2016, s. 161).

Şekil 4. Türkiye’de 2000 Yılı İtibarıyla Demiryolları ve Nüfus Arasındaki Bağlantı



Kaynak: The World Bank, 2014, s.168

Sanayileşme stratejileriyle uyumlu olarak 1923 yılından itibaren ulaştırmaya ilişkin yatırımlara önem verilmiş, demiryolları bu politikaların merkezinde yer almıştır. Ancak Cumhuriyet öncesi dönemden farklı olarak bu dönemdeki demiryolu yatırımları ülkenin batısından doğusuna doğru kaydırılmıştır. Aynı zamanda 1924 ve 1925 yıllarında Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından çıkartılan kanunlarla hükümete demiryolu yapımının bütçeden finansmanının sağlanması için yetki verilmiş, 1929 yılına gelindiğinde 1000 kilometre uzunluğunda demiryolu yapımı tamamlanmıştır. Bu gelişmeler sonucunda ağaç tipi olan ulaşım hattının, ağ görünümü kazandığı, doğal kaynaklar ile üretim ve pazar alanlarının birbirlerine bağlandığı ifade edilmektedir (Akgüngör & Demirel, 2004, s. 424). Bu durum ise doğrudan o bölgelerdeki nüfus yoğunluğu üzerinde etkili olmuştur. Şekil 4’te görüldüğü üzere demiryollarının geçtiği bölgelerde kümelenmiş bir nüfus dağılımı ile karşılaşılacaktır.

Demiryolları 1950’li yıllara kadar Türkiye’nin ulaşım politikasında merkezi bir önem taşımakla birlikte, ulaşım politikaları sadece demiryolları ile sınırlandırılmayacak uygulamaları içermektedir²⁰. Ulaşımında demiryollarının etkinliği 1940’lı yıllara kadar devam etmekle birlikte, ulaşımın yapılanması bu tarihlerden itibaren giderek karayollarına doğru yönelmiştir. Örneğin, Türkiye için Amerikan Yol Heyeti tarafından hazırlanan Hill Raporu’nda “Ulaşımında artık karayollarına geçilmelidir. Bunun için de Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı

²⁰ Ulaşım alanındaki düzenlemelere ilişkin hareketlilik havacılık faaliyetleri üzerinden de takip edilebilmektedir. Bu çerçevede 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuş, kurumun adı 1935 yılında Türk Hava Kurumu olarak değiştirilmiştir. 1926 yılında Eskişehir’de uçak fabrikası kurulmuş, 1928 yılında Kayseri’de yine uçak fabrikası üretime başlamıştır. 1933 yılında ise Ankara-İstanbul arasında ilk uçuş denemesi gerçekleştirilmiştir. Ayrıca teknik üretimin yanında, havacılık alanında gelişen süreci yönetebilecek personelin yetiştirilebilmesi amacıyla 1935 yılında Türkkuşu kurulmuştur (Kırmızı & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 148-155).

olmayan, karar veren ve uygulama erkine sahip bir genel müdürlük oluşturulmadır” ifadeleri yer almaktadır. Bir başka rapor olan Hilts Raporu çerçevesinde ise demiryollarının yerine karayollarına önem verilebilmesi için, Bayındırlık Bakanlığı’na bağlı bir teşkilatlanma önerilmektedir. Böylelikle Karayolları Genel Müdürlüğü’nün oluşma aşamasının da ilk adımları atılmış, 1950 yılında ise 5539 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun çıkarılmış ve Karayolları Umum Müdürlüğü oluşturulmuştur (Kırmızı & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 165-166). Bu dönemden itibaren artık karayollarına verilen önem giderek merkezi bir nitelik kazanmış ve bir anlamda bireysel otomobillerin dünya ölçeğindeki etkinliği ve buna bağlı ulaşım düzenlemeleri 1950’li yıllardan itibaren Türkiye için de geçerli olmuştur.

1950’li yıllardan itibaren karayollarının diğer ulaşım sistemlerine göre ezici bir üstünlüğe sahip olduğu ifade edilmektedir. Karayolu taşımacılığında ve altyapının kurulmasında kullanılmak üzere dış kredi olanaklarının sağlanması, demiryollarına zam yapılması, kamyon ithalatının serbest bırakılması gibi birçok farklı etkenin bu üstünlüğü perçinlediği ve diğer taşıma olanaklarıyla karayolları arasındaki dengesiz bir dağılımın ortaya çıkmasına neden olduğu savunulmaktadır (Akgüngör & Demirel, 2004, s. 425). Karayollarını geliştirmeye dönük yaklaşım sanayi üretim politikalarında da görülmektedir. 1963 yılında Otokar firması İstanbul’da otobüs üretimine başlamış, Otosan, Ford ile Anadol Projesi’ni hayata geçirmiş, Tofaş-Fiat ve Oyak-Renault projeleri devreye alınmıştır. 1966 yılında ise Anadol marka otomobillerin üretimine başlanmış ve yılda 5000 otomobil üretilecek şekilde planlama yapılmıştır (Kırmızı & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 181). Türkiye’de sanayileşme sürecinin ulaşım sektörüyle kurduğu bağlantı bu dönemde son derece görünür niteliktedir ve karayolları örneğinde de görüldüğü üzere altyapı yatırımlarını destekleyecek ve altyapı yatırımlarına paralel olarak gelişen bir sanayi üretiminin hedeflendiği ortaya çıkmaktadır. Ayrıca bu dönemde karayollarına yapılan yatırımlar yeni istihdam sahalarının da oluşmasına neden olmuş, karayollarının gelişmesi bağlı olarak araçların tamir ve bakımlarını içeren yeni mesleklerden, şoförlük, muavinlik ve makinistliğe kadar geniş bir yelpazede yeni iş alanları ortaya çıkmıştır (Özdemir, 2006, s. 262).

Türkiye’de karayollarını destekleyecek bir üretim sürecinin gelişmesi, bu alandaki üretken sermayenin olanaklarıyla anlamlı olmaktadır. Otomobil sanayii Türkiye’de üretken sermayenin uluslararasılaşmasında ilk sırada gelen sektörlerden birisidir. Giderek iç pazar üzerinde kontrol sahibi olan yeni üretken sermaye, otomobil sanayii aracılığıyla uluslararası niteliğe kavuşmaya çalışmaktadır. Devlet ise, sermayenin bu alandaki yapılanmasında etkili

olmuş, üretken sermayenin talepleri ile devlet müdahaleleri paralel bir şekilde ilerleyerek, birikimin uluslararasılaşmasının zemini hazırlanmıştır (Aksoy, 2016, s. 178).

Böylece kamunun yatırım kararlarında ulaşımın payı giderek artmış, bu alandaki en büyük payı ise karayolu ulaşımı almıştır. Ancak sadece karayolu ile sınırlı bir ulaşım politikasından söz etmek yetersiz olacaktır, zira bu dönem içinde denizyolu ve havayoluna ilişkin çalışmalar da sürdürülmüştür. Hatta bu dönem içinde havayolu taşımacılığıyla ilgili çalışmaların denizyoluna kıyasla daha verimli gerçekleştiği ifade edilmekte, bunun nedeni olarak ise denizyolu taşımacılığindeki taşıtların ekonomik ömürlerini doldurmuş olmaları gösterilmektedir. Fakat her ne kadar farklı taşıma sistemlerini içerecek bir yapılanma öngörülse de, karayolu taşımacılığının merkezi konumu tartışılmaz niteliktedir, ulaştırma sistemlerine yapılan yatırımlar içinde karayolları bütün yatırımların yaklaşık olarak dörtte üçünü bünyesinde toplamaktadır (Akgüngör & Demirel, 2004, s. 425). Ayrıca yine bu dönem içinde İstanbul’da belirli bölgelerdeki rayların sökülerek 22 kilometrelik İstanbul’un ilk çevre yolunun yapımına başlandığı belirtilmektedir (Kırmızı & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 168).

Tablo 7. Taşımacılığın Ulaştırma Sistemlerine Göre Oransal Dağılımı (1950-1980)

Yıllar	Yük (Net Ton – Km)				Yolcu (Yolcu – Km)			
	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1950	25	68,2	6,8	0	50,3	42,2	7,5	0
1960	45	52,9	2	0,1	72,9	24,3	2	0,8
1970	75,4	24,3	0,2	0,1	91,4	7,6	0,3	0,7
1980	88	11,8	0,1	0,1	94,7	4,6	0,2	0,5

Kaynak: Aksoy, 2016, s.183.

Ulaşım alanındaki dönüşüm ve dönüşümün, sanayileşmenin toplumsal sonuçlarıyla ilişkisi kent içi ulaşım da yansımaktadır. Özellikle geç kapitalist bir ülke olarak Türkiye’de de bu çalışmanın ilk bölümlerinde söz edilen geç ve hızlı kentleşmeye dayalı kent içi ulaşım sistemleri ile yaygın bir şekilde karşılaşmakta, karayolları üzerinden şekillenen ulaşım politikaları, kentlere göçün niteliği ve etkisiyle dolmuşlar ve minibüsleri önemli ulaşım aktörleri haline dönüştürmektedir. Dünya ölçeğinde ara ulaşım formlarında gözlemlenen birçok nitelik Türkiye özelinde de açıklayıcı olmaktadır. Kent içi ulaşımında küçük girişimciliğe dayalı ulaşım formları giderek ulaşım içindeki payını artırmakta hem ulaşım hizmetini talep eden hem de bu hizmeti sağlayanlar açısından önemli sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. Kent içi ulaşımın

yapılanması ve bu alandaki dönüşüm İstanbul özelinde ilerleyen bölümlerde detaylı bir şekilde incelenecektir.

Söz edilen dönem içinde kent içi ulaşım ile ilgili politikalar ise görece dar kapsamlıdır. Türkiye’de kentleşme aşamaları ve bu aşamalarındaki kamu politikalarının kentsel hizmetlere ilişkin niteliği düşünüldüğünde kent içi ulaşımın görece düşük bir pay alması anlaşılır olmaktadır. Örneğin 1963-1967 yıllarını kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda kentsel altyapıya ilişkin öneriler yer almıştır, ancak bu öneriler kent içi ulaşımı içermemektedir. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda kent içi ulaşım da yaşanan sorunlar vurgulanmaya başlanmış, 1979-1983 yıllarını kapsayan Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda ise kent içi ulaşım önemli bir başlık olarak yer bulmuştur. Bu Plan çerçevesinde kent içi ulaşım ile ilgili projelerin öncelikli olarak değerlendirileceği belirtilmiş, belediyelerin toplu ulaşımı sağlamaya yönelik girişimlerde bulunması, aynı zamanda Ankara ve İstanbul’da raylı sistemler için projelerin tamamlanması öngörülmüştür (Cirit, 2014, s. 179).

Türkiye’de 1980’li yıllar sosyo-ekonomik dönüşümün hızlandığı bir zaman dilimine işaret etmekte, giderek uluslararası nitelik kazanan sermaye kompozisyonu, bu kompozisyonunun ihtiyaçlarını karşılayacak ekonomi politikalarını beraberinde getirmektedir. Türkiye’de belirli bir büyüklüğe ulaşan sermaye, uluslararasılaşmanın gerekliliklerini sağlayacak bir yapılanma talebinde bulunmakta, bu talep ise devlet tarafından gerek 12 Eylül askeri darbesi koşulları altında gerekse “24 Ocak Kararları” gibi yeni ekonomi politikaları kapsamında karşılanmaktadır. Ayrıca IMF ve Dünya Bankası gibi kuruluşlar ve bu kuruluşların sunmuş oldukları politikalar, Türkiye ölçeğinde yeniden yapılanmanın araçlarını oluşturmuştur (Ercan, 2004, s. 20-21). Sermayenin giderek büyüyen ve dönüşen yapısı ve devletin birikim sürecindeki rolü, bu dönemdeki ulaşım uygulamalarına da yansımıştır. Yerel yönetimler bu dönemde altyapı yatırımlarına büyük kaynak aktarımında bulunmuş, özellikle büyük kentler bu yatırımların odağını oluşturmuştur. Bu sayede hem kentsel altyapının oluşturulmasına bağlı hizmetler aracılığıyla toplumsal destek sağlanmış, hem de bu yatırımları üstlenebilecek sermaye gruplarının birikimlerini yeniden değerlendirmelerinin imkânı oluşmuştur. Kentsel altyapı yatırımı olarak toplu ulaşım bu yeniden değerlendirme alanlarından birisidir, ulusal ve uluslararası sermaye grupları kentsel ulaşım da yer altı sistemlerinin kurulması gibi büyük ölçekli projelerde yer almaya başlamışlardır (Şengül, 2012, s.436). Ayrıca kentlerin büyük ölçekli yatırımlara dayalı toplu ulaşım altyapılarını geliştirmeleri sonucunda belirli kent bölgelerinde “mutenalaşma” süreci yaşandığı da ifade edilmektedir (Tekeli, 2009, s.17).

Kent içi ulaşımda büyük ölçekli toplu ulaşım projelerinin yanında aynı zamanda 1980'lerle birlikte otoyol yapımına da hız verilmiş, daha önceki dönemlerde de gözlemlendiği üzere, raylı sistemlerin bu dönemde de karayollarına kıyasla zayıf bir konumda kaldığı belirtilmiştir (Akgüngör & Demirel, 2004, s. 425). Ulaşım ağının genişlemesi, kentsel yayılma açısından da etkili olmuş, kentleşme aşamalarında tanımlandığı üzere, Marmara'nın doğusundaki sanayileşme ve kentleşme aşamalarında TEM ve E-5 gibi karayolları önemli bir bağlantı sağlamıştır (Işık, 2005, s. 65). Her ne kadar karayollarına yapılan yatırım merkezi bir konumda bulunsun da 2000'li yıllardan itibaren gerek kent içi gerekse kentler arası ulaşım açısından demiryolları yatırımda bir hareketlenme gözlemlenmektedir. 1950'li yıllardan itibaren genellikle atıl durumda bırakılmış olan demiryollarının 2000'lerden itibaren yenilenmesi gündeme gelmiş ve ulaşımdaki diğer formlarla rekabet edebilir konumda olması hedeflenmiştir. Bu kapsamda demiryollarına 2003 yılında 483 milyon TL olan yatırım, 2012 yılına gelindiğinde yaklaşık 14 kat artarak, 7 milyar TL'ye ulaşmıştır (Aksoy, 2016, s.198-199).

Demiryolu alanındaki yenileme süreci ve rekabet hedefleri kentsel ulaşım alanına da yansımıştır. Özellikle 7. Beş Yıllık Kalkınma Planı'ndan itibaren kent içi ulaşım alanında karayollarında yaşanan sıkıntılara değinilmekte ve raylı sistemlerin geliştirilmesine ilişkin politika önerileri sunulmakta, aynı zamanda kurumsallaşmış özel girişimler kent içi ulaşım alanına davet edilmektedir. Planlar kapsamında sadece sistemlerin kurulması değil, aynı zamanda bu sistemlerin birbirleriyle entegre bir şekilde çalışması da önemli yer tutmaktadır. Bu kapsamda 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı, özellikle raylı sistemlerdeki entegrasyon için önemli bir örnek sunmaktadır. Plan kapsamında büyükşehirlerdeki kent içi raylı sistemlerin şehir merkezlerinden geçen ana demiryolu hatlarına, kent içi lojistik merkezlerine ve havalimanlarına bağlanarak, entegre bir şekilde işlemesi planlanmaktadır (Cirit, 2014, s.179-181).

Bu alandaki gelişmeler, bir kentsel altyapı ihtiyacı olarak ulaşım ilişkin verileri içermenin yanında, Türkiye'deki sermaye gruplarının birikime ilişkin ihtiyaçlarını da yansıtmaktadır. 2000'li yıllardan itibaren büyük ölçekli sermaye grupları ulusal ve uluslararası ortaklıklarla gerek kent içi gerekse kentler arası ulaşımı yeniden yapılandırmakta, böylece ulaşım birikim sürecinde hem sermayenin yeniden değerlendirildiği bir yatırım alanına dönüşmekte hem de bu yeniden yapılanan ulaşım, küresel alana entegre bir dolaşımı organize etmeyi olanaklı kılmaktadır (Aksoy, 2016, s.203). 2000'li yıllardan itibaren kentsel ulaşım alanında büyük ölçekli yatırımlar gerçekleştirilmekte, fakat bu yatırımların kentler düzeyindeki yeterliliği ise tartışmalı bir yerde durmaktadır. Örneğin Dünya Bankası, Türkiye'de kent içi

ulaşım yatırımlarının yetersizliğine dikkat çekmekte, etkin bir toplu taşıma sisteminin kurulması için planlama ve büyük ölçekli yatırımlara ihtiyaç duyulduğunu vurgulamaktadır. Türkiye’de kent içi ulaşımın daha önceki dönemlerde minibüs ve dolmuş benzeri küçük girişimler üzerinden şekillendiği ifade edilmekte, bunun günümüz koşulları altındaki yeterliliği sorgulanmaktadır (The World Bank, 2014, s. 176).

Bunların yanında kentsel ulaşımın geliştirilmesinde kamunun etkinliği sürmektedir. Örneğin 2011 yılında yayınlanan “Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023” belgesi kapsamında kentsel ulaşıma ayrı bir bölüm ayrılmış ve bu alanda yapılması hedeflenen gelişmelerden söz edilmiştir. Bu çerçevede kentsel ulaşım alanındaki hedefler, kurumsal yapılanma, altyapı hedefleri, işletme hedefleri ve AR-GE hedefleri olmak üzere dört başlık kapsamında değerlendirilmektedir. Bu başlıklar altında ise kent içi ulaşımın standardize edilmesi, özel sektöre ağırlık verilmesi, kent içi toplu taşımanın teşvik edilmesi, toplu taşıma sistemlerinin entegre çalışması, Avrupa Birliği mevzuatına uyumluluk, toplu taşımada enerji politikaları, toplu taşıma işletmecileri ile idare arasında yönetim sözleşmelerinin yapılması, ulaşım sistemlerinin dijital hale getirilmesi gibi çok çeşitli konular ele alınmaktadır (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011, s. 132-138).

Türkiye’de kentsel ulaşım genel özellikler açısından değerlendirildiğinde, kent içi hareketliliğin yıllar içinde arttığı gözlemlenmektedir. Örneğin İstanbul’da kişi başına yolculuk sayısı 1987 yılında 1.44 olarak hesaplanırken, bu sayı 1996 yılında 1.54’e ve 2006 yılında ise 1.79’a yükselmiştir. Kent içi hareketlilik artmakla birlikte, yaya olarak ulaşımın büyük kentler de dâhil olmak üzere hala yüksek bir paya sahip olduğu belirtilmektedir; Ankara’da 2013 yılı verilerine göre yolculukların %29’u ve İstanbul’da 2006 yılı verilerine göre % 49’u yaya olarak gerçekleştirilmektedir. Bununla birlikte Türkiye’de coğrafyanın imkân verdiği bölgelerde dahi kent içi ulaşımda bisiklet kullanımının düşük düzeyde olması dikkat çekmekte, motorlu kentsel ulaşımda toplu taşıma %60-80 oranlarda gerçekleşmektedir. Toplu taşımada en yaygın ulaşım sistemini otobüsler oluşturmakta, ayrıca büyük şehirlerde raylı sistem yatırımları da gerçekleşmektedir. Ayrıca özellikle 1980’li yıllardan itibaren toplu ulaşımda düzenleme biçimleri kamuya bağımlı olmakla birlikte özel otobüsler de kent içi ulaşımda faaliyet göstermeye başlamışlardır. Otobüslerin yanında özel girişimciler tarafından işletilen dolmuş ve minibüsler de Türkiye’de son derece yaygın bir şekilde kent içi ulaşımda kullanılmaktadır. 1940’lı yıllardan itibaren öncelikle enformel olarak faaliyet göstermeye başlayan bu sistemler giderek ulaşım idareleri tarafından tanınan ve düzenlenen bir yapı kazanmışlardır. Bu sistemlerin yanında işyeri ve okullardaki servis taşımacılığı da yine kent içi ulaşımda önemli

bir yer tutmaktadır. Son olarak ise Türkiye’de otomobil sahipliğinin Batı Avrupa ve Kuzey Amerika’ya kıyasla görece daha düşük sayılarda kaldığı ifade edilmekte, ancak rakamların giderek arttığına dikkat çekilmektedir. 1990 yılında 1000 kişide 25 olan otomobil sahipliği, 2013 yılına gelindiğinde 121’e yükselmiştir (Babalık-Sutcliffe, 2017, s. 249-250). Ayrıca ulaşım sistemleri, teknik ve altyapı gereklilikleri açısından farklı niteliklere sahip olmakla birlikte, birbirlerine benzeyen sistemler arasında ulaşım idarelerinin tasarrufuna da bağlı olarak geçişkenlikler gözlemlenmektedir²¹.

Türkiye’de kentsel ulaşımın yapılanması özellikle büyük kentler açısından kentleşmenin farklı dönemlerindeki özelliklerin ulaşım aracılığıyla kolaylıkla takip edilebildiği bir alanı ortaya çıkarmaktadır. Özellikle Türkiye’de farklı dönemlerdeki kentleşmenin niteliği ile ulaşım arasındaki ilişki son derece paralel bir şekilde ilerlemekte, örneğin emek gücünün kentleşmeye başladığı 1950’lerde önemli bir ulaşım formu olarak dolmuşların ortaya çıkması yaşanan toplumsal dönüşüme bir cevap niteliği oluşturmaktadır. Benzer bir şekilde 1980’li yıllardan itibaren çeşitli kamu ulaşım sistemlerinde özelleştirme uygulamalarına gidilmesi ve 2000 yıllardan itibaren büyük ölçekli raylı sistemleri içeren altyapı yatırımlarının farklı ulusal ve uluslararası sermaye ortaklıklarıyla gerçekleştirilmesi (Babalık-Sutcliffe, 2017, s. 257), Türkiye’deki sermaye birikim sürecinin küresel ölçekte kapitalist gelişmeye eklenmesinin bir yansımasını da içermektedir.

Tablo 8. İstanbul ve Ankara’da Toplu Ulaşımın Ulaşım Sistemlerine Göre Dağılımı (%)

Toplu Ulaşım Sistemi	Ankara (2015)	İstanbul (2014)
Otobüsler (Belediye)	24	25
Otobüsler (Özel)	9	14
Paratransit	31	21
Servisler	22	23
Raylı Sistemler	14	16
Feribotlar	-	1

Kaynak: Babalık-Sutcliffe, 2017, s.251.

²¹ Kayseri’de dolmuşların kaldırılmasını içeren proje bunun önemli bir örneğini oluşturmaktadır. Kayseri’de belediyeye bağlı otobüslerin kârlı bir şekilde işletilememesi, yakıt, yedek parça ve personel maliyetlerinin artması gibi nedenlerle yeni projelere ihtiyaç duyulduğu belirtilmiş ve alternatif bir model olarak 1999 yılından itibaren dolmuşlar kademeli bir şekilde çekilerek yine özel işletime dayalı halk otobüsleri kent içi ulaşımında faaliyet göstermeye başlamıştır. 2012 yılında ise dolmuşlar tamamen trafikten çekilmiş, ulaşımında 386 özel halk otobüsü, 139 belediye otobüsü ve 783 ticari taksi faaliyet göstermiştir (Cirit, 2014, s. 121).

Türkiye’de kentleşme ve ulaşımın gelişimi bütünsel olarak değerlendirildiğinde, geç sanayileşme ve kentleşmeye özgü niteliklerin geçerli olduğu bir ulaşım yapılanmasıyla karşılaşmakta, birikim dinamikleri hem kent içi hem de kentler arası ulaşımın organizasyonunda belirleyici olmaktadır. Demiryolları özellikle Cumhuriyet öncesi ve erken Cumhuriyet döneminde dış pazar bağlantılarının sağlanmasından, yeni gelişen sanayinin dolaşım olanaklarının sağlanmasına kadar birçok noktada hayati öneme sahiptir. Ancak 1950’lerden itibaren karayolları ulaşım alanında belirleyici konuma gelmiş, aynı zamanda kent içi ulaşımında hızlı kentleşmenin eşlik ettiği toplumsal dönüşüm karayolu ulaşımını merkezine alan farklı formel ve enformel ulaşım sistemlerinin oluşmasını beraberinde getirmiştir. 1980 sonrasında ise ulaşımın sermayenin değişen niteliği doğrultusunda yeniden yapılandığı bir dönem başlamıştır. Özellikle yerel yönetimlerin ulusal ve uluslararası sermaye ile kurduğu bağlantıların altyapıya yansması, kent içi ulaşımında büyük ölçekli toplu taşıma sistemlerini içeren projeleri beraberinde getirmiştir. Fakat her ne kadar büyük ölçekli projeler 2000’li yıllardan itibaren önemli bir yerde dursa da Tablo 8’de de açıkça görüldüğü üzere karayolları hala merkezi bir konumdadır.

Çalışmanın bu bölüme kadar olan kısımları genel birikim dinamikler ile ulaşım arasındaki ilişkiyi farklı dönemsel kentleşme süreçlerini merkezine alarak incelemiş, ayrıca Türkiye genelinde kentleşme ve ulaşımın gelişme dinamikleri değerlendirilmiştir. Ancak bu çalışmanın temel araştırma alanını oluşturan İstanbul, sahip olduğu özgün niteliklerle diğer kentlerden ayrılmaktadır. Bu çalışma kapsamında İstanbul’da ulaşım alanında ara formların örgütlenmesi, işleyişi ve bu işleyişte yaşanan dönüşümün değerlendirilmesi hedeflenmektedir. Fakat ara toplu taşıma sistemlerinin toplumsal ihtiyaçlara dönük örgütlenmesindeki dinamik yapı nedeniyle tek tip bir örgütlenme ve işleyiş formundan söz etmek mümkün olmamaktadır. Bu nedenle farklı ülke ve işleyiş modelleri içinde ara toplu taşıma sistemlerinin detaylı bir analizinin yapılması gerekmektedir.

2.3.Ara Ulaşım Formları ve Örgütlenme Biçimleri: Dünya Örnekleri

Paratransit ulaşım sistemleri en geniş anlamıyla kamuya açık ve raylı sistemler ve otobüs sistemlerinden belirgin olarak ayrılan ulaşım sistemlerini tanımlamaktadır. Bu nedenle paratransit, özel otomobil sahipliği ile belirli zaman dilimlerine ve rotalara kesin bir şekilde bağlı olarak çalışan otobüsler arasında kalan birçok farklı taşıma sistemini içermektedir (ECMT, 1978, s. 15). Paratransit sistemlerin zaman ve mekân açısından sahip oldukları yüksek esneklik düzeyi, bu sistemleri tanımlanan diğer kent içi toplu ulaşım sistemlerinden ayıran en önemli unsurlardan birisidir. Tanımlamalar ara ulaşım sistemlerinin işleyişinin teknik kısmına

ilişkin bilgi vermekle birlikte, paratransit ulaşım sistemlerinin yapısal özelliklerinin ve bu özelliklere bağlı olarak gerçekleşen örgütlenme biçimlerinin anlaşılması açısından yeterli olmamaktadır. Bu çerçevede paratransit ulaşımın yapısal niteliklerine vurgu yapan kavramın “enformel ulaşım” olduğu görülmektedir. Raylı sistemler, büyük ölçekli otobüs sistemleri gibi formel toplu ulaşım sistemlerinin mali veya kurumsal olarak yetersizliği küçük ölçekli işletmecilerin bu alanda yasal veya yasa dışı yollarla piyasaya girerek ulaşım hizmetini sağlamasına neden olmaktadır. Kent içi ulaşımında faaliyet gösteren küçük ölçekli işletmecilerin enformel olarak nitelendirilebilmesi için, kent içi ulaşımında yetkili olan otoriteler tarafından sağlanan lisanslara veya yetkilere sahip olmaksızın taşımacılık yapması gerekir (Cervero & Golub, 2007, s. 446). Ancak bu alandaki enformellik sadece yetki belgesine sahip olmanın ötesinde, yapısal bir işleyişe işaret etmektedir.

Tablo 9. Formel ve Enformel Ulaşımın Farklılaşan Boyutları

Boyut	Formel	Enformel
Servis Yapısı	Sabit Güzergâh / Standardize Edilmiş	Değişken Güzergâh / Uyarlanabilir
Dağıtım	Ana Hat	Besleyici
Zamanlama	Sabit Zaman Çizelgesi	Esnek / Uyarlanabilir
Güvenilirlik	Güvenilir	İstikrarsız
Taşıt Tipi	Büyük	Küçük - Orta
Mülkiyet	Kamu / Özel	Özel
Piyasa Yapısı	Tekelci	Girişimci
Emek Gücü	Orta Vasıflı	Orta Vasıflı - Vasıfsız
Organizasyon	Bürokrasi	Güzergâh Dernekleri
Seyahat Mesafesi	Orta-Uzun	Kısa-Orta
Müşteri İlişkileri	Gayri Şahsi	Kişilerarası
Talep /Gelir Yapısı	Düşük-Orta Gelir Düzeyi	Düşük Gelir Düzeyi
Seyahat Ücretinin Yapısı	Sabit-Tek Tip	Çeşitli-Değişken

Kaynak: Cervero, 2000, s.14.

Ara toplu taşıma formlarının toplumsal düzeyde geliştirdiği enformel ilişkiler Tablo 9’da gösterildiği üzere piyasaya giriş aşamalarından, yönetim ve hizmet sunum sürecine kadar geniş bir yelpazede tanımlanmaktadır. Bu formlar ilk örgütlenme ve hizmet sunum

aşamalarında çoğunlukla yerel kaynaklara ve sermayeye sahip olarak faaliyet göstermeye başlamakta, küçük ölçekli aile işletmeleri ile sıklıkla karşılaşmaktadır. Aynı zamanda emek yoğun bir hizmet üretimi gerçekleşmekte, yeterli sermaye büyüklüğünün olmaması teknoloji yatırımlarını olanaksız kılmaktadır. Bu sistemler çoğunlukla serbest rekabetin olduğu ve düzenlenmemiş bir piyasa işleyişinde örgütlenmektedirler. Sert rekabet koşulları altında ve esnek bir şekilde ulaşım hizmetini sunmaktadırlar. Bu kapsamda bütün ara ulaşım sistemlerindeki araçlar sadece sahip oldukları nitelikleri açısından teknik olarak birbirinden ayrılmakta, genel örgütlenme, işleyiş ve bu işleyişe ilişkin kurumsal yapı çoğunlukla benzer özellikler sergilemektedir (Lam, 1992, s. 34). Bu çerçevede enformel ulaşım sistemleri barınma ihtiyacı gibi kamusal ihtiyaçların geçekundu ile karşılanmasına benzer biçimde, kurumsal aktörlerin gerekli ulaşım ihtiyaçlarını karşılayamadığı durumda toplumun kendi çözümünü üretmesi sonucunda ortaya çıkmaktadır (Tekeli, Gülöksüz, & Okyay, 1976, s. 151).

Paratransit operatörleri (ara toplu taşıma işletmecileri) kurumsal olmayan kişisel küçük girişimlerden meydana gelmekte, hatta sıklıkla araç/lisans²² sahipleri ile aracı kullananlar aynı kişiler olmamaktadır. Toplu taşıma aracını kullanan şoförler, lisans sahibine günlük, haftalık veya aylık ödemeler yaparak “taşıma hizmeti verme hakkını” kiralamakta, toplu taşıma aracının bakım ve işletim maliyetlerini üstlenmekte, bu harcamaların sonunda kalan gelir kendisinin olmaktadır. Gelirin bu şekilde kurgulanması bu alanda bağımsız olarak çalışan veya başka lisans sahipleri tarafından istihdam edilen şoförlerde baskı meydana getirmekte, gelir güvencesizliği yoğun rekabet süreçleriyle ilerlemektedir. Ayrıca paratransit sistemin bireysel yapılanan formları vergilendirme açısından da çeşitli problemlere neden olmakta, enformel ilişkiler üzerinden gelişen çalışma sistemleri, bu alanı düzenleyen kurumsal yapıların eksikliğinde, asgari ücret, çalışma saati sınırlamaları gibi yasal düzenlemeler olmaksızın maliyetleri en düşük seviyeye çekebilen bir işleyişe olanak tanımaktadır (The World Bank, 2002, s. 101).

Ara toplu taşıma formları yapısal özellikleri gereği enformel örgütlenme içinde olsalar dahi, ilerleyen dönemlerde toplumsal kurumsallaşma derecesine paralel olarak formel bir alan içinde faaliyet göstermeye ve çeşitli düzenlemelere tabi olarak çalışmaya başlayabilmektedirler. Özellikle kent otoritesinin kent içi ulaşım hizmetini düzenleme biçimleri ve büyük ölçekli toplu ulaşım faaliyetlerini hayata geçirmeleri bu formların da kent sistemiyle

²² Lisanslama sisteminin kurallarına göre değişken olmakla birlikte, ara ulaşım formlarında bireysel piyasada alınan, satılan ve kiralanılan bir değeri oluşturmaktadır. Bu durumda lisans sahipleri bazı durumlarda sadece toplu taşıma aracı olmaksızın lisansı, bazı durumlarda ise toplu taşıma aracıyla birlikte lisansı başka kişilere kiralamaktadır.

bütünleşmiş ve düzenli bir şekilde çalışmasını kaçınılmaz kılmaktadır. Böylece enformel ulaşım sistemleri de yönetimlerce tanınarak lisanslı hizmet sağlayıcıları haline dönüşebilmektedirler. Fakat lisanslama enformel ilişkileri ve örgütlenme biçimlerini tümüyle ortadan kaldırmaz. Ayrıca ara toplu taşıma formlarının enformel ilişki setleri içinde örgütlenmesi çalışma hayatı açısından da sorunlar içermektedir. Düşük maliyetli bir ulaşım sunan paratransit ulaşım formları aynı zamanda rekabetçi yapılanmanın bir aracı olarak da görülmekte, piyasa işleyişi içinde düşük maliyetli taşımacılık “avantajlı” olarak tanımlanmaktadır. Ancak enformel ilişki setleri içinde bu taşıma biçimleri mevcut maliyet “avantajlarını” yoğun bir emek sömürüsü ile sağlamakta, çalışma ilişkileri bu çerçevede bir dizi sorunu içinde barındırmaktadır. Bu süreç içinde lisanslama faaliyetleri de etkili bir konumda bulunmaktadır. Özellikle kent içi ulaşımı yöneten otoritelerin lisanslara belirli sınırlamalar getirerek bu alandaki hizmet arzını sınırlaması hem istihdam yapısını çeşitlendirmekte hem de çalışma ilişkilerini ve koşullarını etkilemektedir. Bu çerçevede enformel ilişkiler, farklı lisanslama aşamaları ve bunların dönüşümü bu çalışmanın odak noktasını oluşturmaktadır. Bu nedenle belirtilen kavramlar arası ilişkiler çalışmanın ilerleyen bölümlerinde detaylandırılacaktır.

Çalışma düzeni açısından sıklıkla belirli bir zaman çizelgesinden bağımsız ve formel ulaşım modlarının boşluklarını dolduran bir sistem olarak ara toplu taşıma sistemleri genel olarak küçük araçlardan oluşmaktadır. Bunun nedeni ise hem bu araçlara finansal olarak ulaşmanın bireyler açısından kolay olması, hem de araçların büyümesine paralel olarak ulaşımın formelleşmeye ve belirli kurallara bağlı olarak yönetilmeye başlamasıdır. Büyük araçların bulunduğu işletim modelleri, yapıları gereği iş piyasası içinde keskin kontrollere tabi olmakta, ara ulaşımın sunduğu piyasa giriş ve işleyiş esnekliği ortadan kaybolmaktadır. Ayrıca bu araçların bir diğer önemli özelliği ise görece eski araçlardan oluşmalarıdır. Başka ülkelerin kullanımdan kaldırdıkları araçlar, bu sistemlerin yaygın olduğu ülkelerde kullanmaya devam etmektedir. Böylece kent içi ulaşımında faaliyet göstermek için gereken sermaye ihtiyacı azalmaktadır. Ara ulaşım sistemlerinin bir diğer önemli özelliği ise motorlu taşıtlar dışında taşıt formlarının da aktif olarak kullanılmasıdır. Kent içi ulaşım sistemlerinin sınıflandırıldığı bölümlerde de belirtildiği üzere motorlu veya motorsuz olmak üzere birçok taşıt ara ulaşım formlarında kullanılmaktadır. Bunun nedeni eski araçların kullanımında olduğu gibi maliyetlerin en aza çekilmesinin amaçlanmasıdır. Bu çerçevede paratransit taşıtlar taşıtın ne olduğundan bağımsız olarak bölge koşullarında insan taşımacılığına uygun, en ucuz taşıtlar olarak kent içi ulaşımında yer almaktadır. Afrika’da yolcu taşımacılığı için dönüştürülen

kamyonlar ve Bangkok'ta faaliyet gösteren motosiklet taksiler buna örnek olarak gösterilmektedir (The World Bank, 2002).

Ara toplu ulaşım formları yukarıda belirtilen özellikler kapsamında çok çeşitli formlarda ortaya çıkan, daha ulaşılabilir ve ucuz bir toplu taşıma sistemi meydana getirmektedir. Ancak bu formlar aynı zamanda yoğunlukla bir düzenlemeden yoksun, sert rekabet koşulları altında çalışan, kullanılan taşıtların nitelikleri nedeniyle çevre için zararlı, güvenli olmayan ve bütün bu özellikler çerçevesinde işleyişi öngörülemeyen bir toplu ulaşım sistemidir (GZT, 2010, s. 2). Ayrıca ara toplu taşıma formları sadece geç kapitalist ülkelerde değil, erken kapitalist ülkelerde de kentsel taşıma formu olarak kullanılmakta; özellikle 1960'lerden itibaren hızlı bir yükseliş gözlemlenmektedir. OECD ülkelerini içeren bir çalışmada 1967-1974 yılları arasında yeni paratransit işletme sayısının yaklaşık olarak 18 kat arttığı ifade edilmektedir (ECMT, 1978, s. 33).

Bu artışın nedenleri arasında birkaç farklı unsur vardır; politik, sosyal ve ekonomik gelişmeler, ani veya kademeli olarak ortaya çıkan teknolojik ve kurumsal gelişmelerle birlikte ara ulaşım formlarının gelişmesinde etkili olmaktadır (ECMT, 1978, s. 38). İlk olarak geç kapitalist ülkelerdeki hızlı kentleşme süreçleri bu formların gelişmesinde en etkili nedenler arasındadır. Ayrıca erken kapitalistleşmiş ülkelerde özelleştirme süreçleri ve kamunun belirli hizmet alanlarından çekilmesi de toplumsal düzeyde ulaşım ihtiyacının ara ulaşım formlarıyla sağlanmasına neden olmaktadır. Bununla birlikte formel ulaşım sistemlerinde yaşanan grevler de paransit formların ortaya çıkmasında ve gelişmesinde etkili olmaktadır (Cervero & Golub, 2007, s. 447). Ayrıca teknoloji transferinin etkisi kapsamında Manila'da kullanılan "Jeepney" tarzı araçların ABD ordusunun savaş sonrasında bıraktığı araçlarından oluşması önemli bir örnek oluşturmaktadır (ECMT, 1978, s. 38).

Kent içi ulaşımında ara formların, ulaşımı düzenleyen yönetimler tarafından tanınmalarıyla birlikte, kent mekânı üzerinde işletim modelleri ve örgütlenme biçimleri de değişmektedir. Paratransit sistemlerde en çok karşılaşılan işletim sisteminin bireysel lisanslama olduğu görülmekte, ancak piyasa koşulları yönetimlerce farklı sistemler üzerinden kontrol edilebilmektedir. Kent içi ulaşımın düzenlenmesinde tamamen serbest piyasa koşulları geçerli olduğunda ve piyasaya girişte herhangi bir sınırlama bulunmadığında dahi, belirli bir kalite standartlarının lisanslama sürecinde geçerli olduğu ifade edilmektedir. Böylece taşıt özellikleri, çevre ve bakım standartları konusunda minimum koşullar belirlenmektedir. Ancak en yaygın düzenleme biçimi belirli sayıda işletmecinin rekabet içinde kent içi ulaşımı sağladığı, taşıt sayılarının ve kent içi ulaşım hizmetinin fiyatının yönetim tarafından belirlendiği /

sınırlandırıldığı işleyiştir. Bu düzenleme modeli neticesinde yukarda da belirtildiği üzere kent içi ulaşım hizmetini sunma yetkisinin kendisi başlı başına bir değere dönüşmektedir (The World Bank, 2002, s. 96).

Bu sistemlerin bireysel rekabete dayalı olarak örgütlenmesi ise kimi durumlarda kent içi ulaşımın toplumsal niteliği ile çatışmakta, piyasa mekanizmasının düzenleyiciliğine ilişkin vurgular bu noktada geçerli olmamaktadır. Bu alanda faaliyet gösteren araçlar çoğunlukla taşıdıkları yolcu başına bir tarifeyle dayalı olarak para almakta ve toplam taşıma maliyetleri düşüldükten sonra kalan miktar işletmecinin/şoförün geliri olmaktadır. Bireysel lisanslar üzerinden kurgulanan sistemlerin talep odaklı olması, yeterli talebin beklenen düzeylerde oluşmaması durumunda ulaşım hizmetinin sağlanmaması ile sonuçlanmakta, bu da kentsel ulaşımında bu formların merkezi konumda bulunması durumunda toplumun bir bölümünün ulaşım hizmetine erişememesi anlamına gelmektedir. Ulaşım hizmetini sunan aktörler en fazla müşterinin bulunduğu bölge ve zaman dilimlerinde (*cream skimming*²³) hizmet sunmak istemekte, ayrıca işletmeciler/şoförler için önceden belirlenmiş bir gelirin olmadığı sistemlerde sert ve tehlikeli bir rekabet yaşanmakta, aşırı yüklü araçlar ve güvenli olmayan sürücü davranışları (*the war for the cent*²⁴) norm haline gelmektedir (Cervero & Golub, 2007, s. 446). Piyasa rekabeti üzerinden örgütlenen sistemler, gerekli kurumsal düzenlemelerin eksikliğinde hizmet üretim sürecinin yarattığı dışsallıklara karşı da etkisiz konumda bulunmakta, kent trafiğinde sıkışıklık, çevre tahribatı gibi sonuçlar kaçınılmaz olmaktadır. Ayrıca bireysel rekabetin yüksek olması bu araçları işletenlerin yol ve sürüş davranışlarına da yansımakta, bu davranışlar bazı durumlarda tehlikeli sonuçlar doğurmaktadır. Araçları kullananların, araçların yeteri kadar yolcusu olmaması nedeniyle güzergâhı tamamlamadan geri dönmesi, diğer araçların yolcu almasını engellemek için yolu kapatması, diğer araçlarla yolcu almak için trafiği tehlikeye atacak şekilde yarışması, duraklarda veya yolculuk esnasında yolcu sayısını artırmak için aracı güzergâh üzerinde çok yavaş kullanması gibi eylemlerle karşılaşmaktadır (The World Bank, 2002, s. 96).

Ara ulaşım sistemlerinin işleyiş düzeni ve kent içi ulaşımında oluşturduğu sorunlar sistemin yapısal özellikleri ve örgütlenme sürecindeki işletim modelinden kaynaklanmaktadır. Kent içi ulaşımında bireysel lisanslama modelleri her bir taşıtın bağımsız bir işletme gibi hareket etmesine neden olmakta, her bir operatör belirli bir bölgeye sıkışmış, sert rekabet koşullarında

²³ Kaymağını almak; bir durumdan en büyük kâr payını almak.

²⁴ Sent için savaşmak. Burada kullanılan “cent” terimi aynı zamanda taşımanın düşük maliyetli niteliğine ilişkin de bir anlam içermektedir.

kendi kârını maksimize edecek şekilde yer almaktadır. Bu durumda araç özelliklerine ve çevreye ilişkin her yeni uygulama ek bir maliyet meydana getirmekte, elde edilecek toplam geliri düşürmektedir. Böyle bir durumda ise rasyonel serbest piyasa aktörleri olarak tanımlanan kent içi ulaşım işletmecileri, yönetimler tarafından zorlayıcı bir düzenleme yapılmaması durumunda bu maliyetleri üstlenmek istememektedirler.

Geliri maksimize etmeye ilişkin çaba ve ulaşım sisteminin yapısal özellikleri, bu sistemin örgütlenme biçimine de yansımakta, birçok bağımsız işleticinin bir araya geldiği yatay örgütlenme modeli hâkim olmaktadır. Ara ulaşım sisteminin lisans sahipleri ve şoförleri çoğunlukla lisanslarının çalışmaya izin verdiği güzergâhta faaliyet gösteren diğer lisans sahipleriyle ve şoförlerle “güzergâh dernekleri” veya kooperatifler üzerinden bir araya gelmektedirler. Kimi durumlarda bu kooperatifler küçük ölçekli firmaları da içermektedir. Bu örgütler taşıma ücretleri, güzergâhların kârlılığı ve gelirin üyeler arasında adaletli bölüşümünün sağlanması gibi işlevleri üstlenmektedir. Lisansların kapsadığı sınırlı alan düşünüldüğünde bu ulaşım formunda faaliyet gösteren örgütlerin sıklıkla gelir maksimizasyonunu sağlamak için piyasaya giriş engelleri geliştirmeye çalışan ve rekabeti engelleyen karteller haline geldiği savunulmaktadır (Cervero & Golub, 2007, s. 446). Kent içi ara ulaşım formlarındaki örgütler yerel yönetimlere baskı kurmakta, aynı zamanda yönetimin ulaşımına dâhil edeceği yeni ulaşım formlarının ortaya çıkaracağı rekabet baskı grupları ile kent yönetimleri arasında gerilimli bir alanın oluşmasına neden olmaktadır.

Gerilimin yönetimi ise bu sistemlerin sundukları hizmetin önemine göre biçim almaktadır. Özellikle özel otomobil sahipliğinin artması, bu ulaşım formlarına olan ihtiyacın ve desteğin azalmasına neden olmakta, hatta daha önce bu ulaşım sisteminin varlığına destek veren toplumsal sınıfların bu hizmetin karşısında yer almaya başlayabileceği ifade edilmektedir. Bunun sonucunda ise sürekli olarak bu formların kaldırılmasına ilişkin tartışmaların gündemde olacağı vurgulanmaktadır (Tekeli & Okyay, 1981, s. 29). Bu durum aslında ara ulaşım sistemlerinin işleyişinde çelişkili bir alanı da ortaya çıkarmaktadır. İstihdam ilişkilerinin ve bu alandaki dönüşümün incelendiği bölümde daha detaylı bir şekilde inceleneceği üzere, ara ulaşım formlarında faaliyet gösteren toplumsal aktörler aslında özel araç sahipliğinin yaygınlaşmasına ve finansal olarak erişilebilir olmasına bağlı olarak kendi kaynaklarını bir meslek alanına dönüştürmekte ve hem bir hizmet sunumu gerçekleştirmekte hem de gelir kazanmaktadırlar (Tekeli & Okyay, 1981, s. 26). Ancak özel ulaşım araçlarının toplumun farklı katmanları tarafından ulaşılabilir hale gelmesi aynı zamanda ara ulaşım sistemlerinin sunmuş olduğu hizmetlere duyulan ihtiyacın da azalması anlamına gelmektedir.

Kent içi ulaşımda ara formların örgütlenme özellikleri ve bu alanda faaliyet gösteren aktörlerin geliştirdikleri ilişki biçimleri düşünüldüğünde, bu formun bir “tampon kurum” olduğunu söylemek mümkündür. Kıray’a göre (1982), hızlı toplumsal değişimin yaşandığı durumlarda toplumun her kesimi aynı anda bu değişimi yakalayamamakta, bu durum toplumsal alanda dönüşüme dayalı çeşitli bunalımlara neden olmaktadır. Eski ve yeni ilişki setleri arasında konumlanan tampon kurumlar, değişme sürecinde bunalımın azaltılmasına yardımcı olmakta ve sosyal yapının farklı yönlerini birbirine bağlamaktadır. Kendiliğinden, talebe dayalı olarak örgütlenen sistemler olarak ara ulaşım sistemleri bu çerçeveden değerlendirildiğinde iki önemli görev üstlenmektedir. Yaşanan hızlı toplumsal dönüşüm sürecinde hem kamunun ulaşım hizmetini sunma konusunda yetersiz kaldığı durumlarda ulaşım hizmetini sağlayarak bir toplumsal hizmet açığını kapatmakta, hem de önemli bir istihdam alanı yaratmaktadır. Ancak tampon kurumlar sadece geçiş toplumlarında yaşanan dönüşüm sancılarını gıdirmemekte, aynı zamanda bu alandaki aktörler kendi yerlerini güvenceye alacak örgütlenme modellerini de oluşturmaktadırlar. Bu kapsamda yukarıda da ifade edildiği üzere, ara ulaşım sistemlerinin örgütlenme biçimleri geçiş sürecinde uyumu kolaylaştırıcı bir rol üstlenmekle birlikte, sürecin devamında da kendi varlıklarını devam ettirmeye ve pozisyonlarını korumaya dönük hareket biçimleri geliştirmektedirler.

Ara ulaşım sistemlerinin örgütlenme biçimleri ve işletme modellerine ilişkin geliştirilen açıklamalar bu sistemlerin genel işleyiş yapısını yansıtmaktadır. Belirtilen özellikler taksiler, dolmuşlar ve minibüsler gibi çeşitli paratransit ulaşım araçlarının işletim ve örgütlenmesinde geçerli olmaktadır. Aynı zamanda bu ulaşım sistemlerinin sahip oldukları özgül koşullar nedeniyle farklılaşmaların yaşanması da kaçınılmazdır. İşletim modelleri de ülkeler açısından ayrıştırılabilmekte, her ülkenin kendi sosyal, ekonomik ve politik yapısı ulaşımın özelliklerini ve düzenlenme biçimi etkilemektedir. Bu çalışmada da taksiler ve minibüsler/dolmuşlar ara ulaşım formu olarak nitelendirilmekle birlikte, bu formların kendi içindeki özgün işleyiş de ayrıca ele alınacak, taksiler ve minibüs/dolmuş ulaşım sistemleri ve bunlara ilişkin modeller ayrı başlıklar altında detaylandırılmaktadır.

2.3.1.Taksi Taşımacılığı İşletim Modelleri ve Dünya Örnekleri

Taksiler kent içi ulaşımda yolcuları bir noktadan diğerine rota ve zaman esnekliğine sahip bir şekilde taşıyan ulaşım sistemidir. Taksiler yolcular tarafından paylaşımlı bir şekilde kullanılabileceği gibi çoğunlukla tek bir yolcuya veya bir yolcu grubuna hizmet vermektedir (Gwilliam, 2005, s. 1). Bu ulaşım hizmeti genellikle otomobil ve benzeri araçlarla sağlanmakla birlikte pedicab ve motosiklet gibi taşıtlar da taksilere benzer şekilde işletilebilmektedir

(Cervero, 2000, s. 14). Kent içi ulaşımda farklı taşıt tiplerinin taksi olarak kullanımının yanında aynı zamanda her kentin kendi özgül koşulları altında çalışan taksi sayıları da farklılıklar göstermektedir. Örneğin 2013 yılında gerçekleştirilmiş bir çalışmaya göre Atina'da her 100.000 kişiye 350 taksi denk gelmekte, bu rakamlar Londra için 280, Berlin için 210, New York içinse 160 olarak hesaplanmaktadır (Balafoutas, Beck, Kerschbamer, & Sutter, 2013, s. 879). Taksilerin hizmet sunumlarındaki ve kişi başına düşen taksi sayılarındaki oransal farklılıklar her ülkenin/kentin kendi özgül özelliklerinin yanında aynı zamanda bu alanda gerçekleştirdikleri düzenlemelerin farklılıklarından kaynaklanmaktadır.

Ülkelerin belirlediği yetkili kurumlar ve kuruluşlar taksilerin işleyişine ilişkin düzenlemeleri gerçekleştirmekten sorumludurlar. Bu düzenlemeler çoğunlukla yerel yönetimler tarafından gerçekleştirilmekte, bu sürecin denetim ve işleyişi için yerel yönetimlere bağlı özel kurumlar da oluşturulabilmektedir. Örneğin New York'ta 1971 yılında kurulan Taksi ve Limuzin Komisyonu bu alandaki yetkili otoritedir. Yerel yönetime bağlı olarak çalışan bu kuruluşun kentte faaliyet gösteren bütün taksileri düzenleme yetkisine sahip olduğu ve bünyesinde 50.000 araç ve yaklaşık olarak 138.000 şoför bulunduğu belirtilmektedir. Benzer bir şekilde Londra için Ulaşım (TfP) Londra'da, TRANSAD Abu Dabi'de, Yol ve Ulaşım İdaresi (RTA) Dubai'de ve Kara Ulaşım İdaresi (LTA) Singapur'da taksilere ilişkin düzenlemelerden sorumludur. İsveç, Slovakya, Suudi Arabistan ve Lüksemburg örneğinden de takip edilebileceği üzere, taksilerin lisans süreçlerinde sadece yerel yönetimler değil, merkezi idareler de söz sahibi olabilmektedir (Yıldızgöz, 2018, s. 33).

Taksilerin işleyişine ilişkin düzenlemeler farklılaşmakla birlikte düzenleme alanlarının neredeyse bütün ülkelerde benzer içeriklere sahip olduğu görülmektedir. Bunlar hizmetin sunum niteliğini düzenleyen kalite kontrol uygulamaları, taksi olarak çalışabilecek toplam araç sayısını ve piyasa giriş koşullarını belirleyen, piyasa sınırlamalarını içeren nicelik düzenlemeleri ve ulaşım hizmetinin ücretinin sınırlarını belirleyen tarife düzenlemeleri olmak üzere üç noktada toplanmaktadır. Kalite kontrol uygulamaları taşıtı kullanan şoförlerin niteliklerinden, taşıt özelliklerine kadar geniş bir yelpazede ortaya çıkmaktadır. Taşıtların sahip olması gereken motor özellikleri, taşıtın yaş sınırı, taşıtın yolcu kapasitesi, güvenlik testleri, taşıtı kullanan sürücülerin yaşları, sürücülerin tıbbi ve kriminal arka planları, sürücü olarak deneyimleri gibi birçok farklı unsur kalite kontrol kapsamında değerlendirilmektedir. Taksi lisans sayılarına getirilen sınırlar ise belirli bir bölgede faaliyet gösterebilecek toplam lisans sayısını ifade etmekte, birçok ülkede lisans sayıları otoriterlerce kısıtlanarak yeni aktörlerin bu alanda faaliyet göstermesi engellenmektedir. Son olarak fiyata ilişkin düzenlemeler ise

çoğunlukla yolcuları korumayı hedeflemektedir. Taksilerle belirli bir noktaya ulaşım sürecinde yolcular ve şoförler arasındaki bilgi düzeyinin asimetrik konumlanması yolcuları şoförler tarafından istismara açık hale getirmekte, ayrıca hizmetin dağınık yapısı bu alandaki denetimi zorlaştırmaktadır. Bu nedenle ulaşım hizmetinin belirli otoritelerce önceden fiyatlandırılmasının yapılması, yolcu için bir önlem oluşturmaktadır (Gwilliam, 2005, s. 3). Tarife düzenlemeleri çoğunlukla yolculuğun başladığı ilk anda tanımlanan bir sabit fiyat ve yolculuk koşullarına göre sabit fiyata eklenen değişken bir fiyat üzerinden şekillenmektedir. Taksinin günün hangi zaman diliminde çalıştığı veya gidilecek mesafenin uzunluğu gibi faktörler toplam fiyatı etkilemektedir (Balafoutas, Beck, Kerschbamer, & Sutter, 2013, s. 879).

Taksilerin hizmet verecekleri bölgelere ilişkin de düzenlemeler yapılabilmektedir. Bu alandaki ayrımın güzergâhlar üzerinden değil, kentlerin belirli bölgeleri üzerinden gerçekleşmesi taksilerin sunduğu ulaşım hizmetinin mekânsal olarak esnekliğe sahip olmasından kaynaklanmaktadır. Aynı kent içinde önceden belirlenmiş bölgelerde hizmet sunan taksiler, farklı renklerle birbirlerinden ayrılmakta, böylece hizmet bölgelerinde takipleri kolaylıkla gerçekleştirilmektedir. Örneğin Hong Kong'da üç farklı bölge için kırmızı, yeşil ve mavi olmak üzere üç farklı taksinin hizmet verdiği ve bu taksilerin kendi bölgelerinden aldıkları bir yolcuyla farklı bir bölgeye taşıyabildiği, ancak bu bölgelerden yolcu alamadıkları belirtilmektedir (Yıldızgöz, 2018, s. 53). Yönetimsel bir düzenleme sürecine işaret eden bu uygulamalar, durakların belirlenmesi, yol düzenlemeleri gibi içeriklere de sahip olmaktadır. Son olarak ise çalışma hayatına ilişkin, çalışma saatleri ve sözleşme düzeylerini belirleyen düzenlemeler taksi hizmetlerinin sunumunu belirleyen faktörler arasında yer almaktadır (International Transport Forum, 2016, s. 13).

Kentlerde yerel yönetimler, devletler veya bu alanda özel olarak belirlenmiş olan kurumlar tarafından yapılan yasal düzenlemeler temel olarak iki önemli işleve sahiptir. İlk olarak mevcut düzenlemeler aracılığıyla kent içi ulaşımında şoförlerin, yolcuların ve trafikte yer alan diğer aktörlerin güvenliklerinin sağlanması ve hizmet düzeyinin yükseltilmesi hedeflenmektedir. Ancak düzenlemelerin ikinci ve en önemli işlevinin bir kent içi ulaşım hizmeti olan taksi taşımacılığının kamu faydası boyutu ile bireysel işletme gereklilikleri boyutunu ortak bir paydaya toplaması olduğu ifade edilmektedir. Taksi hizmetlerine ilişkin düzenleme eksikliklerinin yolculara düşük kaliteli hizmet sunumu olarak yansıyabileceği, toplumsal bir hizmet olan ulaşımın ekonomik, erişilebilir ve güvenli olması gerektiği vurgulanmaktadır. Ayrıca geliştirilen sınırlamalar ve düzenlemeler, ulaşım hizmetini sağlayan operatörler için bir anlamda gelir garantisi oluşturmaktadır. Bu çerçevede yolcular için

ekonomik ve belirli hizmet standartlarına sahip bir ulaşım modelinin hayata geçirilmesi ile şoförler için yeterli düzeyde gelirin sürekliliğini garanti altına alacak bir işletme modeli arasında bir dengenin kurulması amaçlanmaktadır (Cooper, Mundy, & Nelson, 2010, s. 16). Farklı erken kapitalist ülkelerdeki taksi düzenleme modelleri Tablo 10’da yer almaktadır.

Tablo 10. Erken Kapitalist Ülkelerin Bazılarında Düzenleme Modelleri

		Taşıma Tarifesi	
		De-Regüle	Düzenli / Sınırlı
Piyasaya Giriş Koşulları	De-Regüle	İsveç, Yeni Zelanda, Az Sayıda ABD Kenti	İrlanda, Hollanda, Birkaç ABD Kenti, Birkaç İngiltere Kenti
	Düzenli / Sınırlı	Norveç	Kanada, Birkaç ABD Kenti, Birkaç İngiltere Kenti

Kaynak: Gwilliam, 2005, s.3.

Taksiler, kent içi ulaşımında sahip oldukları özgün taşıma nitelikleri nedeniyle kolaylıkla toplu taşımanın diğer formlarından ayrılmakta, buna bağlı olarak lisanslama süreçleri de diğer ara ulaşım formlarına kıyasla daha eski tarihlere denk gelmektedir. Örneğin İngiltere’de taksiler 1847 yılından beri yasal olarak tanımlanmış, lisanslı bir şekilde çalışmaktadırlar. İngiltere’ye benzer bir şekilde ABD’de de bu süreçler 20.yüzyılın başlarına dayanmaktadır (Cooper, Mundy, & Nelson, 2010, s. 15-17). Ancak taksiler için tanımlanan düzenlemeler hizmet kalite standartlarının oluşması gibi alanlarda doğrudan hizmet sunum şekillerini etkilemekle birlikte, özellikle lisanslama ve piyasaya girişte gözlemlenen sınırlamalar önemli bir eleştiri alanı meydana getirmektedir. Taksi piyasalarının yönetimler tarafından yeni aktörlerin piyasaya girişini engellenmesi amacıyla sınırlandırılması tekel oluşumlarını beraberinde getirmektedir. Böylece lisanslar üzerinde oluşan rantın ulaşım hizmetinin etkin işlemlerini problemli hale getirdiği savunulmaktadır (Çetin & Eryiğit, 2011, s. 478).

Bu kapsamda piyasaya giriş koşullarına ilişkin kısıtlamaların kaldırılmasıyla ilgili farklı modeller önerilmekte, düzensizleştirme (de-regülasyon) sürecinin taksi hizmetlerini daha verimli hale getireceği vurgulanmaktadır. Örneğin 1990 yılında İsveç’te taksi lisanslarına ilişkin tarifelere ve lisans sayılarına ilişkin kısıtlamalar kaldırılmış, taksi lisansları Ulaştırma Bakanlığı tarafından kalite gereksinimleri, finansal garanti ve finansal durum dikkate alınarak verilmiştir. Bunun sonucunda taksi taşıma ücretlerinin enflasyon oranlarına bağlı olarak değiştiği ve bu alandaki istihdamın olumlu etkilendiği belirtilmektedir (Yıldızgöz, 2018, s. 33). Ancak taksi piyasalarını düzensizleştirmeye dayalı uygulamalar yönetimler açısından siyasal

sonuçlar da yaratmakta, baskı grubu olan lisans sahiplerinin desteğinin kaybedilmesine bağlı olarak politik göçü kaybı yaşama ihtimali ortaya çıkmaktadır (etin & Eryiğit, 2011, s. 478).

Ayrıca bu alandaki piyasa düzenlemelerinin etkinliğine ilişkin tartişmaların da sürdüğü gözlemlenmektedir. 2006 yılında gerçekleştirilmiş bir çalışmada (Moore & Blaker, 2006'dan aktaran etin & Eryiğit, 2011, s.478) taksi piyasalarının düzensizleştirilmesine ilişkin 28 örnek incelenmiş, bunların 19'unun olumlu, 7'sinin olumsuz ve 2 tanesinin ise karma sonuçlar ortaya çıkardığı vurgulanmıştır. Aynı zamanda İsveç örneğinden de takip edilebileceği üzere taksi sayılarındaki kısıtlarının kaldırılması bu hizmet alanının tamamen düzensizleştirilmesi anlamına gelmemektedir. Ekonomik sınırlamalar kaldırılmakla beraber, taksilerin ulaşım hizmetini sunumundaki sosyal içeriğe sahip düzenlemeler varlığını devam ettirmekte, sosyal düzenlemeler piyasaya giriş koşullarıyla da entegre edilebilmektedir. Bu çerçevede ekonomik sınırların kaldırılmasının göçü sosyal düzenlemelerle desteklenmesi halinde taksi ulaşımının hizmet kalitesinin artırılabileceği savunulmaktadır (etin & Eryiğit, 2011, s. 478).

Taksilerin rgtlenme biçimleri, ülkelerdeki işletim sistemlerinde yapılan düzenlemelere göre farklılıklar barındırmaktadır. Diğer ara ulaşım formlarında olduğu gibi taksilerde de çoğunlukla bireysel lisanslama süreçleri hkimdir. Bazı ülkelerde taksilerin hizmet sunumu, bireysel lisansların işletmecilik sözleşmeleri aracılığıyla şirketlere devredilmesi ile bu şirketler üzerinden de sağlanabilmektedir. Bu durum lisansların kullanım hakkının şirketlerde olduğu bir yapı ortaya çıkarmakta, lisansın mülkiyetinin bireysel olma özelliği devam etmektedir. Örneğin İtalya'da taksi işletmeciliği bireysel girişimciler tarafından gerçekleştirilebileceği gibi kooperatif şirketler de ulaşım alanında yer almaktadır. Bununla birlikte şirketlerin taksi lisanslarına sahip olduğu ve kendi bünyelerinde şoför istihdam ettikleri veya lisansları kiraladıkları işletme biçimleri de bulunmaktadır. Böyle bir işletim modelinde taksi şoförleri lisansı şirketlerden kirayıp alıştırabilecekleri gibi, aynı zamanda lisans sahibi şirketin çalışanı da olabilmekte, bu durum ülkelerin yasal mevzuatlarına göre farklılık göstermektedir. İstanbul, Ankara, Helsinki, Kuala Lumpur, Melbourne, Milano, Sao Paulo Seul gibi kentler bireysel lisansa dayalı işletme tipine örnek oluşturmaktayken, Abu Dabi, Doha, Singapur, Dubai şirketlerin işletmeci olduğu bir örnek teşkil etmektedir (Yıldızgöz, 2018, s. 35-36). Portekiz'de de diğer örneklere benzer bir şekilde küçük ölçekli bireysel taksi firmalarının şoförleri istihdam ettikleri bir işleyiş ile karşılaşılmaktadır (Murta, 2014, s. 42).

Taksi taşımacılığında bireysel lisansların şirketlere veya kişilere kiralanmasının yaygın bir uygulama olduğu gözlemlenmekte, aynı zamanda bu alana ilişkin bireysel lisansların, şirketler üzerinden örgütlenmesi dikkat çekmektedir. Çeşitli büyük kentlerde bu yapı yaygın

bir şekilde faaliyet göstermekte, bireysel lisansları bünyesinde barındıran çeşitli taksi işletmeleri taksileri çalıştırmaktadır. Örneğin Kuala Lumpur'da taksiler bireysel lisanslama üzerinden faaliyetlerini sürdürmekte, ancak kentin en büyük taksi işletmesinin bünyesinde 2588 adet taksi bulunmaktadır. Bu sayıların Milan'da 1900, Oslo'da 1034, Helsinki'de ise 1249 olduğu görülmektedir (Yıldızgöz, 2018, s. 38). New York için de benzer bir süreçten söz etmek mümkündür. Bireysel lisanslar bağımsız veya bir şirkete bağlı filolar halinde işletilebilmektedir. Ayrıca farklı türlerde taksilerin faaliyet gösterdiği New York'ta "sarı taksilerin²⁵" yaklaşık olarak %80'inin sahipleri tarafından kullanılmadığı belirtilmektedir (Wyman, 2013, s. 132).

Taksi taşımacılığının bireysel lisanslar üzerinden organize edildiği ve şirketler aracılığıyla işletim sürecinin gerçekleştiği modeller de dünya ölçeğinde farklı örnekler ortaya koymakta, Montreal'deki taksi işletim sistemi profesyonel bir işletim modeli olarak sunulmaktadır. Montreal'de taksi işletim şirketi olan TEO Taksi işletmecilerden lisansları kiralamakta, formel bir şirket organizasyonu içinde, kendi bünyesinde şoför istihdam ederek taksi hizmetini sağlamaktadır. Aynı zamanda lisansların bireysel girişimciler yerine şirketler tarafından örgütlendiği ülkeler de bulunmakta, yukarıda ifade edildiği üzere Abu Dabi, Dubai gibi şehirler bu örnekler arasında yer almaktadır. Bu işletim modelinde bireysel lisans sahiplerinin şirketler aracılığıyla işletilerek ulaşım hizmetinin sunulduğu yapının aksine, doğrudan şirketlerin ulaşım lisanslarına sahip olduğu bir işletim modeli geçerli olmaktadır. Bu şirketler özel sermayeler tarafından kurulabileceği gibi, Dubai örneğinde olduğu gibi kamu idareleri tarafından oluşturulan şirketler de ulaşım lisanslarına sahip olabilmektedir. Dubai'de Yol ve Ulaşım İdaresi tarafından kurulan taksi şirketi 4773 taksi ile en büyük hizmet sağlayıcı konumunda bulunmaktadır (Yıldızgöz, 2018, s. 36-39).

Lisanslama süreçlerinde farklılıklar, lisansların geçerli oldukları süreler açısından da geçerli olmaktadır. Örneğin, Milan, Helsinki, İstanbul ve Seul'de lisans sahipleri bir süre kısıtlaması olmaksızın lisanslarını kullanmaktadırlar. Fakat bu sürelerin kısıtlandığı örneklerle de karşılaşilmektedir. Taksi lisansları Kuala Lumpur'da 7 yıllık, Oslo'da 6 yıllık ve Sao Paulo'da 1 yıllık süreler için edinilmektedir. Bu durum sadece bireysel lisanslar için geçerli değildir, şirketlerin lisans süreleri de sınırlandırılmaktadır. Örneğin taksi lisansları genellikle ihale yoluyla olmak üzere Dubai'de 3 yıl, Abu Dabi'de 5 yıl süreyle verilmektedir. Bu sürenin

²⁵ Yellow Medallion Taxi: New York'ta faaliyet gösteren taksileri karakterize eden önemli unsurlardan birisi, taksilerin yasal olarak tanınırlığına işaret eden "madalyon (medallion)" kavramıdır ve gerçek anlamda araçlarda yer alan ve taksi lisanslarının yazılı olduğu metal bir parçayı ifade etmektedir.

sonlanmasının ardından tekrar lisanslama yapılması gerekmektedir (Yıldızgöz, 2018, s. 42-43). Bireylerin lisanslara süresiz olarak sahip olması bu lisansların değerinde meydana gelecek olumlu veya olumsuz olmak üzere bütün değişimlerin doğrudan bireylerin kendilerine yansıdığı bir işleyiş meydana getirmektedir. Özel düzenlemelerin bulunmadığı durumlarda bireysel lisanslar, sahip olanlara kullanma hakkı tanımakta, diğer bireyleri bu alandan dışlamakta, bireylere lisanslarını başkalarına transfer hakkı tanımakta ve lisanslar miras yoluyla aktarılabilir özellik taşımaktadır. Bu çerçevede bireysel lisanslar kavramsal ve yasal olarak “özel mülk” niteliği kazanmakta ve çoğunlukla anayasal/yasal düzeyde garanti altına alınmaktadır (Wyman, 2013, s. 136). Böylece kent içi ulaşım düzenlemeleri sonucunda ulaşım yönetimleri ile bireysel lisans sahipleri arasındaki ortaya çıkan ilişki iktisadi bir gerilim alanının ötesine geçmekte, hukuksal olarak da sorunlu bir noktada konumlanmaktadır. Ancak farklı ülkelerdeki düzenlemelere bağlı olarak lisansların bu niteliği de değişebilmektedir. Örneğin Slovakya ve İrlanda’da sadece lisans sahibinin vefatı durumunda lisans devri söz konusu olurken, İsveç’te ise lisansların devredilmesinin mümkün olmadığı belirtilmektedir (Yıldızgöz, 2018, s. 40).

İşletim modelleri ve lisanslamalarla ilgili uygulama farklılıkları işçi-işveren ilişkilerini de etkilemektedir. Lisansların kiralanabilir değerler olmaları çeşitli istihdam ilişkilerinin kurulmasını olanaklı hale getirmektedir. Ara ulaşım formlarında istihdam ilişkileri ve çalışma koşulları ayrı bir alt başlık altında detaylandırılacaktır. Fakat taksi işletmelerinin örgütlenmelerinde istihdam ilişkilerini içeren örneklerin sunulması farklı lisanslama uygulamalarının sınıfsal pozisyonlarda ortaya çıkardığı çeşitlenmenin görülmesi açısından anlamlı olmaktadır. Bu çerçevede Kuzey ve Batı Avrupa’da taksi şoförlerinin büyük bölümünün şirket çalışanı olduğu, Doğu ve Güney Avrupa’da ise şoförlerin şahıs işletmeleri üzerinden örgütlendiği bir yapı bulunmaktadır. Bu alanda çalışan şoförlerin istihdam ilişkilerinin içeriğine bağlı olarak gelir kazanma modelleri de farklılaşmaktadır. Lisans sahibi olmayan şoförler sabit maaşlı olarak çalışabilmekte, bazı ülkelerde ise şirketlerden lisansları kiralayan şoförler ulaşım hizmetini sunma karşılığında gelir kazanmaktadır. Ayrıca maaş ve hizmet sunumuna ilişkin komisyon uygulamalarının bir arada bulunduğu karma modeller de kurgulanabilmekte, böylece gelir/kar riskinin şirket ve şoför arasında paylaşıldığı bir uygulama ortaya çıkmaktadır (Yıldızgöz, 2018, s. 37).

Taksilerin kent içi ulaşımında tanınmaları ve işletilmeleri endüstrileşme sürecinin ilk dönemlerine kadar gitmekte, ülkelere ve dönemlere göre farklı biçimler almaktadır. Bununla birlikte fonksiyonları ve işleyiş biçimleri genel olarak benzer özellikler göstermiştir. Taksilerin örgütlenme ve işleyiş biçimleri ülkeler arasında farklılık göstermekle birlikte, uygulanan

düzenleme/düzensizleştirme pratikleri birçok ülkede benzer sonuçlar meydana getirmektedir. Taksilerin örgütlenme modelleri de bu alandaki düzenlemelere bağlı olarak dönüşmektedir. Ancak lisanslamanın şirketlere veya bireylere tanımlanmasından bağımsız olarak örgütlenme modellerinin formel yapılar altında toplanılmaya çalışılması dikkat çekmekte, lisanslamalar bireysel olsa da şirketler aracılığıyla işleyen yapılarla karşılaşmaktadır. Bu durumun oluşmasında merkezi yönetimlerin ve kent idarelerinin taksilerin işletimleriyle ilgili vermiş oldukları kararların belirleyici olduğu gözlemlenmektedir. Taksilerin örgütlenme modellerinde görülen dinamik yapı minibüs ve dolmuş benzeri ara ulaşım formlarında da izlenebilmekte, ülkeler özelinde farklı işleyiş ve örgütlenme biçimleriyle karşılaşmaktadır.

2.3.2.Farklı Ülke Örneklerinde Minibüs/Dolmuş Taşımacılığı

Kent içi ulaşımında paratransit sistemler daha önceki bölümlerde de vurgulandığı üzere çok farklı formlarda ve işletim sistemlerinde ortaya çıkmaktadırlar. Kent içi toplu ulaşımında genel düzeyde ortaya çıkan eksiklerin giderilmesi amacıyla kamu veya bireysel girişimciler tarafından örgütlenebileceği gibi, engelli taşımacılığı veya havalimanlarına ulaşımında gözlemlenen formlar gibi belirli bir amaç doğrultusunda da örgütlenmektedirler. Bu durum aynı zamanda belirtilen formlar arasındaki formellik düzeyleri açısından da değişikliklerin gözlemlenmesine neden olmaktadır. Belirli hedeflere yönelik, daha özel hizmet modellerini tanımlayan engelli ulaşımı veya havalimanlarına ulaşım servisleri gibi uygulamalar formel bir işleyişe sahip olmakta, çoğunlukla kamu veya özel sermayelerin şirketler biçiminde örgütlendiği bir görüntü sergilemektedir. Ancak bu çalışma kapsamında taşıt özellikleri olarak benzer niteliklere sahip olsa da sınırlı amaçlar doğrultusunda örgütlenen kent içi ulaşım sistemleri değil, kent içi toplu ulaşımın merkezi bir formu olan ve ana ulaşım aktörleri arasında yer alan dolmuş ve minibüs benzeri ulaşım türleri incelenecektir.

Kent içi ulaşımın sağlanmasında dolmuş ve minibüs gibi taşıtların merkezi konumda bulunduğu sistemler, taksilerin örgütlenme ve işletim pratikleriyle belirli noktalarda önemli benzerlikler göstermekte, ancak ulaşım hizmetinin sunulmasında özgün niteliklere sahip olmaktadır. Minibüs ve dolmuş benzeri kent içi ulaşım sistemlerinin dünya ölçeğinde gelişmesinde hızlı kentleşme ve formel/büyük ölçekli kamu işletmesi niteliğine sahip toplu taşıma sistemlerinin özelleştirilmesi büyük rol oynamakta, bu gelişme süreci özellikle geç kapitalist toplumların ve eski sosyalist ülkelerin kent içi ulaşımının yeniden yapılanmasında etkili olmaktadır (Finn, 2008, s. 119). Bu formların taksi işletmeleriyle aralarında lisanslama pratikleri, ulaşım otoriteleriyle kurulan ilişki ve baskı grubu olma etkinliği ile ulaşım hizmetinin sağlanmasında istihdam ilişkileri açısından benzerlikler bulunmaktadır (The World Bank,

2002, s. 101). Taksilerin lisanslama süreçlerinde olduğu gibi bu sistemlerde de farklı türlerde lisanslama uygulamalarıyla karşılaşılmaktadır. Ancak bireysel lisans sahipliği yaygındır ve tıpkı taksi lisanslarında olduğu gibi bireysel lisanslar kent içi ulaşım hizmetini sunmanın bir “ehliyetini” oluşturmanın ötesine geçerek serbest piyasa koşullarında devredilebilen değerlere dönüşmektedir. Hizmetin örgütlenme biçimlerinde de şirketler, kooperatifler veya kamu etkin olmaktadır.

Bu alandaki örgütlenme ve işletim biçimlerinde ulaşım otoritelerinin yapmış olduğu düzenlemeler belirleyici olmaktadır. Ancak bu formların yapısal özellikleri taksi ve benzeri ulaşım formlarındaki düzenleme aşamalarından farklı bir pratiği içermektedir. Kent içi ulaşımında ana aktörler olarak faaliyet gösteren minibüs ve dolmuş benzeri ulaşım sistemleri talebe dayalı, kendiliğinden örgütlenen sistemler olarak faaliyet göstermektedirler. Bu durum özellikle bu formların yaygın olduğu geç kapitalist ülkelerin kurumsal yapı eksikliği ile birleştiğinde, kent içi ulaşımı düzenleyen idarelerin resmi olarak bu ulaşım formlarını tanımadıkları bir durum ortaya çıkabilmektedir. Bu alanda faaliyet gösteren aktörlerin aynı zamanda politik güçlerinin de zayıf olduğu ve formel alanlarda temsil düzeylerinin düşük olduğu belirtilmektedir (Cervero & Golub, 2007, s. 446). Ulaşım otoritelerinin bu formları tanıma ve ardından düzenleme süreçleri ise bu aktörlerin, taksi lisans sahiplerine benzer bir şekilde politik aktörlere dönüşmesini de beraberinde getirmekte, bu aktörler kent içi ulaşımında baskı grupları olarak ulaşım organizasyonunu yürütmektedirler.

Ayrıca lisanslama uygulamalarının farklılığına bağlı olarak çeşitlenen istihdam ilişkileri, taksi işletim modellerindeki ilişkiler ile benzerlikler içermektedir. Lisansın değerine ve süresine bağlı olmakla birlikte, lisans sahiplerinin bağımsız esnaf niteliğinde ulaşım faaliyetlerini sunmasının yanında, şoför istihdam edilen veya lisansların kiralanmasıyla, lisans kiralayan şoförlerin ulaşım esnafına dönüştüğü bir işleyiş de gözlemlenmektedir. Fakat bu sistemlerin örgütlenme modelleri, hizmet sunumunun gerçekleştiği kent ve ülkelerin yapısal özelliklerinden bağımsız olarak düşünülemez. Geç kapitalist ülkelerin kentlerinde yoğun olarak faaliyet gösteren dolmuşlar ve minibüsler, ulaşım hizmetini sunuş biçimleri, ulaşım hizmetinin örgütlenmesi ve ulaşım hizmetinin verileceği yolcu profili açısından taksi sistemlerine kıyasla önemli farklılıklar barındırmaktadır.

İlk olarak bu sistemlerin örgütlenmesinde kent yoksulluğu önemli bir unsur olarak gösterilmektedir. Bu sistemler taksi hizmetlerinin sunmuş olduğu görece özel/bireysel nitelikli ulaşım hizmeti yerine, büyük ölçekli toplu ulaşım sistemlerinin eksikliğini gidermek amacıyla örgütlenmektedir. Ulaşımın işlevlerinin değerlendirildiği birinci bölümde de belirtildiği üzere,

kentsel gelişme sürecinde kent yoksullarının ulaşım hizmetine erişim eksikliği nedeniyle kentin belirli bölgelerinde sıkışma tehlikesi bulunmaktadır. Bu kapsamda tam bir toplu ulaşım formu şeklinde örgütlenen minibüs ve dolmuş sistemlerinin kent yoksulluğu ile paralel bir işleyişi bulunmaktadır (The World Bank, 2002, s. 102). Taksiler ise kent içi ulaşımında üst gelir grubunu hedeflemektedir. Bir diğer önemli farklılık ise bu sistemlerin formelleşme süreçlerinde gözlemlenmektedir. Minibüs ve dolmuş benzeri ara ulaşım formları taksilere kıyasla ya tamamen enformel koşullar altında örgütlenmekte, ya da formellik düzeyleri taksilerde görülen örgütlenme örüntülerine göre daha düşük bir düzeyde kalmaktadır. Fakat bu durum ülkelerin, taksi işletim modellerine benzer düzenlemeleri içeren uygulamalarıyla giderilebilmektedir.

Son olarak ise bu ulaşım formları, taksilerin kent içi ulaşımında sundukları hizmete kıyasla daha geniş bir yelpazede ve ülkelere göre değişen, çeşitli taşıt tipleri ile kent içi ulaşım hizmetini sunmaktadırlar. Paratransit formlarda ulaşım hizmetleri “taksi benzeri” ve “otobüs benzeri” olmak üzere ayrılmakta, minibüs ve dolmuşların işleyişleri çoğunlukla “otobüs benzeri” ulaşım formları arasında yer alarak ülkelere göre farklılıklar göstermektedir (Cervero, 2000, s. 14). Bu sistemlere ilişkin kamu otoriteleri tarafından getirilen düzenlemeler ve kent içi ulaşımında işleyiş biçimleri taksilerle önemli benzerlikler içermekle birlikte özellikle enformel bir örgütlenme modeli olarak ülkelere göre çeşitlenen örnekler bu çerçevede en önemli farklılığı meydana getirmektedir.

Tablo 11. Enformel Kent İçi Ulaşım Sistemleri ve Ülke Örnekleri

Taşıt Türü	Rota	Zamanlama	Yolcu Kapasitesi	Hizmet Alanı	Piyasa Düzenleme Biçimi	Örnekler
Büyük Otobüs	Sabit	Sabit	25-60	Uzun Mesafe	İmtiyazlı ²⁶	Buenos Aires; Rostov
Minibüs	Sabit	Sabit/Yarı-Düzenli	12-24	Uzun Mesafe	İmtiyazlı	São Paulo; Bangkok; Zimbabwe; Harare; Johannesburg
Jeepney	Sabit	Yarı-Düzenli	12-24	Uzun Mesafe	İmtiyazlı	Manila
Minibüs ve Taksi - Dolmuş	Sabit	Yarı-Düzen	7-15	Uzun Mesafe, Besleyici Hat ²⁷	Lisanslı	İstanbul
Microbüs ve Pick-Up Kamyonet	Sabit	Yarı-Düzenli	4-11	Besleyici Hat	Lisanslı	Caracas
Paylaşımlı Taksi	Değişken	Değişken	3-6	Kısa Mesafe	Lisanslı	Casablanca, Fas; Lima; Maracaibo, Venezuela
Triportör	Değişken	Değişken	2-4	Kısa Mesafe, Besleyici Hat	Düzensiz	Phnom Penh, Kamboçya; Delhi; Bangkok; Jakarta
Motosiklet	Değişken	Değişken	1-4	Besleyici Hat, Bazı Uzun Mesafeli Güzergâhlar	Düzensiz	Bangkok; Cotonou, Benin; Lomé, Togo; Doualo, Kamerun
Pedicab	Değişken	Değişken	1-6	Kısa Mesafe, Besleyici Hat	Düzensiz	Dhaka; Mumbai

Kaynak: The World Bank, 2002, s. 102, İstanbul yazar tarafından eklenmiştir.

Bu ulaşım sistemlerinin üstlendiği roller ve gelişimleri ülkelerin özelliklerine göre değişkenlik göstermektedir. Enformel ulaşım sistemlerinin Afrika’da yoksulların kent içi ulaşımında merkezi role sahip olduğu belirtilirken, eski Sovyetler Birliği’ne bağlı ülkelerde formel sektörün gerilemesine paralel olarak bu ulaşım sistemlerinin geliştiği vurgulanmaktadır. Doğu ve Güney Asya ile Latin Amerika’nın bazı bölgelerinde ise bu sistemler formel sektörün tamamlayıcısıdır. Tablo 11 üzerinden de takip edilebileceği üzere farklı araç ve ulaşım süreçleri

²⁶ Yazar “İmtiyazlı” ve “lisanslı” düzenleme biçimleri arasında bir ayrım yapmaktadır. Piyasa düzenleme biçiminin imtiyazlı olması operatörlerin, görev tanımları, işletim bölgeleri ve benzeri unsurları içeren bir resmi izine sahip olmasını nitelendirmektedir. Lisanslı düzenleme biçimleri ise imtiyazlı düzenleme biçimlerinden farklı olarak operatörlerin belirsiz bir izine sahip olmaları anlamına gelmektedir (The World Bank, 2002, s. 102).

²⁷ Ana ulaşım hatlarını destekleyici hatlar.

Ülkelerin bu alandaki yapılanmasını karakterize etmektedir. Örneğin Caracas ve Dhaka’da enformel ulaşım ağları, erişimin sorunlu olduğu konut bölgeleriyle ana ulaşım güzergahlarını birbirine bağlarken, So Paulo’da bu ulaşım sistemleri ana güzergahlar üzerinde hem formel sektörün tamamlayıcısı hem de rakibi olan bir görünüm sergilemektedir. Uzun mesafeli bir ara ulaşım sistemine sahip olan Buenos Aires’te ise formel sektörün uzak bölgelere yetersiz hizmet sunması bu formların gelişmesine neden olmuştur (The World Bank, 2002, s. 101). Ayrıca taksi taşımacılığında olduğu gibi bu sistemlerde de ulaşım idareleri tarafından yapılan düzenlemeler hizmetin örgütlenme biçimlerinde farklı sonuçların ortaya çıkmasını sağlamaktadır.

2.3.2.1.Latin Amerika

Geç kapitalistleşmiş ülkelerde minibüs, dolmuş ve benzeri ara ulaşım formlarının kent içi ulaşımdaki etkinliği iyi bilinmektedir. Bununla birlikte, erken kapitalistleşmiş ülkelerde de benzer formların farklı düzenlemelere bağlı olarak faaliyet gösterdikleri ya da göstermeye başladıkları da görülmektedir. Bu çerçevede öncelikle enformel ulaşım sistemlerinin temel karakterini ortaya koyan geç kapitalistleşmiş ülke örneklerinde bu sistemlerin incelenmesi yararlı olacaktır. Örneğin Meksika’da hızlı kentleşme ve kent içi ulaşımda zelleştirme uygulamalarının bir arada gerçekleşmesi paratransit ulaşımın gelişimini tetiklemiştir. 1960’larda “pesero” isimli mikrobsler kent için toplu taşımaya talebin en yüksek olduğu zaman dilimlerinde faaliyet göstermiş, resmi olarak tanınmasalar da yerel otoriteler tarafından tolere edilmiştir (Cervero & Golub, 2007, s. 446). Fakat 1980’li yıllarla birlikte ulaşım alanındaki zelleştirme uygulaması bu ulaşım sistemlerinin ağırlılığının hızla artmasını beraberinde getirmiştir. Özelleştirme uygulamalarıyla hem kamu harcamalarının kısılmasının hem de kent içinde faaliyet gösteren otobüs şoförlerinin sendikal gücünün zayıflatılmasının hedeflendiği belirtilmektedir. Bunun sonucunda yerel otoriteler bu taşıma tipini resmen tanıyarak lisanslamaya başlamış, 1980 yılında 45.000 olan lisans sayısı 1995 yılında 72.000’e ulaşmıştır. Böylece 1980 yılında motorlu taşımacılığın sadece %10’u bu sistemler üzerinden sağlanırken, bu oran 1990’larda %50’ye kadar yükselmiştir (Wirth, 1996, s. 159).

Paratransit sistemin Meksika’daki gelişme süreci iki açıdan önemli bir örnek oluşurmaktadır. İlk olarak bu sistem ana güzergahlar üzerinde hem büyük ölçekli formel toplu taşımayı tamamlayan hem de onunla rekabet eden bir görünüm sergilemektedir. İkinci önemli özellik ise genellikle kendiliğinden ve kamunun hizmet açığını kapatmak amacıyla örgütlenen sistemler olan ara toplu taşıma sistemleri kamunun ulaşım hizmetini yeniden yapılandırmasında bir araç olarak kullanılmıştır. Meksika’da bu sistemler devletin küçülme stratejisi kapsamında bir anlamda bizzat kamu tarafından teşvik edilmiş, yeniden yapılanmada bir araç olma rolünü

üstlenmişlerdir. Bu alandaki örgütlenme biçimleri enformel ulaşım sistemlerinin genel özellikleriyle uyumludur; küçük ölçekli bireysel girişimcileri içerir ve bu girişimciler sivil organizasyonlar altında örgütlenmektedirler. Mexico City’de bu girişimler çoğunlukla yasalarla belirlenmiş düzenlemeler dışında hareket ettikleri, taşıtlar için uyulması gereken koşulları sağlamadıkları ve bu nedenle kendilerinin, yolcuların ve yayaların hayatlarını riske attıkları gerekçesiyle eleştirilmektedir. Bu sürecin sorumlusu olarak ise işletim modeli gösterilmektedir. Çalışmanın istihdam ilişkilerini inceleyen bölümünde detaylandırılacak olmakla birlikte, bu alanda faaliyet gösteren şoförler yasalarla belirlenmiş bir gelir güvencesinden yoksun olarak çalışmakta ve büyük çoğunluğu araçları lisans sahiplerinden kiralayarak işletmektedir (Lámbarry, Trujillo & Cumbres, 2016, s. 3). Bu durum ulaşım hizmetinin sunumunda şoförler üzerinde hem gelirin elde edilmesi hem de aracın kirasının ödenmesi üzerinden iki yönlü bir baskı yaratmakta, agresif yol davranışları sürücüler açısından kaçınılmaz olmaktadır. Ayrıca şoförlerin bir bölümü bir lisansa sahip olmaksızın ulaşım hizmeti sunmaya devam etmektedir (Cervero & Golub, 2007, s. 447).

Bir diğer Güney Amerika örneği olarak Brezilya’da da paratransit ulaşım sistemlerinin yaygın olarak kullanıldığı görülmektedir. 1930’lardan itibaren hızla endüstrileşen bir ülke olan Brezilya’da kent nüfusu 1950’den 2000’lere kadar geçen sürede 19 milyondan 161 milyona yükselmiştir (Vasconcellos, 2017, s. 12). Bu durum geç kapitalist ülkelerdeki kentleşme dinamikleri ile benzer özellikler ortaya çıkmasına neden olmakta, kent merkezinden çevreye doğru eşitsizlik, yoksulluk ve buna bağlı olarak gelişen enformel ilişki ağları artmaktadır. Kent çeperlerinde gözlemlenen bu gelişme Brezilya’da paratransit taşımacılığın sebebini oluşturmaktadır. Bu ülkede 1930’lardan itibaren raylı sistemler yerini otobüs işletmelerine bırakmış, 1950’lerden itibaren ise otobüs sistemleri kurularak formel bir işleyiş içinde faaliyet göstermeye başlamışlardır. Bu kapsamda Brezilya’da kent içi ulaşımın düzenlenmesini içeren faaliyetlerin diğer Latin Amerika ülke örneklerine kıyasla daha erken gerçekleştiği ifade edilmektedir. Fakat erken kurumsallaşma enformel işleyen küçük operatörleri dışlamamış, ancak onları kent çeperlerine doğru itmiştir (Vasconcellos, 2017, s. 16). Bu işleyiş biçimi Meksika örneğine kıyasla kent çeperinde daha aktif bir paratransit ulaşımın faaliyette bulunduğunu göstermektedir. Ulaşım sisteminin mekânsal işleyişinde farklılıklar olsa da Meksika’da gözlemlenen güvenlik ve çevreye ilişkin problemler Brezilya için de geçerlidir (Vasconcellos, 2017, s. 25).

Kolombiya ise ulusal politikaların enformel ulaşım sistemleri üzerindeki etkilerinin görülmesi açısından önemli bir örnek sunmaktadır. Kolombiya’da enformel ulaşım sistemleri

çoğunlukla kent çeperlerinde konumlanan yoksullar tarafından kullanılmaktadır ve bu nedenle paratransit taşımacılığın genel özelliklerine paralel bir gelişim sergilemektedir. Bogota’da 1990’ların sonuna doğru toplu taşıma sisteminde 68 farklı özel firma bünyesinde 21.000 adet eski otobüs, mikrobüs ve minibüsün faaliyet gösterdiği, sahiplerinden günlük olarak kiralanan araçların sert bir rekabet ortamı içinde işletildiği belirtilmektedir (Velásquez & Hidalgo, 2017, s. 74). Ancak 2003 yılında hayata geçen “Ulusal Toplu Ulaşım Politikası” ile Kolombiya’da toplu ulaşımın önemli ölçüde değiştiği ve ulaşım alandaki faaliyet gösteren yarı-enformel operatörlerin de bu süreç içinde formel nitelik kazandığı ifade edilmektedir (Velásquez & Hidalgo, 2017, s. 69). Bu politika yapım süreci yeni sistemlerin ulaşım kazandırılmasıyla güçlendirilmiş, özellikle BRT sistemlerinin hayata geçirilmesi ulaşımın formelleşmesinde önemli rol oynamıştır.

Orta Amerika ve Karayipler’de bir ada ülkesi olan Jamaika ise paratransit operatörlerin gelişimi açısından ilginç bir örnek sunmaktadır. Jamaika, Kingston’da formel bir ulaşım sistemi olan Jamaica Omnibus Service (JOS) 1953 yılında özel girişim olarak hayata geçmiş, fakat 1960’lı yıllarla birlikte etkinliğini yitirmeye başlamıştır. Bu süreçte ulaşım alanında ortaya çıkan boşluk ise yasadışı olarak çalışan ve “robot” olarak tanımlanan paratransit operatörleri ile doldurulmuştur. Bu alandaki temel farklılığı yaratan kısım ise yasadışı olarak çalışan paratransit operatörlerinin, aynı zamanda formel ulaşım sistemi içinde istihdam edilen operatörlerden oluşmasıdır. “İç sabotaj” olarak ifade edilen bu durumda, ulaşım alanında formel olarak istihdam edilen şoförler, çalışma süreci dışında şahsi araçlarını belirli güzergahlar üzerinde yasadışı olarak kullanıp ulaşım hizmetini sağlamaktadırlar. Bu operatörlerin ulaşımında önemli roller üstlenmeye başlamalarıysa idare tarafından tanınmaları ve organize edilmeleri sonucunu doğurmuş, lisanslama aşamalarından taşıt ve sürücü gerekliliklerine kadar bir dizi düzenleme yapılmış ve bunları izlemeye dönük mekanizmalar kurulmaya çalışılmıştır. Fakat bu çabaların da kurumsal yetersizlik çerçevesinde beklenen sonucu veremediği ifade edilmektedir (Cervero & Golub, 2007, s. 452-453).

2.3.2.2.Asya

Latin Amerika örnekleri dışında Asya ülkeleri ve kentleri açısından da paratransit ulaşım uygulamaları çok yaygındır. Örneğin Hong Kong’a bakıldığında, Meksika’da gözlemlenen sürece benzer bir paratransit ulaşım gelişimi ile karşılaşilmektedir. Hong Kong’da bireysel operatörler 1960’lı yıllardan itibaren kent içi ulaşımında faaliyet göstermektedirler. Küçük ölçekli kamyonet-minibüs benzeri araçlar yolcu taşımacılığı dışında farklı metaların taşınması amacıyla 1961 yılından itibaren lisanslanmaya başlanmış, ancak yolcu taşımacılığına

ilişkin sınırlamaların sıkı biçimde denetlenmediği için minibüs taşımacılığının kendiliğinden örgütlenmesine neden olmuştur. Minibüs taşımacılığının yasal bir zemine oturması ise 1966 ve 1967 yıllarında formel otobüs firmalarında yaşanan grevler üzerine gerçekleşmiştir. Meksika örneğinde de görüldüğü gibi formel toplu taşımacılık faaliyetlerinde yaşanan grevler, minibüslerin bir alternatif olarak değerlendirilmesini beraberinde getirmiş ve 1969 yılında toplu taşıma sistemi içinde minibüsler yasal bir nitelik kazanmıştır (Rusco & Walls, 2001, s. 123). Hong Kong’da bireysel lisans sahipliği ile işletilen minibüslerin (Public Light Bus – PLB), lisans sayıları 1976 yılında ulaşım otoriteleri tarafından sınırlandırılmıştır.

Hong Kong örneği, tek bir form içinde paratransit taşımacılığın farklı unsurlarının takip edilmesini açısından önemlidir. Hong Kong’da faaliyet gösteren minibüsler lisanslama koşulları sabit kalmakla birlikte, kırmızı çatılı ve yeşil çatılı olarak ikiye ayrılmakta, kırmızı çatılı minibüsler belirli bir zaman ve güzergâh sınırı olmaksızın, piyasa ihtiyaçlarına göre esnek ve talebe tam duyarlı olarak çalışmaktadırlar. Ayrıca kırmızı çatılı araçların ücret tarifeleri de düzensizdir. Bunun yanında yeşil çatılı olanlar ise belirli bir zaman ve güzergâh dâhilinde hareket etmektedir. Bu kapsamda kırmızı araçlar taksi benzeri bir hizmet sunmaktayken, yeşiller ise minibüs ve benzeri araçların genel özelliklerine sahip bir şekilde faaliyet göstermektedirler (Enoch, 2005, s. 69).

Bir diğer Asya ülkesi olan Endonezya araç çeşitliliği açısından önemli bir örnek oluşturmaktadır. Jakarta’da insan gücü ile çalıştırılan “pedicab” taşımacılığı ile minibüs taşımacılığı arasında yer alan birçok farklı taşıt türünün kent içi ulaşımında kullanıldığı bir yapı ile karşılaşmaktadır. “Becak” adı verilen pedicab taşımacılığının görece kısa mesafelerde hizmet gösterdiği, “Ojek” isimli motosiklet taksilerin ise daha uzun mesafeli yolculuklarda kullanıldığı belirtilmektedir. Üç tekerlekli motosikletler olan “Bajaj”, özel otomobil kullanımına yakın bir yolculuk deneyimi sunmakta, “Bemo” ve “Toyoko” ise daha fazla yolcu taşıyabilen, dolmuş benzeri bir ulaşım alternatifi meydana getirmektedir. Ayrıca 10-25 yolcu kapasiteli minibüsler de kent içi ulaşımında kullanılmaktadır. Küçük ölçekli taşıtlar sınırlı yol şartlarına uyumlu olarak daha çok kent çeperlerinde faaliyet göstermektedir; “Bemo” taşıtları ise kayıt altına alındıkları bölgelerde hizmet göstermek zorundadır. Kent yönetimi ise minibüslerin çalışma zamanları, taşıma ücretleri ve taşıt gereklilikleri gibi konuları düzenlenmektedir (Cervero & Golub, 2007, s. 447). Ulaşımın çok çeşitli araçlarla sağlanmasının yanında, Jakarta’nın ulaşım yönetimi de birçok farklı idari yapıyı içermektedir. Paratransit ulaşımın birçok aktör ve operatörü içeren işleyişine, parçalı kurumsal yapının

eklemlenmesinin bu alanın kamu tarafından düzenlenmesinde bir dizi problemi ortaya çıkardığı savunulmaktadır (Susilo & Joewono, 2017, s. 117).

Hindistan'da ise hem büyük şehirlerde hem de küçük şehirlerde farklı paratransit operatörleri faaliyet göstermekte, fakat şehirlerin niteliğine göre paratransit operatörlerinin işlevleri farklılaşmaktadır. Küçük şehirlerde kısa mesafelerde çalışan ve formel operatörlerin dağınık merkezleri birbirine bağlayamadığı durumda paratransit taşımacılık, büyük şehirlerde formel ulaşım aktörleri ile rekabet eden ve onları besleyen bir yapıda ortaya çıkmaktadır. Hindistan'da da çoğunlukla enformel olarak örgütlenen paratransit operatörleri, farklı taşıt ve hizmet sunum biçimlerinde ulaşım faaliyetlerini örgütlemekte, kimi operatörler taksi benzeri hizmetler sunmakta, kimileri ise belirli bir zaman ve güzergaha bağımlı bir şekilde bir ara toplu taşıma formu olarak faaliyet göstermektedir. İnsanların çektiği veya bir çeşit triportör olan üç tekerlekli araçlar²⁸ ile sağlanan enformel ulaşım Hindistan'da çok yaygındır; öyle ki küresel ölçekte triportör sayısının %75'ini bünyesinde barındırdığı ifade edilmektedir. Fakat operatörlerin çalışmalarına ilişkin formel düzenlemelerin hayata geçirilmesinde bir dizi problem ortaya çıkmaktadır. Özellikle izin kotalarının yerel yönetimler tarafından sıklıkla belirlenmesinin rüşvet ve yolsuzluk gibi uygulamalara neden olduğu savunulmaktadır (Rathi, 2017, s. 89).

Çin'de ise bu ülkenin tarihsel mirasına da bağlı olarak ara ulaşım formlarının gelişmesinde daha farklı bir sürecin yaşandığı belirtilmektedir (Lam, 1992, s. 123). Bir yandan geç sanayileşme deneyimini yaşayan bir ülke olarak hızlı kentleşme ve motorlu taşıt kullanımının kent içi ulaşımında artması yukarıda aktarılan ülkelerdeki genel gelişme dinamikleri ile paraleldir; ancak öte yandan aktörlerin genel olarak kamu ile bağlantılı bir şekilde organize oldukları ifade edilmektedir. Paratransit ulaşımın genel özelliklerinden olan yüz yüze/ enformel ilişki örüntüleri Çin'de büyük örgütlenme biçimlerini de kapsayan bir yapılanma içinde ortaya çıkmaktadır. Büyük firmalara dayanan düzenleme biçimi sadece orta ve büyük ölçekli ulaşım formlarını değil, ara ulaşım formlarını da kontrol etmektedir. Böylece ulaşım hizmetleri büyük bir filo sistemi içinde yapılanan küçük ölçekli minibüs filoları aracılığıyla gerçekleştirilmektedir (Lam, 1992, s. 126).

²⁸ Genel olarak "Rickshaw" adı verilen bu araçların iki tekerlekli formları insanlar tarafından çekilmekte, üç tekerlekli motorlu bir ulaşım aracını tanımlamaktadır. Ayrıca pedal kullanılarak yönetilen formları da bulunmaktadır.

2.3.2.3.Eski SSCB Örnekleri: Rusya, Gürcistan ve Kazakistan

Rusya’da ara toplu taşıma formlarının gelişimi ile küresel kapitalizme entegrasyon süreci arasında yakın bir ilişki bulunmaktadır. Özellikle Sovyetler Birliği’nin dağılmasından sonra kent içi ulaşımında motorlu taşıtların bireysel olarak kullanımı hızla artmış, kamusal toplu taşımacılık ise giderek azalmıştır. Bu süreçten en çok etkilenenler ise yerel yönetim ve farklı kamu girişimlerine bağlı olarak işleyen tramvay ve trolleybüs sistemleri olmuştur. Kamusal ulaşım sistemlerinde yaşanan küçülme ve bireysel girişimciliğin artması, bu süreçte minibüs operatörlerini bir ulaşım alternatifi olarak ortaya çıkarmaktadır. Özel girişimler tarafından kontrol edilen bu sistemler, toplu taşımanın çekildiği alanlarda ilk dönemlerde esnek bir şekilde faaliyet göstermiş, ardından giderek formelleşmeye başlamışlardır. Ara ulaşım formlarının genel karakterine dayalı, düşük hizmet kalitesini içeren olumsuz özelliklerin Rusya’da da gözlemlendiği belirtilmektedir. Ancak Rusya’nın kendi tarihsel koşulları ve mirası içinde sosyal hakların etkinliği ve ulaşımın toplum tarafından kamusal bir hak olarak nitelendirilmesinin bu hizmetlerin düzenlenmesinde etkin olduğu savunulmaktadır (Oh, 2017, s. 198).

Eski bir Sovyetler Birliği ülkesi olarak Gürcistan’da da benzer bir süreç meydana gelmiş, ara ulaşım formları Rusya’ya benzer bir gelişme göstermiştir. Ancak özellikle başkent Tiflis bu alanda önemli bir gelişme merkezini oluşturmaktadır. Sosyalizmin çözülüş sürecinde aynı zamanda bir iç savaş da yaşayan Gürcistan’da kamusal ve formal ulaşım hizmetleri son derece azalmış, ilerleyen yıllarda ise bu alandaki eksiklik Rusya’da olduğu gibi “marshrutka” adı verilen minibüsler tarafından giderilmiştir. 1990’lı yıllardan itibaren eski otobüs hatları üzerinde işlemeye başlayan minibüslerin sayısı 2001 yılına gelindiğinde 5000’e kadar yükselmiş ve kent içi toplu ulaşımındaki payları %75’e kadar çıkmıştır. Kent içi ulaşımında merkezi bir paya sahip olmalarına rağmen, bu minibüsler 2001 yılına kadar enformel olarak işlemiş ve bireysel girişimler olarak çalışan bu ulaşım tipi ulaşım yönetimleri tarafından formelleştirilmemiş, başka bir deyişle lisanslanmamıştır (Finn, 2008, s. 119).

Fakat 2001 yılında kent yönetimi minibüs filosunun düzenlenmesi konusunda radikal kararlar almıştır. En önemli karar lisansların güzergâhları içerecek şekilde sadece şirketlere sağlanması olmuştur. Yönetimler tarafından belirlenen güzergâhlar 4 yıllık sözleşmeler karşılığında kiralanmaya başlanmış, bireysel operatörler farklı ölçeklerde örgütlenerek güzergâh sözleşmelerini imzalamışlardır. Bu sürecin sonunda farklı büyüklüklerdeki 64 firma lisans almaya hak kazanmıştır. Yapılan düzenlemeler aracılığıyla operatörler yönetime ödedikleri aylık yaklaşık 30 dolar karşılığında güzergâh üzerinde faaliyet göstermeye hak

kazanmakta, ancak taşıt koşulları, ulaşım tarifeleri ve hizmet kalite standartları yerel yönetim tarafından belirlenmektedir (Finn, 2008, s. 119). Fakat bu konuda şirketleşme sürecine biraz yakından bakmak gerekir. Zira şirketler üzerinden organize olan minibüslerin işletimleri yine bireysel olarak gerçekleşmektedir. Bir anlamda burada faaliyet gösteren firmalar çatı organizasyon oluşturmakta, sadece güzergâh haklarına sahip olmaktadırlar. Güzergâhlarda faaliyet gösteren taşıtların mülkiyeti bireylere aittir; şirketlerle taşıt sahipleri bireysel olarak sözleşme imzalamaktadırlar. Şirket yapıları ise parçalı bir görüntü sergilemektedir. 2007 yılında faaliyet gösteren en büyük iki firmanın her biri yaklaşık 200 adet taşıtla, 15 güzergâh üzerinde çalışmakta, birkaç firma ise yaklaşık 100 adet taşıtla hizmet vermektedir. Firmaların büyük çoğunluğunun taşıt sayısının 50'den, güzergâh sayısının ise 4'ten az olduğu belirtilmektedir (Finn, 2008, s. 120).

Şirketleşme sürecinin çatı bir organizasyon olarak değerlendirilmesini olanaklı kılan bir diğer önemli özellik ise bireysel operatörlerin sahip oldukları taşıt sayısıdır. Bu alanda faaliyet gösteren operatörler arasında birden fazla taşıta sahip olanların bulunmadığı, genel eğilimin tek taşıt sahipliği üzerinden geliştiği vurgulanmaktadır. Bu taşıt sahipleri ise genellikle, taşıtı kullanacak bir sürücü kiralamakta, kendileri aktif olarak kent içi ulaşım hizmetini sunmamaktadırlar (Finn, 2008, s. 120). Böylece bir firma altında birleşen ve o firmanın kontrolünde tuttuğu güzergâhlar üzerinde kendi taşıtlarını kiralayan bir işletim modeli ile karşılaşmaktadır.

Bir diğer eski Sovyetler Birliği ülkesi olan Kazakistan'da da Gürcistan'a benzer bir şekilde piyasa ekonomisine geçişle birlikte özel girişimlerin ulaşım alanında etkin konuma geldiği bir yapı gözlemlenmektedir. 1996-1997 yılları arasında gerçekleştirilen reformlar aracılığıyla özel sektör aktörlerinin toplu taşımada faaliyet göstermesine izin verilmiş, kamunun kontrolünde olan sistemlerde ise özelleştirmeler gündeme gelmiştir. Bu süreçle birlikte birçok farklı şehirde minibüs operatörleri devreye girmiştir. Ancak Kazakistan örneğini Gürcistan'dan ayıran en önemli özellik büyük ölçekli, formel otobüs taşımacılığının etkin bir şekilde varlığını sürdürmesidir. Minibüslerin formel hatları beslediği bir yapıda ulaşım devam etmekte, büyük otobüs firmaları ile bütünleşmiş sistemler oluşturulmaktadır. Ayrıca farklı kentlerdeki ulaşım otoritelerinin de büyük ölçekli, formel taşımacılığı destekleme yönünde bir eğilime sahip olduğu, kimi şehirlerde minibüs sayılarını sınırlandırmaya, kimilerinde ise minibüsleri tamamen ulaşım alanından kaldırmaya dönük bir çabanın bulunduğu ifade edilmektedir (Finn, 2008, s. 123-124).

2.3.2.4.Afrika

Minibüs ve dolmuş benzeri ara ulaşım formları yukarıda aktarıldığı üzere birçok farklı ülkede görülmektedir. Afrika ülkeleri de bu çerçevede ele alınmalıdır. Bu konuda yapılmış olan çalışmalar Afrika ülkelerinin de bazı kendine özgü özellikleri olduğunu göstermektedir. Afrika'nın farklı ülkelerinde sıklıkla karşılaşılan çeşitli paratransit uygulamaları ve bunların işleyiş biçimleri, kurumsallık düzeyine bağlı olarak bir dizi ciddi problem yaratmaktadır. Güney Afrika bu alandaki rekabet ve kontrol süreçlerinin boyutlarının anlaşılması açısından önemli örnekler sunmaktadır. Sert rekabet koşulları ve zayıf hukuksal düzenlemeler altında Güney Afrika'da paratransit alanın işleyişi farklı düzeylerdeki şiddet eylemleri ile gündeme gelmektedir. Bünyesinde binlerce minibüs bulunduran rakip karteller en kârlı güzergâhlar için mücadele etmektedir ve bu mücadelede 1990'lı yıllarda 2000'den fazla insan hayatını kaybetmiştir. Üstelik bu rakamların resmi istatistiklere dayandığı, gerçek sayıların bunların üstünde olduğu vurgulanmaktadır (Cervero & Golub, 2007, s. 447).

Güney Afrika'da minibüs ve "kombi taxi" işletmelerinin 1980'li yıllarla birlikte hızla arttığı ve özellikle yoksulların kent içi hareketliliğinde merkezi taşıma formu olduğu belirtilmektedir. 2003 yılında yapılan bir araştırmada bu alanda faaliyet gösteren operatörlerin lisansa sahip olduğu, ancak birçoğunun vergi mükellefi veya işveren olarak kayıt altına alınmadığına dikkat çekilmektedir. Genel toplu taşıma içindeki payı %65'e kadar ulaşan "kombi taxi" yaklaşık olarak 127,000 taşıt ile faaliyet göstermekte, bu taşıtların çoğunun sahipleri ve sürücüleri ayrı kişilerden oluşmaktadır. Lisans sahiplerinin kontrolünde ise genelde birden fazla, 10'dan az araç vardır. Paratransit ulaşım aynı zamanda ulaşım ile ilişkili olan sektörlerin de büyümesine neden olmaktadır. Güney Afrika'da, ulaşım alanının doğrudan 185,000 civarında kişiyi istihdam ettiği, paratransit ulaşımın ise ek 150,000 istihdam yarattığı ifade edilmektedir (Barret, 2003, s. 2).

Enformel ilişkiler bu sistemlerin örgütlenmesinde önemli roller üstlenmekle birlikte, Güney Afrika'da kent içi ulaşım aktörlerinin formel ve düzenli bir nitelik kazanması için çeşitli adımlar da atılmıştır. Özellikle 2000'li yılların başından itibaren ulaşım alanı ile ilgili teşvik ve dönüşümleri içeren çeşitli reform paketleri uygulanmak istenmiştir. Ancak reform paketlerinin paratransit ulaşım aktörlerinin sahip olduğu enformel ilişki ağlarının boyutları ve ulaşım organizasyonunun dinamik yapısı nedeniyle istenilen sonuçları veremediği ifade edilmektedir (Schalekamp, 2013, s. 4). Ulaşım idareleri tarafından hedeflenen politikalar, operatörlerin özerkliklerini ellerinden almakta veya daraltmakta, hatta kimi durumlarda lisanslarından vazgeçmelerine neden olacak düzenlemeler içermektedir. Bu durum ise faaliyet gösteren

aktörlerin yeni formelleşme politikalarına endişe ile yaklaşımlarına neden olmaktadır. Ayrıca paratransit aktörlerinin etkinlikleri ve müdahaleleri sadece kendi çalışma alanlarının düzenlemesinde ortaya çıkmamakta, ulaşım ile ilgili yeni sistemler ve uygulamalarda da muhalif konumda bulunabilmektedir. Örneğin 2010 yılında BRT sistemlerini içeren ulaşım sistemlerinin kurulması paratransit operatörleri tarafından protesto edilmiştir. Kurulacak olan yeni sistem doğrudan kendi çalışma alanlarını etkilememekle birlikte olası gelir ve istihdam kaybı protestolara gerekçe gösterilmiştir (Ferro, Behrens, & Wilkinson, 2013, s. 123-124).

Kenya’da da paratransit ulaşım açısından Güney Afrika ile benzer dinamiklerin geçerli olduğu görülmektedir. Nairobi’de büyük çoğunlukla enformel ilişkiler üzerinden ilerleyen kent içi ulaşım, “matutu” adı verilen minibüsler günlük seyahat talebinin yaklaşık olarak %33’ünü karşılamaktadır. “Matutu” tipi taşıtlar paratransit ulaşımın bir boyutunu yansıtır (Cervero & Golub, 2007, s. 447), aynı zamanda motosiklet taksiler ve çeşitli üç tekerlekli araçlar da Nairobi’de ulaşımın sağlanmasında enformel aktörler olarak yer almaktadırlar (Global Labour Institue, 2019, s. 12). Bununla birlikte “matutu” olarak tanımlanan araçlar da farklı minibüs ve kamyonet tiplerinden oluşmakta, bu taşıtlar formel otobüs güzergahları üzerinde de faaliyet göstermektedirler. Çalışmaya başladıkları ilk dönemlerde ulaşım otoriteleri tarafından lisanslanmayan ve yönetimler tarafından resmi olarak tanınmayan bu taşıtlar, kent içi ulaşımında sahip oldukları önemli rolün anlaşılmasının ardından 1984 yılında resmi nitelik kazanmışlardır. Yasallaşma ulaşım sistemi olarak resmen tanınmalarını sağlasa da ulaşım hizmeti esas olarak düzensiz bir şekilde sunulmaya devam etmiştir (Cervero & Golub, 2007, s. 447).

Matutu operatörleri suç ve şiddet eylemlerini de içeren birçok farklı nedenden dolayı eleştirilmekte, ancak aynı zamanda ucuz ve esnek bir ulaşım biçimi sundukları için tercih edilmektedirler. Ayrıca ara ulaşım sektörünün Nairobi’de de binlerce insanı istihdam ettiği vurgulanmaktadır. Tıpkı Güney Afrika örneğinde olduğu gibi Kenya’da da yapılan araştırmalar paratransit ulaşım sisteminin belirli çetelerin elinde toplandığını ve enformel tekeller olarak işletildiğini, suç ve şiddetin normalleştiği bir yapının ortaya çıktığını belirtmektedir. Günlük kazançlarla çalışan sürücüler, güzergâhlar üzerinde sorunsuz bir şekilde faaliyet göstermek için tekellerin üyelerine “güvenlik bedeli” ödemek zorunda kalmaktadırlar. Bununla birlikte matutuların düzensiz ve denetimsiz yapısının para aklamaktan, uyuşturucu ticaretine kadar birçok farklı yasadışı faaliyete olanak tanıdığı da ifade edilmektedir. Kent içi ulaşımında BRT gibi farklı sistemlerin geliştirilmesine dönük çaba Kenya özelinde de görülmekte, bu durumun paratransit operatörleriyle yeni ulaşım aktörleri arasında gerilimler ürettiği vurgulanmaktadır. Yeni aktörlere ve formelleşmeye ilişkin direncin Afrika ülkelerinin ulaşım ilişkilerini

karakterize eden bir özellik olduğu dikkat çekmektedir. Ulaşım üzerinden gelişen toplumsal ilişkilerin görünürlüğü açısından önemli bir örnek oluşturan Afrika kentleri, bir ulaşım sisteminin kurulmasının sadece teknolojik altyapı problemi olarak görülmesinin yetersizliğine ve farklı toplumsal tabakalar arasındaki mutabakatın önemine işaret etmektedir (Global Labour Institue, 2019, s. 12).

Ara ulaşım formlarının Afrika’da gelişimi ülkeler ve kentler özelinde özgün ayrımları barındırmakla birlikte, genel işleyiş açısından ülkeler arasında paralellikler bulunmaktadır. Bu alanda Afrika’nın tarihsel geçmişinin paratransit karakterinin oluşumunda önemli role sahip olduğu belirtilmektedir. Eski sömürgeler olan bu ülkelerde özel girişimler üzerinden organize olan formel ulaşım aktörlerinin, sömürge sonrası dönemde faaliyetlerini sürdüremediğı, buna bağılı olarak ulaşım ihtiyacının enformel aktörler aracılığıyla giderildiğı ifade edilmektedir (Welle, 2018, s. 2). Afrika ülkelerinde paratransit ulaşımın düzenlenmesine ilişkin politika önerilerinin ve hedeflenen uygulamaların mevcut problemleri giderememesinin sebebi ise, yapısal sorunları merkezine almamalarıdır; başka bir deyişle sorunun teknik düzeyde tanımlanması yapısal nitelikteki sorunları gidermekte yetersiz kalmaktadır.

2.3.2.5. Erken Kapitalistleşmiş Ülke Örnekleri Olarak ABD ve İngiltere

İlk bakışta sadece geç kapitalistleşmiş ülkelere özgü olduğu düşünülebilecek olan paratransit ulaşım erken kapitalistleşmiş ülkelerde de karşımıza çıkmaktadır. Örneğin New York’ta yoğun güzergâhlar üzerinde paratransit operatörlerin çalıştığı ve bu operatörlerin doğrudan yerel yönetimlerin sunmuş olduğu ulaşım hizmetleri ile rekabet içinde olduğu belirtilmektedir. Çoğunlukla göçmenler tarafından sunulan bu hizmetlerin kayıtsız olduğuna ve aynı zamanda çeşitli ulaşım formlarında üst düzey ulaşım hizmeti de sunabilen operatörlerin varlığına dikkat çekilmektedir (Cervero & Golub, 2007, s. 447).

Tıpkı özelleştirme uygulamaları ve formel operatörlerin yetersizliğinin geç kapitalistleşmiş ülkelerde paratransit taşımacılığı artırmasına benzer bir şekilde örneğin İngiltere’de de ulaşımın özelleştirilmesi ve düzensizleştirilmesine bağılı olarak minibüs taşımacılığının önemli düzeyde arttığı ifade edilmektedir (White & Turner, 1987, s. 385). Aynı zamanda yine İngiltere’de paratransit sistemlerin gelişmesinde ve işleyişlerinde Çin ve Türkiye gibi ülkelerdeki uygulamaların örnek uygulamalar olarak ele alınıp değerlendirildiğı, bu sistemlerin işleyişlerinde problemler olduğu kabul edilmekle birlikte, talep odaklı olmaları ve esnek yapıları nedeniyle İngiltere için bir örnek oluşturabileceğı belirtilmektedir (Enoch, 2005).

Sonuç olarak taksi, minibüs ve dolmuş benzeri ara ulaşım sistemlerinin gelişimi her ülke özelinde farklı dinamiklere bağlı olarak ortaya çıkmakta, ülkelerin tarihsel arka planları ve yapısal özellikleri bu sistemlerin faaliyet biçimlerini, örgütlenmelerini ve kurumsallaşma düzeylerini etkilemektedir. Daha ziyade orta ve üst sınıflı hedefleyen bir hizmet sunan taksiler, aynı zamanda daha homojen bir hizmet modeli ortaya koymaktadırlar. Ancak kent içi ulaşımında minibüsler gibi küçük ölçekli ve kimi durumlarda doğrudan formel sistemlerle rekabet eden ulaşım formları çok daha heterojen bir işleyiş sergilemektedir. Talep odaklı ve esnek sistemler olarak paratransit minibüs sistemleri çoğunlukla bireysel küçük girişimciliğe dayalı olarak örgütlenmektedir. Farklı ülke örneklerinden de takip edilebileceği üzere hem erken hem de geç kapitalist ülkeler için bir alternatif meydana getiren bu ulaşım sistemleri, formel ulaşımında yaşanan aksaklıkların giderilmesi için örgütlenebileceği gibi aynı zamanda doğrudan formel ulaşım ile rekabet içinde, hatta kimi durumlarda formel olanı sabote edecek biçimde organize olabilmektedir.

Çoğunlukla kendiliğinden örgütlenen sistemler olsalar da paratransit ulaşım bazı ülkelerde özellikle kamusal harcamaların azaltılması hedefine paralel olarak devlet politikaları ile de desteklenebilmektedir. Böylece paratransit operatörleri devletin ulaşım alanında küçülme stratejisinin aktörleri olarak da yer alabilmektedirler. Fakat devlet ve ulaşım otoriteleri ile kurulan ilişkiler sadece ortaklıkları içermemekte, ara ulaşım formlarının düzenlenmesine ilişkin alınan kararlar, operatörler ile ulaşım idareleri arasında gerilimli alanların ortaya çıkmasına neden olabilmektedir. Birçok farklı örnekte görüldüğü üzere, ilk dönemlerde düzensiz ve yönetimler tarafından tanınmayan veya göz yumulan bir çerçevede ulaşım faaliyetlerini sağlayan operatörler, ilerleyen dönemlerde düzenlemeler aracılığıyla resmi nitelik kazanmaktadır. Ayrıca ulaşım alanında etkinlikleri artan operatörler, siyasi aktörlere de dönüşmekte ve ulaşım alanının yapılanmasında söz sahibi olmaktadır. Ancak bu alanda aktörler arasındaki ilişkiler, ulaşım operatörlerinin enformel ilişki ağları, ulaşım altyapısının düzenlenme biçimi ve kurumsallaşma düzeyi gibi birçok farklı unsurdan etkilenmektedir.

3.ULAŞIMDA ESNAF, İŞÇİ VE İŞVEREN OLMAK: ARA ULAŞIM FORMLARINDA SINIF İLİŞKİLERİ

Ulaşım ilk bakışta daha çok teknik bir altyapı konusu olarak gözüксе de kent içi ulaşım hizmetlerinde taksi ve minibüslerin örgütlenme ve hizmet sunum süreçleri bu çalışmanın temel araştırma alanlarından birisini oluşturan sınıf içi ve sınıflar arası ilişkiler ile örülmüştür. Ulaşımın örgütlenme biçimine bağlı olarak bu aktörler arasındaki ilişkiler farklılıklar içermektedir. Yukarıda verilen örneklerden de takip edilebildiği üzere kent içi ulaşım hizmetinin sağlanmasında kamunun veya özel sektörün etkinliğine bağlı olarak farklı örgütlenme modelleri ve farklı sonuçlar ile karşılaşmakta, görece az sayıda olmakla birlikte kamu aktörleri de kent içi ulaşımın ara formlarında yer almaktadır. Ancak bu ulaşım formları çoğunlukla özel mülkiyet üzerinden örgütlenmekte, sınıf içi ve sınıflar arası ilişkileri karakterize eden mülkiyet yapısı çeşitli aktör ve süreçleri bünyesinde barındırmaktadır. Özellikle ara ulaşım formlarının genellikle küçük girişimcilik üzerinden örgütlenen yapısı hem bu alanda faaliyet gösteren lisans sahiplerinin farklı aktörlerle kurduğu ilişkinin hem de sektör içindeki istihdam süreçlerinin ve ilişkilerinin değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır. Aynı zamanda ara ulaşım formlarında oluşan rant ve ulaşımda ranta bağlı olarak da oluşan istihdam yapısının enformel ilişkileri de içerecek şekilde dönüşümü önemli bir inceleme konusudur. Başka bir deyişle, çalışma ilişkilerinin organizasyonunda ve dönüşümünde ulaşım rantı belirleyici olmaktadır. Bu noktada kamu otoritelerinin ulaşım ile ilişkili düzenlemeleri bu alanda yaşanan dönüşümlerin rant kavramı ile açıklanmasına olanak sağlamaktadır.

Ara ulaşım formları, yukarıdaki bölümler kapsamında da değerlendirildiği üzere, farklı dinamiklere bağlı olarak ortaya çıkmakta ve süreç içinde birçok farklı sınıfsal aktörü bir araya getirmektedir. Aktörler arasındaki ilişkiler ise sürekli değişim içinde olan ulaşım hizmetinin örgütlenmesini etkilemektedir. Bu kapsamda ara ulaşım formlarında sınıfsal pozisyonların yeniden tanımlanmasında ve bunun çalışma ilişkilerine olan etkisinde ulaşım alanında ortaya çıkan rant ile enformel örgütlenme süreçlerinin birbirleri ile bağlantılı bir şekilde etkili olduğu görülmektedir. Bu nedenle iki alanın ayrı başlıklar altında detaylandırılması gerekmektedir.

3.1.Ulaşım Alanında Düzenleme Biçimleri ve Rant

Rant kavramı, ulaşım alanında özellikle bireysel lisansların değerlerinde meydana gelen artış veya azalışların anlaşılmasında merkezi role sahip olmaktadır. Kent içi ulaşım otoritelerinin arzı sınırlandırıcı eylemlerinden yeni ulaşım aktörlerinin ortaya çıkmasına kadar birçok unsur lisansların değerlerini etkilemekte ve değiştirmektedir. Bu durum ilerleyen başlıklarda inceleneceği üzere piyasaya girişi sınırlayıcı uygulamalar üzerinden lisansların

değerlerinde artışların yaşanmasına neden olurken, bu sınırların kaldırılması veya yeni ulaşım aktörlerinin kent içi ulaşım alanında etkin bir pozisyona sahip olması bu değerlerde azalış yaşanmasına neden olmaktadır. Kapitalist ilişki dinamiklerinin kent içi ulaşımındaki yansımalarını derinleştiren bu süreç ise rant kavramı aracılığıyla analiz edilmelidir. Bu nedenle öncelikle rantın kapitalist gelişme içindeki anlamının vurgulanması, sonrasında ise ranta ilişkin yaşanan değişimlerin kentsel ulaşımındaki sınıfsal pozisyonlar üzerindeki etkisinin incelenmesi gerekmektedir.

3.1.1.Rantı Anlamlandırmak: Kavram ve İlişki Setleri

Rant, *“tekil sahipler nedeniyle sabit arzdaki varlıklar üzerinden sağlanıp, o varlıkların arzını, arz fiyatı hiçbir değişikliğe neden olmayacak biçimde denetleyen getiri”* (Sørensen, 2014, s. 159) olarak tanımlanmaktadır. Bu alandaki temel yapı, değeri ortaya çıkaracak olan kaynakların-araçların sınırlı olmasıyla ilişkilidir. İlgili literatürde rantın incelenmesinde, kapitalist gelişmenin toprak ve mekânla kurmuş olduğu ilişkinin son derece önemli bir konumda bulunduğu görülmektedir. Özel mülkiyet üzerinden şekillenen ve belirli bir alana sabitlenmiş bir meta tanımlayan toprak, sahibi ve onu kullananlar açısından sahip olduğu değere bağlı olarak farklı sınıfsal pozisyonların ortaya çıkmasına neden olmaktadır (Marx, 2015, s. 617). Harvey, rant tartışmalarının, ekonomi politiğin mekânsal organizasyon sorunuyla karşılaştığı bir alanda ortaya çıktığını ifade etmekte, kapitalist gelişme sürecinde rant üzerinden yeni toplumsal kontrol mekanizmalarının kurulduğuna işaret etmektedir (Harvey, 2012, s. 414). Bu çerçevede rant üzerinden gerçekleşen gelir akışı, kurgulanmış sermayeye ödenen faiz olarak nitelendirilmekte, rant üzerinden gerçekleştirilen ödeme meta üzerindeki potansiyel gelirde hak iddia etmenin aracını oluşturmaktadır (Harvey, 2012, s. 424-425).

Rant üzerindeki denetim devlet gibi belirli otoriteler tarafından korunup desteklenebilmekte, ranta konu olan mülkiyet, sahiplerine piyasa mekanizması içinde çeşitli avantajlar yaratırken, buna sahip olmayanlar açısından toplumsal eşitsizlikler meydana getirmektedir (Sørensen, 2014, s. 168). Oluşan eşitsizlikler sonucunda rant üzerinden gelişen ilişki setleri sınıfsal pozisyonlar arasında farklılaşmalara neden olmaktadır. Bu durum farklı kapitalist gelişme dönemleri içindeki konut sahipliği üzerinden kolaylıkla takip edilebilmektedir. İşçi sınıfının kendisini yeniden üretiminde barınma ihtiyacını karşılamak amacıyla edinmiş olduğu konut, mekânsal gelişme süreçlerine bağlı olarak konut sahiplerini küçük burjuvaya dönüştürme potansiyelini bünyesinde barındıran bir değeri tanımlamaktadır (Harvey, 1985, s. 37). Bu nedenle ranta dayalı olarak gelişen ilişki setlerinin içerik olarak daha

soyut olmakla birlikte, biçim açısından kapitalist ilişkileri derinleştirici özelliğine dikkat çekilmektedir (Katz, 1986, s. 66).

Toprağa bağlı olarak ortaya çıkan rant ilişkileri ve tartışmaları kapitalist gelişme içinde önemli bir yere sahip olmakla birlikte, rant sadece toprak üzerinden oluşmamaktadır. Sørensen (2014, s.174-175), bu kapsamda sabit arza dayalı gelişen ve bu arzı kontrol eden aktörlerin gelirlerini azami düzeye çekme hedeflerini içeren bütün üretici varlıklar açısından rantın geçerli olduğunu vurgulamaktadır. Böylece rant yaratan varlıklar üzerindeki kalıcı mülkiyet haklarından doğan ve hiçbir maliyeti bulunmayan bu avantajların, farklı sınıfsal pozisyonların oluşmasına zemin hazırladığını ve rant üzerinden gelişen yeni sınıf karakterinin ranta dayalı haklarını güvence altına alacağı uygulamaları hayata geçireceğini savunmaktadır. Bu kapsamda rantın sosyo-ekonomik niteliği sadece sermaye ile sınırlı olmayacaktır; emek gücünün çeşitli meslek birlikleri üzerinden örgütlenerek bilginin ve emek arzının denetimini sağlaması farklı rant süreçlerinin kurumsallaşmasına örnek oluşturmaktadır (Parkin, 1979, s. 56-57). Rant kavramının arz sınırlamaları aracılığıyla birçok farklı alanda ortaya çıkma ihtimalinin bulunması, devletlerin bu alanlardaki pozisyonlarını analize dâhil etmeyi gerekli kılar. Devletin, sosyal ve ekonomik alanı düzenleme konusunda en üst otorite olması, çeşitli alanlardaki sınırlayıcı uygulamaları hayata geçirme yetkisiyle beraber düşünüldüğünde yeni rant alanlarının ortaya çıkmasında rol oynadığını gösterir. Devletin yanı sıra, çeşitli alanlarda faaliyet gösteren ve üretim sürecini denetlemeye yetkili olan meslek odaları da rant oluşmasında etkin bir konumda bulunmaktadır (Sørensen, 2014, s. 181).

Devletin rant konusundaki etkinliği birkaç noktada görülmektedir. İlk olarak devletin belirli bir alanda bireysel girişimlerin etkinliğini gözeterek almış olduğu kararlar veya hayata geçirdiği uygulamalar rant alanlarının ortaya çıkmasına neden olmaktadır. İkinci olarak ise rant, “düzenleme tuzağı” olarak da adlandırılan bir durumdan söz edilir, bu kavram devletin düzenleyici kurumları içinde yer alan aktörlerin bizzat o kurumun düzenlediği alanda faaliyet gösteren aktif ekonomik aktörler olmasını ifade eder. Böylece kurumların gerçekleştirdikleri düzenlemelerde kamu yararı yerine, mevcut ekonomik avantajların devamını içeren uygulamaların görülmesi kaçınılmaz olmaktadır (Holcombe, 2018, s. 13-14). İlk durumda yeni rant alanlarının oluşmasına veya mevcut rant süreçlerini korumaya ilişkin politik aktörlerin etkilenmesi hedeflenmekteyken, ikinci durumda ise özel aktörler bizzat kamunun düzenleyici kurumları içinde yer almaktadırlar. Bu kapsamda tekil aktörlerin politik ve yasal düzlemde devletle kurmuş oldukları çeşitli ilişki biçimleri rantın oluşum ve gelişim sürecini etkilemekte ve yönlendirmektedir.

Bu durum kuşkusuz toplumsal alanda çeşitli çelişkiler ve çatışmalar yaratır ve yeniden üretir. Rant üzerinde kontrol sahibi olan toplumsal kesimler kazançlarının devamlılığını güvence altına almayı hedeflemektedirler. Rantın devamlılığını sağlayacak olan düzenlemeler çoğunlukla kamusal yararı dışlayacak uygulamaları içermektedir. Böylece bir aktör grubu rant kazancını korumak için örgütlenirken, buna sahip olmayan veya bu süreçten zarar gören toplumsal aktörler rantın ortadan kaldırılmasına ilişkin örgütlenme faaliyetleri içinde bulunmaktadır (Sørensen, 2014, s. 179). Buradaki mücadelenin sonucu ise aktörler arasındaki politik ve ekonomik güç ilişkileri tarafından belirlenmektedir. Fakat Sørensen'in (2014, s.180) de işaret ettiği üzere, belirli bir alanda sadece rantın oluşması değil, aynı zamanda oluşan rantın kalıcı olması da sınıfsal pozisyonların gelişmesinde etkili olmaktadır. Farklı beceri düzeylerinin istihdamdaki etkinliği buna örnek olarak gösterilmekte, belirli düzeylerdeki eğitim emek gücünün istihdamında bir avantaj sağlarken bu durum tamamen kalıcı bir avantajı ifade etmeyebilir.

3.1.2.Kent İçi Ulaşım Lisanslarını Rant Üzerinden Analiz Etmek

Rant ilişkilerinin takibinde kent içi ulaşımdaki ara ulaşım formlarının dünya üzerindeki farklı lisanslama biçimleri önemli bir örnek teşkil etmektedir. Gerek taksi gerekse minibüs benzeri ulaşım formlarının ulaşım otoriteleri tarafından belirli kotalara bağlı olarak lisanslanması ve hizmet arzının sınırlandırılması, ulaşım alanında oluşan rantın görünür olduğu temel alanlardan birisini yansıtmaktadır. Lisanslar üzerindeki sınırlar ulaşım hizmetini sağlayanların düzenli bir gelire sahip olmasını garanti altına almak ile sağlıklı bir kent içi ulaşımın sağlanması arasında bir denge üzerinden gerçekleşmektedir. Çoğunlukla farklı ülkelerdeki taksi lisansları ve kotaları üzerinden gerçekleşen rant tartışmaları, ara ulaşım formları içinde özel mülkiyet niteliğine sahip bireysel lisanslama aşamalarının birçoğunda görülen genel özellikleri bünyesinde barındırmaktadır. Temel olarak özellikle ilk lisanslama süreçlerinde “ulaşım esnafı” olan bu küçük girişimciler, lisans değerlerinde yaşanan dönüşüme bağlı olarak farklı sınıfsal nitelik kazanmaktadırlar. Bununla birlikte benzer lisans ilişkileri minibüs benzeri kent içi ara toplu ulaşım formlarında da görülmekte, tıpkı taksilerde olduğu gibi bu formlarda da lisanslar bağımsız finansal değerler haline gelebilmektedir. Ancak bu formların dünya ölçeğinde kurumsallık dereceleri örneklerde de görüldüğü üzere taksi formlarına göre daha sınırlı gerçekleşmekte, bu durum taksilerdekine benzer düzenleme ve örgütlenme süreçleri ile daha az karşılaşılmaya neden olmaktadır.

3.1.2.1.Rant Üzerinden Sınıfsal Ayrışma: Ara Ulaşımda Dönüşen Emek Yapısı

Bireysel lisanslara bağlı ara toplu ulaşım formlarında formelleşme düzeyinin artmasına bağlı olarak lisans süreçlerinde ve bu süreçlerin sınıfsal pozisyonlar üzerindeki etkilerinde dönüşümler gözlemlenmektedir. Aynı zamanda piyasa aktörleri resmi/formel ulaşım otoritelerinin etkisinin zayıf olduğu durumlarda enformel örgütlenmeler aracılığıyla mesleğe girişleri kısıtlayarak (Sørensen, 2014, s. 182) ara toplu ulaşım sistemlerinde rant yaratabilmektedirler (Cervero & Golub, 2007, s. 449). Kentlerin büyümesi sürecinde eğer özel mülkiyet niteliğinde olan lisanslarda sınırlamalar yapılırsa bu durumda lisanslar giderek değer kazanır, zira ulaşım hizmetlerine talep artmaktadır; bunun sonucunda ise lisanslar piyasada başlı başına işlem gören değerler haline gelmektedir. Lisans sahipleri ise bu yolla önemli kazançlar elde ederler; öte yandan lisanslar, boşanma ve iflas gibi durumlarda finansal araçlar olarak kullanılabilir (Wyman, 2013, s. 137).

Buradaki temel tartışma alanını ise lisansların özel mülkiyet olarak edinilmesi oluşturmaktadır. Ara ulaşım formlarında lisanslar kamusal bir hizmet için tahsis edilirler, fakat aynı zamanda özel mülkiyet niteliğindedirler, dolayısıyla burada çelişkili bir durum ortaya çıkar, bu nedenle özel ulaşım lisansları için “sorunlu özel mülkiyet” tanımlaması da yapılmaktadır (Wyman, 2013). Kent içi ulaşımında lisans sahipleri gelir gerekçesiyle kota sınırlamalarını içeren düzenlemelerin hayata geçirilmesini talep etmekte, böylelikle “yatırımlarının” güvence altında olmasını istemektedirler (Barret, 2003, s. 34). Ayrıca lisans sahibi aktörler politik güç kazanmaları ile doğru orantılı olarak ulaşım otoritelerinin düzenlemelerini etkileyecek lobi faaliyetlerinde de bulunmaktadır (Çetin & Eryiğit, 2011, s. 478). Böylece gerçekleştirilen düzenlemeler aracılığıyla hizmet arzı sınırlandırılmakta, ulaşım alanındaki rantın kalıcı hale gelmesinin yasal dayanağı oluşturulmaktadır.

Bu koşullar altında lisansların değerleri kent özelinde yaşanan değişimlere de bağlı olarak sürekli artmaktadır. Örneğin New York’ta sarı taksilerin lisans değerleri 2013 yılında 1 milyon dolar dolaylarına yükselmiş (Teo, Kimes, & Yong, 2019, s. 28), benzer bir şekilde Dublin’de 1980 yılındaki değerinin 25 katına ulaşmıştır (Barret, 2003, s. 35). Hizmet arzının sınırlandırılmasıyla hizmet sunumunun gelecekte getireceği potansiyel gelir, lisans üzerinde sermayeleşmektedir (Holcombe, 2018, s. 124). Lisansların değerleri hızla artan ve finansal piyasalar içinde işlem gören araçlar olması ise bu alandaki aktörlerin sınıfsal pozisyonlarını etkilemekte ve dönüştürmektedir. Lisans sahipleri artık kent içi ulaşımında emek sunarak gelir kazanmaya çalışan bireylerden, bu alanda faaliyet gösteren yatırımcılara, işverenlere veya rantiyelere dönüşmektedir. Lisans sahipleri ulaşım lisanslarının kullanım haklarını devrederek

kiraya verebilmekte veya kendilerine bağılı şoförler istihdam edebilmektedirler. Lisansların değeri ve lisans sahibinin sınıfsal pozisyonu bu kapsamda birbirine bağımlı bir şekilde ortaya çıkmaktadır.

Bu nedenle rant üzerinden gelişen ekonomik avantajların kaybedilmemesi diğerk alanlarda olduğı gibi ulaşım alanındaki lisans sahipleri açısından da önemli bir mücadele alanı ortaya çıkarmaktadır. Örneğın New York'ta taksi işletmelerinin yıllardır bu alanlardaki yeniliklere ve değışimlere direnç gösterdiği vurgulanmaktadır (Wyman, 2013, s. 186). Bu durum sadece küçük ve orta ölçekli ulaşım formları ile sınırlı değildir, daha önce de belirtildiğı üzere farklı sermaye büyüklüklerine sahip ulaşım aktörleri yeni aktörlerin piyasa içinde faaliyet göstermesini engelleyecek yasal ve toplumsal bariyerleri kurgulamaya çalışmaktadırlar. ABD'de paratransit operatörlerine karşı örgütlenen büyük ulaşım sermayesinin öncülüğünde oluşturulan yasal engeller bunun önemli bir örneğini tanımlamaktadır (ECMT, 1978, s. 32).

Kent içi ulaşımında faaliyet gösterecek araç sayılarına belirli sınırlamalar getirilmesi gibi hizmet arzını sınırlamaya dönük düzenlemelerin de çoğunlukla toplumsal refah kaybı ile sonuçlandığı belirtilmektedir (Sørensen, 2014, s. 182). Bu alanda gerçekleştirilecek düzensizleştirme pratiklerinin ise taşıma ve işletim ücretlerinin düşmesi, hizmet kalitesinin artması, müşteri haklarını korumaya dönük önlemlerin gelişmesi, yeni hizmet sunum olanaklarının gelişmesi ve ulaşım hizmetine talebin artması gibi sonuçlar meydana getireceğı savunulmaktadır (Moore & Balaker, 2006, s. 112). Kent içi ulaşım alanındaki düzenlemelere gösterilen sert muhalefet ise iki noktada takip edilebilmektedir. İlk olarak ranta bağılı değerk artışından değere konu olan metanın ilk sahipleri faydalanmakta ve bu ekonomik avantajı kaybetmek istememektedirler. İkinci nokta ise lisansların bir yatırım aracı olarak tanımlanmasından kaynaklanmaktadır. Bu alana “yatırım” yapmak isteyen bağımsız aktörler, lisanslar üzerindeki ilk büyük değerk artışını lisansların ilk sahiplerine ödeyerek ulaşım alanına yatırım yapmaktadırlar. Ulaşım lisanslarının düzensizleştirilmesi ve hizmet arzının serbestleştirilmesi bu durumda yüksek düzeyde ödeme yapılmış bireysel bir yatırımın zarar görmesi anlamına gelmektedir. Sahip olunan lisanslar sadece ilk sahipleri için yüksek bir değeri ifade etmekte, lisansların daha sonraki sahipleri yapılan yüksek ödemeye bağılı olarak sadece olağan geliri satın almaktadır. Bu durum ulaşım alanında gerçekleştirilecek bir serbestleşmenin bu alana yatırım yapanlar açısından kayıp yaşanmaksızın yapılmasını olanaksız hale getirmekte, bu nedenle sert bir muhalefet ile karşılaşmak kaçınılmaz olmaktadır (Sørensen, 2014, s. 182).

Rant üzerinden şekillenen ve sınıfsal ayrışmayı da beraberinde getiren ekonomik avantajlar, çoğunlukla lisans sahiplerinin gelirlerini koruma söylemi üzerinden meşruiyet kazanmakta (Prentice, Mossman, & van Schijnde, 2010, s. 770), bu durum bireysel lisansları yüksek fiyatlar üzerinden elde edenler içinse yatırımlarını koruma anlamına gelmektedir. Her iki durumda da ulaşım aktörleri mevcut sınıfsal pozisyonlarını kaybetmemek için mücadele etmektedirler. Ayrıca kent içi ara ulaşım formlarındaki emek yapısının da renta bağlı olarak farklılaşması, lisans sahiplerinin gelir üzerinden gerçekleştirdiği söylemlerin de tartışmalı bir nitelik taşımasına neden olmaktadır. Farklı ülke örneklerinden de takip edilebildiği üzere, lisansların finansal araçlar olarak işlem gördüğü ve değerlerinin hızla yükseldiği durumlarda lisans sahipleri çoğunlukla lisanslarını başkalarına kiralamakta, kendileri ise ulaşım hizmetinin sağlanmasında şoför olarak yer almamaktadırlar (Wyman, 2013, s. 132; Seymour, 2009, s. 13). Lisanslardaki değer artışı sadece lisans sahiplerinin sınıfsal pozisyonlarını değiştirmemekte, aynı zamanda lisansların toplumsal düzlemde hareketliliğini sağlayan yeni ara yapı ve organizasyonların ortaya çıkmasına neden olmaktadır (Barret, 2003, s. 35). Bu yapı ve organizasyonlar, kent içi ulaşımında emeğini sunmak isteyenler ile lisans sahiplerini buluştururlar, dolayısıyla farklı sınıfsal pozisyonlar arasında aracı kurumlar olarak örgütlenirler ve sunmuş oldukları hizmetin düzeyine bağlı olarak kazanç sağlarlar. Aracı kurumların işleyişleri ise ülkelere göre çeşitlenmekte, enformel ilişkiler üzerinden örgütlenebilecekleri gibi, formel bir işleyişe de sahip olabilmektedirler. Lisansların değeri büyüdükçe farklı alt sözleşme biçimlerinin kurulması olanaklı hale gelmekte, aracılardan sürece dâhil olması aktörler arası ilişkileri katmanlı ve karmaşık hale dönüştürmektedir. Bu alandaki farklılıklar ise otoritelerin ulaşım alanını düzenlemeye ilişkin almış oldukları kararlara göre şekillenmektedir.

3.1.2.2.Ulaşım Lisanslarında Değerin Dönüşümü: New York ve Dublin Örnekleri

Kent içi ulaşımında faaliyet gösteren lisans sahiplerinin ekonomik avantajlarını korumaya dönük endişeleri aynı zamanda bu avantajların çok hızlı bir şekilde kaybedilme ihtimalinin varlığı ile açıklanabilir. Bir alanda rantın oluşması ancak o alana ilişkin yeni hizmet olanaklarının nitel ve nicel olarak sınırlanması ile mümkündür. Bu çerçevede lisanslar üzerindeki değer, daha önce de belirtildiği gibi, aslında kent içi ulaşım otoritelerinin bu alanı düzenleyen ve sınırlayan kararlarına paralel bir şekilde ve sürekli artan ulaşım hizmeti talebine dayalı olarak ortaya çıkmaktadır. Lisanslar üzerindeki değerler ve dolayısıyla bu değerlere bağlı olarak gelişen ekonomik avantajlar ise değişen toplumsal, siyasal ve teknolojik koşullar sonucunda hızlı bir şekilde kaybedilebilmektedir. Birçok farklı ülke üzerinden de takip edilebileceği gibi, ulaşım lisanslarının düzensizleştirilmesine ilişkin uygulamaların lisans

değerlerinde değişme yaratmaktadır, öte yandan yeni teknolojilerin ulaşım alanında kullanılmaya başlanması da ulaşım lisanslarının değerlerinde değişimler yaşanmasına neden olmaktadır. Bu konuda Dublin ve New York özelinde taksi lisans sayılarının lisans değerlerinin değişimi açıklayıcı bir örnektir. Bu nedenle Dublin’de ulaşım otoritelerinin lisans sınırlamasını kaldırması ve lisans sahiplerinin buna vermiş oldukları tepkiler; New York’ta ise teknolojinin taksi lisanslarına etkisi üzerinde durmak yararlı olacaktır.

Dublin’de taksi lisanslarının düzensizleştirilmesi ve yeni lisansların kent içi ulaşım dâhil edilmesi konusunda gerçekleşen mücadele ve tartışmalar ulaşım lisansları üzerindeki değerin değişimini göstermektedir. Kent içi ulaşım lisanslarının sayıları ulaşım otoriterleri tarafından belirlenmekte, toplumsal gereklilikler ve güç ilişkilerine bağlı olarak bu sayılar değişebilmektedir. Lisanslar üzerindeki soyut sınırlamalar ise maddi bir metadan farklı olarak kolaylıkla sayısal olarak artırılabilir konumda bulunmalarına neden olmaktadır. Bu durum aynı zamanda lisanslara ilişkin piyasaların düzensizleştirilmesi ve lisansların niteliğini de tartışmalı bir noktaya taşımaktadır. Lisans sahipleri, hizmet arzının sınırlandırılmasına ilişkin düzenlemelerin kaldırılmasına karşı çıkmakta, bunun gerekçesi olarak satın almış oldukları ve kendi özel mülkleri konumunda olan lisanslar aracılığıyla endüstriye yatırım yaptıklarını ileri sürmektedirler. Yatırım söylemi özellikle lisansların ilk sahiplerinden sonraki sahipleri için anlamlı olmaktadır. Dublin’de taksilerin düzensizleştirilmesinden önce bu alanda faaliyet göstermek isteyen bir aktörün lisans için yaklaşık 80.000 İrlanda sterlini ve taşıt içinse ortalama 18.000 İrlanda sterlini ödemesi gerekmekteydi (Barret, 2003, s. 35).

İrlanda Yüksek Mahkemesi ise 2000 yılında almış olduğu kararla, kamunun taksi lisanslarının işleyişine ilişkin yasal düzenlemeleri gerçekleştirmeye yetkili olduğunu ve düzenlemelerin lisansların değerlerinde artış veya azalış yaratabileceğini, ancak bunun mülkiyet haklarını ihlal eden bir durum olmadığını ve eski lisans sahiplerinin yeni koşullar altında lisanslarını kullanmaya devam edebileceklerini belirtmiştir. Böylece mahkeme lisanslara ilişkin koşulların kamu tarafından bir tazminat gerekli olmaksızın değiştirilebileceğine ve bireylerin gerekli koşulları sağlamaları durumunda hizmet arzını gerçekleştirmeye haklarının bulunduğu kanaat getirmiştir (Barret, 2003, s. 35). Karar sonrasında Dublin’de faaliyet gösteren taksi sayısı yaklaşık olarak üç kat artmış, lisans fiyatları ise 13.000 İrlanda sterlinine kadar düşmüştür (Prentice, Mossman, & van Schijnde, 2010, s. 771). Bu sürecin sonunda bir aktörün taksi hizmetini sunması için sahip olması gereken sermaye miktarı %75 oranında azalmıştır. Lisans sahipleri ise düzensizleştirme sürecinde rol oynayacak kurumlar içinde aktif rol alarak düzensizleştirmenin kendileri üzerinde yaratacağı

olumsuz etkiler konusunda kamuoyu oluşturmaya çalışmışlardır. Ancak Barret (2003, s.38) lisans sahiplerinin yaptıkları kamuoyu çalışmalarının ve getirdikleri önerilerin analizden yoksun olduğunu belirtmektedir; zira lisans sahipleri lisanslar üzerindeki rant ve taksi piyasaları içindeki tekelleşme sürecine referans vermemektedir ve önerilerin tamamı vergilendirmenin ve sosyal devletin gerekliliklerinden uzaktır.

Dublin’de 2000 yılı sonrasında taksi piyasalarına ilişkin sınırlamaların tamamen olmasa dahi belirli ölçülerde kaldırılmasının ulaşım hizmetinin sunumunda olumlu sonuçlar yarattığı ifade edilmekle birlikte, serbestleşme sürecinin kademeli yapısının lisanslar üzerindeki rant değerinin devam etmesine neden olduğu da belirtilmektedir. Hatta bu kapsamda İrlanda’da ulaşım lisanslarında tekel rantının devamlılığı örnek gösterilerek ulaşım lisanslarında yapılacak bir serbestleşme hareketinin hızlı ve bütün alanları kapsayacak şekilde olması gerektiği savunulmaktadır (Barret, 2003, s.39). İrlanda özelinde taksilerin işleyişine ilişkin serbestleşme süreci ve bu sürecin ardından ortaya çıkan hukuksal/yönetmelik sonuçlar hem ulaşım alanının kamusal niteliğine yapılan vurgu, hem de hizmet arzına ilişkin özgürlüklerin tanımlanması açısından önemli bir örnektir. Aynı zamanda taksi ulaşım lisanslarının özelliklerine bağlı olarak Dublin deneyimi toplumsal aktörler arası ilişkiler ve bireysel ulaşım lisanslarının özel mülk statüsünde olduğu kent içi ulaşım uygulamaları açısından karakteristik özellikleri ve ilişkileri bünyesinde barındırmaktadır.

Kent içi ulaşım da bireylerin özel mülkiyetinde olan ulaşım lisanslarının değerleri ve bu değerlerde meydana gelen değişimler açısından yasal düzenlemeler son derece önem taşımakla birlikte, bu düzenlemeler tek başına belirleyici olmamaktadır. Bu bölümün başında da ifade edildiği üzere bir alanda rant üzerinden bir değer oluşması ancak o alandaki arzın sınırlı olması ile mümkün olur. Fakat yeni mal ve hizmet sunum olanaklarının gelişerek yeni alternatifler yaratması tanımlanan mal veya hizmetin piyasa değerinin değişmesine yol açar. 2010’ların ortalarından itibaren New York’ta taksi lisanslarının fiyatlarında yaşanan değişimler bunun önemli bir örneğini oluşturmaktadır. Kent içi ulaşım yapılanmasının incelendiği bölümde de belirtildiği üzere teknolojik gelişmeler kent içi ulaşım sistemlerinin yeniden organize edilmesinde son derece önemli roller üstlenmektedir. Yeni iletişim teknolojilerinin kent içi ulaşım da kullanılması ve yeni teknolojilerin mevcut ulaşım sistemlerine entegre edilmesi aynı zamanda yeni ulaşım alternatiflerinin ve aktörlerinin de kent içi ulaşım da faaliyet göstermesine neden olmaktadır. Özellikle akıllı telefon uygulamaları aracılığıyla örgütlenen yeni taşıt kullanım ve paylaşım sistemleri kent içi ulaşım da önemli değişimlere neden olmuştur. Yeni teknolojilerin kent içi ulaşım formları üzerindeki etkilerine çalışmanın daha önceki

bölümlerinde yer verilmişti. Saha bulgularını içeren bölümde de bu konu İstanbul özelinde ele alınacaktır. Ancak burada New York özelinde yeni aktörlerin etkinliklerini değerlendirmek yararlı olacaktır.

New York'ta taksilerin kent içi ulaşımında hizmet sunumu “madalyon” adı verilen özel mülk niteliğindeki lisanslara bağlı olarak gerçekleştirilmektedir. Finansal araçlar olarak farklı piyasalarda işlem de gören bu ulaşım lisanslarının değeri 1947 yılında 2,500 dolar olarak hesaplanırken bu rakam 2013 yılında en yüksek değerine ulaşarak 1,3 milyon dolar dolaylarına ulaşmıştır (Teo, Kimes, & Yong, 2019, s. 28). Ancak akıllı telefon uygulamaları üzerinden örgütlenen ve taksilerin kent içi ulaşımında sundukları hizmetin ikamesi niteliğindeki Uber ve Lyft gibi ulaşım uygulamaları önemli bir rekabet alanının ortaya çıkmasına neden olmuş ve bunlar yeni ulaşım aktörleri olarak kent içinde faaliyet göstermeye başlamıştır. Bunlar arasında, özellikle Uber üzerinde durmak gerekir. Zira küresel düzeyde faaliyet gösteren bir ulaşım uygulaması olan Uber kent içi ulaşımında teknolojinin gelişmesine bağlı olarak ortaya çıkan yeni ulaşım aktörlerinin mevcut ulaşım aktörleriyle girdiği rekabetin dünya ölçeğindeki yüzü haline gelmiştir.

Kent içi ulaşımında Uber'in sunduğu olanaklar geleneksel taksi taşımacılığının ötesine geçmekte, taksi gibi işleyen formlardan, gruplar için minibüs benzeri araçların faaliyet göstermesine ve araç paylaşım sistemlerinin oluşturulmasına kadar çeşitli formlarda kent içi ulaşımın sağlanmasına olanak tanımaktadır. New York özelinde de Uber'in kent içi ulaşımında sunmuş olduğu farklı hizmet modelleri etkin olmuş, 2011 yılında Uber'in başlatmış olduğu farklı ölçeklerdeki ulaşım faaliyetleri 2014 yılı itibarıyla çok görünür hale gelmiştir. Uber'in yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanmasının ardından ise taksi lisanslarının fiyatları 2016 yılında %80 değer kaybederek 250,000 dolar dolaylarına düşmüştür. Yeni aktörlerin ulaşım alanında faaliyet göstermesi kent içi ulaşımındaki etkisi sadece lisansların soyut piyasa fiyatları üzerinde değildir; aynı zamanda yolcu sayılarında da önemli düzeyde düşüşler meydana gelmiştir (Teo, Kimes, & Yong, 2019, s. 31). New York'ta taksi lisanslarının değerlerinin yaşadığı değişimi vurgulayan bir haberde ise lisans fiyatlarının 130,000 dolar seviyesine kadar gerilediği belirtilmektedir (McEnery, 2020).

Ayrıca New York'ta yaşanan bu süreç sadece lisans değerlerinin ne kadar kırılgan olabileceğine işaret etmemekte, aynı zamanda lisans sahiplerinin kent içi ulaşım alanını bir yatırım olarak değerlendirmesi neticesinde kurdukları finansal ilişkilerin sonuçları açısından da sorunlar meydana getirmektedir. Lisans değerlerindeki yaşanan artışlar lisansların ilk sahipleri için önemli bir ekonomik getiri sağlamakta, lisansların el değiştirme sürecinde yeni alıcılar ise

hem lisanslar için yüksek değerler ödemekte hem de lisans üzerindeki sadece olağan potansiyel geliri satın almaktadırlar. Böylece lisanslar bireyler için tam anlamıyla yatırıma dönüşmektedir. Bu nedenle lisansları elde etme sürecinde kredi mekanizmalarına ihtiyaç duyulmakta, yüksek borçlanma düzeyi ortaya çıkmaktadır. New York'ta da benzer bir şekilde taksi lisanslarını tekel olarak elinde bulunduran aktörler tarafından kredi sistemleri ile satılmaları sonucunda endüstrinin önemli bir borç krizi ile karşı karşıya olduğu belirtilmektedir. Özellikle şoförlerin bir yandan kendi lisanslarını satın alma sürecinde maruz kaldıkları ağır borçlanma, bir yandan da yeni ulaşım sistemleri nedeniyle gelir düzeyinde oluşan düşüş paralel olarak ilerlediğinde şoförler için iflas kaçınılmaz olmaktadır. Bu nedenle 2020 yılı itibarıyla hükümetin bu konumda bulunan şoförler için 600 milyon dolarlık bir kurtarma paketi üzerinde çalıştığı ifade edilmektedir (Rosenthal, 2020).

Şoförlerin kendilerini içinde bulundukları borç düzeni ve bunun etkilerine ilişkin değerlendirmeler bir sonraki alt başlık kapsamında yapılacaktır. Yine de yatırım ve borçlanma sürecinin lisans değerleri ile kurduğu ilişkinin görülmesi açısından New York'un önemli bir örnek teşkil ettiğini vurgulamak gerekir. Ancak lisanslar üzerinden gelişen borçlanma ilişkileri sadece taksi lisansları ile sınırlı kalmamakta, ulaşım lisanslarının özel mülkiyet olarak işlem gördüğü bütün formlar için geçerli olmakta, erken kapitalist ülkelerde bankalar aracılığıyla kurulan formel borç ilişkileri, geç kapitalist ülkelerde küçük ölçekli kent içi ulaşım operatörlerini bankalar harici enformel borçlanma kanallarına yönlendirmektedir (Cervero & Golub, 2007, s. 449). Ayrıca lisanslar üzerinden gelişen kredi süreçleri, ulaşım lisansının kendisinin finansal bir varlık olmasının yanında, lisansın etrafında oluşan yeni borç sistemleri de yaratarak kapitalist ilişki setlerini derinleştirmektedir. Bu durum aynı zamanda lisans sahiplerinin tamamının homojen bir sınıfsal pozisyonda bulunmadığını da göstermekte, lisans sahipliği farklı sınıfsal kompozisyon ve ilişkilere bağlı olarak ortaya çıkmaktadır.

Ulaşım lisansları üzerinden takip edilen bu süreç lisansların yatırım aracı olarak değerlendirilmesini de tartışmalı bir konu olarak karşımıza çıkarmaktadır. Lisans sahipleri kendilerini ulaşım endüstrisine yatırım yapan aktörler olarak tanımlarlar ve bu nedenle yatırımlarının korunması gerektiğini savunurlar. Buna karşılık bireylerin özel mülkiyeti olan ulaşım lisansları her ne kadar kamusal bir hizmeti sunmanın aracını oluştursalar da yatırım olarak nitelendirildikleri noktada artık serbest piyasanın kendi özel işleyişine tabi olmaktadır. Bireysel özel ulaşım lisanslarına yatırım yapanlar ise aslında otoriteler tarafından kendi ekonomik avantajlarının devamlılığını engelleyecek herhangi bir düzenlemenin gerçekleşmeyeceğini öngörmekte ve bunu talep etmektedirler. Bu nedenle ulaşım lisanslarını

satın alanların salt yatırımcılar olarak değil, lisansların işleyiş koşullarında herhangi bir değişimin olmayacağını öngören borsa oyuncuları olarak nitelendirilmesi gerektiği savunulmaktadır (Barret, 2003, s. 35).

Her iki örnekte de görüldüğü üzere lisans sahipleri hangi sınıfsal pozisyona sahip olduklarından bağımsız olarak mevcut konumlarını kaybetmemek için yeni aktör ve sistemleri engelleyici önlemler almaya ve ulaşım alanını düzenlen resmî kurumlarda etkin olmaya çalışmaktadırlar. Bu alanda faaliyet gösteren farklı ekonomik düzeydeki bütün lisans sahipleri için ekonomik çıkarlarını korumak anlamlı olmakla birlikte, bu alanda yaşanacak olan kayıplardan rantıye konumunda bulunan aktörlere kıyasla şoförlük yapan ve kredi borçlusu olan ulaşım aktörlerinin çok daha fazla etkileneceği açıktır. Ayrıca lisans sahipleri sadece yeni aktörleri engellemeyi hedeflemekle yetinmez, aynı zamanda yeni iletişim teknolojilerine bağlı olarak ortaya çıkan yeni ulaşım alternatiflerini mevcut ulaşım sistemleri içine adapte etmeye çalışırlar. Geleneksel taksi sistemlerinin akıllı ulaşım uygulamalarına entegre edilmesini içeren yeni teknolojik düzenlemeler bunun bir örneğidir, fakat bu uygulamaların başarısı konusundaki tartışmalar ayrı bir yerde durmaktadır (Teo, Kimes, & Yong, 2019, s. 31).

Ulaşım lisanslarının özel mülk niteliğine sahip olduğu ve hizmet arzının sınırlandırıldığı durumlarda yeni teknolojik olanakları kullansın ya da kullanmasın yeni aktörlerin faaliyet alanı kazanması, lisanslar üzerindeki rant etkisinin kırılmasına neden olmaktadır. Bu durum ise dolaysız bir şekilde sınıfsal pozisyonlara yansımakta ve lisans sahipleri ile bu alanda yer alan yeni aktörler ve ulaşım otoriteleri arasında gerilimlerin oluşmasına neden olmaktadır. Ulaşım lisanslarının değerlerine ilişkin mücadeleler ve mücadelelerin yapısı ise ulaşım alanındaki kurumsallaşma düzeyine göre farklılıklar içermektedir. Özellikle formel kurumsallaşma düzeyinin zayıf, enformel ilişki setlerinin ise güçlü olduğu örneklerde lisans değerlerinin ve potansiyel gelirin korunması amacıyla gerçekleştirilen davranışlar suç unsuru oluşturan şiddet eylemleri ile paralel ilerlemektedir. Geç kapitalist ülkelerde minibüs benzeri paratransit kent içi ulaşım sistemlerinde faaliyet gösteren aktörlerin mesleki dışlamayı içeren davranışları bu kapsamda değerlendirilmektedir. Formel uygulama ve düzenleme yokluğunda bu aktörler kendi gelirleri üzerinde tehdit yaratacak durumları kendilerinin geliştirdikleri enformel örgütlenme biçimleriyle bertaraf etmeye çalışmakta, böylece hem kendi aralarındaki rekabeti düzenlemekte hem de kamu aktörlerine bu örgütlenmeler aracılığıyla baskı kurarak rantın devamlılığını sağlayacak önlemler almayı hedeflemektedirler (Cervero & Golub, 2007, s. 448-449). Ayrıca enformel ilişki setlerinin merkezi konumda bulunduğu, düşük düzeyde kurumsallığa sahip örneklerde rekabet kolaylıkla kriminal boyutlara ulaşabilmekte, güzergâh içi rekabetin yanında

aynı zamanda yeni aktörlerinde engellenmesinde de şiddet eylemleri ile karşılaşmaktadır. Güney Afrika ve Kenya örneğinde de görüldüğü üzere rekabetin denetimi sokak çeteleri tarafından yönlendirilebilmekte (Global Labour Institue, 2019, s. 12), paratransit kaynaklı şiddet eylemleri birçok insanın hayatını kaybetmesine neden olmaktadır (Fourie, 2003, s. 54).

Bu çerçevede ulaşım ilişkilerinin kurumsallaşmasında rant kavramı ile açıklanan örüntü son derece belirleyicidir. Özellikle bireysel ulaşım lisanslarının değerlerinde kent içi ulaşımın kurumsallaşmasına ilişkin yapılan düzenlemeler neticesinde önemli değişiklikler meydana gelmektedir. Ulaşım lisanslarında rant üzerinden gelişen ekonomik avantajlar, lisans sahiplerinin sınıfsal pozisyonlarının da dönüşmesine neden olmaktadır. Küçük girişimcilik refleksleri bu alanda yeni ekonomik ilişkilerin kurulmasını da beraberinde getirmekte, lisans sahipleri kent içi ulaşım alanında emek sunan şoförlerden, lisansların kiralanmasıyla gelir elde eden rantiyeler konumuna dönüşmekte veya şoför istihdam etmeye başlamaktadırlar. Ayrıca lisansların ranta bağlı olarak yükselen değerleri, kent içi ulaşımın yapısı gereği birçok farklı unsurdan etkilenecek değişmekte, lisans sahipleri ise bunun önüne geçmek için farklı mücadele yolları izlemekte, mücadeleler baskı unsuru olarak kamu kararlarını etkilemekten yeni teknolojilerin kent içi ulaşım alanına uygulanmasına kadar birçok stratejiyi içerebilmektedir. Ayrıca lisans değerlerinin serbest piyasasının spekülatif yapısından etkilenen niteliği, lisans değerlerinin değişimini hızlandırıcı bir etki yaratmaktadır.

Kent içi ara ulaşım formlarında rant üzerinden gözlemlenen süreç, ulaşım lisanslarının bireysel mülk olarak işlem gördüğü ve gerek formel düzenlemeler aracılığıyla, gerekse enformel ilişkiler üzerinden yaratılan mesleki dışlanma aracılığıyla hizmet arzının sınırlandığı ulaşım sistemlerinde yaşanmakta, ancak daha önce de belirtildiği üzere kurumsallaşma düzeyinin yüksek olduğu sistemlerde yasal düzenlemeler etkin bir işleve sahip olmaktadır, enformel ilişkilerin yoğun gözlemlendiği alanlarda rantın korunması amacıyla gerçekleştirilen eylemler somut şiddet ve suç unsurlarıyla beraber işleyebilmektedir. Ara ulaşım sistemlerinin bireysel lisanslar üzerinden organize olan karakteri sadece lisans sahiplerinin toplumsal pozisyonlarında bir farklılaşma ortaya çıkarmamakta, aynı zamanda ulaşım alanındaki çalışma ilişkileri de bu süreçten etkilenecek dönüşmektedir. Özellikle bireysel ilişkiler üzerinden kurulan istihdam ilişkileri birçok noktada problemlili uygulamalarla beraber işlemektedir. Bu nedenle ulaşım lisanslarının özel mülkiyet üzerinden şekillendiği sistemlerde istihdam ilişkilerinin detaylı bir şekilde incelenmesi gerekmektedir.

3.2.Ara Ulaşım Sistemlerinde Çalışma İlişkileri: Enformellik, Rant ve Rekabet

Kent içi ulaşımın organizasyonu ve bu organizasyonlardaki çalışma ilişkileri çeşitli şekillerde ortaya çıkmakta, kent içi ulaşım önemli bir istihdam alanını oluşturmaktadır. Kent içi ulaşımındaki büyük ölçekli toplu taşıma sistemleri çoğunlukla formel düzenlemelere bağlı olarak faaliyet göstermekte, çalışma ilişkileri de bu nedenle belirli kurallar ve düzenlemelere bağlı olarak şekillenmektedir. Ancak kent içi ulaşımındaki ara formların yapısal özellikleri düşünüldüğünde formel ve enformel ilişkilerin her ikisinin de bir arada yer aldığı bir işleyiş gözlemlenmektedir. Ayrıca istihdamın ölçeği geç kapitalist ülkeler açısından çok daha fazla önem taşımakta, bu ekonomilerde kent içi ulaşım ve ulaşımın etrafında gelişen farklı ilişki sistemlerinin birçok farklı iş alanı ortaya çıkararak istihdam sağladığı vurgulanmaktadır (Cervero, 2000, s. 5).

3.2.1.Enformel İlişkilerden Kurumsallaşmaya: Kent İçi Ara Ulaşımında Şöförlik

Kent içi ara ulaşım formlarındaki çalışma ilişkileri ve bu alandaki kurumsallaşmanın biçimi, enformal ilişkilerin belirleyiciliği geç kapitalist ülkeler için büyük önem taşır. Ancak enformel ilişkilerin erken kapitalist ülkelerde de ulaşım sürecinin organize olmasında etkili olduğu anlaşılmaktadır. Bu nedenle ara ulaşım sistemlerindeki istihdam ilişkileri ve çalışma koşulları detaylandırılmadan önce genel ölçekte enformel ekonominin ve bu alanda gelişen ilişkilerin değerlendirilmesi gereklidir.

3.2.1.1.Toplumsal Düzeyde Karmaşık Bir İlişki Biçimi Olarak Enformellik

Enformel kavramı standart/belirli bir formu olmayan her türlü olgu, faaliyet ve ilişki biçimini ifade eder (Akdemir, 2008, s. 27). Ekonomik büyüme ve kalkınma konuları ile ilgili literatürde enformel ilişkilerin ve enformel alanın bir sektör olarak başlı başına yerleşikleşme eğilimi 1970’li yıllardan itibaren tartışılmaya başlanmış, özellikle formel/kurumsal düzenlemelerin görece zayıf olduğu geç kapitalist ülkelerdeki ekonomik faaliyetlerin açıklanması için bir anahtar görevi görmüştür (Bangasser, 2000, s. 8-10). ILO’nun 1972 tarihli Kenya raporu enformel sektörün ayırt edici unsurlarını birkaç başlık altında toplamıştır. Rapora göre enformel sektör, piyasaya girişin kolay olduğu, yerel kaynaklara dayanan, aile işletmeleri veya girişimleri şeklinde örgütlenen, küçük ölçekli, emek yoğun ve vasfın formel eğitim sistemi dışında edinildiği, düzenlemenin bulunmadığı ve rekabetçi piyasa sisteminin geçerli olduğu bir örgütlenme yapısına sahiptir (ILO, 1972, s. 6).

Enformel aktivitelerin gelişmesinde geç kapitalistleşme ve yoksulluk arasındaki ilişki önemli bir sebep olarak ele alınmakla birlikte (Portes, 2010, s. 132), enformelliğin sadece

yoksulluk üzerinden açıklanamayacağı savunulmaktadır. Yoksulluğun bölüşüm süreciyle bağlantılı olduğu, fakat enformel aktivitelerin toplumsal dinamiklerin ve güç ilişkilerinin farklı boyutlarını bünyesinde barındıran üretim ilişkilerinin özel bir formu olduğu ifade edilmektedir. Bu kapsamda enformel aktivitelerin en genel özelliği olarak, toplumsal düzeyde benzer aktivitelerin formel kurumlar aracılığıyla düzenlendiği bir ortamda, formel düzenleme olmaksızın işleyişe sahip olmaları gösterilmektedir (Castells & Portes, 1989, s. 12). Enformel ekonomik aktivitelerin anlam kazanabilmesinin ancak aynı alanda kurumlar tarafından düzenlenmiş formel aktivitelerin bulunmasıyla mümkün olduğu ifade edilmektedir. Kurumsal düzenlemelerin etkisinin de enformel aktivitelerin oluşmasında merkezi bir öneme sahip olduğu vurgulanmakta, kurumlar tarafından gerçekleştirilen düzenlemelerin katılığına bağlı olarak birçok aktörün bu düzenlemelerden kaçmak için enformel sektöre yöneleceği, bunun sonucunda ise iki sektör arasındaki ayrımın giderek keskinleşeceği savunulmaktadır (Castells & Portes, 1989, s. 13).

Enformel aktiviteler birçok farklı özelliği içerek şekilde örgütlenebilmekte, yasa dışı faaliyetlerden, kurumsal aktörlerin kayıt altına almadığı ve bu nedenle de düzenlemelerin dışlandığı aktivitelere kadar çok çeşitli alanlarda kurgulanabilmektedir. Hatta kimi durumlarda enformel ile yasa dışı faaliyetlerin iç içe geçmesi söz konusu olur ve bu durum kavramların birbirleri ile ilişki içinde ancak ayrı sonuçlar yaratan yapısının görülmesini engelleyebilir (Portes, 2010, s. 134). Castells ve Portes (1989, s. 14) bu kapsamda ilgili ekonomik faaliyetin üretim aşaması ve son ürün arasında bir ayrıma gitmekte hem üretim ilişkilerinde hem de son üründe yasa dışı niteliklere sahip bir ekonomik faaliyeti illegal; üretim sürecinin yasa dışı ancak son ürünün yasal olduğu durumları enformel olarak tanımlamaktadırlar.

Enformel sektör bu çerçevede sahip olduğu özelliklerle birçok farklı alanla ilişkili bir şekilde gelişmekte ve etkin olduğu alana bağlı olarak üstlendiği işlevler de değişmektedir. Ancak enformel aktivitelerin işleyişi genel olarak formel ekonomi ile sistematik ilişki kurulması, emeğin istihdam koşulları ve devletlerin bu alana yaklaşımı üzerinden takip edilebilmektedir (Castells & Portes, 1989, s. 26). İlk olarak enformel aktörler sistematik bir şekilde formel alanda faaliyet gösteren aktörlerle ilişki içindedirler. Özellikle kapitalist gelişmenin 1970'li yıllardan itibaren üretim sisteminde ortaya çıkardığı parçalı üretim yapısı enformel ilişkilerin gelişmesi için uygun bir zemin sunmuştur. Üretim ilişkilerinde taşeronlaşma/alt-sözleşme ilişkileri üzerinden takip edilen bu süreçte, üretimin dikey olarak parçalanması söz konusu olmakta, hiyerarşik olarak örgütlenen katmanlı üretim yapısında alt kademelere inildikçe firmaların enformel niteliği artmaktadır (Güler Müftüoğlu, 2008, s. 245).

Böylece üretimin parçalanması aracılığıyla formel alanda esnekliğe sahip olamayan büyük firmaların, enformel aktörlerle kurdukları ilişkiler vasıtasıyla ihtiyaç duydukları esnekliğe sahip oldukları ifade edilmektedir (Castells & Portes, 1989, s. 26).

İkinci olarak ise enformel ekonominin dinamikleri kendi işleyişine özgün istihdam özelliklerini ve ilişkilerini de beraberinde getirmektedir. Formel sektörde istihdam ilişkileri düzenlenmiş bir yapıda gerçekleşmekte, bu sektörlerde ücret, çalışma saati, işçi sağlığı ile iş güvenliğine ilişkin uygulamalar ve işçilerin sosyal güvenlik hakları ile ilgili düzenlemeler çoğunlukla devlet tarafından belirlenen uygulamalar çerçevesinde hayata geçirilmektedir. Formel işlerde istihdam görece güvenceli bir nitelik taşımakta, bu işlerde istihdam edilen işçiler ise ücretleri üzerindeki vergilendirme aracılığıyla kamu hizmetlerinin finansmanına katkı sağlamaktadırlar (Daniels, 2004, s. 502). Enformel sektörün ortaya çıkışı bilindiği üzere kırdan kente göç süreci ile yakından ilişkilidir. Bu çerçevede enformellik kente uyum sağlama sürecinde ortaya çıkan ara formları ve bu formların etrafında oluşan ilişki sistemlerini tanımlamaktadır (Akdemir, 2008, s. 51).

Kentlere göç eden nüfusun kent mekânına uyumu, sanayi öncesi dönem ile sanayileşmiş iş nitelikleri arasında gelişen bir istihdam yapısı meydana getirmektedir. Kıray'ın (1999, s. 131) "sahte şehirleşme" olarak nitelendirdiği bu süreçte kentlerin nüfusu artar ancak nüfus artışı ile toplumsal değişimde belirleyici konumda olan sanayide çalışan nüfusun artışı arasında bir ilişki yoktur. Kente göç eden nüfus kırsal niteliğini kaybeder, ancak formel organizasyonların kentleşme hızını yakalayamaması sonucunda bu kentlerdeki üretim ve meslek yapısı şekilsiz bir biçim alır (Kıray, 1999, s. 161). Bu örüntünün geç kapitalistleşmiş ülkelerin birçoğu için geçerli olduğu, kırsal ve kentsel işgücünün artan işsizlik nedeniyle düşük üretkenlik içeren enformel faaliyetlere yöneldiği belirtilmektedir (Varçın, 2003, s. 204). Portes (2010, s. 132), bu kapsamda enformelliği "bir şeyleri yapmanın kentsel yolu" olarak tanımlamaktadır.

Bu analizlere paralel bir şekilde Demir'de (1993, s. 37) enformelliği, üretim, istihdam ve tüketim düzeyleri olmak üzere üç açıdan ele almaktadır. Üretim ilişkileri açısından enformellik, formel sektörle eklemlenmeye ve alt sözleşmeler aracılığıyla üretimin enformel alana doğru yapılandığı bir işleyişe işaret etmektedir. Bu ilişki biçimi birkaç noktada maliyet avantajı yaratmakta, fason parçalar daha ucuz bir şekilde üretilmekte, aynı zamanda sosyal güvenlik ödemeleri gibi emek için yapılan ödemeler için bir kaynak aktarımı olmamakta ve işçilerin haklarını koruyacak bir sendikal güç de bulunmamaktadır. İstihdam düzeyi açısından enformel ilişkilerin ise iş arayanların inisiyatifleri tarafından yönlendirildiği belirtilmektedir. Formel ekonomi içinde ücretlerin düşük olduğu durumlarda bireyler kendi iş stratejilerini

geliştirmekte, bu alan ise genellikle enformel ilişkiler tarafından organize edilmektedir. Son olarak ise tüketim ilişkileri açısından enformel sektör iki noktadan ele alınmaktadır. İlk olarak enformel üretim için formel olarak üretilen ürünlerin tüketimi söz konusu olmaktadır. İkinci olarak ise enformel üretim çalışan kesimlerin belirli mal ve hizmetlere ucuz olarak ulaşmasını sağlamakta, böylece emeğin kendisini yeniden üretmesini kolaylaştırıcı bir etkisi olmaktadır.

Kente göç eden nüfusun ortaya çıkardığı yeni iş alanları “marjinal işler” olarak da kavramsallaştırılmakta, bu işler birikim olanağı olmayan, üretkenliği düşük ve geçici olarak nitelendirilmektedir. Marjinal işlerdeki örgütlenme düzeyi ve formları da diğer işlere kıyasla farklılık göstermektedir. Marjinal işler küçük girişimler olarak faaliyet göstermekte, yatay örgütlenme içinde bulunmaktadırlar. Ancak bu sektörde yer alan işlerde belirli bir süreç için yatay örgütlenme aracılığıyla iş üzerindeki rantın korunmasının mümkün olabileceği, bununla birlikte, büyük işletmelere özgü büyüme ve örgütlenme modellerinin marjinal iş kolları için geçerli olamayacağı ifade edilmektedir (Tekeli, 1982, s. 186). Bu durum enformel ve marjinal kavramlarının birbirleri yerine kullanılmasına neden olabilmektedir. Ancak bu kavramların ayrı ayrı değerlendirilmesi gerektiği belirtilmekte, marjinal kavramının geçiş sürecinde ortadan kaybolacak geçici bir işleyişi nitelendirdiği, buna karşılık enformel kavramının geçici olan unsurların yaygın, kalıcı ve sistemli bir işleyişe sahip olmasına vurgu yaptığı ifade edilmektedir (Akdemir, 2008, s. 49-51). ILO’nun 2016 yılı verilerine göre 2 milyar insan kısmen veya tamamen enformel işlerde istihdam edilmekte, bu oran küresel emek gücünün %61’ini oluşturmaktadır. Ayrıca enformel ekonomik faaliyetlerin özelliklerinde de belirtildiği üzere bu faaliyetler küçük ölçekli bireysel girişimlerden oluşmakta, enformel ekonomik faaliyetlerde yer alanların çok büyük çoğunluğu kendi hesabına çalışanlardan oluşmaktadır (ILO, 2019, s. 12).

Enformel sektördeki istihdam süreçleri ise işçiler açısından çok daha kırılgan bir görünüm sergilemektedir. Enformel faaliyetlerde istihdam edilen işçiler formel istihdama kıyasla düşük ücretler kazanmakta, sosyal hakları ise ya kısıtlı olmakta ya da hiçbir sosyal hakka sahip olmaksızın istihdam edilmektedirler. Aynı zamanda enformel sektörlerdeki çalışma koşulları da formel sektöre kıyasla daha kötü çalışma koşullarını içermektedir (Castells & Portes, 1989, s. 26). Kendi hesabına çalışanların durumu bağımsız çalışma olarak görülse dahi yukarıda da ifade edildiği üzere üretimin dikey olarak yapılanmasına bağlı olarak hiyerarşik bağımlılık ilişkilerinin gelişmesi kaçınılmaz olmaktadır. Ayrıca enformel ekonomik ilişkilerin birçok alanda yasal düzenlemelerden bağımsız işleyişi, burada yer alan aktörlerin resmi mali gereklilikler dışında hareket etmelerini beraberinde getirmekte, bu aktörlerin formel ticari ilişkiler kurmasının da önüne geçmektedir (ILO, 2019, s. 12). Bununla birlikte enformel

ekonomi başlı başına düşük gelire işaret etmemektedir. Erken ve geç kapitalist ülkelerde yapılan çalışmalar çerçevesinde enformel ekonomi içindeki faaliyetlerin görece yüksek gelir sağlayabildiği belirtilmekte, hatta kimi durumlarda bu alandaki gelirin formel ekonomi içindeki gelire kıyasla daha yüksek olabileceği vurgulanmaktadır (Castells & Portes, 1989, s. 12).

Enformel istihdam süreçlerinde formel sektörlerdeki çalışma koşullarına kıyasla ortaya çıkan kırılma tesadüfi değildir. Enformel ilişkilerin gelişmesine neden olan toplumsal süreçler aynı zamanda enformel alandaki işverenlere kendi isteklerini uygulama konusunda alan açar; bunun önemli bir örneği olarak ise düzensiz göçmenlerin işgücü piyasasındaki konumları gösterilmektedir. Ayrıca istihdamdaki kırılmanın etnik kimlik, yaş ve cinsiyet gibi birçok tabakalaşma düzlemi üzerinden yeniden üretilebildiğine dikkat çekilmektedir. Fakat bu alandaki etkileşimin tek taraflı olmadığı, değişken/dinamik bir özellik gösterdiği de vurgulanmaktadır. Formel istihdama katılımın zor olması durumunda enformel istihdamda artış meydana gelmekte, aynı zamanda enformel sektör içinde faaliyet gösteren işçi sınıfı, mücadele süreçleri sonucunda belirli haklar elde ederek formelleşmeye başlamaktadır. Bu nedenle enformel ekonominin sınırlarının toplumsal mücadelelerin düzeyine göre değişken bir nitelik gösterdiği savunulmaktadır (Castells & Portes, 1989, s. 26-27).

Son olarak ise devlet ve enformel ekonomik faaliyetler arasındaki ilişki, enformel sektörün anlaşılması için önemli bir yerde durmaktadır. Enformel sektörün gelişiminde devletlerin çoğunlukla bu süreci tolere ettiği belirtilmekte, hatta kimi durumlarda devletin teşvik edici dahi olabildiği vurgulanmaktadır. Enformel ekonomik faaliyetler birkaç noktada devlet için işlevsel olabilmektedir. Enformel ekonomik faaliyetler ilk olarak devletin hizmet sağlayamadığı konularda hızlı çözümler üreterek sosyal alanda ortaya çıkabilecek çatışmaların önüne geçer. Sosyal sorunlara çözüm oluşturmalarının yanında aynı zamanda enformel ilişki setleri üzerinden yeni patronaj ilişkilerinin de kurulmasına olanak tanır. Ayrıca enformel işlerdeki yeni istihdam olanakları, işsizliğin giderilmesi için de bir araç sunmaktadır (Castells & Portes, 1989, s. 27). Enformel sektör böylece devlet için çok yönlü işleve sahip olmakta, toplumsal değişime bağlı sorunların çözümü için bir araç olmanın yanında, devletin yeniden örgütlenmesinde de etkili olmaktadır.

Enformel sektörün gelişmesine ilişkin özellikler bir arada değerlendirilirken üretim ilişkilerinin küresel ölçekte yeniden yapılandığı içinde bulunduğumuz dönemde istihdam yapısında meydana gelen değişim merkezi konuma yerleştirilmektedir. Enformel sektörün geç kapitalist ülkelerdeki gelişimi belirli ihtiyaçlara bireysel çözümlerin oluşturulması üzerinden şekillenirken, erken kapitalist ülkelerde ise kapitalizmin yeniden organize olması ile yakından

ilişkilidir. Ekonomik kriz süreçlerinin atlatılması için parçalı bir yapı sergileyen enformel ekonominin sunmuş olduğu araçlar küresel ölçekte yeniden örgütlenen üretim ilişkilerinde temel belirleyici olmuştur. Küçük ölçekli üretim ağları aracılığıyla üretimin yeniden organize olması sadece yeni istihdam ilişkilerinin kurulması ile sonuçlanmamış, enformel ekonomi aynı zamanda formel iş alanlarında istihdam edilen örgütlü işçi sınıfının gücünün kırılmasında da önemli rol oynamıştır (Castells & Portes, 1989, s. 28-29). Bu kapsamda enformel ekonomi üzerinden gelişen süreçler, küreselleşme tartışmalarında tanımlandığı gibi hem bir sonuç hem de bir strateji olarak değerlendirilebilmektedir.

Enformel sektör kendine özgü işleyiş dinamiklerine sahip olarak ortaya çıkmakta, formel sektöre göre farklı özellikleri bünyesinde barındırmaktadır. Ancak formel ve enformel sektörün birbirlerine karşıtlık içeren dikotomik bir bakış açısıyla değerlendirilmemesi gerektiği de literatürde sıkça savunulmaktadır. Enformel sektör, formel ekonomik aktörler ve devletle sürekli olarak temas halinde bulunan aktörlerden ve karmaşık ilişki setlerinden meydana gelmektedir. Bu nedenle enformel sektörün ilişkisel bir şekilde ele alınmalıdır (Castells & Portes, 1989, s. 30). Ayrıca enformel ve formel sektör arasında geçişkenlikler de bulunmakta, sosyo-ekonomik yeniden yapılanma süreçleri formel ve enformel sektör arasında gri bölgelerin oluşmasına neden olmaktadır. Enformel ekonomik aktörler temel özellikler açısından homojen bir görünüm sergilemekle birlikte, farklı sektörlerde faaliyet gösteren aktörlerin enformellik düzeyleri değişkenlikler içerebilmektedir. Bu kapsamda aktörlerin kurumsallaşma dereceleri ve buna bağlı olarak geliştirdikleri ilişki setleri de enformel ekonominin analizi açısından önemlidir (Varçın, 2003, s. 225).

Ayrıca enformel ilişkiler erken ve geç kapitalist toplumların her ikisi de önemli bir yerde bulunmaktadır. Bunun nedeni olarak enformel ilişkilerin sadece yoksulluk üzerinden açıklanamayan, üretim ilişkilerinin spesifik bir formuna referans vermesi gösterilmektedir (Castells & Portes, 1989, s. 12). Bu çerçevede enformel ilişkiler erken ve geç kapitalist ülkelerin her ikisinde de gözlenen özel bir üretim ilişkisi formu sunmaktayken, ilişkinin kurulma sürecindeki sosyal dinamikler farklılık gösterebilmektedir. Örneğin dünyanın birçok büyük kentinde sokak satıcılığı üzerinden gelişen enformel üretim ilişkileri gözlenebilmekte, ancak bu alanda faaliyet gösteren toplumsal niteliği farklılaşabilmektedir. Benzer bir şekilde erken kapitalistleşmiş ülkelerde ev içi hizmetlerde istihdam edilen göçmen emek gücü bu ülkelerdeki enformel ilişkiler üzerinden kurumsallaşan hizmet üretim biçimine örnek oluşturmaktadır (Daniels, 2004, s. 503). Bu kapsamda erken kapitalist ülkeler için de enformel ekonominin dinamikleri işlemekte, enformellik sadece geç kapitalist ülkelerin bir niteliği olmamaktadır.

Enformel ilişkilerin toplumsal düzeyde etkinliği bireysel lisansların özel mülkiyet niteliğine sahip olduğu birçok kent içi ulaşım formunda da görülmekte, çalışma ilişkileri ve koşulları enformel ekonomiye ilişkin birçok özelliği bünyesinde barındırmaktadır. Kent içi ulaşım farklı özelliklere bağlı bir şekilde organize olmakta, ara ulaşım sistemleri özelinde ulaşım otoritelerinin yasal düzenlemelerine bağlı olarak formel işleyiş sistemleri de görülmekte, şirketleşme ve kamunun hizmet sunumunda yer alması gibi uygulamalarla karşılaşılabilir. Fakat bu çalışmada kent içi ulaşımında kişisel lisanslama üzerinden şekillenen ara ulaşım sistemlerinde, yüz yüze ilişkilere dayalı istihdam süreçleri değerlendirilmektedir. Kent içi ulaşım lisanslarının özgün niteliği ve kentsel rant ile kurduğu ilişki, bu alandaki istihdam ilişkilerinin de niteliğinin oluşmasında temel belirleyici olmaktadır. Kent içi ulaşım lisanslarının başlı başına alınan, satılan ve kiralanın değerler olması, istihdam ilişkilerini de yapılandırmaktadır. Ulaşım lisanslarının sahipleri, kent içi ulaşımında emek sunan şoförlerden, rant getirisine bağlı olarak, işçi istihdam eden işverenlere veya lisanslarını kiralayan rantıye ulaşım aktörlerine dönüşmektedirler. Kent içi ulaşımında istihdam ilişkileri ve çalışma koşulları incelenirken, hem kent içi ulaşımındaki emek yapısının saptanması hem de bu alandaki çalışma koşullarının değerlendirilmesini içeren, sınıflar arası ve sınıf içi ilişkileri kapsayacak iki yönlü bir analizin yapılması gerekmektedir.

3.2.1.2.Kent İçi Ulaşımında Meslek Olarak Şoförlüğün Yapısal Dönüşümü

Kent içi ara ulaşım formlarındaki çalışma ilişkileri değerlendirilirken ilk olarak ulaşım bir meslek alanı olarak incelenmeli ve şoförlüğün yapısal dönüşümü ele alınmalıdır. Kentleşmeyle birlikte kent içi ulaşım ihtiyacının artması, küçük girişimciliğe bağlı kent içi ulaşım sistemlerinin gelişmesine neden olmuş, ulaşımında faaliyet gösteren aktörler kendi geçimlerini sağlamanın bir aracı olarak kent içi ulaşımında hizmet vermişlerdir. Ancak kentleşmenin artması ve ulaşımın kamu otoritelerince düzenlenmesi bu alanda küçük üreticiliğin karmaşık bir kapitalist ilişki ağı geliştirecek şekilde kurumsallaşmasına neden olmuştur (Khosa, 1994, s. 60). Küçük meta üreticiliği enformel ulaşım sistemlerinin ve bireysel mülkiyete dayalı ulaşım hizmetinin sunumunun merkezinde yer almaktadır. Tekeli ve Okay'ın (1981, s.26) da vurguladığı üzere, kent içinde formel alanlarda emilemeyen emek gücü taşıt sahipliği üzerinden kendisine yeni iş alanları yaratmaktadır. Öyle ki ara ulaşım formlarının kent içinde örgütlenmesinde bu alanda faaliyet göstermeye hazır bir emek gücünün varlığı, kent içi ulaşım ihtiyacının ortaya çıkması kadar önemli olduğu ifade edilmektedir.

Küçük meta üreticiliğinin yapısal özellikleri kent içi ara ulaşım formlarının örgütlenmesinde ve bu ilişkilerin karmaşık yapısında net bir şekilde gözlemlenmektedir.

Üretim sürecine ilişkin kontrol kapitalist üretim ilişkileri içinde emek ve sermaye arasında bir mücadele alanı ortaya çıkarmaktadır. Bununla birlikte kontrol ve üretim birbirinden ayrılmış bir görünüm sergilemektedir. Fakat bu durum küçük meta üreticiliği içinde keskin bir şekilde gerçekleşmemekte, üretim araçlarının sahibi olan toplumsal aktörler aynı zamanda üretim içinde bizzat yer almaktadırlar (Pansters, 1985, s. 51). Böylece kent içi ulaşım aktörleri hem sanayileşme sürecinden etkilenen aktörler olarak kent içinde marjinal faaliyetlerde bulunmakta, hem de ulaşım alanının bizzat kendisinin dönüşümü bu aktörlerin sınıfsal pozisyonlarını etkilemektedir. Ayrıca yönetim, denetim ve emek gücü kullanımının bir arada gerçekleştiği bir hizmet üretimi ile karşılaşılmaktadır (Fobosi, 2013, s. 13). Bu konu açısından bir toplumsal kategori olarak “küçük burjuvazi” kavramsallaştırması da önemli olanaklar sunmaktadır. Küçük burjuvazi hem üretim araçlarının mülkiyetine sahiptir hem de kendisi üretimde bizzat emek sunmaktadır. Bu yönüyle küçük burjuvazi, kendisi üretime katılmayan küçük işletme patronundan ayrılır (Savran, 2014, s.37). Ancak kent içi ulaşım da bireysel lisansların rant artışına bağlı olarak yaşanan dönüşümler, hem bu alandaki küçük burjuvazinin küçük işletme patronuna dönüşmesinin hem de bu alanda ücretli emek kullanımının artmasının anahtarlarını içermektedir. Bu nedenle kent içi ulaşım da işçileşme sürecinin değerlendirilmesi açıklayıcı olacaktır.

Kent içi ulaşımın otoritelerce düzenlemesi hem kent içi ara ulaşım formlarında faaliyet gösteren küçük üreticiliğinin yapısal olarak dönüşümünü, hem de dönüşüme bağlı işçileşme sürecini beraberinde getirmektedir. İşçileşme, en genel tanımıyla bireylerin üretim araçları üzerindeki kontrolden kaybederek, emek güçlerini satmaya bağımlı konuma gelmesine işaret etmektedir (Tilly, 1979, s. 3). Bu süreç yoksullaşma, mülksüzleşme, üretim araçlarının sermayeleşmesi ve özel mülkiyet temelinde yoğunlaşması olmak üzere eşitsiz ve birleşik ilişkileri içeren unsurları içermektedir (Özuğurlu, 2008, s. 64). Sermaye birikimi toplumsal düzeyde yeni ilişki setleri ortaya çıkarmakta, işçileşme ise birikim aşamalarına bağlı olarak toplumsal düzeyde meydana gelen en önemli dönüşümlerden birisini oluşturmaktadır. Geçimlik üretim araçlarından kopartılan bireyler yaşamlarını sürdürebilmek için ücrete bağımlı hale gelmekte, meta ilişkilerinin merkezi konumda bulunduğu bir sistemde emeğin değersizleşmesi ve ücrete bağımlılık paralel bir şekilde işlemektedir (Özuğurlu, 2008, s. 65). Ancak mülksüzleşme ve ücretli emeğe dönüşme arasında bir ayrım yapılmakta, ikisinin her zaman aynı hızda ve yönde ilerlemeyeceği belirtilmektedir. Ücretli çalışmanın mülksüzleşme ile aynı hızda gelişmemesine bağlı olarak toplumsal alanda tipik olmayan bir işleyiş ile karşılaşılır. Bu

nedenle özellikle geç kapitalist ülkelerdeki iileşme örüntüleri g, kentleşme ve enformelleşmeyi ilişkişel bir şekilde analiz etmeyi gerekli kılar (Özüğurlu, 2008, s. 71).

Bu bağlamda kent içi ulaşımda kurulan ilişkilerin sınıfsal boyutu daha karmaşık bir nitelik almakta, kamu otoritelerinin yaptığı düzenlemeler nedeniyle rant üzerinden gelişen kapitalist ilişkiler esnaflık üzerinden perdelenmektedir. İileşme sürecinin başlangıcında üretim araçları üzerindeki kontrolünü kaybeden emek, kent üzerinde marjinal faaliyetler aracılığıyla yaşamını sürdürmeye çalışmakta, kent içi ulaşım hizmetinin sağlanması geçim alanlarından birisini oluşturmaktadır. Farklı enformel örüntüleri olan bu süreç kamunun müdahaleleri ile formel bir nitelik kazanmakta, kamu otoritelerince yapılan düzenlemeler marjinal aktörleri kamu tarafından tanınan aktörlere dönüştürmektedir. Ancak ilerleyen dönemlerde yapılan başka düzenlemeler ve piyasaya giriş koşullarının sınırlandırılması rant üzerinden şekillenen farklı sözleşme biçimlerinin ve istihdam ilişkilerinin ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Erol Demir'in (1995, s. 79) enformel ilişkiler, küçük üreticilik ve iileşme sürecine ilişkin analizi kent içi enformel ulaşım aktörlerinin açıklanmasına da yardımcı olmaktadır. Türkiye'de iileşme süreçlerini inceleyen Demir, mlkszleşmenin yanında enformel ilişkiler üzerinden kurumsallaşan bir mülk edinme ve kontrol sürecinin de gözlendiğini belirtmektedir (Demir, 1995, s. 80-81). Kent içi ulaşımın enformel alanlarında faaliyet gösterenler de başlangıçta resmi olarak tanınmamaktaydı; ancak ilerleyen dönemlerde faaliyette bulundukları hizmet üretimi alanının kamu tarafından tanınması önemli bir değer artışıını beraberinde getirmiştir. Bu bölümün başında lisans sahiplerinin rant nedeniyle değişen toplumsal pozisyonlarından söz edilmişti. Kent içi ulaşımındaki dönüşümün bir meslek olarak şoförlükte meydana getirdiği dönüşüm ise aşığıda açıklanacaktır.

Bu dönüşüm iki alan üzerinden takip edilebilmektedir. İlk olarak bu alandaki lisans sahipleri ulaşım esnafı olarak kent içi ulaşımda emek gücünü sunmaya devam edebilmektedir. İkinci olarak ise şoförlük farklı alt sözleşme ilişkileri üzerinden şekillenebilmektedir. Bu durumda, bir lisans sahibine bağlı olarak çalışan iileşmiş şoförler kent içi ulaşım faaliyetini sürdürebileceği gibi, aynı zamanda ulaşım lisansını kiralayarak bağımsız bir esnaf gibi faaliyet gösterebilen şoförler de kent içi ulaşımda yer alabilmektedir. Böylece kentleşme sürecinin ilk aşıamasında marjinal aktörlerin kendi kaynakları ile organize edilmiş ve kurumsal düzenlemeler nedeniyle giderek formelleşen bir kent içi ulaşım alanından, rant aracılığıyla tabakalaşan, üretim aracına veya hizmet üretiminde denetim yetkisine sahip olmayanların şoför olarak çalıştığı "iileşmiş" bir kent içi ulaşım süreci ile karşılaşılmaktadır. Ayrıca bu durum Savran'ın (2014, s.37) yukarıda ifade ettiği gibi kent içi ulaşım lisansı sahiplerinin küçük burjuva

pozisyonunda da değişim yaşanmasına neden olmakta, kendilerine bağlı şoför istihdam eden ve kent içi ulaşımdan şoför olarak emeğini çeken lisans sahipleri bir anlamda küçük işletme patronlarına dönüşmektedirler.

Kent içi ara ulaşım sistemlerinde çalışan şoförlerin üretim araçları üzerindeki denetimi kaybetmeleri de tek biçimli değildir. Lisansların doğrudan bir lisans sahibinden kiralınması ile bir lisans sahibine bağlı olarak çalışma arasında da farklılık vardır. İlk durumda bireyler sadece lisansı kiralamakta, çalışma düzeni ve denetimini ise lisans sahibinden bağımsız olarak gerçekleştirmektedir. Lisans sahibi tarafından istihdam edilen şoförlerde ise belirli ölçülerde bağımlılık sürmektedir. Fakat bireysel lisanslar üzerinden gelişen kent içi ulaşım sistemlerinin çalışma prensibi, lisansların bağımsız kiralandığı durumlarda da lisans sahibinin şoför istihdam ettiği durumlarda da çoğunlukla araç/lisans için belirli bir ödeme yapmayı içermektedir. Böylece Demir'in vurguladığı mülk edinme sürecinin kent içi ulaşım alanına yansımısı, lisansların tanınması ve formel değerler taşınması üzerinden şekillenmekte, oluşan rant, kapitalist ilişki biçimlerini derinleştirmektedir.

Ara ulaşım formlarında istihdam süreçleri ülkelerin düzenlemelerine göre farklılıklar içerse de bireysel lisans sahipliğine bağlı ulaşım sistemleri çoğunlukla benzer istihdam ilişkilerini bünyesinde barındırmaktadır. Bireysel lisanslar genellikle kiralınmaktadır; lisans sahibinin şoför istihdam ettiği durumlarda ise şoför belirli bir ücrete bağlı olarak çalışmamakta, lisans sahibine tıpkı kiralama süreçlerinde olduğu gibi belirli bir ödeme yapmakta, ödemelerin ardından kalan kısım ise şoförün gelirini oluşturmaktadır (Lam, 1992, s. 32). Her iki durumda da kurulan istihdam ilişkileri önemli ölçüde bağımlılıkları içermekte, ancak belirli düzeyde şoförlerin bağımsız çalışmasına da olanak tanımaktadır. Bu çerçevede “bağımlı serbest çalışan” kavramı ara ulaşım formlarındaki istihdam ilişkilerinin nitelendirilmesinde açıklayıcı olmaktadır. Kavram, farklı düzeylerde kurulabilecek alt sözleşme ilişkilerine referans verdiği gibi, aynı zamanda bireyler arasında kurulan ve iş sözleşmesi niteliği taşımayan özel sözleşmelere de işaret etmektedir (Muehlberger, 2007, s. 1). Bu alanda kurulan çalışma ilişkileri, istihdama ilişkin yasal düzenlemelerin dışında kalan gri noktaları içerebilmekte, bu nedenle bu form altında çalışanlar açısından sorunlar yaşanabilmektedir (Muehlberger, 2007, s. 4).

Bağımlı serbest çalışma kavramı, üretim ilişkilerinin 1970’li yıllardan itibaren hiyerarşik yapılanmasının analiz edilmesinde önemli bir araçtır. Bu kavram bireysel lisanslar üzerinden şekillenen ara ulaşım sistemlerinde kurulan istihdam ilişkilerinde ve ulaşımın farklı örneklerinde kullanılabilmektedir. Bu kapsamda bağımlı serbest çalışmayla karayollarında

tırlar aracılığıyla gerçekleştirilen ve resmi bir işverenin bulunmadığı uzun mesafe taşımacılığında karşılaşılabileceği gibi (Muehlberger, 2007, s. 6), Öte yandan kent içi ulaşımında iletişim teknolojilerinin gelişmesine bağlı olarak ortaya çıkan “Uber” ve “Lyft” gibi akıllı telefon uygulamaları ile çalışan ve şoförlerin belirli bir firma aracılığıyla ancak firmanın çalışanı olmaksızın taşıma işlemini gerçekleştirdiği kent içi ulaşım sistemleri de bu kavramla açıklanabilir (Williams & Lapeyre, 2017, s. 7). Bu çalışma formları standart istihdam ilişkileri ile bağımsız çalışma arasında bir yerde konumlanmakta ve her iki alanın da özelliklerini içinde barındırmaktadır. Formel olarak bağımsız çalışan olarak nitelendirilen aktörler, aynı zamanda çalışma düzenine ilişkin kontrole de sahip olabilmektedirler. Sözleşme biçimleri ise iş sözleşmesi değil, özel sözleşmeler olarak nitelendirilmektedir. Ancak bununla birlikte bağımlı serbest çalışanlar kendi girişimlerinin piyasaya sunumunda bağımsız hareket edememekte, diğer aktörlere bağımlı konumda bulunmaktadır. Ayrıca kurulan sözleşmelerin yapısı gereği ekonomik olarak son derece kırılgan bir görünüm sergilemektedirler (Muehlberger, 2007, s. 5).

Kent içi ulaşımında, lisansların özel mülkiyet olarak nitelendirildiği ara ulaşım sistemlerinde de çoğunlukla benzer bir yapı ile karşılaşılmaktadır. Doğrudan ulaşım lisansını kiralayanlar hizmet sunum sürecinde lisans sahibinin anlık denetiminden bağımsız bir şekilde çalışmakta, bir lisans sahibi tarafından istihdam edilen şoförler ise ulaşım hizmetinin mekânsal hareketliliği içeren yapısı nedeniyle yine anlık denetimin dışında, serbest bir şekilde ulaşım hizmetini sunmaktadır. Ancak lisansların özel mülkiyet olması ve ulaşım otoritelerinin çoğunlukla lisans sahibini bağlayıcı düzenlemeleri nedeniyle her iki durumda da şoför lisans sahibine bağımlı konumdadır. Ulaşım lisansları üzerinden kurulan karmaşık iş ilişkileri bu alandaki emek gücünün de tanımlanmasında zorluklar ortaya çıkarmaktadır. Şoför ve lisans sahibi arasında kurulan sözleşmeler istihdamı içerse dahi, sözleşme yapıları gereğince geleneksel kira sözleşmelerine benzer bir görünüm sergilemektedir. Diğer taraftan lisansların kiralandığı durumlarda ise sözleşme yapısı geleneksel küçük girişimin büyüme dinamiklerini dışlayacak şekilde kurgulanmakta, lisansların kira bedelleri rant değerine göre sürekli değişmektedir. Bu nedenle sürekli geçimlik üretim üzerinden ilerleyen bir işleyiş ile karşılaşılmakta, geleneksel esnaflığın içerdiği sermaye büyüme olanaklarına lisansları kiraladıkları durumlarda ulaşmamaktadırlar. Böylece bu alanda faaliyet gösteren emek gücü her ne kadar ücretli emek olarak tanımlanamasa da gerek üretim aracının mülkiyetine sahip olmaması, gerekse emek gücünü satma mecburiyeti nedeniyle sınıfsal olarak işçi sınıfına yakın bir pozisyonda konumlanmakta, serbest piyasa koşullarında şekillenen istihdam süreçleri bu katmanı işçi sınıfına yakınlaştırmaktadır.

Bütün değişkenler bir arada değerlendirildiğinde kent içi ara ulaşım sistemlerinin göç, kentleşme ve enformel ilişkileri kapsayıcı ve dinamik bir şekilde yapılandığı görülmektedir. Sanayileşme sürecinde marjinal aktörlerin kendi kaynaklarıyla ve talep doğrultusunda geliştirdikleri sistemler, ilerleyen dönemlerde enformel niteliğinden uzaklaşarak düzenlemeler çerçevesinde sistematik bir işleyişe kavuşmaktadır. Böylece enformel küçük girişimcilik yerini formel ulaşım aktörlerine bırakmaktadır. Ancak ara ulaşım sistemlerindeki formelleşme süreci yukarıda tanımlanan örneklerden de takip edilebildiği üzere genellikle ulaşım sisteminin yönetimi açısından düzenlemeleri öngörmekte, istihdam ilişkilerindeki enformel işleyiş varlığını sürdürmektedir. Bu yapı içinde ara ulaşım formlarında çalışma ilişkileri parçalı bir yapı sergilemekte, farklı sözleşme biçimlerine bağlı, çalışma koşullarına ilişkin yasal koruma mekanizmalarının geçerli olmadığı bir çalışma düzeni ile karşılaşmaktadır. Ayrıca işçileşme süreçlerinde marjinal iş alanlarının enformel ilişkileri merkezine alan yapısı, formelleşen ulaşım alanının yeniden yapılanmasında emek gücü olarak kente göç etmiş yeni mülksüz kitlelerin bu alanlarda istihdamını da beraberinde getirmektedir (Demir, 1995, s. 81). Özellikle bu alanda faaliyet gösteren “mülksüz” şoförlerin yasal statülerinde gözlemlenen belirsizlik ve enformel sözleşmelerin hakimiyeti ise çalışma ilişkilerini düzenlemeyi zorlaştırmaktadır.

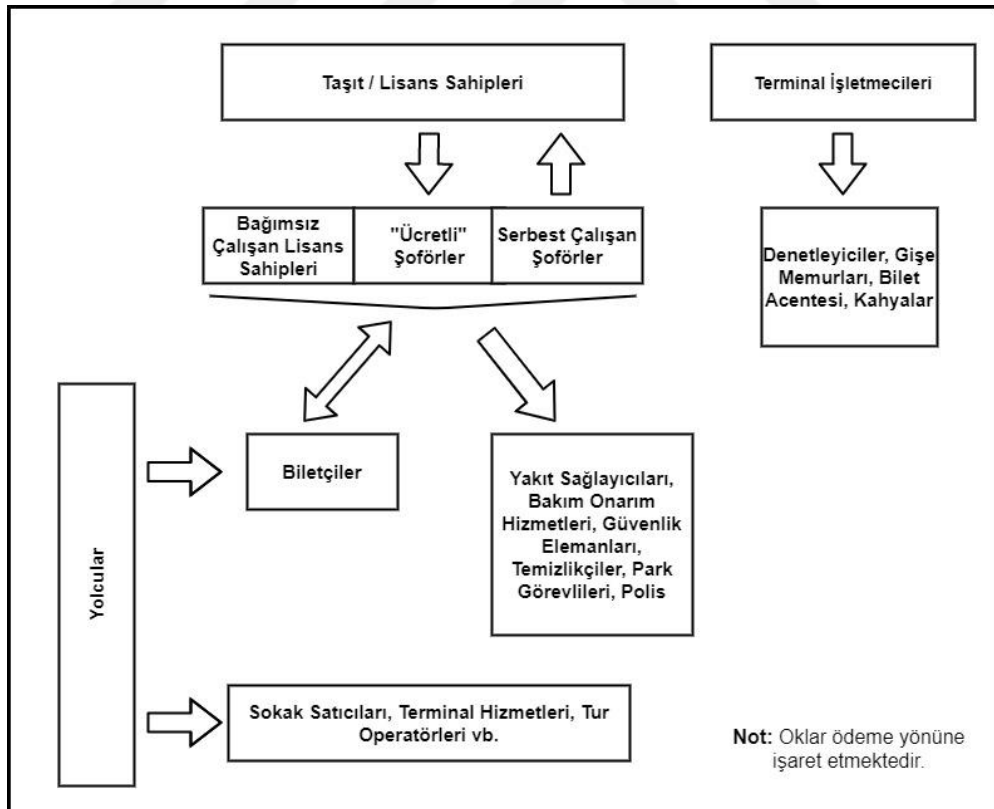
3.2.2.Risk, Güvencesizlik ve Rekabet Ekseninde Çalışma İlişkileri

Genel olarak ulaşım, yerel, bölgesel ve küresel olarak çok çeşitli işlevler üstlenmekte, buna bağlı olarak çok farklı çalışma organizasyonları, kuralları ve ilişkileri oluşmaktadır. Benzer bir çeşitlilik kent içi ulaşım için de geçerlidir; kent içi ulaşımında hem kullanılan ulaşım sistemlerinin çeşitliliği hem de bu sistemler arası katmanlı yapı gereği farklı istihdam örüntülerini bünyesinde barındırmaktadır. Daha önce de belirtildiği üzere kent içi ulaşım raylı sistemlerden deniz ulaşımının farklı biçimlerine kadar geniş bir yelpazede organize olmakta, bu formların her biri farklı örgütlenme, vasıf ve istihdam ilişkilerini içermektedir. Örneğin formel olarak organize olan ulaşım sistemlerinde emek gücünün sendikal örgütler üzerinden hak arayışında bulunduğu, vasıf düzeyinin daha yüksek olarak nitelendiği bir işleyiş vardır; buna karşılık enformel/yarı-enformel ara ulaşım sistemlerinde sendikal örgütlenmelerin yerini farklı örgütlenme sistemleri almaktadır. Ayrıca bu sistemlerin sözleşme ve işleyiş biçimlerinde de farklılıklar mevcuttur (Cervero, 2000, s. 14). Yapısal farklılıklar çalışma ilişkilerine de yansımakta, özellikle bireysel lisanslar üzerinden şekillenen kent içi ara ulaşım sistemlerinde çalışma koşulları sorunlu uygulamaları içermektedir.

Kent içi ara ulaşım sistemlerinin istihdam boyutu sadece lisans sahipleri ile şoför arasında kurulan basit bir sözleşme ilişkisinden fazlasını ifade etmekte, sistematik olarak

örgütlenmiş ilişki ağları birçok farklı aktörü barındırmaktadır. Böylece ulaşım sadece ikili sözleşmelere dayanan bir hizmet sunum sürecinin ötesinde önemli bir istihdam alanıdır. Kent içi ara ulaşım formlarındaki istihdamın niceliği geç kapitalistleşmiş ülkeler açısından çok daha önemlidir (Pojani & Stead, 2015, s. 7796). Kent içi enformel/paratransit ulaşım merkezleri, durakları, bakım alanları, düzenleyici aktörleri ve sokak satıcılarıyla organik bir sisteme işaret eder ve genel bir dağıtım ağı oluşturur. Bu alandaki aktörlerin sayıca fazla oluşu kurulan istihdam ilişkilerinin de çok çeşitli boyutlarda ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bazı aktörler enformel olarak istihdam edilebileceği gibi, bazı aktörler serbest çalışan konumunda bulunabilmekte veya formel olarak ulaşım otoriteleri tarafından görevlendirilebilmektedir. Aynı zamanda ulaşım merkezinin yönetimi kamu tarafından yapılabileceği gibi özel firmalar tarafından da gerçekleştirilebilmekte veya bu alandaki ulaşım örgütleri ulaşım hizmetinin düzeninden sorumlu olabilmektedir (Spoonner & Whelligan, 2017, s. 11-13). Ara ulaşım sistemlerinin genel yapılanması karmaşık ödeme ilişkilerini içeren bir ekosistemi yansıtır. Çeşitli ülkelerde ara ulaşım sistemlerinin organizasyonu ve düzenlemeleri farklılıklar içerse de genel işleyiş Şekil 5'te yer alan ilişki sistemlerini içermektedir.

Şekil 5. Ara Ulaşım Sistemlerinde Ödeme İlişkileri



Kaynak: Spooner & Whelligan, 2017, s. 12.

Ayrıca ara ulaşım sisteminin örgütlenmesi ve bu alanda birçok farklı aktörün enformel ilişkilere dayalı olarak faaliyet göstermesi bu sistemlerin yapısal özellikleriyle uyumludur. Aslı

ulařım hizmetinin ve destek hizmetlerin enformel iliřkilere baęlı olarak yapılanması ulařım hizmetinin daha dūřuk maliyetli olarak sunulmasını mūmkūn kılar. Ŗzellikle gelir dūzeyinin dūřuk ve kamusal ulařım olanaklarının yetersiz olduęu Ŗlkelerde kent içi ulařımın ucuz bir řekilde saęlanması enformel sistemlerin Ŗnemli bir boyutudur. Taksi ve benzeri ulařım sistemlerinin sunduęu hizmetin yūksek maliyetli yapısı dıřında, toplu tařıma yŖnū daha aęırlıklı olan ve talep odaklı Ŗrgūtlenen sistemlerde bu durum daha yaygındır. Ancak taksi benzeri formlarda da emek maliyetleri enformel iliřkiler Ŗzerinden hafifletilebilmektedir. Bunun sonucunda ise enformel iliřki aęının geliřimine paralel olarak ilerleyen bir sŖmūrū aęı ortaya çıkmaktadır. Tekeli & Okyay (1981, s.107) bir ara ulařım sistemi olan “dolmuřlar” Ŗzelinde ortaya çıkan dūřuk maliyetli tařımacılıęı zincirleme sŖmūrū iliřkileri Ŗzerinden analiz etmektedirler:

“Toplu tařımanın dolmuřular gibi kūk giriřimcilerin elinde bulunduęu durumda ise ulařımda çalıřan iřgūcū Ŗrgūtlū deęildir. Bařkasının dolmuřunda sūrūcū olarak çalıřanlar ile bakım onarım iřlerinde ıracıklık yapanlar dolmuř giderlerinin dūřuk olmasında birer araç olmaktadırlar. Bařka bir deyiřle dolmuřta giderlerin dūřuk oluřu bu iřçilerin sŖmūrūlmesiyle gerçekleřmektedir. Dolmuř tařıma Ŗcretinin dūřuk oluřundan yolcu yarar elde ederken, zararını dolmuř iřçileri çekmektedir. Dolmuř Ŗcretlerinin yūksek oluřu ise dolmuř yolcularının zararına iřlerken bundan en çok dolmuř sahipleri kārlı çıkmaktadır.”

Ayrıca ara ulařım sistemlerinin genel organizasyon yapısı da bu sūreci desteklemektedir. Bu ulařım sistemleri yatay olarak ve kendi iç kurallarına gŖre dūzenlenmekte, dikey ve formel firma iliřkileri yerini kiřiler arası anlařmalara bırakmaktadır. Ulařımı dūzenleyen ve denetleyen organizasyonlar gūzergāh dernekleri benzeri oluřumlar olmakta ve bunlar sadece temel iřleyiř dinamiklerini belirleyerek minimum gereklilikleri tanımlamaktadır (Cervero & Golub, 2007, s. 449). Kamunun ve ulařım otoritelerinin yaklařımı ve ulařımı dūzenleme dereceleri de organizasyonlar Ŗzerinde etkili olmakta, ancak Ŗzellikle geç kapitalist Ŗlkelerdeki kurumsallařma dūzeyleri dūřūnūldūęūnde ulařım otoritelerinin etkinlięinin sınırlı olacaęı sŖylenebilmektedir. Bunun sonucunda ise enformel Ŗrgūtlenmelere dayalı iřleyiř ara ulařım sistemlerinde çalıřanlar açısından birçok farklı konuda gūvencesizlięi içeren çalıřma iliřkilerini beraberinde getirmektedir.

Ara ulařım sistemlerinde çalıřanlar çoęunlukla çalıřma hayatını dūzenleyen yasal çerçevenin dıřında kalmakta, formel alanda çalıřan emek gūcūnū koruyan dūzenlemeler ara ulařım sistemlerde çalıřanlar için geçerli olmamaktadır. Bununla birlikte çalıřma hayatının enformel iliřkiler Ŗzerinden řekillenmesi emek gūcūnūn geleneksel Ŗrgūtlenme ve toplu pazarlık gibi haklarından da yoksun olması anlamına gelmektedir. Ayrıca ara ulařım

sistemlerinin kendine özgü nitelikleri ve mekânsal olarak emek gücünü sürekli olarak hareketli ve yüz yüze ilişkilere yönlendiren yapısının da emek gücünün örgütlenmesinin önünde bir engel teşkil ettiği ifade edilmektedir (Bonner & Spooner, 2011, s. 89-90). Bunun sonucunda ise hem iş güvenliği hem de gelir güvencesi açısından problemleri bir tablo ortaya çıkmakta, bunun lisans sahibi olarak faaliyet gösteren şoförler ile bir lisans sahibine bağlı veya lisans kiralarak çalışan şoförler açısından farklı yansımaları olmaktadır.

Bireysel lisanslar üzerinden sunulan kent içi ulaşım hizmetlerinde ilk olarak gelir güvencesi değerlendirildiğinde gelir riskinin çoğunlukla şoförler üzerinde kaldığı görülmektedir. Gerek lisans sahibi olarak çalışanlar gerekse bir lisans sahibi aracılığıyla ulaşım hizmetini sunan şoförler ulaşım hizmetini belirli bir gelir garantisi olmaksızın sunmaktadır. Her iki profil için de gelir garantisinden yoksun bir şekilde çalışmak çeşitli sosyal problemleri beraberinde getirir de lisans sahibi olmadan çalışan şoförler için bu durum lisans sahiplerine ödeme yapma zorunluluğu nedeniyle katlanarak artmakta, son derece düzensiz bir gelir sağlama süreci ortaya çıkmaktadır (Spooner, 2011, s. 6; Khosa, 1994, s. 64; Blasi & Leavitt, 2006, s. 21). Lisans kiralayan veya bir lisans sahibine bağlı olarak çalışan şoförler sadece lisans sahibine ödeme yapmakla kalmamakta, aynı zamanda taşıtla ilgili ödemelerden de sorumlu olmaktadır. Bu ödemeler ulaşım otorilerine yapılan lisans ödemeleri, sigorta ödemeleri, bakım ve onarım ödemeleri, yakıt giderleri gibi geniş bir yelpazede ortaya çıkmaktadır (Spooner, 2011, s. 6). Ayrıca gelirin düzensiz olmasının yanında, yasal koruma eksikliği, hastalık izni ve yıllık izin gibi durumlarda da şoförlerin gelir kaybı yaşamasına neden olmaktadır (Sheahan & Smith, 2003, s. 456). Bununla birlikte çalışmanın ilk bölümlerinde değerlendirildiği üzere gelir riskinin paylaşımlı olduğu veya sadece lisans sahibi / işletmeci firma üzerinde olduğu örnekler de mevcuttur, ancak bu uygulamalar daha sınırlı bir alanda ortaya çıkmaktadır.

İkinci güvencesizlik alanını ise istihdam oluşturmaktadır. Ara ulaşım formlarında çalışma ilişkileri çoğunlukla yüz yüze ilişkiler üzerinden şekillenmekte, yasal koruma mekanizmaları bu alanda çalışan emek gücü için geçerli olmamakta veya özellikle geç kapitalist ülkelerdeki kurumsallaşma düzeyiyle ilişkili olarak çalışma yaşamını düzenleyici genel bir koruma çerçevesi bulunmamaktadır. Enformel ilişkiler üzerinden kurulan çalışma ilişkileri karşılıklı güvene dayanmakta, bireysel sözleşmelere uyulmaması durumunda yine sosyal ilişkilere dayalı enformel yaptırımlar geçerli olmaktadır. Ancak bu durum hiyerarşik düzeyde eş konumda bulunmayan toplumsal aktörler açısından güvencesiz çalışmayı beraberinde getirmektedir (Portes, 2010, s. 137). Bu durum ara ulaşım formlarında çalışan ve özellikle enformellik derecesinin yüksek olduğu ulaşım sistemlerinde istihdam edilen veya lisans

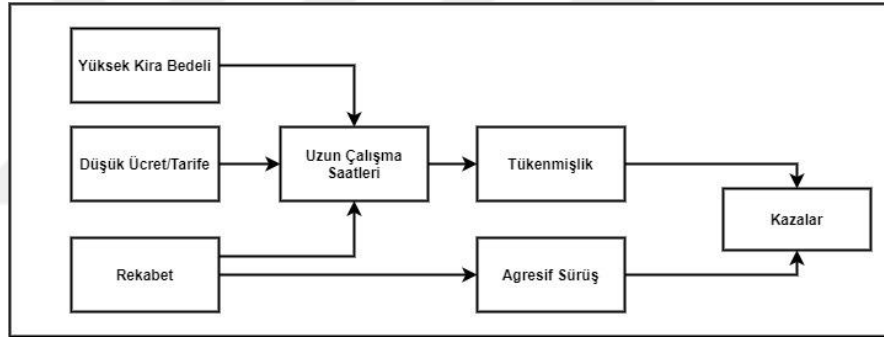
kiralayan emek gücü için geçerli olmakta (Cervero & Golub, 2007, s. 449), çalışmanın devamlılığı lisans sahibiyle kurulan bireysel anlaşmalara bağlı olmaktadır.

Çalışma ilişkilerinde formel düzenlemelerin eksikliği ve enformel anlaşmalar üzerinden ilerleyen istihdam süreçleri bu alanda faaliyet gösteren şoförleri kendi lisanslarını alarak çalışmanın sürekliliğini sağlamaya yönlendirebilmektedir. Fakat ara ulaşım formlarında faaliyet gösteren emek gücünün, düşük gelir düzeyine sahip, yasal ve sosyal koruma mekanizmalarından yoksun yapısı (Spooner, 2011, s. 1) bu alanda da sorunlarla karşılaşılmasına neden olmaktadır. Ekonomik olarak kırılgan konumda bulunan ulaşım aktörleri kendi lisanslarını satın almak istediklerinde hem formel hem de enformel olarak ağır şartları olan borçlanma süreçleri içine girmektedirler. New York'ta lisansların şoförlere yüksek fiyatlardan ve ağır şartlar içeren kredi mekanizmalarıyla satılması sonrasında yaşanan şoför intiharları bu durumun önemli bir örneğidir. Bu işleyişin süreçte rol üstlenen bankacılar, komisyoncular, filo sahipleri ve avukatlar için önemli bir kâr alanı meydana getirdiği, buna karşılık özellikle göçmen konumunda bulunan şoförlerin geri ödeme koşulları mümkün olmayan borçlanma düzeyleri üzerinden bütün birikimlerine el konulduğu ifade edilmektedir (Rosenthal, 2019). Enformel ilişkilerin baskın konumda bulunduğu ara ulaşım sistemlerinde de benzer bir durumla karşılaşmakta, ancak bu sistemlerde faaliyet gösteren aktörlerin formel borç kanallarına ulaşım imkanları kısıtlı olmaktadır. Ulaşım aktörleri bu durumda tefecilere yönelmekte, yüksek faiz oranlarını karşılayamayan şoförlerin “sözleşmeli kölelere” dönüştüğü ifade edilmektedir (Cervero & Golub, 2007, s. 449).

Güvencesizlik temelinde inşa edilen çalışma ilişkileri ise çalışma koşullarının son derece rekabetçi ve yıpratıcı özellikleri içermesine neden olmaktadır. Lisans sahibi olmayan şoförlerin taşıt için yaptıkları ödemeler, bakım ve onarım masrafları, yakıt giderleri gibi günlük sabit giderlerinin yüksekliği ve şoförlerin ancak bu ödemelerin yapılmasının ardından gelir elde etmeye başlaması uzun çalışma saatlerini sektörün bir normu haline getirmektedir. Spooner (2011, s.7) enformel ulaşım sistemlerinde ortalama haftalık çalışma saatlerinin Bangkok'ta 70, Jamaika'da 83, Manila'da 78, Jakarta'da 62, Nijerya'da 80 ve Pakistan'da 84 olduğunu ve bu sürelerin ILO'nun belirlediği 48 saatin çok üstünde olduğunu belirtmektedir. Bu ulaşım sistemlerinde şoförlerin gelirlerinin birçok farklı değişkenden etkilenmesi ve düzenli olmaması, günlük olarak uzun çalışma saatlerini berberinde getirmekte, 15-20 saat arasında değişen mesai süreleriyle karşılaşmaktadır (Fobosi, 2019, s. 106; Sanz, 2014, s. 193; Khosa, 1994, s. 63; Blasi & Leavitt, 2006, s. 5).

Ayrıca ara ulaşım sistemlerinin hizmet sunum şekillerinde de tarif edildiği üzere, düzensiz işleyişle birleşmiş sert rekabet koşulları bu sistemlerin hizmet standartlarında belirleyici olmakta, gelir güvencesizliği agresif sürüş süreçlerini tetiklemektedir. Şoförler gelirlerini maksimize etmek ve rekabet koşullarında öne çıkabilmek için farklı davranış kalıpları sergilemekte, güzergahı kapatmak, diğer araçlarla yarışmak, güzergâh rotasını tamamlamadan yolculuğu bitirmek gibi birçok farklı yöntem uygulamaktadır (The World Bank, 2002, s. 96). Uzun çalışma saatleri ve sektör içinde yaşanan sert rekabet bir araya geldiğindeyse iş güvenliği açısından son derece problemli bir tablo ortaya çıkmakta, kent içi ulaşım süreci hem yolcular hem de şoförler açısından tehlikeli sonuçlar doğurabilmektedir. Özellikle gelire ilişkin sürekli stres hali ve uzun çalışma saatlerinin birleşimi şoförler açısından birçok farklı fiziksel ve zihinsel sağlık sorunlarını beraberinde getirmektedir (Spoonner, 2011, s. 8; Wong vd., 2012, s. 992; Blasi & Leavitt, 2006, s. 37). Çalışma koşulları ve kazalar arasındaki ilişki Şekil 6’da gösterilmektedir.

Şekil 6. Çalışma Koşulları ve Kazalar Arasındaki İlişki



Kaynak: Spooner & Whelligan, 2017, s. 20.

Uzun çalışma sürelerine bağlı yorgunluk sürüş güvenliği açısından riskler doğurmaktadır; ayrıca agresif sürüş oldukça yaygındır. Böylece fiziksel ve zihinsel yorgunluk rekabet ile birleştiğinde kazalar kaçınılmaz olmaktadır. Stres, enformel ulaşım sistemlerinde hem ulaşım hizmetinin sunumunun somut olarak gerçekleştirilmesindeki faktörler nedeniyle ortaya çıkmakta, hem de ulaşımın örgütlenmesindeki yapısal özellikler stresi tetiklemektedir. Örneğin Meksika’da mikrobüs ve metrobüs şoförleri arasında yapılan bir çalışmada, mikrobüs şoförlerinin stres düzeyinin formel ulaşım sistemi içinde faaliyet gösteren metrobüs şoförlerine kıyasla daha yüksek olduğu ve stresi oluşturan faktörlerin hem iş organizasyonu hem de somut hizmet sunum süreciyle ilgili olduğu belirtilmektedir. Metrobüs şoförlerinde ise stres oluşturan etkenlerin sadece somut hizmet üretimini içeren, sürüş deneyimi ile ilgili sorunlardan kaynaklandığı ifade edilmektedir (Lámbarry, Trujillo, & Cumbres, 2016, s. 5).

İş güvenliği ile ilgili bir diğer önemli unsur ise ulaşım hizmetinin sağlandığı taşıtların durumudur. Enformel ulaşım sistemleri çoğunlukla yerel kaynaklar üzerinden organize olmakta ve maliyetlerin düşürülmesi amacıyla eski ve bakımsız taşıtların kullanılmasıyla sıklıkla karşılaşmaktadır. Bu durum yolculuk güvenliğini tehlikeye atmakta ve kazaların yaşanmasına neden olabilmektedir (Spooner, 2011, s. 8). Ara ulaşım formlarında çalışmayla ilgili olarak tanımlanan bu nitelikler genel özellikleri içermekle birlikte, ülkelerin kurumsallaşma ve kent içi ulaşımı düzenleme yetkinliğine göre farklılıklar ortaya çıkabilmektedir. Ara ulaşım sistemlerinin genel özelliklerinin tanımlandığı bölümde vurgulandığı üzere ülkeler kent içi ulaşımında kalite standartları oluşturabilmekte, buna bağlı olarak taşıtlar için yaş ve model sınırlamaları getirebilmektedirler. Ayrıca şoförlerin güvenliğine ilişkin sorunlar sadece ulaşım hizmetinin niteliği ile bağlantılı değildir; sert rekabet koşullarına somut şiddet eylemleri de eşlik etmektedir. Enformel örgütlenmeler üzerinden bir araya gelen gruplar tekelleşme eğilimi göstermekte, şiddet eylemleriyle belirli bir kâr alanı üzerindeki denetimlerini sürdürmeyi hedeflemektedirler (Global Labour Institute, 2019, s. 12).

Bütün değişkenler bir arada değerlendirildiğinde ara ulaşım sistemlerinde hizmet sunumunun farklı derecelerde formel ve enformel süreçleri içerdiği gözlemlenmektedir. Kent içi ulaşımında ara formların oluşması sanayileşme ve kentleşmeye paralel olarak ilerlemekte, kamunun ulaşım hizmetini yeterli düzeyde sağlayamadığı durumlarda tekil aktörler devreye girmektedir. Taksi ve benzeri ulaşım formları, enformel toplu ulaşımına kıyasla lüks bir kent içi taşımacılık sistemini oluşturmakta, bunun yanında özellikle enformel örgütlenmelere bağlı gelişen minibüs benzeri ulaşım sistemleri kamunun hizmet sağlama düzeyinin düşük olduğu bölgelerdeki toplu ulaşımında önemli görevler üstlenmektedir. Kamunun hizmet sağlayıcısı olmadığı bireysel lisanslamalara dayalı sistemlerde, ulaşım otoriteri tarafından gerçekleştirilen düzenlemeler kent içi ulaşımı formel bir zemine oturturken aynı zamanda lisans sahipleri politik aktörler konumuna gelmekte ve piyasaya giriş koşullarının kısıtlanmasını içeren uygulamalar lisanslar üzerinde rant değerinin oluşmasına neden olmaktadır.

Bireysel lisanslarda oluşan rant kent içi ulaşım aktörlerinin sınıfsal pozisyonlarının da dönüşmesine neden olmakta, aynı zamanda şoförlük mesleğinin kompozisyonunu değiştirmektedir. Rant değerinin yüksekliğine bağlı olarak farklı alt sözleşme ilişkileri gündeme gelmekte, esnaf-şoförler giderek ulaşımın emek sağlama boyutunun dışında kalmakta, kent içi ulaşım hizmetini lisansları kiralayan veya bir lisans sahibi tarafından istihdam edilen şoförler sunmaktadır. Ayrıca ulaşım otoritelerinin gerçekleştirdikleri düzenlemeler genellikle hizmet sunum aşamalarına odaklanmakta, istihdam ilişkileri ise

bireysel sözleşmelere sıkışmaktadır. Bunun sonucunda kurumsallık düzeyinin düşük ve emeğe ilişkin formel koruma mekanizmalarının zayıf olduğu ülkelerde istihdam süreçleri kırılgan bir görünüm sergilemektedir. İstihdam ilişkileri güven anlaşmalarına bağlı olarak şekillenmekte, gelir güvencesizliği uzun çalışma saatlerini birçok ülke ve ara ulaşım formu için sektörel bir norm haline getirmektedir. Bu durum ise gerek şoförler gerekse yolcular için tehlikeli bir durum yaratmaktadır.

Kent içi ulaşımında ara ulaşım sistemlerinin organizasyonu ve istihdam süreçlerine ilişkin yapılan değerlendirmeler söz konusu sistemlerin genel işleyiş koşullarına işaret etmektedir. Ancak her ülkenin, yerel yönetimin ve ulaşım otoritesinin konuyla ilgili farklı düzenlemeleri olabilmektedir. Bu çalışma kapsamında da İstanbul'da taksi, taksi-dolmuş ve minibüslerdeki iş organizasyonu ve çalışma ilişkilerinin incelenmesi ve bu alanda meydana gelen dönüşümün değerlendirilmesi hedeflenmektedir. Bu nedenle ara ulaşım sistemlerine ilişkin literatür ile İstanbul'da yapılan saha çalışmasının somut verileri eşleştirilmeden önce İstanbul'da kent içi ulaşımın yapılanması ele alınacaktır.

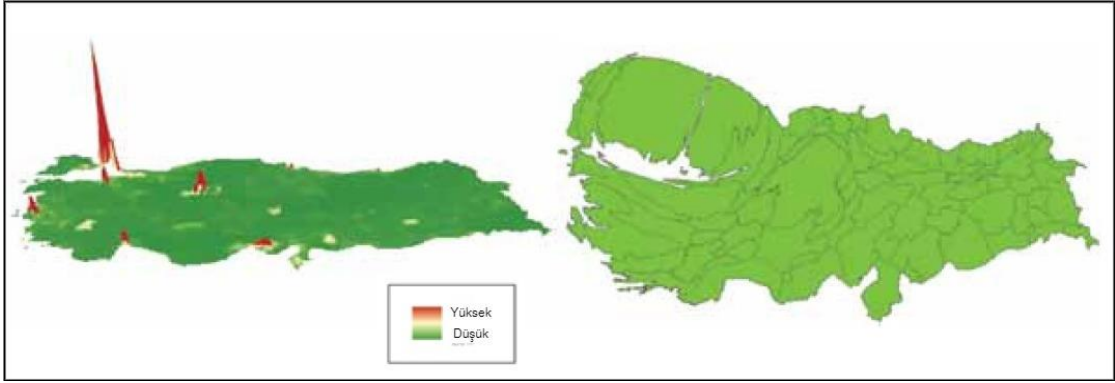
4.İSTANBUL'DA KENT İÇİ ULAŞIM VE EMEK SÜREÇLERİ

Kent içi ulaşımda faaliyet gösteren ara ulaşım sistemlerinin organizasyonunun genel özellikleri hem taksi hem de minibüs taşımacılığı şeklinde örgütlenen sistemlerde benzer özellikler göstermektedir. Ancak daha önce de belirtildiği üzere bu sistemler her ülkenin ve yerel yönetimin düzenlemeleri doğrultusunda farklı işleyiş biçimlerine sahip olmaktadır. Türkiye de geç kapitalist bir ülke olarak kent içi ulaşımda enformel ulaşım sistemlerinin örgütlenmesi açısından diğer dünya örnekleri ile benzer unsurları bünyesinde barındırmakta, kent içi ulaşım organizasyonu formel ve enformel ilişkileri içerecek şekilde yapılanmaktadır. Bununla birlikte sadece ülkenin genel yapısal özellikleri değil, aynı zamanda kentlerin sanayileşme süreci ile kurdukları ilişkinin boyutları da kent içi ulaşımın yapılanmasında etkili olmaktadır.

Bu kapsamda geç kapitalist bir kent olarak İstanbul'un gelişim süreci de kent içi ulaşımda açıkça izlenebilmektedir. Bu çalışma kapsamında İstanbul'da kent içi ulaşımda özgün formları temsil eden taksiler, taksi-dolmuşlar ve minibüslerde çalışma ilişkilerinin ve organizasyonun ve bu alanda yaşanan dönüşümün incelenmesi hedeflenmektedir. Bu nedenle öncelikle genel özellikleriyle İstanbul'da kentleşmenin ve buna bağlı olarak ulaşımın gelişim aşamalarının değerlendirilmesi gerekmektedir. Ardından İstanbul'da kent içi ulaşımda mevcut işleyiş ve çalışma ilişkilerinin analiz edebilmek ve İstanbul'un tanımlanan formlar açısından özgünlüğünü saptayabilmek için İstanbul'da emek süreçleri ve ulaşım ile ilgili yasal düzenlemelerin değerlendirilmesi yapılmalıdır.

İstanbul, Türkiye'nin nüfus açısından en büyük ve ekonomik açıdan en önemli kentidir. 2020 yılı itibarıyla nüfusu yaklaşık 15,5 milyon olan İstanbul'da kilometre kare başına düşen kişi sayısı ise 2.844 olarak kayıtlara geçmiştir (İstanbul İstatistik Ofisi, 2020). Bununla birlikte İstanbul, Türkiye'nin toplam ihracatının %50'sini, ithalatının ise %40'ını gerçekleştirmektedir (Türkün, Öktem Ünsal, & Yapıcı, 2014, s. 85). Bu veriler çerçevesinde Türkiye nüfusunun yaklaşık olarak %18'inin İstanbul'da toplandığı görülmektedir. İstanbul'un sahip olduğu bu niteliklerin, sosyo-ekonomik açıdan kenti bir merkez haline getirdiği ve İstanbul'un ulusal ve uluslararası düzeyde yaşanan gelişmeleri hem tetikleyen hem de bu alanlardan etkilenen bir özelliğe sahip olduğu bilinmektedir.

Şekil 7.İstanbul’da 2012 Yılında Nüfusun Mekânsal Olarak Dağılımı



Kaynak: The World Bank, 2014, s.160.

İstanbul aynı zamanda geç kapitalist kentleşmenin de özelliklerini bünyesinde barındırmakta, hızlı kentleşme süreçleri ve kentleşmenin sermaye birikimiyle kurduğu ilişkiler bu kentteki toplumsal ve ekonomik yapıyı dönüştürmektedir. Yaşanan dönüşüm ise tarihsel olarak her dönem için farklı şekillerde ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle İstanbul’da kentsel yapılanmanın farklı aktörler özelinde dönemsel olarak tanımlanması, dönüşümün anlaşılmasında açıklayıcı olmaktadır.

4.1.Tarihsel Perspektifte İstanbul ve Dönüşüm Dinamikleri

İstanbul’un sosyal ve ekonomik alandaki etkinliği sadece günümüze özgü değildir, tarihsel süreçte İstanbul sürekli olarak önemli bir merkez olma özelliğini korumaktadır. Bu niteliği sadece kentin tarihsel olarak farklı yönetim biçimlerinin sosyal organizasyonu ve bu organizasyonların vasıflarından kaynaklanmamakta, İstanbul’un coğrafi konumu kente son derece önemli ticari avantajlar sağlamaktadır (Keyder, 2000, s. 9). 16.yüzyıldan cumhuriyetin ilanına kadar geçen dönemde Osmanlı İmparatorluğunun başkenti olan İstanbul, ekonomik örgütlenme modellerinin değişmeye başladığı 19.yüzyılda dahi uluslararası bir ekonomik merkez olarak dünya kenti olma özelliğini sürdürmektedir (Tekeli, 1992, s. 56). Bu dönemde Avrupa’ya kıyasla Osmanlı’da sanayileşme çok düşük seviyelerde olmasına rağmen, İstanbul’un dünya ticaretinde ara liman kenti olmasının ticari sermaye birikimine neden olduğu ifade edilmektedir. Gelişen ilişkiler kapsamında modern planlama süreçlerinin ortaya çıktığı ve kentte bu nedenle modern ve geleneksel yapıları çevrenin bir arada yer aldığı belirtilmektedir (Türkün & Kurtuluş, 2016, s. 12).

Cumhuriyetin ilanından sonra başkentin Ankara olmasıyla idare fonksiyonlarının İstanbul’dan kopması, İstanbul açısından Birinci Dünya Savaşıyla başlayan işlev kaybının ikinci dalgasını meydana getirmiştir (Tekeli, 1992, s. 56). Böylece İstanbul’da başlayan

“modernleşme” sürecinin mekân üzerindeki yansımaları 1920’li yıllardan itibaren ulus-devletleşmenin gereklilikleri çerçevesinde Ankara’ya geçmiştir (Türkün & Kurtuluş, 2016, s. 12). Bu dönemdeki gelişmeler kentlerin sadece mekânsal ölçekte düzenlenmesini içermemekte, aynı zamanda kentlerin toplumsal yapısına önemli müdahaleleri de barındırmaktadır. Ulus-devletleşme kapsamında etnik olarak homojen bir nüfus yapısının öngörülmesi, özellikle İstanbul’da toplumsal yapının Cumhuriyet öncesi döneme kıyasla önemli ölçüde değişmesine neden olmuştur. İkinci Dünya Savaşı’nın sonrasına kadar devam eden bu süreçte İstanbul’da hareketlilik iki yönlü olarak gerçekleşmiş, gayrimüslimler kenti terk ederken, yeni gelişen taşra zenginleri İstanbul’a gelmeye başlamıştır (Keyder, 2000, s. 18-20).

İstanbul 1950’lerden itibaren ise yoğun göç dalgalarıyla beraber emeğin kentine dönüşmüştür (Türkün, 2014, s. 5). Bu dönemde İstanbul’da nüfus artışı, Türkiye ortalamasının iki katı olarak gerçekleşmektedir. İstanbul’da yoğun sanayileşmeye eşlik eden kentleşme, emek gücünün barınma ihtiyacını karşılayan gecekondulaşma süreci üzerinden kolaylıkla takip edilebilmektedir. Bu nedenle ilk gecekondulaşma örneklerinin dericilik ve dokuma sanayinin toplandığı Kazlıçeşme-Zeytinburnu bölgesinde başlaması tesadüfi değildir. Ayrıca Eyüp, Topçular ve Topkapı-Maltepe’de gelişen lastik ve dokuma sanayinin bu bölgeleri cazip hale getirdiği ifade edilmektedir. Gecekondulaşma ve kentsel gelişme arasındaki ilişki gecekondu sayıları üzerinden de takip edilmektedir. 1950 yılında İstanbul’da gecekondu sayısı 8.239 olarak hesaplanırken, bu sayı 1963 yılına gelindiğinde 120.000’e yükselmiş ve gecekondualarda yaşayan nüfus kent nüfusunun %35’ini oluşturmuştur (Türkün, Aslan, & Şen, 2014, s. 51-54). Dolayısıyla bu dönem hem kentsel mekânda hem de toplumsal ilişki setlerinde yeni yapılanmaların meydana geldiği bir döneme işaret etmekte, İstanbul ise bu dönüşümün merkezinde yer almaktadır.

Üretken sermayeyi destekleyen devlet politikalarının, İstanbul’u yeni bir merkez olarak özendirdiği ve rekabetten korunan bir bölge olarak yeni büyük ölçekli imalat sanayinin merkezi haline getirdiği belirtilmektedir. Bu dönemde İstanbul hem üretim hem de tüketim açısından belirleyici konuma gelmiş, bir yandan büyük ölçekli sanayi ve onun etrafında kümelenmiş olan farklı yoğunluklardaki küçük ölçekli sanayi kolları aracılığıyla üretimi yönlendirmiş, aynı zamanda talebin büyük bölümü yine İstanbul’da yoğunlaşmıştır. İstanbul, 1973 yılında 10 işçiden fazla işçi istihdam eden özel imalat kuruluşlarının %44’ünü bünyesinde barındırmakta, bunların ise toplam özel sanayi istihdamındaki payı %51 olarak hesaplanmaktadır. Ayrıca İstanbul’da yaşanan hızlı gelişme sürecini Ankara hükümetlerinin yakalamakta zorlandığı ve

gerekli fiziksel altyapı ihtiyaçlarının karşılanmasında yetersiz kaldığı da belirtilmektedir (Keyder, 2000, s. 20-21).

İstanbul bu dönemde gelişen toplumsal ilişki setleri açısından değerlendirildiğinde ise formel alanda ortaya çıkan işçileşmenin yanında, aynı zamanda yoğun enformel ilişkilerle karşılaşmaktadır. Gecekondulaşma, hızlı kentleşme ve sanayileşmenin bir sonucudur; kendi içinde yeni ilişki biçimlerini de bünyesinde barındırır ve kente yeni gelenler için dayanışma alanları oluşturmaktadır. Bu niteliğiyle gecekondu basit bir konut formunun ötesine geçerek çevresinde geliştirdiği ilişkiler neticesinde kente yeni göçen nüfusun adaptasyonundan, kamunun sağlayamadığı belirli hizmetleri oluşturmaya kadar çok geniş bir alanda etkili olmakta ve güvence mekanizmaları oluşturmaktadır (Türkün, Aslan, & Şen, 2014, s. 54).

Hemşehrilik ilişkileri yeni gelişen dayanışma süreçlerinin merkezinde yer almakta, kente göç edenler kent koşullarına alışma sürecinde ilk olarak kendi hemşehrilerinin yardımlarını almaktadırlar. Özellikle işgücü piyasalarına geçişte formel iş alanlarının sınırlı olması yüzünden kente göç edenler hemşehri ilişkileri aracılığıyla enformel güvenceye dayalı istihdam ilişkilerine kolaylıkla katılım sağlayabilmektedirler. Bu işlere hemşehrilik ilişkileri sayesinde hem kolay bir şekilde ulaşmakta hem de bu iş alanları arasında yatay hareketlilik mümkün olmaktadır (Demir, 1995, s. 81). Hemşehrilik ilişkilerinin bu çalışmanın konusu olan İstanbul'da ara ulaşım sistemlerindeki emek süreçleri için taşıdığı kritik önem bu çalışmanın saha bulgularının değerlendirildiği beşinci bölümünde ayrıntılı olarak ele alınacak ve değerlendirilecektir.

Kentleşme sürecinde hemşehri ilişkileri statik bir nitelik taşımaz. Kentsel mekânda var olma amacıyla dayanışma temelinde bir araya gelen topluluklar, ilerleyen dönemlerde giderek karmaşık ilişki setleri oluşturabilmektedirler. Böylece dayanışma üzerinden şekillenen enformel ilişkiler giderek kurumsallaşmaya başlamakta ve oluşturulan kurumsal kanallar giderek toplumsal taleplerin kamu nezdinde görünür kılınmasını sağlayacak güç odaklarına dönüşmektedirler. Kamusal talepler bu kuruluşlar üzerinden otoritelere ulaşmakta, bu durum çeşitli sorunların çözülmesini sağlamakla birlikte aynı zamanda hem enformel hareket üzerinden kamuyla kurulan ilişkilerde yeni kayırmacı ilişkilerin gelişmesine neden olmakta, hem de farklı örgütlenmelerin kamu kaynaklarına ilişkin rekabet içinde olmasını beraberinde getirmektedir (Erder, 2015, s. 63-64).

1980'ler sanayileşme dinamikleri ve buna bağlı gelişen toplumsal ilişkiler açısından hem Türkiye hem de İstanbul için bir kırılma noktasına işaret etmektedir. Bu yıllardan itibaren ihracata dönük sanayileşme politikalarıyla uluslararası alanda kapitalist gelişmeye

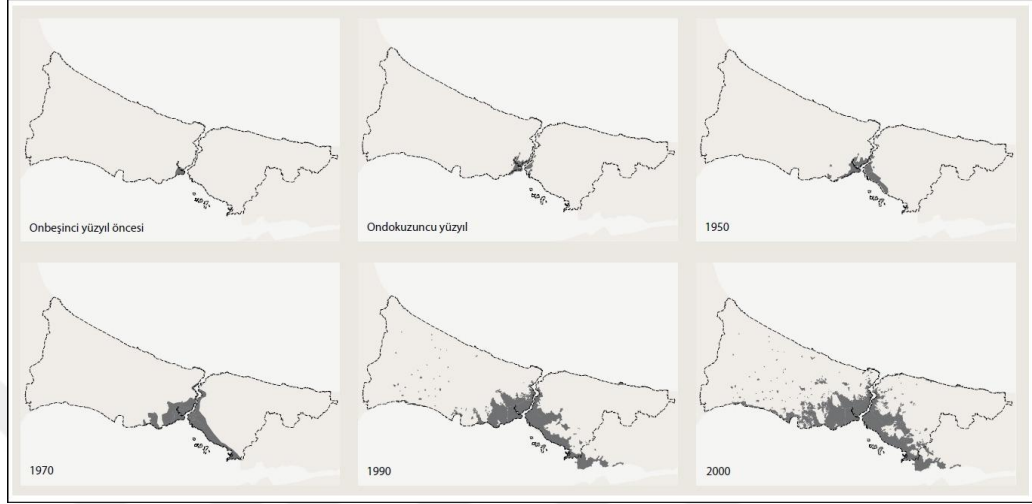
eklemlenmeye çalışan Türkiye’de hem emek yoğun sektörlere ağırlık verilmiş hem de kamunun ekonomideki payı özelleştirmeler ve kamu yatırımlarının azaltılması yoluyla daraltılmıştır (Türkün, Öktem Ünsal, & Yapıcı, 2014, s. 80). Bu sürecin İstanbul’a yansması ise küresel kent olmaya ilişkin stratejileri içeren bir yapılanmaya işaret etmektedir. İstanbul’u bu dönemde küresel bir merkeze dönüştürmek amacıyla yoğun bir inşa süreci başlamış, lüks konutlar, ofisler ve alışveriş merkezleri İstanbul’un yeniden yapılanmasının ana hatlarını oluşturmuştur (Öktem, 2006, s. 57).

İstanbul sermaye için çekim merkezi olma özelliğini korumakla birlikte, sermayenin niteliği bu dönem içinde yapısal olarak dönüşmüştür. İmalat sanayinin aktörleri 1980’li yıllardan itibaren kentin dışına itilmekte (Keyder, 2018, s. 12), yeni projelerin hayata geçirilmesinde yer değiştiren sanayiden boşalan bölgeler kullanılmakta, kentsel dönüşüm projeleri ve kentsel rant bu süreç içinde belirleyici olmaktadır (Kahraman, 2013, s. 37-38). Böylece bu dönemde kent ve kentsel arazinin birikimin gerçekleştiği bir zemini tanımlamaktan, bizzat birikimin bir nesnesine dönüştüğü ifade edilmekte, tüketim kültürünün küresel sembolleri yine bu dönem içinde kent mekânında tezahür etmektedir. İstanbul’da çöküntü bölgeleri haline gelen tarihsel mekânları ön plana çıkaran projeler, kapalı lüks siteler, spor, eğlence ve dinlenme mekânları kenti şekillendirmekte, gecekondü bölgeleri ise kentsel dönüşüm projeleri çerçevesinde apartmanlaşarak büyümektedir (Türkün & Kurtuluş, 2016, s. 15). Ayrıca yaşanan bu mekânsal değişim sürecinde özellikle sanayide istihdam edilen emek farklı projeler aracılığıyla kent çeperine doğru sürülmüş, bu alandaki emek bir anlamda görünmez kılınmıştır (Koçak, 2011, s. 47). İstanbul özelinde yaşanan bu süreç Türkiye’nin diğer kentlerinde aynı düzeyde gerçekleşmemekte, İstanbul küresel bir merkez olduğu ölçüde, diğer kentlerle arasındaki ayrım gerek sahip olduğu imkânlar gerekse gelir açısından keskinleşmektedir (Keyder & Öncü, 1993, s. 34).

İstanbul’un küresel alana entegrasyonu sadece yapısal çevreyi dönüştürme gücüne dayanmamakta, kent sektörel ve sınıfsal olarak da dönüşmektedir. Küresel kent nosyonuna uygun olarak İstanbul’da azalan imalat sektörünün payı hizmetler tarafından doldurulmaya, finansal hizmetler, pazarlama, danışmanlık hizmetleri, bilgisayar ve veri işlemleri gibi birçok alan gelişmeye başlamıştır. Örneğin 1980-1990 yılları arasında finans, sigortacılık ve gayrimenkul hizmetlerinde çalışanların sayısının 100 bin arttığı ve İstanbul’un toplam istihdamı içindeki payının % 5,3’den % 7,1’e yükseldiği belirtilmektedir (Keyder, 2000, s. 29). Bankacılık ve finans sektöründe çalışanların oranının 2000 yılında ise %8,7’ye çıktığı ve özellikle 2000’li yıllardan itibaren Türkiye’ye gelen yabancı yatırımların yarısından fazlasının

İstanbul’da gerçekleştiği vurgulanmaktadır (Türkün, Aslan, & Şen, 2014, s. 89). Şekil 8’den de takip edilebileceği üzere kıyılarda başlayan yerleşim 1950’li yıllarla birlikte iç kesimlere doğru yayılmaya ve giderek karmaşık bir örüntü sergilemeye başlamıştır.

Şekil 8.İstanbul’un Kentsel Yayılımının Tarihsel Gelişimi



Kaynak: Urbanage, 2009, s.24.

İstanbul’da yaşanan sektörel dönüşümün sınıfsal katmanlar açısından da kuşkusuz bir karşılığı vardır. Bir yanda yeni gelişen sektörlerin ihtiyaç duyduğu yüksek vasıflı, profesyoneller, bir yanda ise bu yeni gelişen sınıfın ortaya çıkan ihtiyaçları üzerinden çeşitlenmiş hizmetleri içeren bir emek piyasası oluşmaktadır (Keyder & Öncü, 1993, s. 34). Her ne kadar İstanbul’un küresel alana entegrasyonu ile sayısı artan profesyonellerin ihtiyaçları doğrultusunda çeşitlenen hizmetlerin yaratılması söz konusu olsa da bu hizmetler çerçevesinde gelişen istihdam olanaklarının İstanbul gibi yoğun göç alan bir kentin tamamını kapsamaması mümkün olmamıştır (Keyder, 2000, s. 36). Nitekim 1990’lı yıllardan itibaren iç göçlerin yanında uluslararası göç alan bir kent olan İstanbul, yeni gelişen hizmet alanlarının yarattığı istihdam olanaklarına rağmen sadece kentin yerleşiklerine değil yeni gelenlere de formel istihdam olanakları sağlamamıştır. Bu durum ise İstanbul’da yeni ayrışma süreçlerini beraberinde getirmekte, kentsel yoksulluk dış göçü de kapsayacak şekilde derinleşmektedir (Türkün & Kurtuluş, 2016, s. 15). Dönemin Belediye Başkanı Bedrettin Dalan’ın İstanbul’un geçirdiği dönüşüme ilişkin olarak; *“İstanbul’da yaşamak kolay olmamalı. Önümüzdeki yıllar için İstanbul artık bir endüstri şehri hüviyetinden çıkarak hizmet sektörü, turizm, eğitim gibi konuların ağırlık kazandığı bir şehir olacaktır. Bunun için nüfusun denetim altına alınması gerekmektedir. Bu da şehirde yaşamının faturasının daha da ağırlaşması demektir”*

ifadeleriyle (Kırmızı & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 208), dönüşüm sürecinin toplumsal sınıflara yansımaları konusunda ipuçları vermektedir.

Küresel alanla kurulan ilişkiler özellikle 1990'lı yıllardan itibaren belirleyici olmakla birlikte, yukarıda da ifade edildiği üzere İstanbul'da hem kentin yeniden yapılanması hem de sınıfsal tabakalaşma çok farklı dinamikleri ve dönüşümleri içermektedir. Özellikle küresel kent yazınının profesyonel hizmetler üzerinden kendisini kuran anlatısı, bu alandaki farklı aktörleri içeren ilişki sistemlerinin görünmesini engelleyebilmektedir. Şentürk (2014, s. 136), 1990 sonrasında kentlerin sektörler açısından değerlendirilmesinin ve bu alandaki küresel etkileşimlerin merkezi konumda bulunduğu bir kent yazınının geliştiğine işaret etmekte, emeğin kent çalışmalarında giderek dışarıda kaldığına vurgu yapmaktadır. Oysaki İstanbul'da yeni hizmet alanları gelişmekle birlikte, bu dönem içinde İstanbul hala önemli bir imalat merkezi ve sanayi kenti olma özelliğini korumaktadır. Ayrıca sadece sektörel fark açısından değil, aynı zamanda emek vasıfları açısından da katmanlı bir yapı gözlemlenmekte, özellikle nitelikli emeğe olan ihtiyacın yanında, büyük ölçüde niteliksiz emek ihtiyacı olan bir işleyişten söz edilmektedir (Türkün, Öktem Ünsal, & Yapıcı, 2014, s. 90).

İstanbul hala birçok küçük imalat atölyelerinden, büyük ölçekli plazalara kadar son derece geniş bir yelpazede emeğin farklı görünümelerini barındırmakta (Şentürk, 2014, s. 139), bu katmanlar arasındaki ayrım ise günden güne keskinleşmekte, özellikle kent yoksullarının İstanbul'da varlığını sürdürmesinin koşulları son derece zorlaşmaktadır (Erder, 2014, s. 384). Dolayısıyla 2000'li yıllardan itibaren İstanbul'da küreselleşme, kentsel gelişme, kentsel rant ve özelleştirmelere bağlı olarak toplumsal alanda kutuplaşmanın arttığına ve siyaset ve sermayenin kent mekânında yeni ortaklıklar üzerinden etkin konumda bulunması neticesinde farklı büyüklükteki projeler üzerinden gelişen yeni bir kentsel inşa süreciyle karşılaşıldığına işaret edilmektedir (Erder, 2015, s. 308).

İstanbul, küresel bir kent olarak farklı düzeylerdeki entegrasyon süreçlerini içerdiği ölçüde şehirlerarası, bölgelerarası, uluslararası ve kuşkusuz kentsel ulaşım önem kazanmaktadır. İstanbul'da ulaşımın işlevleri birinci bölümde vurgulanan işlevlere paralel olarak ilerlemekte, başka bir deyişle İstanbul'da ulaşım, kentsel değişimin dinamik yapısına ayak uydurarak sürekli dönüşmekte, toplumsal ve ekonomik düzeyde farklı görevler yerine getirmektedir. Bu konuda özellikle sermaye birikiminin 2000'li yıllardan itibaren aldığı form ve uluslararasılaşma sürecinde devletle kentsel projeler üzerinden gerçekleştirdiği farklı ortaklıklar bunun en önemli yansımaları oluşturmakta, ulaşım ile ilişkili farklı altyapı hizmetleri devreye girmektedir. Bu süreç küresel kent olarak tanımlanan İstanbul'un ulaşım ihtiyaçları ve

sermaye birikiminin mevcut gereklilikleri üzerinden meşrulaşmakta, aynı zamanda ulaşımın bir kamu hizmeti olmasına paralel olarak toplumsal destek almaktadır. Fakat İstanbul’da ulaşımın yapılması aynı zamanda farklı aktörler arası çelişkileri de beraberinde getirmektedir. Diğer bir ifadeyle, İstanbul’da ulaşımın yapısı kentin tarihsel gelişme dinamikleriyle eş zamanlı olarak ilerlemekte, buna bağlı olarak her dönem içinde farklılaşan ulaşım süreçleriyle karşılaşmaktadır. Ancak mevcut ulaşım aktörleri kentsel alanda yeni ulaşım aktörlerinin faaliyete geçmesiyle ortadan kaybolmamakta, farklı düzeyde gelişen çelişkili süreklilikleri beraberinde getirmektedir. Bu çalışma açısından merkezi konumda bulunan İstanbul’da ara ulaşım sistemlerinin durumu bunun açıkça görüldüğü bir işleyiş sunmaktadır. Bu nedenle çalışmanın son bölümünü oluşturan saha bulgularına geçilmeden önce İstanbul’un kentsel ulaşım sisteminin dönemsel olarak değerlendirilmesi ve aynı zamanda güncel aktörlerin ve sistemlerin işleyiş biçimlerinin ele alınması gerekmektedir.

4.2.İstanbul’da Kent İçi Ulaşım: Dönemler, İşlevler ve Planlama

İstanbul ulusal ve küresel açıdan gerek sermaye gerekse insan hareketliliğinin birçok farklı formunu bünyesinde barındırmaktadır. Uluslararası seyahatlerden, kent içi konut ve işyeri arasındaki hareketliliklere kadar çok geniş bir yelpazede ortaya çıkan bu süreç, bütün büyük şehirler gibi İstanbul’da da kent içi ulaşımın organizasyonunu merkezi bir noktaya taşımaktadır. Özbay (2014, s. 169), İstanbul’un sahip olduğu özellikler neticesinde hareketlilikler dinamosu olarak görülmesi gerektiğini belirtmektedir:

“Burada İstanbul deyince her gün milyonlarca insanın sokağa çıktığı, yürüdüğü veya koştuğu, bisiklet veya motosiklet kullandığı, taksiye, otobüse, “metrobüse”, dolmuşa, minibüse, trene, metroya, tramvaya, fünikülere, teleferiğe, vapura, motora, deniz taksisine, deniz otobüsüne hatta helikoptere bindiği ve yaklaşık iki milyon otomobilin kullanıldığı, dünyanın hemen her yerinden kalkan uçakların indiği, yolcu gemilerinin ve şileplerin içinden geçtiği ve demirlediği bir metropolden bahsetmiş oluyoruz.”

İstanbul’da kentsel ulaşımında farklı sistemlerin bir arada yer aldığı bir işleyiş mevcut olsa da ulaşım olanaklarının yeterliliği ise hep gündemde olmuş ve kentin en önemli sorunlardan birisi olan ulaşım hep tartışılmıştır. Bu nedenle, kentin “hareketlilikler dinamosu” olma halinden uzakta bulunduğu vurgulanmaktadır (Özbay, 2014, s. 169). Bu çalışmanın izlediği temel argümanlardan biri, sık sık vurgulandığı gibi, kentsel altyapı açısından önemli bir hizmet alanını oluşturmakla birlikte ulaşımın tek başına teknik bir altyapı problemi olarak değerlendirilmemesi gerektiğidir. İstanbul’da ulaşım konusu da kuşkusuz bu çerçevede ele alınmalıdır. Kentlerin sanayileşme ve kapitalist gelişme ile kurdukları bağlantı, mevcut

sermaye birikim düzeyleri ve sermayenin boyutları, coğrafi konumları gibi birçok faktör ulaşımın organizasyonunu ve boyutlarını İstanbul'da da etkilemiştir.

Bir ülkede ulaşımın nasıl örgütlendiği, o ülkenin sermaye birikimi ve bu birikimin farklı unsurlar üzerindeki etkisiyle yakından ilişkili bir şekilde gerçekleşmektedir. Bu kapsamda ulaşım kamu ya da özel, küçük işletme veya büyük ölçekli özel şirket kontrolünde, yabancı veya yerli sermayeye bağımlı bir şekilde gelişebilir ve bunların her biri farklı sosyal ilişki biçimleri meydana getirir. İstanbul'da kent içi ulaşım sistemleri böyle bir çerçeveden değerlendirildiğinde büyük bir çeşitlilik ortaya çıkmaktadır. Tekeli'nin (2010, s.79) ifadeleriyle İstanbul 150 yıllık bir dönem içinde farklı sermaye birikim modelleriyle ulaşım alanında geniş bir deney yelpazesi oluşturmaktadır. İstanbul'da ulaşım coğrafi özelliklerin de etkisiyle karayolu, denizyolu ve raylı sistemleri içermektedir ve her bir sistem kentin gelişimine paralel olarak değişmiş ve dönüşmüştür. İstanbul'da ulaşım teknik gelişmelerin yanı sıra sermaye yapısından emek-sermaye ilişkilerine, kentin demografik yapısından mekânsal yapısına kadar sosyal alanın birçok boyutunda yaşanan dönüşümlerden etkilenmiştir.

4.2.1.İstanbul'da Kent İçi Ulaşım Dönemleri

Kent mekânında ulaşım ihtiyacı kentsel gelişmeye paralel olarak değişir ve yine kentsel gelişme ile birikim koşullarının birlikte sunduğu imkânlar dâhilinde sürekli olarak dönüşür. İstanbul'da da kent içi ulaşım farklı dönemlerde gerek baskın olan ulaşım sisteminin niteliği, gerekse aktörler açısından sürekli olarak dönüşmektedir. Dolayısıyla bu çalışmanın temel araştırma nesnesini oluşturan İstanbul'da kent içi ara ulaşım sistemlerindeki dönüşüm ve çalışma ilişkileri değerlendirilmeden önce kent içi ulaşımında farklı dönemlerin öne çıkan özellikleri kısaca aktarılacaktır. Bu kapsamda İstanbul'da kent içi ulaşımın gelişimi izlenirken kent konusunda çalışan sosyal bilimcilerin Türkiye'deki kentleşme sürecinin aşamalarını incelemek için geliştirdikleri dönemleme esas alınacaktır.

4.2.1.1.Cumhuriyet Öncesi Dönem: İmtiyazlar Ekseninde Kent İçi Ulaşım

İstanbul'da farklı ulaşım sistemlerinin gelişimi, kentin tarihsel gelişimine paralel bir şekilde takip edilebilmektedir. Bu çerçevede Cumhuriyet öncesi dönemde kentsel ulaşım, İstanbul'un kentsel özelliklerinin yarattığı ihtiyaçları karşılayacak şekilde yapılanmıştır. İlk olarak İstanbul'da denizyolu ulaşımı, kentin coğrafi konumlanışına da paralel bir şekilde, tarihin birçok döneminde merkezi öneme sahip olmuştur. 18.yüzyılda İstanbul'da toplu ulaşımın çok büyük bir bölümünün denizyoluyla gerçekleştirildiği, bu süreci kontrol eden kayıkçılığın önemli bir esnaflık dalı olduğu ifade edilmektedir. Kayıklar belirli iskelelere bağlı

olarak çalışmakta ve her iskelenin başında çoğunlukla askeri sınıfa mensup bir yeniçeri bulunmaktaydı. 18.yüzyıl başlarında İstanbul'da kayık sayısı 2.483 iken, bu sayı 19.yüzyıl başlarında iki katına çıkarak 4.245'e yükselmiştir. Bu artışın nedeni olarak o dönemde kentin gelişmesinden kaynaklı, denizyolu ulaşımının karayoluna kıyasla çok daha kısa sürmesi gösterilmektedir (Öztürk, 2010, s. 30-31).

1844 yılında toplam kayık sayısı 19.000'e yükselmiş, ayrıca artan yolcu sayısı karşısında kayıklara ek olarak bir Rus ve bir İngiliz gemisi Boğaziçi'nde çalışmaya başlamıştır. Bu konuda Tekeli Osmanlı Devleti'nin Boğaz'da yabancı vapurların işletilmesinden rahatsızlık duyduğunu ve bu vapurların işletilmesinin önüne geçmek için çeşitli girişimlerde bulunduğunu ifade etmektedir. Bununla birlikte Osmanlı Hükümeti de 1844 yılında Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi eliyle "Hümapervaz" vapurunu denizyolu ulaşımına sokmuş, 1846 yılında adalara da vapurlar işletilmeye başlanmıştır (Tekeli, 2010, s.23).

Denizyolu ulaşımındaki dönüm noktası ise, kuşkusuz 1851 yılında Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıdır. Boğaziçi'nde sefer yapan vapurların düzensiz olması ve kimi durumlarda kullananlar için tehlike arz etmesi bir sorun olarak Fuad Paşa ve Ahmet Cevdet Paşa tarafından gündeme getirilmiş ve diğer işletmelerle rekabet edebilecek bir işletmenin kurulması yönünde bir çalışma yapılmıştır (Engin, 2013, s. 174). Bu çalışmanın sonunda padişah Abdülmecit'in de onayı sonucunda 17 Ocak 1851 tarihinde Şirket-i Hayriye'nin kuruluşu tamamlanmıştır (Öztürk, 2010, s.103). Şirket-i Hayriye o dönem için yeni sayılabilecek bir sermaye birikim formu olan anonim şirketin Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ilk örneğini de oluşturmaktadır (Tekeli, 2010, s.24).

Bu tez çalışmasının konusu bakımından Fuad Paşa ve Ahmet Cevdet Paşa'nın yaptıkları çalışmada kayıkçı esnafının durumundan söz etmiş olmaları önemlidir. Şirket-i Hayriye'nin kuruluş gerekçesinde vapurların faaliyete geçmesiyle Boğaz'da yerleşim ve hareketliliğin artacağı, böylece kayıkçı esnafının da bu artıştan faydalanacağı belirtilmektedir. Kayıkçıların iş bulamamaları durumunda ise kente göç etmeyecekleri tahmin edilmiştir. Kayıkçı esnafının işsiz kalması durumunda farklı sektörlerde istihdam edilerek, o alanda devlete katkı sağlayacakları vurgulanmaktadır (Engin, 2013, s.175). Şirket-i Hayriye'nin kuruluş gerekçesinde belirtilen kayıkçı esnafının yeni bir ulaşım aracının devreye girmesi nedeniyle işsiz kalması ihtimali, o dönemde kent içi ulaşım alanında farklı modellerin birbirleri ile olan ilişkisi ve bu ilişkinin emek üzerindeki etkisinin anlaşılması bakımından önemli bir tarihsel örnek oluşturmaktadır.

Şirket-i Hayriye tarafından ilk aşamada İngiltere'ye 6 adet vapur siparişi verilmiş, bu vapurlar 1854 yılından itibaren Boğaziçi'nde çalışmaya başlamıştır. İlk olarak işletmesi Kalcıyan ve Bilezikçıyan isimli iki tüccara verilse de işletmede yaşanan başarısızlıklar nedeniyle hissedarlar arasından kurulan bir heyet tarafından yönetilmeye başlanmıştır. Ayrıca Şirket-i Hayriye'nin faaliyete girmesiyle birlikte yabancı vapurların Boğaziçi'nde çalışması yasaklanmıştır. Şirket-i Hayriye hızlı bir büyüme ivmesi yakalamış ve çalıştırdığı vapur sayısı 1869 yılında 20'ye yükselmiştir. Aynı zamanda iki yaka arasında arabalı vapurlar da çalışmaya başlamıştır. Seferlerin artması ve yolculukların kolaylaşmasıyla birlikte yerleşimin de sahil boyunca arttığı gözlemlenmiştir (Tekeli, 2010, s.24). Vapurların işleyişi aynı zamanda küçük ölçekli girişimler ile büyük sermaye arasındaki çelişkiyi göstermesi açısından da önemlidir. Şirket-i Hayriye'nin boğazda çalışmaya başlamasıyla birlikte kuruluş gerekçesinde öngörüldüğü gibi kayıkçı esnafının işleri azalmaya başlamış, bu nedenle vapurların işleyişine karşı çeşitli direnişler gerçekleştirmişlerdir (Tekeli, 2010, s.25). Şirket-i Hayriye 25 yıllık bir imtiyazla kurulmuş ve bu süre içinde Boğaziçi'nde sınırlı kalmakla birlikte yolcu ve yük taşımacılığı hakkını elde etmiştir. Ancak gerekli şartların karşılanması durumunda şirketin imtiyaz süresinin uzatılması öngörülmüştür (Öztürk, 2010, s.104). Buna bağlı olarak imtiyaz süresi 1873 yılında 10, 1884 yılında ise 30 yıl süreyle uzatılmıştır. Şirket 1912 yılında günlük ortalama 49.000 yolcu taşımakta idi ve 1923 yılında şirketin 25 gemisi bulunmaktaydı (Tekeli, 2010, s. 25).

Bu dönemde raylı sistemlerin gelişimi de yine farklı sermaye aktörlerinin kent içindeki faaliyetlerinin görülmesi açısından önemli bir örnek oluşturmaktadır. Engin (2013, s.367) 1869 yılını İstanbul'da raylı sistemler açısından bir dönüm noktası olarak tanımlamaktadır. Bu tarihte tren, tramvay ve tünel için imtiyaz anlaşmaları imzalanmış, bu alanda gerçekleşen yeni atılımlar neticesinde İstanbul'un yapısı dönüşmeye başlamıştır. 1869 yılında Belçikalı bir şirketin başvurusuyla, ortakları arasında Şirket-i Umumiye-i Osmanlı, Osmanlı Bankası, İstanbullu Hristaki Zağrapos ve aynı zamanda şirketin temsilcisi olan Konstantin Krepano'nun bulunduğu Dersaadet (İstanbul) Tramvay A.Ş. 400.000 lira sermaye ile kurulmuştur (Öztürk, 2010, s. 136). Aslında bu sürecin öncesinde yeni yatırım alanları arayan İngiliz sermayesi İstanbul'da tramvay imtiyazlarının alınması için iki defa başvuruda bulunmuş, sonuç olarak Krepano atlı tramvayın 40 yıllık imtiyazını almış ve sözleşme gereği dört adet hattın açılması kararlaştırılmıştır (Tekeli, 2010, s.26). Bu dönemde demiryollarının yapımı da gündeme gelmiş, 1871-1873 yılları arasında hem Avrupa hem de Anadolu hattında demiryolları işletime geçmiştir. Demiryollarının ihtiyaç duyduğu sermaye büyüklüğü ise yine imtiyaz anlaşmalarını

beraberinde getirmiş, farklı Avrupalı şirketlerin ortaklıkları neticesinde hayata geçmiştir (Tekeli, 2010, s.31).

Ayrıca yine 1869 yılında Fransız mühendis Eugene-Henri Gavand'ın bir sene önce başvuru yaptığı ve Osmanlı Hükümeti tarafından reddedilen Tünel projesi kabul edilmiş, Gavand, Osmanlı hükümeti ile yapmış olduğu anlaşma karşılığında Tünel'in 42 yıllık imtiyazını elde etmiştir. Fakat Tünel'in yapımı aynı dönemlerde meydana gelen Fransa-Almanya savaşı nedeniyle askıya alınmış, yapımına ancak 1871 yılında başlanabilmektedir. 1872 yılında ise Tünel Şirketi kurulmuş ve Gavand projeye ilişkin imtiyazlarını şirkete devretmiştir. Yapımı yaklaşık olarak 3 yıl süren Tünel 18 Ocak 1875 tarihinde resmi olarak hizmete açılmıştır (Kırmızı & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 112-119). Tünel'in imtiyaz hakları 1904 yılında uzatılarak, tekrar 75 yıllığına Tünel Şirketi'ne verilmiştir. Ancak 1907 yılında Dersaadet Tramvay Şirketi'ne elektrikli tramvay işletme imtiyazının verilmesi karşılıklı sorunlara neden olmuş, buna bağlı olarak Tünel Şirketi imtiyazını 95.000 sterlin karşılığında Dersaadet Tramvay Şirketine devretmiştir (Kırmızı & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 128).

1912'de Balkan Savaşları'nın başlaması üzerine İstanbul Tramvay Şirketi'nin bütün atlarının satın alınması nedeniyle tramvaylar çalışamayacak duruma gelmiş, bu süreç yenilenmeyi de beraberinde getirmiştir. Bu tarihten itibaren raylı sistemler üzerinden elektrikli tramvayların çalışması gündeme gelmiştir. Böylece 1914 yılında elektrikli tramvay işletmeleri için 90 adet çekici ve 20 adet römork getirilmiş, İstanbul yakası ve Beyoğlu tramvay hatları birleştirilerek elektrikle çalışan bir tramvay sistemi kurulmuştur. Ayrıca Tramvay hattına elektrik üreten Silahtarağa Elektrik Santrali'nin de işletmesi Societe Financiere de Transports et d'Enterprises Industrielles a Bruxelles (SOFINA) şirketine devredilmiş, bu şirket Osmanlı Türk Elektrik Anonim Şirketi adıyla 1937 yılına kadar çalışmış 1939 yılında ise İETT'ye bağlanmıştır (Kırmızı & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 138).

Cumhuriyet öncesi dönemde büyük altyapı yatırımları gerektiren ulaşım hizmetlerinin hayata geçirilmesinde yabancı ortaklıkların önemli bir yer kapladığı, ulaşım hizmetlerinin büyük bölümünün yabancı ortaklıklar üzerinden şekillendiği görülmektedir. 1911 yılında Tünel, Tramvay ve Osmanlı Anonim Elektrik Şirketlerini bünyesinde barındırmak üzere bir İstanbul Konsorsiyumu kurulmuştur. Esas olarak Belçika uyruklu çok-uluslu SOFİNA şirketinin bir kanadı olan konsorsiyumun üyeleri arasında 6 Alman, 7 Fransız, 6 Belçikalı, 6 Belçika-Macaristan ortaklığı ve 1 İsviçreli grup yer almıştır (Kırmızı & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 133).

Bu dönemde meydana gelen olaylar İstanbul'da kent içi ulaşım alanının dönüşümü açısından önem arz etmektedir. Tramvayların elektrikli hale gelmesiyle birlikte, bu alandaki dönüşüm niteliksel bir farklılığı ifade etmeye başlamıştır. Şehremini Vekili Bedri Bey'in Galata köprüsü üzerinde ilk elektrikli tramvayın çalışmasına istinaden yaptığı konuşmasında sarf ettiği *“Artık yokuşlarda değiştirilen atlar, nefir çalarak koşan vardacılar, sürücülerin kırbaç şakırtıları tarihe karışıyor. Bugünden itibaren asri, güzel tramvaylara kavuşuyoruz”* sözleri bunun önemli bir göstergesidir (Kırmızı & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 139). Böylece ulaşım alanında gözlemlen bu süreç aslında Osmanlı'nın toplumsal yapısında yaşanan dönüşümün de yansıması olmaktadır.

Kent içi ulaşımında farklı imtiyazlara bağlı olarak organize olan raylı sistemler bu dönemde belirleyici olmakla birlikte, farklı karayolu ulaşım sistemlerinde de dönüşümlerin yaşandığı gözlemlenmektedir. Karayolu ulaşımı İstanbul özelinde incelendiğinde, gelişim sürecinin 19.yüzyıl başlarında diğer ulaşım türlerine göre daha yavaş ilerlediği gözlemlenmektedir. Bunun nedenleri arasında karayolu ulaşımının diğer ulaşım türlerine kıyasla daha uzun zaman alması ve aynı zamanda İstanbul'un kent biçimlenişinin yaya hareketliliğine göre tasarlanması nedeniyle araba kullanımına uygun olmaması gösterilmektedir. Tekeli kentin yenilenme süreciyle araba ulaşımına uygun hale geldiğini belirtilmektedir (Tekeli, 2010, s.23). Ayrıca karayolu ulaşımının gelişmesine engel farklı kısıtlarda mevcuttu. Örneğin, 1825 yılına kadar faytona sadece Padişah binmekteydi. Ancak Tanzimat sonrasında arabaların alım ve satımı sınırlı olsa da yaygınlaşmaya başlamıştır. Kentin arabalara uygun bir şekilde yeniden planlanması ise İstanbul'da gerçekleşen büyük yangınlardan sonra gerçekleşmiş, yollar yenilenerek araba trafiğine uygun hale getirilmiştir (Tekeli, 2010, s.35).

İstanbul'da toplu taşıma kültürü 19.yüzyılın sonlarına doğru doğmaya başlamış, Tramvay Şirketi'nin faaliyetleri ile bu alanın gelişmesinde önemli roller üstlenmiştir. Fakat şehrin coğrafi yapısı gereği, özellikle raylı sistemler açısından, her noktada ulaşım sisteminin kurulması mümkün olmamış, böylece ulaşım hizmetinin sağlanmasında sorunlarla karşılaşmaya başlanmıştır. Bu kapsamda Tramvay Şirketi, yaşanan problemlerin giderilmesi amacıyla 1869 tarihli sözleşmenin tramvay işletilemeyen bölgelerde “omnibüs” çalıştırılabilmesi izninden faydalanarak 1872 yılında ilk defa Pangaltı-Karaköy-Perşembepazarı arasında ilk omnibüsleri işletmeye başlamıştır (Kurtoglu & Noyan, 2014, s. 38). Omnibüsler atlarla çekilen kabinlerden oluşmakta ve raylara gereksinim duymadan şehir içinde işlemektedirler.

Omnibüslerle birlikte İstanbul'da bir anlamda raylı sistemlerden sonra karayolu taşımacılığında da toplu taşımacılığa geçilmiştir. Özellikle tramvay taşımacılığının yapılmadığı bölgelerde omnibüsler önemli işlevlere sahip oluyor, ulaşım hizmetlerinin devamlılığı bu araçlar sayesinde sağlanıyordu. Omnibüslerin toplu taşımadaki rolü ve işleyiş biçimleri düşünüldüğünde ilk dolmuşlar olarak da nitelendirilebilecekleri belirtilmektedir. Bununla birlikte dönemin koşullarına bağlı olarak omnibüslerin işleyişinde önemli problemler de ortaya çıkmıştır. Bu problemler çoğunlukla şehrin yollarının böyle bir taşımacılığa uygun olmamasından kaynaklanmaktaydı; o dönemden birçok farklı kazanın kayıt altına alındığı vurgulanmaktadır (Engin, 2013, s. 68-69). Şehremaneti ile Tramvay Şirketi arasında bu nedenle çeşitli sorunlar yaşanmış, şehir yönetimi bozulan yollardan Tramvay Şirketinin işlettiği omnibüsleri sorumlu tutmuştur. Şehremanetine göre yapılan anlaşmalar gereği yolların bakım ve onarım hizmetlerinin Tramvay Şirketi'nin sorumludur ve şirket yolları tamir etmelidir. Buna karşılık şirket ise ödenen vergileri gerekçe göstererek yolların bakım ve tamir işlerinin kent yönetiminin sorumluluğunda olduğunu belirtmiştir. Yaşanan anlaşmazlıklar ve problemler neticesinde 1876 yılında omnibüslerin kaldırılmasına karar verilmiştir (Kurtoglu & Noyan, 2014, s.39).

Omnibüsler İstanbul'da kent içi toplu ulaşım alanındaki işleyiş ve yönetim süreçleri bakımından birçok önemli bilgi vermektedir. Omnibüslerin dolmuş formatına benzer bir şekilde işlemesi tıpkı deniz yolu ulaşımında gözlemlenen gelişmelere paralel sorunlar ortaya çıkarmıştır. Bu araçların özellikle kent içinde işlemesiyle ortaya çıkan rekabetle birlikte arabacı esnafı dezavantajlı konuma düşmüş, bir anlamda büyük ölçekli sermayenin kent içi ulaşım alanında örgütlenmesi arabacı esnafının işlerine darbe vurmuştur. Arabacı esnafının iki noktada problemlerle karşılaştığı görülmektedir. Bunlardan ilki, omnibüslerin İstanbul'da çalışmaya başlamasıyla birlikte arabacılara rakip konuma gelerek kazançlarını olumsuz etkilemesidir. Dönemin şoförler odası başkanı olarak sayılabilecek Arabacılar Kethüdası omnibüslerden şikâyetçi olmuş ve belirtilen nedenler doğrultusunda kaldırılmaları için yerel yönetime başvurmuştur. Arabacıların karşılaştıkları ikinci sorun alanını ise vergilendirme sistemi oluşturmaktadır. Omnibüslerin faaliyete geçmesiyle birlikte, bu araçlarla eş değerde tutulan yeni bir vergilendirme sistemine dâhil edilen arabacı esnafı bu vergilerin zaten azalan işleri nedeniyle ödenemeyeceğini ifade etmişlerdir. Bu dönemde verilen şikâyet dilekçelerinde özellikle arabayı işleten aile fertlerinin hayatlarını kaybetmeleri sonrasında sadece şoför çalıştırarak araba sahibi olma hakkından faydalananların varlığı dikkat çekmektedir (Engin, 2013, s.71-75). Araba işletmenin bir hak olarak devredilebilmesi ve hak sahiplerinin araçlarının

çalıştırılmasında şoför istihdam etmeleri, günümüzdeki plaka sahipliği ile benzer özellikleri taşıması açısından önemli bir örnek teşkil etmektedir.

Dönem içinde omnibüslerin çalışma usullerine ilişkin de önemli düzenlemeler yapıldığı görülmektedir. Bu düzenlemelerde şirketin hangi ödemeleri gerçekleştirmesi gerektiği, yolcu ücret cetvelleri, arabaları çeken atların bakımları ve arabacıların çalışma koşulları yer almaktadır. Buna göre istihdam edilen arabacılar esnaf tezkeresine sahip olmak zorundaydı ve bu tezkerede ikamet, isim, kullanılan arabanın numarası gibi bilgiler yer almaktaydı. Bunun karşılığında arabacıya şirkete mahsus olmak üzere belge verilmekteydi. Arabacıların belgeleri kurallara uymamaları durumunda iptal edilmekte, belgesi olmayan arabacıların çalışmaları ise yasaklanmaktaydı. Ayrıca arabacıların yirmi yaşından büyük ve Osmanlı Devleti vatandaşı olma zorunluluğu da getirilmiştir (Engin, 2013, s.81).

Kent içi ulaşımında omnibüslerin işletilmeye başlamasının ve bu sistemin Tramvay Şirketi tarafından kurulmasının, kent içi ulaşım alanında hizmet sunan farklı sermaye büyüklüklerine sahip gruplar arasında bir çatışma alanı yarattığı gözlemlenmektedir. Denizyolu ulaşımında da bir benzerinin görüldüğü üzere, esnaf konumundaki küçük sermaye, büyük sermaye gruplarının hizmet sunumuna dâhil olmasıyla birlikte rekabet edemez konuma gelmekte, yerel yönetime baskı yaparak büyük sermayenin hareket alanını kısıtlayıcı önlemler almayı hedeflemektedir. Omnibüslerin örneğinde arabacı esnafı doğrudan bir yasaklama talebinde bulunmuş ve vergilendirme düzenlemelerine karşı çıkmıştır. Buna karşın omnibüsler çalışmaya devam etmiş, hatta kaldırıldıkları döneme kadar yeni hatların açılması dahi gündeme gelmiştir. Ancak arabacı esnafının vergi konusundaki şikâyetleri yerel yönetimde karşılık bulmuş, vergilendirmede omnibüslerle arabacı esnafı arasında bir farklılığa gidilmiştir (Engin, 2013, s.76).

Otomobillerin İstanbul sokaklarında görülmeye başlaması ise daha geç bir döneme denk gelmektedir, bunun nedeni olarak yine sokakların yapısının otomobillerin işleyişine uygun olmaması gösterilmektedir. Hatta 1904 yılındaki gümrük kayıtlarında bir otomobilin gümrükten giriş yapmasına ilişkin bir işlem başlatılmış, ancak Osmanlı Hükümeti'nin aracın sokaklar için uygun olmadığı kanaatine varması sonucunda ülkeye girişi yasaklanmıştır (Engin, 2013, s. 95). Otomobilin İstanbul'da kalıcı hale gelebilmesi ise İkinci Meşrutiyet sonrasında rastlar; ilk taksilerin şehirde işlemeye başlaması İkinci Meşrutiyetin ilanından iki yıl sonra gerçekleşmiştir. Tütüncü Abdüsselam Efendi, Avrupa'dan getirttiği iki otomobili taksi olarak işletmeye başlamıştır. İlk taksiler belirli bir tarife ve düzene bağlı olmaksızın çalışmaya başlamış, yolcu ve şoför arasında iki taraflı pazarlığa dayalı bu işleyiş sistemi çeşitli sorunlar

ortaya çıkarmıştır. Bu nedenle 1925 yılından itibaren bütün taksilere taksimetre takılmaya başlanmış, yaklaşık bir yıl içinde kentte faaliyet gösteren 280 adet taksiye taksimetre takılmıştır (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.56-57).

Kent içi ulaşımda taksilerin yanında otobüslerin de işlediği görülmektedir. Hatta 1912 yılında otobüslerin işletilmelerine ilişkin bir nizamname de yayımlanmış, ancak 1930'lu yıllara kadar otobüslerin yaygın bir şekilde kullanımı söz konusu olmamıştır (Tekeli, 2010, s.39).

4.2.1.2.1923-1950 Dönemi: İmtiyazlardan Kamu Etkinliğine

Bu dönemde İstanbul'da kent içi ulaşımın organizasyonunda imtiyazlı ulaşım sistemlerinin giderek kamunun yönetimine değişim yaşanmıştır. Bu değişim hiç kuşkusuz Cumhuriyetin ilanından sonra Türkiye'de genel ekonomi alanındaki temel tercihler ve yaklaşımın kent içi ulaşım sistemlerinin düzenlenmesinde de kendisini göstermesi anlamına gelir. 1945 yılında Şirket-i Hayriye Devlet Denizyolları ve Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü bünyesine geçmiş, bir anlamda 94 yıllık şirket faaliyetine son verilmiştir. Ayrıca diğer işletmeler de yine aynı çatı altında toplanmıştır. Böylece farklı işletmeler Şehir Hatları şemsiyesi altında tek merkezden idare edilmeye başlanmıştır²⁹ (Tekeli, 2010, s.45). Şehir hatlarının Boğaz'daki taşımacılık faaliyetlerinin temel aracı haline gelmesi kayıkçı esnafının da kendi içinde yeniden organize olmasına neden olmuştur. Şirket-i Hayriye ile rekabet edebilmek için kayıkçılar öncelikli olarak taşıtlarını büyümeye ve motorlu hale getirmeye çalışmışlardır. İzmir civarından temin edilen motorlu teknelerle ilk olarak 1930 yılında 40 katılımcıyla "İstanbul Yolcu Taşıyan Deniz Vasıtaları Esnaf Odası" kurulmuştur (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.88).

Raylı sistemler açısından ise yönetimin el değiştirmeye başladığı bir süreç yaşanmıştır. 1931 yılında Dersaadet Tramvay Şirketi'nin adı İstanbul Tramvay Şirketi olarak değiştirilmiş, 1939 yılında ise İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü (İETT) kurulmuş ve kent içi ulaşım yönetiminin büyük bir bölümü İETT'ye geçmiştir. SOFINA firmasının bütün imtiyazları hükümete devredilmiş, 13 senede ödenmek üzere SOFINA firmasıyla 1,589,000 TL'lik bir anlaşma imzalanmıştır. Cumhuriyet Gazetesi bu süreci "Tramvay ve Tünel teslim alındı" manşetiyle birinci sayfadan vermiştir. Bütün hakların

²⁹İstanbul'da 1930'lu yıllara gelindiğinde kent nüfusundaki artışa rağmen vapur taşımacılığında düşüş görülmektedir. Bu düşüşün büyük bir bölümü Haliç vapurlarında olmuş, yolcu sayısı yaklaşık olarak yarıya azalmıştır. Aynı zamanda Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi'nde taşıdığı yolcu sayısında da %10'luk bir düşüş olduğu, tek gelişmenin Marmara hatlarında yaşandığı belirtilmektedir. 1935 yılında Boğaz'da üç şirket toplam 53 gemiyle faaliyet göstermektedir. Ancak bu gemilerden Haliç Şirketi'nin bünyesindeki gemilere belediye tarafından el konulmuş ve ardından bu gemiler belediye tarafından işletilmeye başlanmıştır (Tekeli, 2010, s.37-38).

hükümete devredilmesinin ardından ise İETT işletmeleri yine aynı yıl çıkarılan kanunlar aracılığıyla önce İstanbul Belediyesi'ne, ardından ise Umum Müdürlüğü'ne bağlanmıştır (Kırmızı & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 153-158). Tekeli'ye göre bu dönemde kent içi ulaşımın esas olarak raylı sistemler ve denizyolu taşımacılığı ağırlıklı örgütlenmesi, -ki bu örgütlenme büyük sermaye yatırımlarına bağlı anonim şirketler şeklinde gerçekleşmiştir- kentsel gelişmenin de deniz kıyısı ve raylı hatlar boyunca gerçekleşmesine neden olmuştur (Tekeli, 2010, s.32). Ayrıca 1940'lara gelirken dönemin koşullarına uygun olarak her iki demiryolu hattı da TCDD bünyesine geçmiştir (Tekeli, 2010, s.43).

Bu dönem aynı zamanda kent içi ulaşımında raylı sistemlerin dışında karayolu taşımacılığının da gelişmeye başladığı bir dönemdir. 1926-1927 yılları arasında Kadıköy İskelesi ile Moda arasında özel girişimciler tarafından otobüs seferleri başlatılmış, Tramvay Şirketi ise 1927 yılında Eminönü ile Beyazıt arasında otobüs işletmiştir. Otobüs taşımacılığının giderek yaygınlaşmasıyla beraber 1931 yılında bir otobüs talimatnamesi çıkarılmış, otobüslerin ücret ve hareket tarifeleri düzenlenmiştir. Otomobiller de bu dönem içinde artık kent ulaşımında yaygınlaşmaya başlamış, 1928 yılında Ford firmasıyla bir montaj fabrikasının kurulmasına ilişkin anlaşma yapılmıştır. Fakat bu anlaşmanın 1929 ekonomik bunalımı neticesinde uygulamaya geçirilemediği ifade edilmektedir. Bu nedenle İstanbul'daki ticari, özel ve resmi otomobil sayısı 1935 yılına gelindiğinde 1815 olarak kayıtlara geçmiştir. Otomobil sayısı sınırlı bir şekilde artmaya devam etse de günlük olarak taşınan yolcu sayılarında önemli bir artış gözlemlenmektedir. 1935 yılında sayısı 1800'ün üzerindeki bu araçlar günde ortalama 47.000 yolcu taşımaktaydı. Araç sayısında büyük değişimler olmaksızın, günlük taşınan yolcu sayısının yüksekliği ise kent içi taşımacılıkta yeni bir form olarak ortaya çıkan "dolmuş" taşımacılığı üzerinden açıklanmaktadır (Tekeli, 2010, s.39-40).

1935 yılından başlayarak taksi-dolmuşlar kent içi ulaşımında yoğun bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır. Bu formun bir ulaşım biçimi olarak gelişmesinde ekonomik faktörlerin etkili olduğu vurgulanmaktadır. İstanbulluların yaşadığı ekonomik sıkıntıların artmasıyla birlikte, taksilerin kent sakinleri tarafından bireysel olarak, başka bir deyişle taksi olarak, kullanımları maliyetli bir hale gelmiş, aynı istikameti kullanan yolcular tarafından taksiler paylaşımlı bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır. Böylece hem yolculuk maliyetleri ucuzlamış hem de taksici esnafının ekonomik süreçlerden etkilenmeden işlerini devam ettirmeleri olanaklı olmuştur (Engin, 2013, s.99).

Böylece denizyolu ulaşımında uzun yıllardan beri kayıkçı esnafının kullandığı bu sistem dolmuşlar aracılığıyla karayolu ulaşımına da dâhil olmuştur. Ancak dolmuşların resmi olarak

belediye tarafından tanınmaları çok daha ileri bir tarihe denk gelmektedir, zira 1954 yılına kadar dolmuşlar resmi olarak düzenlenmemiştir. İlk ortaya çıktıkları dönemde dolmuş hat sayılarında hızla artışlar meydana gelmiş, ancak buna paralel olarak bu araçların işleyişine ilişkin çeşitli tartışmalar da yaşanmaya başlamıştır. Özellikle dolmuşların tıpkı tramvaylar gibi belirli hatlar üzerinde işlemeye başlaması, tramvay taşımacılığındaki yolcu sayısını olumsuz bir yönde etkilemiş, tramvay taşımacılığından sorumlu Tramvay Şirketi yaşanan süreçten rahatsızlığını dile getirmiştir. Ayrıca belediye tarafından dolmuşlara uzun bir süre boyunca ruhsat verilmemiş, belediye tarafından dolmuşların resmi olarak tanınmaması ise belediyenin Tramvay Şirketi’ni koruduğuna ilişkin bir algının oluşmasına neden olmuştur (Engin, 2013, s.100).

İstanbul’da dolmuş hatlarının 1930’lu yıllardan itibaren oluşmaya başladığı ve 1931 yılında ilk defa “10 kuruşa bir adam” söylemiyle Karaköy-Taksim arasında gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Fakat bu süreç içinde taksi-dolmuş taşımacılığı yasal, tanınmış bir ulaşım hizmetini nitelendirmemektedir. Şoförler Cemiyeti’nin de bu dönem içinde çeşitli çalışmalarda bulunduğu gözlemlenmektedir. Örneğin 1931 yılında kural dışı çalıştığı belirtilen 50 şoförün ruhsat alması için Belediye’ye başvuran Şoförler Cemiyeti Kâtibi Necati Bey, belediye tarafından “*birbirlerini tanımayan yolcuları adam başı ücret alıp bir semtten diğerine götürmek taksi talimatnamesine aykırı olduğu gerekçesiyle menedilmiştir*” kararına istinaden reddedilmiştir. Ancak 1932 yılına gelindiğinde “dolmuşlara” izin verilmiş, ayrıca trafik içinde özel otomobil ve taksi ayrımının yapılması için dolmuş plakalarına sarı-siyah taksi çizgisi konulması kararı alınmıştır (Kırmızı & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 152-154).

Ulaşımda sürekli olarak farklı sermaye boyutları ve gruplarının birbirlerini engellemeye dönük önlemler alma ihtiyacı, kent içi ulaşım hizmetinin kendi içindeki sınırlılıkları ile göz önünde bulundurulduğunda anlamlı olmaktadır. Bir hizmet sunum biçimi olarak ulaşım ve kent içi ulaşım, hem kimi durumlarda önemli altyapı yatırımlarını gerekli kılmakta, hem de son derece sınırlı bir mekânsal alan ve organizasyona hitap etmektedir. Hizmetin sınırlı bir alanda sunulması olması, farklı pazarlara ulaşma ihtimalinin bulunmaması ve sermayenin müdahale alanının kent alanıyla sınırlı kalarak sadece kentin niceliksel olarak büyümesine bağlı bir şekilde büyüebilmesi, farklı aktörlerin bu alanda faaliyet göstermesi durumunda kârlılığın hızlı bir şekilde düşmesine neden olmaktadır. Rant üzerinden ortaya çıkacak potansiyel geliri parçalayacak her yeni girişim ise, daha önce faaliyet gösteren sermaye grubu tarafından yaratacağı rekabet göz önünde bulundurularak engellenmeye çalışılmaktadır. Bu bakımdan

İstanbul'da kent içi ulaşımında gözlemlenen rekabetin, tarihsel olarak diğer ülkelerde yaşanan rekabet süreçleriyle paralelliği de dikkat çekicidir.

Bununla birlikte karayollarında motorlu taşıtların kullanılmaya başlanması, aynı zamanda kent içinde yolların yapımını da etkilemiştir. Özellikle kent çevresinde işlemeye başlayan otobüsler nedeniyle çevre illere ve kentin yakın çevresindeki noktalara giden yolların yapımına başlanmıştır. Bu dönemde Boğaz'ın her iki tarafında Boğaz boyunca yollar yapılmış, ayrıca Yedikule'den Bakırköy'e, Fenerbahçe'den Bostancı'ya, Selamiçeşme'den Maltepe'ye ve Yakacık'tan Kartal'a asfalt yollar inşa edilmiştir (Tekeli, 2010, s.40). Deniz ulaşımında 1930'ların sonunda görülen devletleştirme süreci karayolları için de geçerli olmuş, İETT kurulmuş ve Tramvay Şirketi'nden devir alınan otobüsler Beşiktaş-Taksim arasında çalışmaya başlamıştır. İkinci Dünya Savaşı döneminde ise İETT otobüs filosu oluşturmaya dönük olarak çalışmalarına devam etmiş, farklı ülkelerden ithal ettiği 25 otobüsle 1945 yılında günde yaklaşık olarak 11.500 yolcuya hizmet vermiştir (Tekeli, 2010, s.44-46).

Dönem içinde taksilerin sayılarında da ciddi artışlar gözlemlenmiş, yeni bir ulaşım biçimi olarak taksiler İstanbul'da giderek daha düzenli bir işleyiş içinde ulaşım hizmetini sunmaya başlamışlardır. 1938 yılında taksi sayısı 1750'ye yükselmiş, bu sayı 10 yıl içinde yaklaşık olarak iki kat artarak 3000'in üzerine çıkmıştır. Ayrıca 1956'da yapılan düzenlemeler çerçevesinde bütün taksilere yolculuk başına makbuz kesme zorunluluğu da getirilmiştir (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.58). İkinci Dünya Savaşı sonrasındaki dönemde esas gelişmeler ise otobüs taşımacılığında meydana gelmiştir. İETT 1948 yılında 52 adet Scania Vabis otobüs almış, filosunu yenileyerek geliştirmiştir. Böylece İETT 68 araçlık bir filoya sahip olmuş, halk otobüsleriyle birlikte günde 51.000 yolcuya hizmet vermeye başlamıştır (Tekeli, 2010, s.49-50).

4.2.1.3.1950-1980 Dönemi: İstanbul'da Yeni Sistemler ve Aktörler

İstanbul'da 1950'li yıllardan itibaren hızlı bir kentleşme yaşanmakta, bu süreç içinde genişleyen kent, artan nüfus ve çoğalan ihtiyaçlar enformel ilişkiler üzerinden gelişen yeni organizasyon biçimlerinin de ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Bu durum kent içi ulaşım açısından da benzer aşamaları içermekte, kent içi ulaşımında ara ulaşım sistemlerinin enformel ilişkiler üzerinden yapılanması neticesinde yeni ulaşım aktörleri kent mekânında faaliyet göstermektedir. Bununla birlikte aynı zamanda 1950'ler karayollarının da baskın bir şekilde geliştiği bir zaman dilimine işaret eder, bu dönemde raylı sistemlerden bir kopuş yaşandığı gözlemlenmektedir.

Şehir hatları üzerinden yönetilen İstanbul'da kent içi deniz taşımacılığı, 1950'li yıllarla birlikte yenilenmeye gitmiş, filolarına 14 gemi katmıştır. 1950 yılında 63 şehir hattı vapuruyla günde ortalama 150 bin yolcu, ayrıca arabalı vapur seferleriyle günde ortalama 960 adet araç taşınmaktaydı (Tekeli, 2010, s.49). Filodaki taşıt sayısı 1960 yılında 10'u arabalı vapur olmak üzere, 78 vapura ulaşmış, toplam yolcu sayısı ise 218 bine yükselmiştir. Bu dönemde deniz motorcuları da genel ekonomik çerçeveden etkilenecek büyümüş ve faaliyetlerini ilerleyen dönemlerde "Turyol Kooperatifi" şeklini alacak olan "motorcular cemiyeti" çatısı altında sürdürmüşlerdir (Kurtoglu & Noyan, 2014, s.88). 1970'li yıllarla birlikte şehir hatlarında günde ortalama yolcu sayısı 325 bin idi. Ancak bu dönemde esas gelişme gösteren alan arabalı vapur taşımacılığıdır. Filoda bulunan 63 geminin 14'ünü arabalı vapurlar oluşturmaktadır.

Demiryollarında ise bu dönemde önemli gelişmeler olmamakla birlikte, Avrupa hattı 1954 yılında (Tekeli, 2010, s.51), Anadolu hattı ise 1960'lı yıllardan itibaren kademeli bir şekilde çift hatta dönüştürülmüş (Tekeli, 2010, s.59), aynı zamanda bu sistemin yolcu karşılayabilme kapasitesi yükselmiştir. Ancak kent içi raylı sistemlerde 1960'lı yıllardan itibaren yaşanan en önemli gelişme tramvay hatlarının sökülmeğe başlamasıdır. Bu dönemden itibaren kent içi taşımacılıkta otobüs merkezi bir taşıt haline gelmeye başlamakta, her iki yakada da kademeli olarak raylar sökülmeğe başlamıştır. Bu süreç içinde ilk olarak trolleybüslerin kullanılması gündeme gelmiş, buna ilişkin altyapı çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Ancak Anadolu yakasında rayların sökülmesinin ardından trolleybüsler için altyapı hazırlanmamış ve yeni taşıt alımı söz konusu olmamıştır. Tekeli (2010, s.62), bu alandaki yaklaşımın İstanbul'un toplu taşıma tercihinin otobüslerden yana olmasının bir göstergesi olduğunu belirtmektedir. Nitekim 1950'li yıllardan itibaren ulaşımda karayollarına verilen ağırlık ve buna ilişkin geliştirilen politikalar düşünüldüğünde, kent içi ulaşımın böyle bir perspektif çerçevesinde kurgulanması şaşırtıcı olmamaktadır.

Ulaşımın karayollarını merkezine alacak şekilde yapılanması, İstanbul'da bu tarihlerde kent içi ulaşım alanında en büyük değişimlerin de karayolları üzerinde olması sonucunu beraberinde getirmiştir. Ulaşım politikalarının karayollarına öncelik vermesinin yanında aynı zamanda bu dönemlerde yaşanan hızlı kentleşme süreci farklı kent içi ulaşım sistemlerinin aktif bir şekilde faaliyet göstermeye başlamasına neden olmuştur. Otobüs filosunun işleyişi incelendiğinde 1955 yılında İETT otobüslerinin günde 156.800 yolcu taşımaya başladığı, halk otobüslerinin ise 158 araç ile günde ortalama 72.000 yolcuya hizmet verdiği görülmektedir. Bu tarihlerde İstanbul'da otomobil sayıları da artmaya başlamıştır. Toplam otomobillerin 140 tanesini resmi araçlar, 5.697 tanesini özel araçlar, 4.646 tanesini ise taksi ve dolmuşlar

oluşturmuş, günlük ortalama 370.750 yolcunun yaklaşık olarak 250.000'i dolmuşlarla, 78.750'si ise taksilerle taşınmıştır (Tekeli, 2010, s.52).

Bu tarihler kent içi paratransit taşımacılık açısından da önemli bir döneme işaret etmektedir, zira hem dolmuşlar resmi olarak tanınmaya başlamakta, hem de kent içi ulaşımında yeni bir taşımacılık formu olarak minibüsler görülmekte ve hızlı bir şekilde kurumsallaşmaktadırlar. Dolmuşlar 1954 yılı ile birlikte ilk kez resmi tarife ile çalışmaya başlamıştır. Bu döneme kadar çok sayıda dolmuş farklı hatlar üzerinde çalışmakta, hatta çalışmalarına dair durak yerlerinin belirlenmesi, yeni hatların açılması için Belediye Meclis kararlarının verilmesi gibi uygulamalar gözlemlenmektedir. Fakat resmi olarak tanınma ve tarifelerin belirlenme süreciyle birlikte, dolmuşların çalıştıkları hat sayılarında da önemli artışlar meydana gelmiş, kent içinde faaliyet gösteren taksilerin %90'ı dolmuş olarak hizmet vermeye başlamıştır. Taksilerin çok büyük bölümünün dolmuşa dönüşmesi ise belirli standartların getirilmesini gerektirmiş, örneğin dolmuşlar ring olarak çalışmaya başlamış, ön camlarına gidecekleri bölgeye ilişkin bilgilendirme levhalarının asılması zorunlu hale getirilmiştir (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.86-87).

İstanbul'da 1960'larla birlikte resmi olarak çalışmaya başlayan diğer kent içi ulaşım formu olan minibüsler ise tıpkı dolmuşlar gibi küçük girişimcilik üzerinden örgütlenmişlerdir. Dolmuş otomobillerinden daha büyük olan bu araçlar, ilk olarak 1940'lı yıllarda faaliyet göstermeye başlamış, aynı anda 10 kişinin taşınabildiği bu araçlar "kaptıkaçtı" olarak nitelendirilmiştir. Diğer araçlarda da gözlemlendiği gibi minibüsler de ilk dönemlerde kent içinde tarifesiz ve ruhsatsız olarak çalışmışlar, kamusal veya özel taşımacılık hizmetinin verilmediği veya sık gerçekleşmediği Üsküdar-Beykoz, Topkapı- Sağmalcılar, Yedikule-Bakırköy, Topkapı-Sirkeci gibi bölgelerde faaliyet göstererek, hizmet alanlarını hızlı bir şekilde genişletmişlerdir. 1958 yılıyla birlikte ise Belediye Meclisi resmi olarak bu vasıtaları tanıyarak çalışabilecekleri hatları belirlemiştir (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.109). Minibüslerin ara ulaşım sistemi olarak kent içi ulaşım organizasyonunda tanınmaları, dünya örneklerinde belirtilen enformel organize olma hali ile doğrudan paralellikler içermektedir. Özellikle bu çalışmanın ikinci bölümünde incelenen geç kapitalistleşen ülke örneklerinin birçoğunda görülen özellikler İstanbul'daki örgütlenme aşamaları için de geçerlidir.

Minibüslerin resmi olarak çalışmaya başlamasıyla kent nüfusunun hızlı artışının paralel dönemlerde gerçekleşmesinin bu ulaşım formunun çok hızlı bir şekilde büyümesine ve kurumsallaşmasına yardımcı olduğu söylenebilmektedir. Bu yeni küçük girişimci ulaşım

örgütlenmesinin 1960 yılında 200 minibüsle günde yaklaşık olarak 50.000 yolcuya hizmet verdiği ifade edilmektedir (Tekeli, 2010, s.55).

Farklı ulaşım sistemlerinin hızlı gelişme süreci ulaşım aktörleri arasında rekabet meydana getirmiş, halk otobüsü sahipleri gelirlerini azalttıkları gerekçesiyle minibüsler hakkında belediyeye şikâyetle bulunmuşlardır. Bu durumun kentte minibüslerin önemli ölçüde kabul gördüğünün de bir işareti olduğu belirtilmektedir (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.110). 1962 yılıyla birlikte minibüslerin çalışacakları hatlar kesin bir şekilde belirlenmiş, uymaları gereken tarife ve kurallar minibüslere iletilmiştir. Ancak ilk dönemlerde minibüsler bu uygulamalara karşı direnç göstermiş ve öğrenci indirimi uygulama, aralıklı olarak duraklarda durma, bilet kesme gibi zorunlulukları yerine getirmemişlerdir. Hatta minibüslerin çalışması için belirlenen bazı hatlarda minibüslerin çalışmayı reddetmesi üzerine bu bölgelerde yaşayan halkın mağdur olmaması için askeri araçlarla ulaşım hizmeti sağlanmıştır (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.110). Bununla birlikte kent içinde iş bölgeleri ile gecekondu ve kentin uzak bölgeleriyle entegrasyonu güçlenen minibüsler, 1965 yılında günde 425.000 yolcuya ulaşım hizmetini 1700 araçla gerçekleştirmekteydiler (Tekeli, 2010, s.60). Aynı yıl bu sayının dondurulmasına karar verilmiş, karardan bir yıl sonra minibüs sayısı 2390'a yükselmiştir. Bu sayıya kaçak çalışan minibüslerin eklenmesiyle ise kentte faaliyet gösteren minibüs sayısının 5000'in üzerinde olduğu tahmin edilmektedir (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.111).

Karayollarında minibüs taşımacılığının artmasının yanında kent içinde otobüs ve otomobil taşımacılığı da gelişmeye devam etmiş hem otobüs hem de taksi ve dolmuş sayılarında artışlar yaşanmıştır. İETT'ye bağlı otobüs sayısı 498, halk otobüslerine bağlı otobüs sayısı ise 107 olarak kayıtlara geçmiştir. Bu otobüsler sırasıyla günde 311.400 ve 56.500 yolcuyu taşımaktaydı. Ticari plakalı otomobillerden taksi ve dolmuşların sayısı ise 14.445 olarak gözlemlenmiş, araçların günlük ortalama yolcu taşıma sayısı taksiler için 250.000, dolmuşlar için ise 750.000 olarak hesaplanmıştır. Bu dönemde kent içi karayolu toplu taşımacılığındaki bir diğer önemli nokta ise servis araçlarının kent içi ulaşımında bir aktör haline gelmeye başlaması durumudur. Paratransit taşımacılık alanındaki önemli uygulamalardan birisi olan ve işyeri ile hane arasındaki bağlantıyı sağlayan servis araçları, İstanbul'da günde yaklaşık olarak ortalama 25.000 kişiyi taşımaktadır (Tekeli, 2010, s.60).

İETT 1970'li yıllarla birlikte yatırım alanını genişletmiş, 400'ün üzerinde yeni otobüs ekleyerek toplam araç sayısını 738'e yükseltmiştir. Bu sayede otobüs ile taşınan günlük ortalama yolcu sayısı 639.500'e ulaşmıştır. Halk otobüslerinin sayısı ise 92 olarak kayıtlara geçmiş, ayrıca personel servisleri olarak faaliyet gösteren 172 otobüs ve 533 minibüs ile günde

42.000 yolcu taşınmıştır (Tekeli, 2010, s.63). Minibüsler de bu dönem içinde önemli aktörler olarak varlıklarını sürdürmeye devam etmiş ve taşımacılık alanındaki paylarını artırmışlardır. 1971 yılında belediye tarafından belirlenen 19 hat üzerinde toplam 3.125 minibüsün çalıştığı, bu hatların 7 tanesinin Asya, 12 tanesinin ise Avrupa yakasında bulunduğu görülmektedir. Asya’da bulunan hatlarda toplam 588 minibüs çalışmakta ve bu hatlar, Kadıköy, Kartal, Pendik, Yakacık, Üsküdar, Ümraniye, Polonezköy, Beykoz, Anadolu Hisarı ve Kavacık dolaylarında faaliyet göstermektedir. Bununla birlikte Avrupa yakasında bulunan hatların birçoğunun Aksaray merkezli olduğu ve önemli bir bölümünün gecekondu bölgelerini kent merkezine bağladığı belirtilmektedir. Toplam minibüs sayısı ise 3200 dolaylarındadır ve günde ortalama 695.000 yolcu taşıdıkları belirtilmektedir (Tekeli, 2010, s.64).

Dolmuş ve taksilerde de benzer bir artış görülmüştür. 1970 yılında dolmuş olarak belirlenmiş, sarı bantlı olarak çalışan araç sayısı 705 olarak kayıtlara geçmiştir. Fakat kent içinde faaliyet gösteren 15.203 taksinin büyük çoğunluğunun 296 hatta yayılmış bir şekilde dolmuş olarak çalıştırıldığına dikkat çekilmektedir (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.87). Ancak dolmuş olarak çalışan taksilerin sayısı kesin olarak hesaplanamamaktadır. Tekeli’ye (2010, s.64) göre, toplam taksilerin yarısının dolmuş olarak çalıştığı düşünüldüğünde, taksilerin günde ortalama 296.000, dolmuş olarak çalışan taksilerin günde ortalama 840.000 ve sarı bantlı dolmuşların ise günde ortalama 115.000 yolcu taşıdıkları bir tablo ortaya çıkmaktadır. Ayrıca bu sayı 1965 yılında dondurulmuş ve uzun bir süre boyunca yeni plaka tahsis yapılmamıştır (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.58).

Bu dönem aynı zamanda küçük girişimcilerin plaka sınırlamaları üzerinden rant geliri elde etmeye başladıkları bir dönemdir ve bu nedenle önemli bir dönüşüme işaret etmektedir. Kent nüfusunun hızlı bir şekilde artmaya başlaması ve günlük taşınan yolcu sayılarının buna bağlı olarak yükselmesi önemli bir gelir alanı oluşturmuş, plaka sınırlaması ile farklı aktörlerin kent içi yolcu taşımacılığı alanında faaliyet göstermesi engellenmek istenmiştir. Böylece plaka sahibi olanlar rant geliri elde etmeye başlamışlardır. Plaka rantı iki noktada gerçekleşmektedir. İlk olarak kentte taşınan yolcu sayısının kent nüfusuna bağlı bir şekilde sürekli olarak artması, çalışan araçların günlük gelirlerini artırmalarını sağlamakta, ikinci olarak ise, plaka sayısının sabit kalması plaka fiyatlarının dolaşım alanı içinde yükselmesine neden olmaktadır (Tekeli, 2010, s.64).

Bu durumun bir diğer sonucu ise “korsan” olarak bilinen araçların çalışmasının artması olmuştur; İstanbul’da 1000 civarında korsan aracın farklı hatlarda çalıştığı ve bu araçların günde 60.000 yolcu taşıdığı tahmin edilmektedir (Tekeli, 2010, s.65). Taksilerde de benzer bir

korsan çalışma biçiminin olduğu görülmektedir. 1973 yılında yapılan bir çalışmada İstanbul'da o tarihte 2.500 adet korsan taksinin faaliyet gösterdiği vurgulanmaktadır. Bu tarihlerde günlük yolcu sayılarının sürekli olarak artmasına rağmen plaka ve araç sayılarında bir değişme yoktur. Plaka sınırlaması nedeniyle ulaşım yeni araçlar dâhil olmadığından araç başına düşen yolcu sayısı artmıştır (Tekeli, 2010, s.70). Böylece küçük girişimcilik üzerinden örgütlenen taşımacılığın önemli bir gelir alanını kontrol ettiği görülmektedir.

Küçük girişimciler üzerinden şekillenen taşımacılık faaliyetlerinde aktörler sadece sektöre giriş koşullarını denetleyerek kendi gelirlerini koruma altına almayı hedeflememekte, aynı zamanda yönetimin şehirde ulaşım planlaması hakkında alacağı kararların gelirlerinde düşüş yaratmasını engellemeye çalışmaktadırlar. Örneğin, 1979 yılında İETT tarafından Taksim-Zincirlikuyu tercihli yolunun hizmete alınması minibüs şoförlerinin yoğun protestolarına neden olmuştur (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.111).

1970'ler itibarıyla kurumsallaşmanın görece zayıf, ancak bir baskı unsuru olarak küçük işletmeciliğin etkili olduğunu söylemek mümkündür. Bu süreç içinde kent içi taşımacılıkta bir diğer önemli gelişme ise 14 yolcu kapasiteli midibüslerin çalışmaya başlamasıdır. 1973 yılında faaliyet gösteren araç sayısı 300, 1976 yılında ise 176 olarak kayıtlara geçen midibüsler ile günde ortalama 130.000 dolaylarında yolcu taşındığı tahmin edilmektedir. Bu dönem içinde özel taşımacılığın kamu taşımacılığına kıyasla küçük girişimcilik üzerinden pay artırdığı söylenebilmektedir. Aynı zamanda bu taşımacılık türünde artan yolcu sayısına rağmen, araç sayısının sabit kalması yolculukların konfor düzeyini düşürmekte, fakat taşımacıların gelir düzeylerinin artmasında etkili olmaktadır (Tekeli, 2010, s.69-70).

4.2.1.4.1980 Sonrası Dönem: Küçük Girişimcilikten Büyük Projelere

İstanbul'da 1980'li yıllardan itibaren yaşanan ve farklı aktörlerin kent mekânını kullanma biçimindeki yaklaşımlarını farklılaştıran dönüşüm süreci kentsel ulaşım için de geçerli olmuş, özellikle devlet ve sermaye ortaklıkları çerçevesinde gelişen altyapı yatırımları 1980'li yıllardan itibaren hız kazanmış, 2000'li yıllardan itibaren büyük ölçekli projeler kapsamında kendisini göstermiştir. Erder (2018, s. 68), Türkiye'de ve özellikle de İstanbul'da 2000 yılından itibaren inşaatı merkezine alan birikim sürecinin kentsel rantın yeniden dağılımının bir aracı olduğuna dikkat çekmekte, inşaatı merkezine alan ve kentsel ulaşım altyapılarına odaklanan yatırımların ise bu süreçte aynı zamanda kamusal destek sağladığına vurgu yapmaktadır.

Denizyolu taşımacılığında 1980’li yıllarla birlikte farklı örgütlenme süreçleri görülmeye başlanmış, deniz motorları aynı zamanda bu örgütlenme süreçlerinde taşıtlarını da değiştirmişlerdir. Üsküdar-Beşiktaş, Karaköy-Haydarpaşa-Kadıköy, Eminönü-Üsküdar ve Sirkeci-Salacak hatları arasında seferler yapan bu motorlar, 1980’li yıllarla birlikte 20 metrelik ve 200 kişilik motorlar kullanmaya başlamışlardır. Bu alanda 1993 yılında kurulan “Turyol Kooperatifi”, 1997 yılında kurulan “S. S. Dentur Avrasya Deniz ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi” ile süreci yönetmeye başlamış, özellikle kooperatifleşme sonrasında teknolojik yenilemeye gidilmiş ve hatların daha düzenli bir şekilde işlemeye başladığı gözlemlenmiştir. Şehir hatlarının işleyişinden bağımsız, belirli bir tarifeleri olmasına rağmen iskelelerde vasıtalarının dolmasıyla beraber harekete geçen bu araçlar halk arasında “dolmuş motorları” olarak da tanımlanmaktadır (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.88-89).

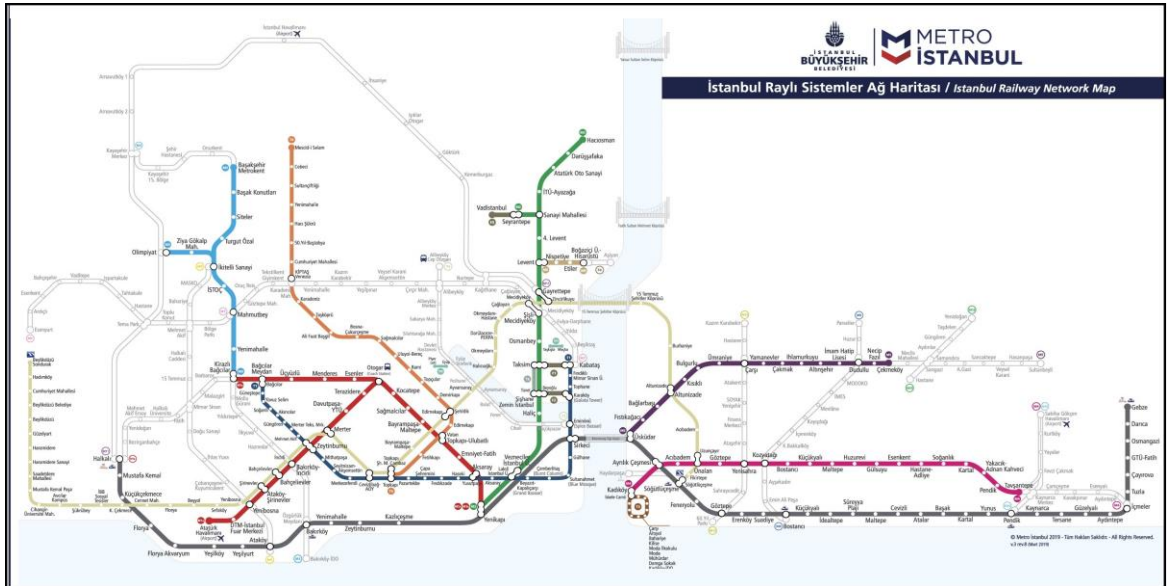
1980’li yılların ortalarından itibaren ise deniz taşımacılığının hem yolcu sayılarında hem de yolculuk paylarında düşüşler meydana gelmekte, bu durum karşısında özel bir politika geliştirilmediği ve gerek yolcu taşımacılığı gerekse araç taşımacılığında zarar ettiği vurgulanmaktadır (Tekeli, 2010, s.76). Şehir hatları, 2005 yılına kadar Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü’ne bağlı olarak faaliyetlerini sürdürmüştür. 2005 yılında Türkiye Denizcilik İşletmeleri bünyesindeki Şehir Hatları Özelleştirme Yüksek Kurumu aracılığıyla İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ne devredilmiştir. 2010 yılında ise yine İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından İstanbul Şehir Hatları Turizm Sanayi Ticaret A.Ş. kurulmuş ve deniz taşımacılığı ve deniz taşımacılığına dayalı tamamlayıcı hizmetlerin sunumu bu kurum üzerinden sürdürülmeye devam etmiştir (Şehir Hatları, 2020). İstanbul’da denizyolu ulaşımı 1987 yılına kadar çok büyük oranda Şehir Hatları İşletmesi tarafından sağlanmaktaydı. Bunun yanında İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1987 yılında İstanbul Ulaşım ve Ticaret A.Ş. isimli yeni bir idari birim daha oluşturmuştur. Kent içi deniz ulaşımında yeni bir alternatif oluşturan şirketin ismi 1988 yılında İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. (İDO) olarak değiştirilmiştir. Yıllar içinde düzenli olarak büyüyen ve filosunu genişleten İDO, İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin 2011 yılında almış olduğu kararla özelleştirilmiş ve “Tepe-Akfen-Sourter-Sena” grubu tarafından işletilmeye devam edilmiştir. (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.175-176).

İstanbul’da 2017 yılı itibarıyla kent içi toplu taşımanın %3’ü deniz taşımacılığı üzerinden gerçekleşmektedir. Bu yolculukların %48’i yaklaşık olarak 100 bin yolcu ile Şehir Hatları’na aittir, ardından sırasıyla %26 ile Dentur Avrasya, %20 ile Turyol ve %6 ile İDO gelmektedir. Denizyolu ulaşımının 2016 yılına göre %9 azaldığı belirtilmekte, bunun nedeni

olarak ise iki kıta arasındaki yeni geçiş olanaklarının varlığı gösterilmektedir (İBB, 2018, s. 34). Bir önceki yıla kıyasla yolcu kaybının yaşanması, yeni ulaşım olanaklarının diğer ulaşım modlarıyla kurduğu ilişkinin etkisinin görülmesi açısından önemli bir örnek oluşturmaktadır.

Bu dönemde kent içi ulaşımdaki en önemli değişimler ise raylı sistemlerde gerçekleşmektedir. 2000’li yıllara kadar birçok farklı raylı sistem projesi geliştirilmiş ve hayata geçmiştir. 1989 yılında Aksaray-Ferhatpaşa arasında hafif raylı sistem hizmete girmiş, bunu 1992 yılında modern tramvay sistemi takip etmiştir (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.181-186). Hafif raylı sistemleri ise 2000 yılında Taksim-Levent hattıyla metro takip etmiş, proje 602 milyon dolara mal olmuştur (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.204). İlerleyen dönemlerde de metro yatırımları devam etmiş, giderek İstanbul’u çevreleyen bir raylı sistem yatırım süreci gözlemlenmiştir. Bu dönem içindeki bir diğer raylı sistem yatırımını ise Marmaray oluşturmaktadır. Eski banliyö hattını takip eden Marmaray, İstanbul Boğazı’nı bir tünel vasıtasıyla geçerek, iki yakayı birbirine bağlamaktadır. 2004 yılında yapımına başlanan projenin bir bölümü 2013 yılında, tamamı ise 2019 yılında faaliyete geçmiştir (Marmaray, 2020). Marmaray, basit bir kentsel raylı sistemin ötesinde bir anlam taşımaktadır. Gerek projenin mali büyüklüğü gerekse projenin çok uluslu bir aktörleri içeren yapısı Marmaray’ı uluslararasılaşmanın bir vasıtası haline getirmiştir (Aksoy, 2016, s. 210). İstanbul’da raylı sistemlerin kent içindeki dağılımı Şekil 9’da yer almaktadır.

Şekil 9.İstanbul Raylı Sistemler Ağ Haritası



Kaynak: <https://www.metro.istanbul/YolcuHizmetleri/AgHaritalari> (Erişim Tarihi:31.08.2020)

İstanbul’da kent içi ulaşımda karayollarında 1975-1980 yılları arasında iki temel gelişme olduğu izlenmektedir. Bunlardan ilki belediye yönetiminin toplu taşımaya önem

vermesi aracılığıyla İETT'nin payının artırılmasıdır. Diğer etken ise Boğaz Köprüsü ve çevre yollarının gelişimine paralel olarak özel araba sahipliğinde artış meydana gelmesidir. Yeni yol düzenlemeleri ve kent içi ulaşımın ücretlendirilmesinde mavi kart benzeri uygulamalara gidilmesi, otobüslerin taşıdıkları yolcu sayılarında önemli artışların yaşanmasını sağlamış, 1980 yılında hem taşınan yolcu hem de taşıt sayısı artmış, 1975 yılında taşınan yolcu sayısının iki katına ulaşılmıştır (Tekeli, 2010, s.70-71).

Sadece İETT otobüsleri değil, aynı zamanda küçük girişimcilik etrafında örgütlenen taşımacılık alanı da dönem içinde gelişme göstermeye devam etmiştir. Halk otobüslerinde artış yaşanmış, belediye halk otobüslerini yaygınlaştırmaya çalışmıştır. Halk otobüslerinin kent içi ulaşımında artmasıyla, küçük girişimcilik alanının ulaşımında güçlendiği ifade edilmektedir. Minibüs taşımacılığında da 11 yolcu taşıyan araçlardan 14 yolcu kapasiteli araçlara geçilmesi önemli bir gelişmedir; araç başına taşınan yolcu sayısının artmasına paralel olarak toplam yolcu sayısı da yükselmiştir. Fakat bu dönemde faaliyet gösteren toplam minibüs sayılarına ilişkin kesin bilgi bulunmamaktadır. Plakaların dondurulmuş olması nedeniyle İstanbul'da faaliyet gösteren minibüs sayısı 3.269 olmalıdır, ancak İstanbul Teknik Üniversitesi tarafından 1982 yılında gerçekleştirilen bir çalışmada 57 hatta toplam 3.690 minibüsün çalıştığı tespit edilmiştir. Bu hatlarda günde ortalama toplam 1.476.000 yolcunun taşındığı belirtilmektedir (Tekeli, 2010, s.73).

Küçük girişimcilik alanındaki gelişmeyi minibüsler de takip etmiş, 1982 yılında 3200 dolaylarında olan minibüs sayısı, 1985 yılına gelindiğinde 5600 civarına yükselmiştir. Ayrıca taksi ve taksi-dolmuşlardaki ticari plaka kısıtlamalarının bu dönemde de devam ettiği gözlemlenmektedir (Tekeli, 2010, s.77). Ayrıca 1988 yılında bütün minibüslere "M" plaka verilmesi zorunlu hale gelmiştir. Kentte 1990'lı yıllardan itibaren hayata geçen raylı sistemlerin küçük girişimcilik üzerinde kısıtlamalar meydana getirdiği de görülmektedir. Örneğin 1992 yılında Sirkeci-Aksaray-Topkapı hattına minibüslerin girmesinin yasaklanmış, benzer bir şekilde 2000'li yılların başına kadar raylı sistemlerin bulunduğu bölgelere minibüs yasakları uygulanmıştır (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.111).

Bu durum farklı sistemler arasında taşımacılık üzerinden bir rekabet yaşanmasının yanında, bir ulaşım sisteminin diğerini engellemesi açısından da önemli bir örnek oluşturmaktadır. Minibüslere ilişkin yaklaşım aslında yerel yönetimin açıklamaları aracılığıyla da takip edilebilmektedir. Dönemin Belediye Başkanı Nurettin Sözen; *"toplu taşımaya taraftar olmak siyasal bir tercihtir. Ben elimden gelse otobüsleri artırıp minibüsleri kente sokmamak istiyorum"* diyerek (Kırmızı & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 213) dönemin farklı kent içi ulaşım

sistemlerine bakış açısını yansıtmıştır. Fakat bu dönemden sonra da minibüs sayı ve hatlarında artışlar meydana gelmiş, farklı kurumsallaşma ve düzenleme süreçleri gözlemlense de minibüsler kent içinde faaliyet sürdürmeye devam etmiştir. Taksiler ise 1986 yılında sarıya boyanmış, 1988 yılında ise bütün taksilere “T” harfli standart plakalar takılmış ve 17.500 dolaylarında olan sayıları ise günümüze kadar sabit kalmıştır (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.58). Ancak bu dönem içinde esas dönüşüm taksi-dolmuşlarda olmuş, 1990’lı yıllardan itibaren modernize olan bu araçlar günümüzde hala kullanımda olan 7 kişilik “sarı dolmuşlara” dönüşmüşlerdir (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.195).

Bu zaman dilimi ayrıca toplu taşımada dünya çapında özelleştirme uygulamalarının yapıldığı bir dönemdir. 1990’lardan itibaren dünyada kent içi ulaşımı sağlayan otobüs işletmelerinde özelleştirmeler yapılmış, örneğin Danimarka, İngiltere gibi ülkelerde kamunun faaliyet gösterdiği toplu taşımanın özel sektöre devri gündeme gelmiştir. Türkiye’de de bu süreçte otobüs taşımacılığında özel sektörün hâkimiyeti konusunda bir artıştan söz etmek mümkündür, zira İETT ihalesiyle Tuzla-Topkapı hattında 175 adet özel otobüsün faaliyete geçmiştir. Benzer bir şekilde 1996 yılında 128 adet çift katlı özel otobüs İETT’nin denetim, yürütüm ve yönetimi kapsamında çalıştırılmaya başlamıştır (Kırmızı & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 221-224). Bu durum aynı zamanda İETT’nin kent içi ulaşımında ilk büyük özelleştirme faaliyeti olarak da gösterilmektedir. İstanbul’da kent içi ulaşım alanında özelleştirmede en önemli boyutlarından biri ise İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş.’nin kurulmasıdır. 2010 yılında İBB’nin bir iştiraki olarak kurulan şirketin 1500 otobüsle hizmet vermesi planlamış, 2011 Ocak ayında bu planın ilk ayağı olarak İETT hatlarında çalıştırılmak üzere 172 otobüs için ihaleye çıkmıştır (Kırmızı & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 260).

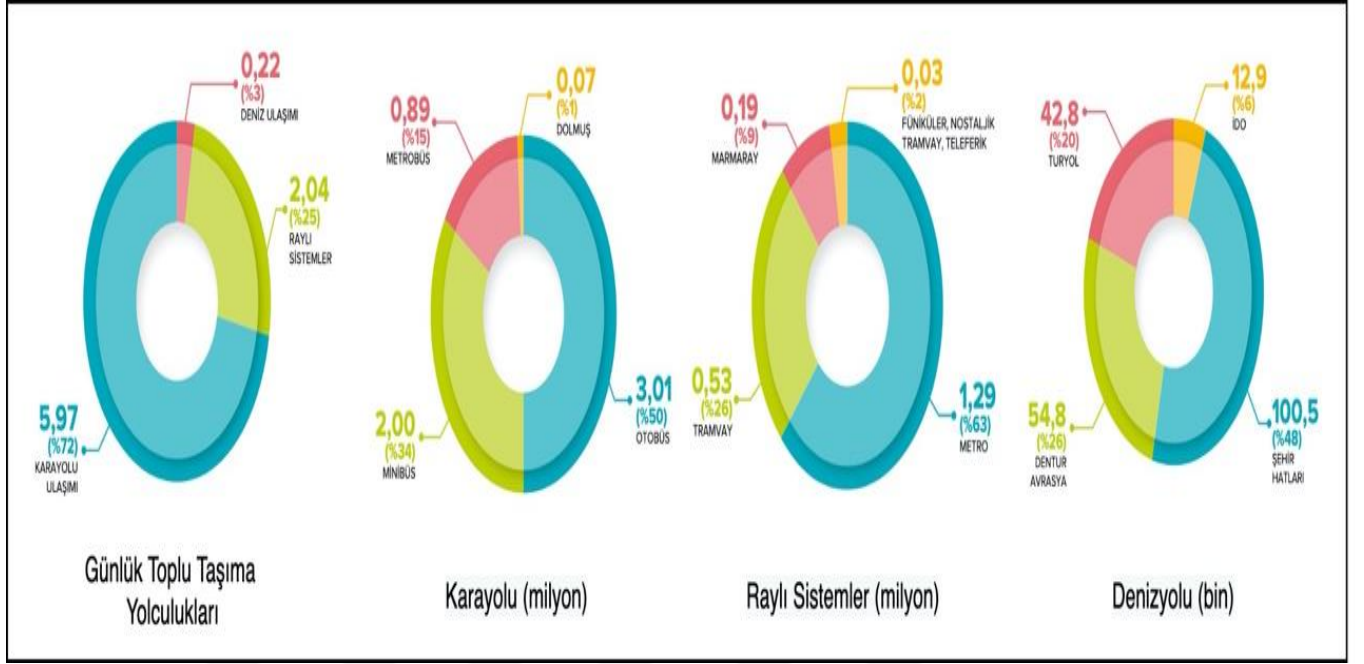
Kent içi ulaşım alanında büyük ölçekli bir yeniden yapılanmaya işaret eden bu dönüşüm aynı zamanda farklı sermaye boyutlarını yansıtan gruplar arasında da tepkiye neden olmuştur. Örneğin Özel Halk Otobüsleri Odası adına yapılan açıklamada sürecin Otobüs A. Ş. üzerinden ilerlemesi hakkında; *“İstanbul’un otobüs taşımacılığı, özelleştirme adına bu alanda deneyim ve geçmişi olmayan bir şirket aracılığıyla pazarlanıyor”* ifadeleri kullanılmıştır. Bu açıklamalara karşılık dönemin Belediye Başkanı Kadir Topbaş; *“İstanbul’da bizim 2000 yeni otobüse ihtiyacımız var... Otobüs A.Ş. ’yi bu bağlamda kurduk. Halk otobüsü tercih edilmiyor, İETT tercih ediliyor. Oysa sen özel sektörün, öyle bir hizmet sunman gerekiyor ki... Kendinizi geliştirmeniz gerekiyor. Mağdur etmeyeceksin halkı...”* şeklinde açıklamalarda bulunmuştur (Kırmızı & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 259-260). İhaleler üzerinden yaşanan bu tartışma, aslında küçük üreticilik üzerinden örgütlenen kent içi ulaşım aktörleri ile şirketleşmiş büyük ölçekli

ulaşım sermayesi arasında kent mekânı içindeki potansiyel gelirden pay alma mücadelesi olarak okunabilir. Fakat süreç içinde farklı gruplar arasında gelirin kontrolüne ilişkin çatışmalar yaşansa da temel vurgunun özelleştirme üzerine odaklandığı görölmektedir. Dönemin İETT Genel Müdürü Hayri Barağlı'da bu alanda özel sektörün etkinliğine vurgu yaparak, Özel Halk Otobüsçülerinin, Ulusal Toplu Taşımacılar Birliği Çalıştayı'nda yer almamalarına ilişkin *“özel taşımacının yer almadığı bir birlik sağlıklı değil. Sadece kamusal başlıklı değerlendirmeleri geride bırakmalıyız”* diyerek (Kırmızı & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 261), özel sektörün yönetim ve planlamada etkin bir şekilde rol almasını talep etmiştir. İstanbul'da 2010'larla birlikte İETT özelinde başlayan ve özel sektörün etkinliğine vurgu yapan dönüşüm süreci sonuçlarını göstermiş, 2011 yılında 75 olan araç sayısı, takip eden üç yıl içinde hızlı bir artışla 824 olmuş, 2020 yılı itibarıyla ise yaklaşık olarak 1000 dolaylarına yükselmiştir (Otobüs A.ř., 2020).

Toplu taşımada 2000'li yıllarda raylı sistemlerde yaşanan dönüşüm karayolu için de geçerli olmuş, BRT sistemi olan metrobüs sistemi 2007 yılında faaliyete geçmiştir. İlk olarak Topkapı-Avcılar arasında hizmet veren metrobüs hattının ikinci bölümü olan Zincirlikuyu ayağı 2008 yılında, üçüncü ayağı olan Söğütlüçeşme ise 2009 yılında hizmete girmiştir. Son olarak ise Beylikdüzü hattı 2012 yılında faaliyete başlamış, bünyesinde 45 durak bulunan hattın uzunluğu 50 kilometreye ulaşmıştır (Kurtoğlu & Noyan, 2014, s.213).

Dolayısıyla 2000'li yıllardan itibaren hem farklı sistemler arasında entegrasyonu hedefleyen, hem de farklı sermaye ölçeklerinin özelleştirme süreçlerinin de etkisiyle ulaşım alanı üzerinden kurumsallaştığı bir işleyişle karşılaşılmaktadır. İstanbul'da kent içi ulaşımdaki gelişmelerin somut karşılıkları ise İBB'nin yıllık ulaşım raporu üzerinden takip edilebilmektedir. İstanbul'da toplam ulaşımda toplu taşımacılık faaliyetleri önemli bir yerde bulunmakla birlikte, yolculukların önemli bir bölümünün yaya olarak gerçekleşmektedir. Günde yaklaşık 31 milyon olarak hesaplanan yolculukların %45'i yaya olarak gerçekleşmekte, bunu %28'le toplu taşıma izlemektedir. Özel otomobil yolculukları %20 olarak hesaplanmakta, en sonra ise %7 ile servis taşımacılığı gelmektedir (İBB, 2018, s.17). Toplu taşımada ise karayolu ulaşımı en büyük paya sahiptir. Toplam karayolu yolculuklarının %72'si karayoluyla, %25'i raylı sistemlerle ve yukarıda da belirtildiği gibi sadece %3'ü denizyolu ulaşımı ile gerçekleşmektedir (İBB, 2018, s.22). Ayrıca bu sistemler arasında da son derece heterojen bir dağılım vardır; İstanbul'da çok çeşitli ulaşım sistemlerinin bir arada bulunduğu bir kentsel ulaşım organizasyonu ile karşılaşılmaktadır.

Şekil 10. İstanbul'da 2017 Yılında Kent İçi Yolculukların Dağılımı



Kaynak: İBB, 2018'den derlenmiştir.

Şekil 10'da da görüldüğü üzere, kent içi karayolu ulaşımında %50 ile otobüsler ilk sırada yer almakta, otobüsleri %34'lük pay ile minibüsler izlemektedir. Metrobüs %15'lik yolculuk payına sahip olurken, %1 ile taksi-dolmuşlar en az payı almaktadır. Raylı sistemlerde ise metro %63 ile birinci sırada bulunurken, tramvay %26, Marmaray ise %9'luk paya sahiptir. Çok daha ufak çaplı sistemler olan funiküler, nostaljik tramvay ve teleferiğin payı %2 dolaylarında gerçekleşmektedir. Son olarak denizyolunda şehir hatları %48'lik pay ile birinci sırada yer almakta, Dentur Avrasya %26 ile ikinci, Turyol motorları ise %20 ile üçüncü sırada bulunmaktadır. Denizyolu ulaşımında son sırada ise İDO gelmektedir.

Kentsel ulaşımın birçok farklı aktörü içermesi ise sistemlerin kent ekosistemi içinde entegre çalışmasını zorunluluk haline getirmektedir. Nitekim, İBB'nin 2020-2024 yıllarını kapsayan stratejik planının kentsel ulaşımına ilişkin bölümlerinde akıllı ulaşım sistemleri, entegrasyon ve sürdürülebilirlik merkezi bir yer kaplamakta, ayrıca raylı sistemlerin ve denizyolu ulaşımının geliştirilmesine vurgu yapılmaktadır (İBB, 2019). Karayolu ulaşımı genel toplu taşıma içinde son derece yüksek bir paya sahiptir, raylı sistemlerle ve denizyoluyla gerçekleştirilen yolculukların oranları karayollarının çok altında gerçekleşmektedir. İstanbul'un tarihsel gelişiminde 1950'lerden itibaren karayollarına verilen önem ve raylı sistemlerin İstanbul'un genelini kapsayacak şekilde organize olmasının 2000'li yıllardan sonraya denk gelmesi bir arada düşünüldüğünde bu rakamlarla karşılaştırılması şaşırtıcı değildir.

Karayolları taşımacılığında ise otobüs taşımacılığı merkezi önemini korumaktadır. Özellikle 2000’li yıllardan itibaren otobüs taşımacılığının çok aktörlü işleyişi küçük girişimcilikten şirketleşmeye doğru dönüşmüş, Otobüs A.Ş.’nin kurulması bu konuda önemli bir adımı teşkil etmiştir. Bununla birlikte İETT’ye bağlı olarak çalışan otobüslerin sayısı hala diğer aktörlere göre yüksektir. Yaklaşık olarak 2500 otobüsle 772 hatta faaliyet gösteren İETT’nin bünyesinde aynı zamanda 593 adet metrobüs bulunmakta (İETT, 2019, s. 52) ve toplamda 3800 dolaylarında şoför istihdam etmektedir (İETT, 2019, s.45). Dolayısıyla İETT otobüs yolculukları arasında en büyük paya sahiptir ve toplam otobüs yolculuklarının %41’i İETT tarafından gerçekleştirilmekte, İETT’yi %36,8’le Özel Halk Otobüsleri ve en son olarak %22 ile İstanbul Otobüs A.Ş. takip etmektedir (İETT, 2017, s. 52). 2019 yılı verilerine göre ise İETT bünyesinde 2463 otobüs ve 603 metrobüs yer almakta, özel halk otobüslerinin 2154 ve Otobüs A.Ş.’nin 1055 otobüsü bulunmakta, bu taşıtlar ise toplam 818 hat üzerinde çalışmaktadır (İBB Ulaşım Daire Başkanlığı, 2020).

Tablo 12. İstanbul’da 2019 Yılında Toplu Ulaşım

	Günlük Yolcu Sayıları	Payı (%)
Raylı Sistem	2.709.914	18,07
Metro/ Hafif Metro	1.728.555	11.53
Tramvay	640.351	4,27
Teleferik / Nostaljik Tramvay / Tünel / Füniküler	54.168	0,36
Karayolu	11. 717. 979	78.15
İETT Otobüs/ Metrobüs	2.033.191	28.99
Özel Halk Otobüsü	1.590.568	
Otobüs A.Ş.	861.423	
Minibüs	3.098.963	20.67
Taksi / Taksi-Dolmuş	1.403.949	9.36
Servis	2.867.502	19.13
Denizyolu	565.472	3.77
İDO	163.434	1,09
Şehir Hatları	231.444	1.54
Özel Tekne / Motor	170.594	1.14

Kaynak: İETT, <https://www.iett.istanbul/tr/main/pages/istanbulda-toplu-ulasim/95>
(Erişim Tarihi: 31.05.2019).

Karayolu ulaşımında bu çalışmanın araştırma konusunu oluşturan ara ulaşım sistemlerinin de yoğun olarak kullanıldığı görülmektedir. Mevcut veriler küçük girişimcilik üzerinden örgütlenen ulaşım sistemlerinin İstanbul’un kent içi ulaşımında hala merkezi öneme sahip olduğunu göstermektedir. Özetle, İstanbul’da kent içi ulaşım katmanlı ve heterojen bir yapıya sahiptir ve kent politikalarına ve ihtiyaçlarına bağlı olarak sürekli dönüşmektedir. Kent içi ulaşım ile ilgili gerek tarihsel gerekse güncel veriler teknik dönüşüme işaret ettiği kadar toplumsal değişimle de ilişkilidir ve farklı dinamikler ile aktörleri bünyesinde barındırmaktadır. Bu durum bu çalışma kapsamında İstanbul’da kentsel ulaşımın detaylı bir şekilde ele alınmasının temel nedenidir. Kent içi ulaşım alanının bütünsel olarak yeniden yapılanmasının ara formların değişimindeki etkisini aşağıda görmek olanaklı olacaktır.

4.2.2.İstanbul’da Ara Ulaşım Sistemleri: İşleyiş, Mevzuat ve Dönüşüm

İstanbul’da ara ulaşım sistemleri diğer birçok ülke örneğinde olduğu gibi ortaya çıktığı ilk dönemlerde talebe duyarlı bir şekilde gelişmiş, ancak ilerleyen yıllarda bu alanda faaliyet gösteren ulaşım aktörleri yönetimler tarafından tanınan formel ulaşım aktörlerine dönüşmüşlerdir. İstanbul’da kentsel ulaşımın gelişiminden de takip edilebileceği üzere özel ulaşım formu olan taksiler, diğer iki form olan taksi-dolmuşlar ve minibüslere kıyasla daha erken bir zaman diliminde tanınmış, taksi-dolmuşlar ve minibüslerin faaliyet süreçleri ise taksilere göre daha sorunlu olmuştur. Fakat gittikçe bu alanda faaliyet gösteren bütün ulaşım aktörleri ulaşım yönetimleri tarafından tanınmaya başlanmış ve kent içi ulaşımındaki etkinlikleri İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin düzenlemelerine konu olmuştur. Günümüzde ise İBB tarafından organize edilen lüks taksi ve lüks minibüs uygulamaları gibi yine özel ticari plakalara dayalı projeler ve uygulamalar da görülmektedir. Ancak geleneksel taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlara göre bu taşıtların etkinliği sınırlı bir yapıda gerçekleşmektedir.

Çalışmada incelenen taşıtların İstanbul özelinde tanımlarına ise UKOME kararlarıyla bu taşıtların işleyişinin düzenlendiği 2009 tarihli “Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi” ve 2007 tarihli “(M) ve (TM) Seri Plakalı ve Hatlı Ticari Minibüs Yönergesi” içinde yer verilmektedir. Yönergelere göre taksi, şoförü dâhil en fazla 9 (dokuz) oturma yeri olan, insan taşımak için imal edilmiş bulunan ve taksimetre ile yolcu taşıyan ticari motorlu aracı, taksi-dolmuş ise, şoförü dâhil en fazla 9 (dokuz) oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan, kişi başına tarifeli ücretle yolcu taşıyan ticari motorlu aracı tanımlamaktadır. Minibüs ise, sürücü hariç, azami 16 kişilik oturma yeri olan, ticari amaçla yolcu taşıyan motorlu taşıtı nitelendirmektedir.

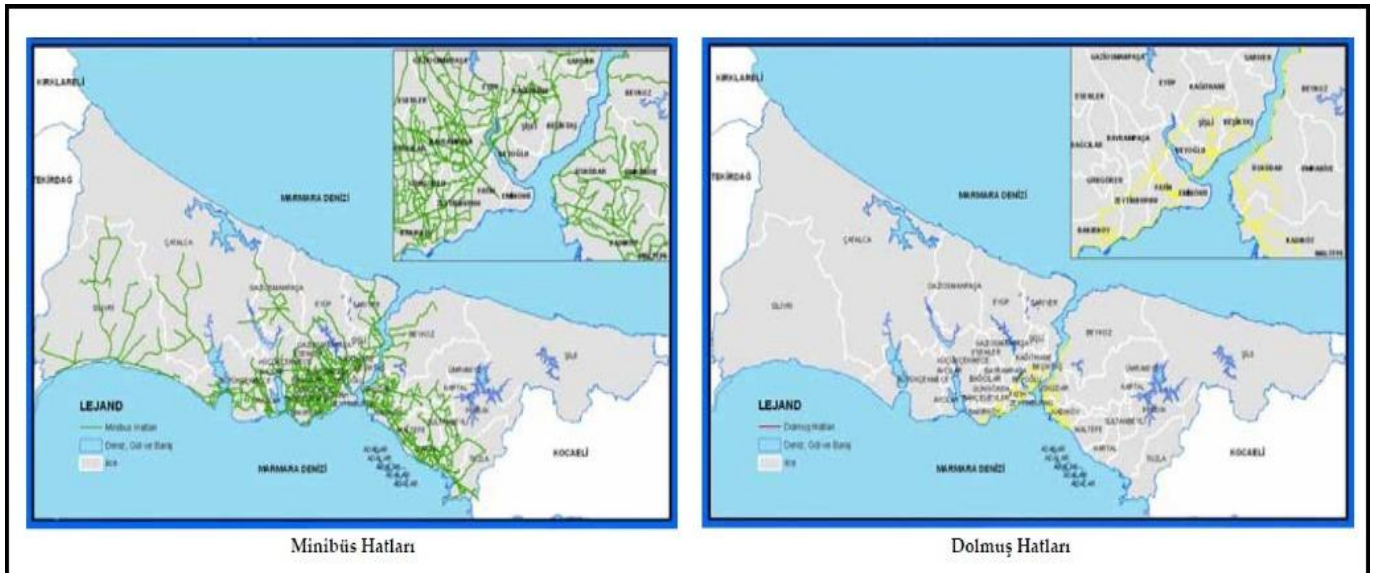
İstanbul’da 2020 yılı itibarıyla toplam 17.395 adet taksi faaliyet göstermekte, toplam taksi durağı sayısı ise 511’dir (İBB, 2018, s. 54). Araç sayısı olarak minibüsler 6.460 araçla ikinci sırada yer almakta ve toplam 175 güzergâhta³⁰ faaliyet göstermektedirler. Taksi-dolmuşlar ise 572 adet taksi-dolmuş ve 42 güzergâh ile hem araç hem de güzergâh sayısı bakımından çok daha sınırlı bir alanda ulaşım hizmeti vermektedir (İBB, 2018, s.31). İETT’nin hazırladığı rapora göre 2017 yılında karayolu taşımacılığının %20,5’i minibüslerle, %16,6’sı

³⁰ UKOME’nin 2007/4-1 sayılı kararı kapsamında kabul edilen (M) ve (TM) Seri Plakalı ve Hatlı Ticari Minibüs Yönergesi’nde güzergâh; minibüslerin, belirlenmiş olan hattın başlangıç ve bitiş noktası arasında toplu taşımacılık yaparken, geçecekleri semt, mahalle, sokak, cadde veya bulvar ile yolcu indirme bindirme duraklarını nitelendirmektedir. Hat ise Minibüslerin toplu taşımacılık yapacakları güzergâhın başlangıç ve bitiş mahallerini (noktalarını) tanımlamaktadır. Fakat çalışmalarda “güzergâh” ve “hat” ifadeleri birbirleri yerine kullanılabilir, bazı çalışmalar “güzergâh” kelimesini tercih ederken bazı çalışmalar ise “hat” ifadesini kullanmaktadır.

ise taksi veya taksi-dolmuşlarla gerçekleşmiştir (İETT, 2017, s. 51). Verilerde görüldüğü üzere bu üç ulaşım sistemi İstanbul’da yerel yönetimler tarafından organize edilen kent içi ulaşımın yaklaşık olarak üçte birini oluşturmaktadır. Belirtilen her bir sistem bireysel lisanslamaya dayalı olarak özel olarak işletilmekte, lisanslar taşıtların plakaları üzerinden tanımlanmaktadır (İBB, 2011, s. 74).

İncelenen üç ulaşım sistemi arasında özellikle taksi-dolmuşların işleyişine ilişkin önemli bir dönemsel farklılık görülmektedir. 1987 yılında, taksi-dolmuşların denizyolu ve raylı sistemler de dâhil olmak üzere kent içi ulaşımındaki payı %10,2 olarak gerçekleşmekteyken, bu oran 2012 yılına gelindiğinde %3,7’ye düşmüştür (İBB, 2016, s. 46). Taksi-dolmuşların yolculuk paylarında yaşanan düşüş özellikle 2000’li yıllardan itibaren kent içi ulaşımın yüksek kapasiteli formlar aracılığıyla yeniden tasarlanması üzerinden açıklanabilir, zira güzergâh sayıları sınırlı olan bu ulaşım formunun kentsel ulaşımında yaşanan gelişmelerden büyük ölçüde etkilendiği görülmektedir. Bu durum aynı zamanda yeni ulaşım sistemlerinin gelişmesinin farklı modlar üzerinde yarattığı dönüşümün görülmesi açısından önemli bir örnektir. Çalışmanın saha bulgularını içeren 5.bölümünde de vurgulanacağı üzere, özellikle bireysel lisans sahiplerinin gelirleri güzergâhlardaki müşteri potansiyeli ile doğru orantılıdır ve büyük ölçekli sistemlerin hayata geçmesi bu alandaki ulaşım aktörleri için açıkça gelir kaybı anlamına gelmektedir.

Şekil 11. İstanbul’da Minibüs ve Taksi-Dolmuş Hatları



Kaynak: İBB, 2011, s.72-73.

Taksilerin çalışmasında mekânsal olarak güzergâh benzeri bir sınırlama bulunmaz; oysa güzergâhları takip etmek zorunda olan taksi-dolmuş ve minibüslerin güzergâhları üzerinde alternatif bir ulaşım sistemiyle karşılaşmaları durumunda hızlı bir şekilde olumsuz

etkilenmeleri beklenen bir durumdur. Şekil 11’de de görüldüğü üzere, taksi-dolmuşlar daha çok merkezi iş alanları etrafına toplanmaktadır; minibüslerin ulaşım faaliyet alanları ise çok daha karmaşık bir görünüm sergilemektedir. Ancak bu konuda minibüsler ile taksi-dolmuşların bir benzerliği vardır; o da her ikisinin de sadece belirli bir hat üzerinde çalışabilmesidir. Bu durumda minibüslerin de taksi-dolmuşların yaşadıklarına benzer bir tecrübe yaşamaları olasıdır. Özellikle uzun mesafeli güzergâhlarda bu durum çok belirgindir, zira raylı sistemlerle çakışmaktadırlar.

Yaşanan sorunlar aynı zamanda ara ulaşım aktörleri tarafından yerel yönetime de iletilmektedir. Örneğin 27.08.2019 tarihli 2019/7-10 sayılı Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) kararında son dönemde İstanbul’da toplu taşıma ağının gelişmesinin taksi-dolmuş ve minibüs yolculuk potansiyelini olumsuz etkilediği belirtilmekte, bölgeler arasında arz ve talep açısından büyük farklar yaşandığına dikkat çekilmektedir. Bu sorunun çözümü için modlar arasında dönüşüm yapılmasına ilişkin bir alt komisyonunun kurulmasına karar verilmiştir.

Minibüs ve taksi-dolmuşlara ilişkin yapılanma sadece büyük ölçekli modların gelişmesi sonucunda basitçe bu modların kentsel ulaşım sisteminden çekilmesi sonucunu doğurmamakta, aynı zamanda bazı bölgelerde talep de artmaktadır. Özellikle büyük ölçekli yolcu taşımacılığının gerçekleştirildiği ana ulaşım akslarında besleyici yeni ulaşım olanaklarına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu durumda yeni gelişen toplu taşıma ağına entegre yeni güzergahların oluşturulması gerekmekte ve minibüs güzergahları İBB tarafından revize edilmektedir (İBB, 2020, s. 125). Ayrıca İBB’nin strateji planı kapsamında kent içi ulaşımın bütünsel olarak değerlendirilmemesi bir sorun alanı olarak nitelendirilmektedir. Bu nedenle İBB tarafından taksi, minibüs ve taksi-dolmuşların mevzuatlarında bütünsel bir bakış açısıyla yeniden yapılandırma gerekliliğine vurgu yapılmakta, taksi-dolmuş ve minibüslerde ana ulaşım modlarına entegre güzergâh yapılanması hedeflenmektedir (İBB, 2019).

Bir altyapı alanı olarak kent içi ulaşım hiç kuşkusuz teknik boyutlara sahip olduğu kadar toplumsal sonuçları da olan uygulamaları içermektedir. Ulaşım sistemlerinin sadece bir altyapı veri seti olarak değerlendirilmemesi, teknik ve toplumsal alan arasındaki ilişkiyi gösterecek şekilde ele alınması gerekmektedir. Özellikle bu çalışma kapsamında incelenen çalışma biçimleri ve istihdam ilişkileri bu tespitin en önemli örneklerinden birisidir. Bu nedenle saha bulgularına geçmeden önce İstanbul’da ara ulaşım sistemlerinde şoförlüğün bir meslek olarak ele alınması, yasal düzenlemelerin ulaşımın dönüşümü sürecinde bu meslek ve iş organizasyonunun üzerindeki etkilerinin incelenmesi gerekmektedir.

4.2.2.1.İstanbul’da Şoförlük: Vasıf ve Meslek

İstanbul’da kent içi ulaşımda taksi, taksi-dolmuş ve minibüsler dünyadaki genel örgütlenme özellikleri ile bir dizi benzerlik içermektedir. Ara ulaşım formları bireysel lisansların kişilere özel mülkiyet olarak tanımlandığı bir yapıda örgütlenmektedir ve bireysel lisanslar taşıt plakaları üzerinde cisimleşmektedir. Bu özellikleriyle İstanbul’da taksi, taksi-dolmuş ve minibüsler küçük girişimcilik üzerinden kurumsallaşarak “esnaf ve sanatkârlık” üzerinden örgütlenmiştir. 5362 Sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Meslek Kuruluşları Kanunu’nda esnaf ve sanatkâr; *“İster gezici ister sabit bir mekânda bulunsun, Esnaf ve Sanatkâr ile Tacir ve Sanayiciyi Belirleme Koordinasyon Kurulunca belirlenen esnaf ve sanatkâr meslek kollarına dâhil olup, ekonomik faaliyetini sermayesi ile birlikte bedenî çalışmasına dayandıran ve kazancı tacir veya sanayici niteliğini kazandırmayacak miktarda olan, basit usulde vergilendirilenler ve işletme hesabı esasına göre deftere tabi olanlar ile vergiden muaf bulunan meslek ve sanat sahibi kimseleri”* tanımlamaktadır. Bu tanımlama tahmin edilebileceği gibi çok geniş bir meslek alanı yaratmakta, formel işletme süreçlerinden enformel işlere kadar birçok meslek faaliyeti esnaf ve sanatkâr bu kapsama girmektedir; üstelik toplumsal dinamiklere bağlı olarak esnaf niteliği ve tanımlama biçimleri sürekli değişmektedir (Ayata, 1996, s. 491).

Türkiye’de esnaf ve sanatkâr meslek kolları ise 13.02.2019 tarihli, 30685 Sayılı Resmî Gazete’de belirlenmiştir; buna göre “J” kodlu ulaştırma hizmetleri altında “J6 Minibüsçülük” ve “J14 Taksicilik” yer almıştır. Ayrıca yine ulaştırma hizmetleri kategorisi altında oto galericilik hizmetlerinden akaryakıt ticaretine kadar geniş bir yelpazedeki farklı meslek alanları kendisine yer bulmuştur. T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Esnaf ve Sanatkârlar Genel Müdürlüğü’nün 2017 yılında hazırladığı rapora göre, Türkiye’de minibüsçü esnaf sayısı 110.000, taksici esnaf sayısı ise 76.000 dolaylarında hesaplanmaktadır (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2017, s. 16).

Mesleki Yeterlilik Kurumu ve Ulusal Meslek Standartları çerçevesinde taksi ve minibüs şoförü aşağıdaki şekilde tanımlanmaktadır (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2017, s. 13):

“Taksi şoförü (Seviye 3): İş sağlığı ve güvenliği, kalite yönetim sistemi ile çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtla (taksi), fiyat tarifi ile belirlenmiş belirli bir ücret karşılığında, kamu hizmeti yolcu taşımacılığı yapan nitelikli kişidir. (MYK Ulusal Meslek Standardı-Taksi Şoförü)

Taksicilik: Ticari olarak tescil edilmiş, sürücüsü dâhil en fazla dokuz oturma yeri bulunan, M1 sınıfına dâhil olan, insan taşımak için imal edilmiş bulunan, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından belirlenen şekilde muayenesi ve damgası yapılmış, ücret

hesaplama yöntemine uygun tarife yüklenmiş ve tip onayı alınmış taksimetre ile çalışan motorlu taşıtla (taksi), çevre ve trafik kurallarına uygun olarak esnaf ve sanatkârlar siciline kayıtlı olan bir esnaf ve sanatkâr tarafından kamu hizmeti yolcu taşımacılığı yapma işidir. Taksilerin ilçeler arası sadece yolcu götürebilmesine izin verilmiştir. Ancak büyükşehir belediye sınırları için- de ilçeler arası yolcu götürebilme ve getirebilme izinlerine sahiplerdir.

Minibüs şoförü: İş sağlığı güvenliği, kalite yönetim sistemi ile çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, ticari olarak tescil edilmiş bir minibüs ile kişi başına ücretle belirlenmiş belirli bir güzergâh doğrultusunda kamu hizmeti yolcu taşımacılığı yapan nitelikli kişidir. (MYK Ulusal Meslek Standardı-Minibüs Şoförü)

Minibüsçülük: Çevre ve trafik kurallarına uygun olarak, ticari olarak tescil edilmiş bir mi- nibüs (sürücüsü dâhil oturma yeri on yediyi aşmayan otobüsler) vasıtasıyla ve kişi başına ücretle belirlenmiş belirli bir güzergâh doğrultusunda, esnaf ve sanatkârlar siciline kayıtlı olan bir esnaf ve sanatkâr tarafından yapılan kamu hizmeti yolcu taşımacılık (şehir içi ya da 100 km 'ye kadar şehirler arası) işidir. (MYK Minibüs Şoförü Ulusal Meslek Standardı ve Karayolları Trafik Yönetmeliği)''

Türkiye’de kent içi ulaşımında taksi ve minibüslerdeki esnaf sayısının kentlere göre dağılımı incelendiğinde ise, ilk sırada şaşırtıcı olmayacak şekilde İstanbul yer almaktadır. Taksicilik mesleğinde 19.248, minibüsçülük mesleğinde ise 7.638 esnaf İstanbul’da faaliyet göstermektedir (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2017, s. 27). Meslek odalarına bağlı olarak örgütlenen taksi ve minibüs esnaflarının üst meslek örgütü Türkiye Esnaf ve Sanatkârları Konfederasyonuna bağlı olan ve 1953 yılında kurulmuş olan Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu (TŞOF)’dur (Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu, 2020). İstanbul’da da bu meslek alanlarında odalar biçiminde örgütlenmiş olan İstanbul Taksiciler Esnaf Odası, Minibüsçüler Esnaf Odası, İstanbul Şoförler Esnaf Odası gibi meslek örgütleri faaliyet göstermekte ve meslek alanını düzenlemeye çalışmaktadırlar.

Yerel yönetimler kent içi ulaşımında faaliyet gösteren taksi, minibüs ve taksi-dolmuş şoförlerinin sahip olmaları gereken nitelikleri de belirlemektedir. Buna göre şoförlerde aranacak şartlar Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi’nde madde 10’da; (M) ve (TM) Seri Plakalı ve Hatlı Ticari Minibüs Yönergesi’nde ise madde 13’de sayılmaktadır. Buna göre;

- İlköğretim mezunu olmak,
- İBB, Oda ve MEB Koordinasyonunda verilecek ve acil kurtarma ve ilk yardım, şehir bilgisi, harita ve şehir planı okuma bilgisi, davranış bilgisi ve diksiyon, yol ve trafik bilgisi gibi bilgileri içeren Şoför Eğitim Sertifikası’na sahip olmak,

- İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden alınacak psikoteknik raporu ve her yıl bulaşıcı hastalıklar ve göz sağlığı yönünden (uzman unvanına sahip doktorlardan) alınacak sağlık raporuna sahip olmak,
- Başvuru tarihi itibarıyla 6 ayı geçmemiş, resmî kurumlar için sorgulanmış Adli Sicil Kaydı ve 5237 Sayılı Türk Ceza Kanunu’nun ‘102.’ ‘103.’ ‘104.’ ‘105.’ ‘109.’ ‘179/3.’ ‘188.’ ‘190.’ ‘191.’ ‘227.’ ve 5326 Sayılı Kabahatler Kanununun ‘35.’ maddesindeki suçlardan hüküm giymemiş olmak,
- Geçerli olmak kaydıyla gerekli sürücü belgelerine sahip olmak,
- İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerden uyuşturucu kullanmadığının belgelenmesi gibi koşullar aranmaktadır.

Ayrıca UKOME’nin 09.05.2018 tarih ve 2018/3-6 sayılı kararıyla uygulamaya geçen “Toplu Ulaşım Hizmet Kalitesi Değerlendirme Sistemi (TUDES)” kapsamında İstanbul’da özel taşımacılığa ilişkin hizmet standartları yeniden belirlenmiş, yukarıdaki yönergelere ek olarak şoförler ve taşımacılar için gereken özellikler ve yaptırımlar ayrı ayrı tanımlanmıştır. Bu kararla ayrıca şoförlere “Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi” zorunluluğu getirilmiş ve bu belge bütün taşıtlar için tek tip nitelik kazanmıştır. TUDES’in içeriği ve kent içi ulaşımın işleyişine etkisi ileride yasal düzenlemeler ve kurumsallaşmaya ilişkin 4.2.2.2.numaralı bölüm çerçevesinde değerlendirilmektedir, fakat şoförlüğe ilişkin nitelikler de bu kapsamda tanımlandığı için TUDES’e bu bölümde de değinilmiştir. Şoförlerin toplu taşıma aracı kullanım belgesi alması için gereken şartlar ise; *“en az 22 (otobüs, öğrenci ve personel servis taşımacılıkları için en az 26) yaşından gün almış ve 66 yaşından gün almamış olmak, öğrenci ve Personel servis taşımacılığı için kullanılacak taşıt minibüs ise 7 yıllık, otobüs ise 5 yıllık; minibüs, taksi, taksi dolmuş, otobüs, öğrenci ve personel servis harici servis taşımacılığı için ise en az 1 yıllık kullanacağı taşıta uygun sürücü belgesine sahip olmak, son beş (5) yıl içerisinde bilinçli taksirli olarak ölümlü trafik kazalarına karışmamış olmak, son beş (5) yıl içerisinde trafik kurallarını (aşırı hız vb.) ihlal nedeniyle sürücü belgeleri birden fazla geri alınmamış olmak, alkollü olarak araç kullanma nedeniyle sürücü belgeleri birden fazla geri alınmamış olmak”* gibi şartları içermektedir. Ayrıca yine yönerge kapsamında belirli suçlardan hüküm giymemiş olma, çeşitli eğitimler alma ve bunları sertifikalandırma ve sağlık şartlarını sağlama zorunlulukları korunmaktadır.

Yukarıda belirtilen şartlar taksi, taksi-dolmuş ve minibüs şoförlerinin sahip olması gereken nitelikleri tanımlamakla birlikte, mesleki düzeyde vasıf hiç kuşkusuz bürokratik gerekliliklerin ötesinde bir anlam içerir. Şentürk (2014, s.153), vasıf olgusunun emeğin kent

içinde kendisini var etmesinin bir aracı olduğuna dikkat çekmekte, çalışma sürecinin özgül niteliklerine bağlı olarak da geliştiğine vurgu yapmaktadır. Böylece vasıf sadece bir işi yapabilme düzeyinin ötesine geçerek emek sürecinde farklı boyutlarda kurulan ilişkiler üzerinden tanımlanır. Bu konu İstanbul'da kent içi ulaşımında taksi, taksi-dolmuş ve minibüs şoförleri açısından çalışmanın beşinci bölümünde ayrıca değerlendirilecektir.

Mesleki düzeyde esnaf odaları üzerinden örgütlenerek kent içi ulaşımında formel bir nitelik kazanan İstanbul'daki minibüs, taksi ve taksi-dolmuş operatörleri, yukarıda kısaca aktarılan kent içi ulaşım tarihi bölümünde de görüldüğü üzere faaliyet göstermeye başladıkları ilk dönemlerde örgütlü değillerdi. Bununla birlikte taksi ve taksi-dolmuş sisteminin daha düzenli bir işleyişe sahip olduğuna dikkat çekilmektedir. Tekeli & Okyay (1981, s.50) Ankara'da taksi-dolmuşların görünüm açısından taksilerden bir farkının olmamasının ve az yolcu ile çalışıyor olmasının bu modların kent yönetimi açısından daha kabul edilebilir olmasına neden olduğunu belirtmektedir. Taksi-dolmuşlara kıyasla minibüsler ise hem daha fazla kişi taşınması hem de daha önce kent içi ulaşımında kullanılmayan yeni taşıtlarla ulaşım gerçekleştirmeleri nedeniyle “başıbozukluk” simgesi olarak algılanmıştır.

Taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlarda çalışmayı ulaşım sektörü dışında yer alan diğer meslek kategorilerinden ayıran en önemli özelliklerden biri “işyerinin” niteliğidir. Kent içi ulaşımında şoför olarak çalışmak kent mekânında sürekli olarak yer değiştirmeyi gerekli kılan “hareketli bir işyerinde” çalışmak anlamına gelmektedir. Bu durum ise işin yönetimi ve denetimi ile ilgili birçok uygulamanın ulaşım alanı dışındaki diğer esnaflık süreçlerinden farklılaşmasına neden olmakta, çalışmanın saha bulgularının incelendiği beşinci bölüm kapsamında da vurgulanacağı üzere farklı mesleki kontrol mekanizmalarının geliştirilmesi gerekli olmaktadır.

Her ne kadar ilk örgütlenme süreçlerinde enformel örgütlenme merkezi bir konumda bulunsa da enformel ulaşım sistemlerinde çalışanların daha önce ulaşım alanının bir kolunda tecrübe ve vasa sahip olan kişilerden meydana geldiği görülmektedir. Yine Ankara'da Tekeli & Okyay'ın gerçekleştirdiği araştırma bulgularına göre dolmuş şoförlerinin neredeyse yarısı şoförlükten veya ulaşım alanı ile ilgili bir meslek kolundan dolmuşçuluğa geçiş yapmıştır (Tekeli & Okyay, 1981, s.180):

“Her ehliyet alarak kente gelen dolmuşçu olamamaktadır. Dolmuşçuluğun bugünkü aşamasında mesleğe girebilmek için belli ön koşulları yerine getirmek gerekmektedir. Dolmuşçular sanıldığı gibi trafik kurallarını bilmeyen, eli yeni direksiyon tutmuş acemi sürücüler değildir. Dolmuşçuların önemli bir kesimi daha önce şoförlük ya da muavinlik yapmıştır.”

İlerleyen dönemlerde kent içi ulaşımındaki enformel formlar da esnaflık üzerinden formel örgütlenme sürecine girmiştir. Kent içi ulaşım tarihinde de belirtildiği üzere, bu alandaki aktörlerin yerel yönetimlerle ilişkileri dönemselsel olarak gerilimli bir boyut kazansa da aktörler zaman içinde politik olarak yetkinlik de kazanmışlardır. Ayrıca bu dönemde küçük girişimcilikte üretim aracının mülkiyeti ve kullanımı arasındaki ilişki de esnaflık tanımlamasını destekler niteliktedir. Ankara’da 1980’li yılların başında gerçekleştirilen çalışmada dolmuş şoförlerinin %44’ü aracın tek başına sahibidir ve ortak olarak dolmuş şoförlüğü yapanların oranı da %18 dolaylarındadır. Başkalarının aracında şoför olarak çalışanların oranı ise %37 civarındadır (Tekeli & Okyay, 1981, s.186). Bu oranlar iki temel göstergiyi ortaya koymaktadır: İlk olarak taşıt mülkiyetine sahip olanların bağımsız olarak çalışma oranları esnaflık niteliği ile uyumluluk içindedir. Fakat çok daha önemli bir gösterge başkalarının aracında çalışmanın varlığıdır. Bu durum 1980’li yıllardan itibaren gelişen farklı çalışma biçimlerinin bir göstergesidir ve rant aracılığıyla gerçekleşen mesleki tabakalaşmaya işaret etmektedir.

Şoförlükteki mesleki tabakalaşma doğrudan plaka rantı ile bağlantılı bir şekilde gerçekleşmektedir. Türkiye’de de diğer ülke örneklerinde olduğu gibi kent içi ulaşımın “esnaf” aktörleri baskı gruplarına dönüşmekte, politik kararları etkilemeye çalışmakta ve esnaf örgütlenmeleri üzerinden kendi meslek alanlarında tekel rantı oluşturmaktadırlar (Tekeli & Okyay, 1981, s.233). Bu süreç doğrudan plaka sınırlamaları aracılığıyla kentsel ulaşımın arzın kesilmesi üzerinden gerçekleşmekte, İstanbul’da taksi, taksi-dolmuş ve minibüslerin hepsinde dönemselsel olarak bu sınırlamalarla karşılaşmaktadır. Sınırlamalar belirli bir gelir düzeyinin korunması söylemiyle meşrulaşmakta, ancak ilerleyen dönemlerde hızla artan nüfus ve ulaşım ihtiyacına karşılık lisans/plaka sayılarında bir değişiklik olmaması plaka değerlerinin hızla yükselmesine neden olmaktadır. Plakaların oluşan ranta bağlı olarak potansiyel gelirinin ve mevcut değerlerinin artması ise esnafın gelir kaybı söyleminin ötesine geçerek şoförlük alanını mesleki olarak katmanlaştırmaktadır.

Plaka değerlerinde yaşanan dönüşüm ve bu sürecin plaka sınırlamalarıyla olan ilişkisi İstanbul’da taksi plakası sayılarının tarihsel değişimi üzerinden kolaylıkla takip edilmektedir. İstanbul’un nüfusu 1970’lere gelirken 2 milyon dolaylarındayken, taksi sayısının 15.208 olduğu görülmektedir. 1997 yılında 9 milyon civarında olan nüfusa karşılık taksi plakası sayısı 17.395 olarak kayıtlara geçmiş (Tetikol, 2018, s. 73); 2020 yılında 16 milyona yaklaşan nüfusa karşılık taksi plakası sayısı sabit kalmıştır. Plakaların finansal değerlerinde yaşanan artış da nüfusun artış hızını yakalamış, 2001 yılında 100.000 TL dolaylarında olan plaka değeri, 2018 yılına

gelindiğinde 1.720.000 TL’ye kadar ulaşmıştır (Tetikol, 2018, s. 76). Plaka değerlerinde ortaya çıkan bu değişme sadece taksi plakasına özgü değildir, talebin düzenli olarak arttığı ve arzın sınırlandığı bireysel lisanslamayı içeren bütün ulaşım sistemleri için geçerlidir. Elbette bu dönüşüm taksi plakası özelinde, kentin bütününde faaliyet gösteren taksilerin kendine özgü nitelikleri nedeniyle daha homojen bir şekilde gerçekleşmekte, minibüs ve taksi-dolmuşlarda ise genel bir plaka değerinin yerine, “hat” ve o hatta bağlı plakanın değeri söz konusu olmaktadır.

Tablo 13.Yıllara Göre İstanbul Nüfusu ve Taksi Plakası Sayındaki Değişim (1927-2020)

Yıl	Nüfus	Taksi Sayısı
1927	680.857	280
1965	2.293.823	15.203
1990	6.629.431	16.895
1997	9.260.438	17.395
2000	11.076.840	17.395
2010	13.255.685	17.395
2016	14.804.116	17.395
2020	15.519.267	17.395

Kaynak: Tetikol, 2018, s.73.

İstanbul’da taksi, minibüs ve taksi-dolmuşların işletim sisteminin, diğer birçok ülke örneğinde olduğu gibi özel mülkiyet sahipliğine dayanan, süresiz bireysel lisanslar üzerinden gerçekleşmesi, lisansların cisimleştiği bir alan olarak plaka fiyatlarının değişken bir yapı kazanmasına neden olmakta, buna bağlı olarak ise şoförlerin “esnaflık” konumu kendi içinde bir dizi problem üretmektedir. Plakalar, serbest piyasa içinde alınan, satılan ve kiralanan değerlere dönüştüğü için, plaka sahibini kent içi ulaşımında kendi emeğini de ortaya koyan bir esnaf olma konumunun dışına itmektedir. Böylece plaka sahipleri plaka üzerindeki rant değerinin büyüklüğüne bağlı olarak “rantiye” veya kendi emeğini sunmayan “işverenler” konumuna gelmektedir. Bu nedenle kent içi ulaşımında ticari plaka sahipliğine dayalı sistemin esnaflık üzerinden analiz edilmesi zorlaşmakta, aynı zamanda bir meslek olarak kent içi ulaşımında şoförlük giderek katmanlı bir yapı kazanmaktadır. Bu dönüşüme ilişkin analizler çalışmanın saha bulguları kapsamında ayrıca detaylandırılacaktır, ancak bu bölümde kent içi ulaşımında şoförlüğün değişimi üzerinde durulması gerekmektedir.

Kent içi ulaşımda arz sınırlamaları üzerinden ortaya çıkan plaka rantı, bu alanda faaliyet gösteren ve üretim aracının mülkiyetine sahip olan şoförlerin bu alandan çekilmeleri üzerinde etkili olmakta, artan potansiyel gelir plakaları kiralanabilir araçlara dönüştürmekte veya plaka sahibi şoför istihdam etmektedir. Esnafılık yapısının çözülmesi sonucunda plakalar aracı oto galerilerin elinde yoğunlaşmakta ve piyasa bu aracı kurumların kontrollerinde dağılmaktadır (Çetin, 2002, s. 103). Bu durum ise kent içi ulaşımda minibüs, taksi ve taksi-dolmuş şoförlüğüne karmaşık bir nitelik kazandırmaktadır. Kimi esnaflar bu süreç içinde bağımsız bir şekilde kent içi ulaşımda emeklerini sunarak faaliyet göstermeye devam etmekte, bazıları ise gerek aracı kurumları kullanarak gerekse bir plaka sahibinden plakaları kiralayabilmekte veya bir şoför, plaka sahibi tarafından doğrudan istihdam edilmekte, plaka sahibi artık şoför olarak çalışmayı sürdürmemektedir. Ayrıca plakaların değerlerinin hızlı bir şekilde artması, farklı hisse düzeylerinde ortaklıkları da ortaya çıkarmaktadır³¹. Ayrıca ticari araç plakalarının galeriler elinde yoğunlaşması, piyasada işlem gören bu değerlerin spekülatif bir niteliğe de sahip olmasını beraberinde getirmektedir; bu konuda Demirciler (2015, s. 20) plaka fiyatlarının 15-20 büyük galeri aracılığıyla belirlendiğine dikkat çekmektedir.

Temel sorun aslında esnafılık niteliği ile işveren veya rantıye konumu arasına sıkışmış bir ilişki setinin şoförlük alanına yansımada ortaya çıkmaktadır. Kent içi ulaşımda hizmet sunmanın lisansını oluşturan plakaların alınıp satılabilir değerler olarak piyasa içinde işlem görmesi, bu alandaki esnafları bir anlamda finansal aktöre dönüştürmekte, böylece şoförlük alanı da bundan etkilenecek bir anlamda yeniden yapılanmaktadır. Aslında minibüs, taksi ve taksi-dolmuş şoförlüğünün esnafılık üzerinden ilerleyen yapısının korunması için ulaşım alanında çeşitli düzenlemeler de bulunmaktadır. Buna göre taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlarda plaka tahsisinde Bakanlar Kurulu'nun 03.05.1986 tarihli 86/10553 sayılı "Ticari Plakaların Verilmesinde Uyulacak Usul ve Esaslar Hakkında Karar" kapsamında kişilerin ticari plaka sahibi olabilmesi için *"taksi, dolmuş ve minibüslerde; şoförlük mesleğini geçim kaynağı olarak seçmiş olduğunu ve sürekli olarak icra ettiğini beyan etmiş ve ilgili meslek odasına, ilgili meslek odasının bulunmadığı yerlerde ise şoförler odasına üye olmak"* şartı yer almaktadır. Bu karar neticesinde İstanbul'da kent içi ulaşımda ticari plakaların bir rant aracı olarak kullanılmasının önüne geçilmesi hedeflenmektedir. Yasal düzenlemenin bu hedefine paralel bir şekilde 2015 yılında başlatılan ticari plaka sahibi olmak için vergi dairelerinden başka bir işte çalışılmadığına ilişkin belge gösterilmesi zorunluluğunu içeren uygulamayı destekleyen dönemin İstanbul

³¹ Örneğin taksilerde tam, yarım, çeyrek (tekerlek) veya %6,5'e denk gelen "bijon" hisseler görülmektedir (Yıldızgöz, 2018, s. 50).

Taksiciler Esnaf Odası (İTEO) Başkanı, bir meslek olarak taksiciliğin rant alanına dönüşmesinden şikayetini şu şekilde dile getirmektedir (Hürriyet, 2015):

“Eskiden bir kişi plaka alacağı zaman gelip bizden taksici olduğuna dair belge istiyordu. Biz de veriyorduk. Aldığı belgeyi büyükşehir belediyesine götürerek, plakayı alabiliyordu. Oysa 'taksicidir' diye yazı verdiğimiz bazı kişilerin taksicilikle alakalarının olmadığını biliyorduk. Ancak elimizden bir şey gelmiyordu. Ama şimdi kararlarla birlikte o belgeyi vermemiz için plakayı alacak kişiden Vergi Dairesi'nden, başka bir işte çalışmadığına dair belge getirmesini isteyeceğiz. Bunu getiremeyenlere plaka alımı için izin verilmeyecek. Taksiciler doktorluk yapsa nasıl olur acaba? Ameliyatlara girse hasta muayene etse... Ya da futbolcu olarak sahaya çıksa... Bir filmde oynasa veya albüm çıkarsa... Hiç uygun olur mu? Bu nedenle lütfen taksiciliği de taksicilere bıraksınlar. Ekmeğimizden ellerini çeksinler. Taksicilik rant kapısı değil, ekmek kapısıdır. Kimse ekmeğimiz üzerinden rant devşirmeye kalkışmasın.”

Yukarıdaki ifadelerden de anlaşılacağı üzere İstanbul’da özel plaka sahipliği üzerinden şekillenen kent içi ulaşım sistemlerinde esnaflık söylemi kuvvetli bir şekilde varlığını korumaktadır; ancak bu söylemin uygulamalardaki karşılığı ise belirsizdir. Özellikle potansiyel gelirin yüksek olduğu taksilerde plaka sahiplerinin şoför olarak doğrudan emek sunma sürecinin dışında kalma eğiliminde olduğu, ya kontrol süreçlerinde yer almaya devam ederek kendilerine bağlı şoför çalıştırdıkları veya tamamen rantıye konuma geldikleri bir durumla karşılaşmaktadır. Bu durum taksi-dolmuş ve minibüs plakaları için de geçerlidir. Özellikle farklı galeriler elinde toplanarak piyasa içinde dolaşıma giren plakaların varlığı bu sürecin en somut göstergesini oluşturmaktadır.

İstanbul’da kent içi ulaşımında ara formlarda şoförlüğe ilişkin yaşanan sorunlar ise bu ayrım neticesinde ortaya çıkmakta, kent içi ulaşım düzenlemeleri dönüşerek katmanlı bir yapı kazanmasına rağmen, kent içi ulaşımına ilişkin yasal düzenlemeler esnaflık üzerinden şekillenmekte, istihdam süreçlerindeki dönüşüm ve farklılaşmanın şoförlüğe ilişkin düzenlemelere yansımaları aynı hızda gerçekleşmemektedir. Şoförlük alanında yaşanan sorunlar işçi olarak tanınıp tanınmama ile, işçi olarak tanınsa dahi 4857 Sayılı İş Kanunu kapsamı dışında olmaları açısından iki noktada ortaya çıkmaktadır. İlk olarak kent içi ulaşımında plaka kiralarak bağımsız şoför olarak çalışanlar ile bir plaka sahibine bağlı olarak çalışanlar arasındaki ayrım görünmez olabilmektedir. Kent içi ulaşımında taksi, taksi-dolmuş ve minibüs plakaları bu alanda faaliyet göstermek isteyen şoförlere kiralanabilmekte, şoförler belirli bir kira bedelini düzenli olarak plaka sahibine ödemek koşuluyla kent içi ulaşımında şoför olarak çalışabilmektedirler. Şoförlerin bir plaka sahibine bağlı olarak çalışma süreci ise plaka kiralamaya benzer özellikler içermekte, şoförler araç için günlük kazancın belirli bir miktarını

“yevmiye” olarak plaka sahibine ödemektedirler. Ancak buradaki temel farklılık, şoförün kent içi ulaşım hizmetini bağımsız olarak değil, işverenin denetim ve kontrolünde sunmasıdır. Bu durum ise şoförlerin bir “iş sözleşmesi” ile mi yoksa “hasılat sözleşmesi” ile mi bağlı olduğu tartışmalarını ortaya çıkarmaktadır. Örneğin bu konuda Yargıtay’ın aldığı bir kararda, plaka sahibinin işin yönetim, denetim ve kontrolünde bulunması durumunda aradaki sözleşmenin iş sözleşmesi olarak nitelendirilmesi gerektiğine vurgu yaptığını belirtmek gerekir (Yargıtay 9.Hukuk Dairesi E:2016/14014 K:2016/13596). Bu çerçevede yaşanan anlaşmazlıkların çözümü ise incelenen ulaşım formlarındaki şoförlüğün farklı boyutlarda katmanlaşan yapısı neticesinde çoğunlukla somut olayın değerlendirilmesi üzerinden sonuçlandırılmaktadır.

İkinci sorun alanı ise taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlarda çalışmanın esnaflık üzerinden şekillenmesi nedeniyle 4857 Sayılı İş Kanunu’nun işçiyi koruyacak hükümlerinin şoförler için geçerli olmamasından ortaya çıkmaktadır. 4857 Sayılı İş Kanunu madde 4/I’de “507 sayılı Esnaf ve Sanatkarlar Kanununun 2nci maddesinin tarifine uygun üç kişinin çalıştığı iş yerlerinde” kanun hükümlerinin uygulanmayacağı belirtilmiştir. Böylece taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlarda kanunda belirtilen tanıma uygun biçimde en fazla üç kişinin çalışması durumunda plaka sahibi tarafından istihdam edilen şoförler bulunsada dahi bu şoförler 4857 Sayılı İş Kanunu hükümlerinden faydalanamamaktadır. Ancak bu konuda yukarıda söz edilen Yargıtay kararında esnaf olarak nitelendirilen kişinin fiili olarak çalışması gerektiğinden hareketle, plaka sahibinin bedenen çalışması söz konusu değilse esnaf niteliğinin tartışmalı olacağı vurgulanmakta ve kurulan iş ilişkisinin niteliğine dikkat çekilmektedir. Bu örnekler plaka sahibi ile şoför arasında istihdam ilişkisinin bulunduğu durumlara aittir; oysa bu ilişki sisteminin dışında farklı ve çeşitlenen sözleşme biçimleri de bulunmaktadır. Plaka sahipliği ve şoförlük arasında kurulan ilişkinin çok katmanlı ve farklı değişkenlere göre şekillenen yapısı kent içi ulaşımındaki düzenlemelerin esnek yapısından kaynaklanmaktadır. Karmaşık bir ilişki sistemi içinde birçok farklı plaka sahipliği ve şoförlük kategorisi ile karşılaşmakta, her somut anlaşma düzeyi kendi özgül koşullarını oluşturmaktadır. Bu alanın katmanlı yapısı çalışmanın saha araştırmasının bulgularının paylaşılacağı beşinci bölümde detaylandırılacaktır.

Ayrıca bu katmanlaşma İstanbul’da taksi, taksi-dolmuş ve minibüslerde plaka sahipliği ve şoförlük arasında gri alanlar oluşturmakta, bu belirsiz alanlar ise enformel ilişkiler üzerinden kurumsallaşan bir kent içi ulaşım organizasyonuna olanak tanımaktadır. Her bir plaka sahibinin başlı başına ayrı bir küçük girişimci olması ve yüz yüze ilişkilere dayalı gelişen enformel ilişkiler şoför örgütlenmelerinin yapısını etkilemektedir.

Türkiye’de gerek genel ulaşım sektörü içinde gerekse kent içi ulaşımında örgütlü emek etkinliğinin önemli olduğu bilinmektedir. Tarihsel olarak farklı dönemlerde denizyolu, karayolu ve demiryollarında farklı örgütlenme biçimleri ve grev gibi mücadele yöntemleriyle karşılaşmaktadır (Toprak, 2016; Akkaya, 2010; Makal, 2018). Örneğin, 1923-1936 yılları arasında meydana gelen 94 grevin, 24’ü ulaşım iş kolunda yaşanmış, 27 grev ile ilk sırada yer alan gıda iş kolundan sonra ulaşım en fazla grev yaşanan ikinci iş kolu olmuştur (Akkaya, 2010, s. 91).

1950’li yıllardan itibaren ise kent içi ulaşımında yerel yönetimler bünyesinde istihdam edilen işçilerde hızlı bir sendikalaşma ivmesi gözlemlenmiş, işçiler İstanbul, Ankara ve İzmir’de kent içi ulaşımında örgütlenmeye başlamışlardır. Bu dönemde İstanbul’da İETT şoförleri arasında grevler, iş bırakma ve boykot gibi çeşitli eylemler gözlemlenmektedir (Akkaya, 2010, s. 206-207). Buradan da anlaşılacağı üzere, Türkiye işçi sınıfı tarihinde ulaşım ve özel olarak kent içi ulaşım örgütlenme süreçleri açısından işçileşme deneyiminde önemli bir yer teşkil etmekte, şoförlük bir kamu hizmeti olarak yerel yönetim tarafından organize edildiği ölçüde farklı örgütlenme süreçleriyle karşılaşmaktadır. Ancak “ücretli şoförlük”ten kaynaklanan bu durum İstanbul’da bütün bir meslek alanı için geçerli değildir; küçük girişimcilikte hem esnaflıktan kaynaklanan her bir taşıtın ayrı bir işyerini tanımlaması, hem de sürecin içerdiği enformel ilişki sistemi nedeniyle ücretli şoförlerin örgütlenme tecrübesi ara ulaşım sistemlerine sirayet etmemiştir.

İstanbul’da kent içi ulaşımında esnaflık üzerinden tanımlanan taksi, taksi-dolmuş ve minibüslerin bir rant alanı olarak yapılanmaması ve şoförlüğün sadece bu alanı geçim kaynağı olarak nitelendirilenler tarafından yapılması için gerçekleştirilen düzenlemelerin yanı sıra mesleki alanda yaşanan dönüşümün kabulünü içeren düzenlemeler de yapılmaktadır. Örneğin hem 2009 tarihli Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi hem de 2007 tarihli (M) ve (TM) Seri Plakalı ve Hatlı Ticari Minibüs Yönergesi’nde şoför ve taşımacı/işletmeci arasında bir ayrıma yer verilmiş, şoförler ve işletmeciler için gereklilikler ayrı ayrı sıralanmıştır. Bu alandaki en detaylı ayrımlardan birisi ise 09.05.2018 tarihli 2018/3-6 sayılı UKOME kararında kabul edilen “Toplu Ulaşım Hizmet Kalitesi Değerlendirme Sistemi (TUDES)” kapsamında tanımlanan “Hizmet Kalite Kesintisi Yaptırım Cetveli³²” nde yer almaktadır. 159 maddenin yer aldığı bu cetvelde İstanbul’da toplu taşımacılığa ilişkin ihlaller ve bu ihlallerin hangi taşıma sistemleri için geçerli olacağı belirtilmektedir. Cetveldeki en önemli yönlerden biri ise 159

³² “Hizmet Kalite Kesintisi Yaptırım Cetveli” Ek-4’te yer almaktadır.

maddenin her birinin taşımacı/işletmeci ve şoförler için ayrı ayrı yaptırım tanımlamış olmasıdır. Bu durum plaka sahiplerinin şoför olarak kent içi ulaşımında çalışmasını engellememekte, ancak plaka sahibi olmadan şoförlük yapanların durumunu ayırarak işletmecilik üzerinden düzenlemektedir. Böylece aslında yaşanan dönüşümle birlikte marjinal aktörlerden kurumsal niteliği olan aktörlere doğru bir geçiş yaşanmaktadır. Kurumsallaşmanın düzeyini ise bu alanda oluşturulmuş yasal çerçeve belirlemekte ve kent içi ulaşımın işleyişini düzenlemektedir. Bu nedenle kent içi ulaşımında yasal düzenlemelerin incelenmesi, kent içi ulaşımındaki ticari plaka sahipliği üzerinden şekillenen ulaşım organizasyonunun anlaşılmasında faydalı olacaktır.

4.2.2.2.Yasal Düzenlemeler ve Kurumsal Etkinlik

İstanbul'da kent içi ulaşım çok farklı sistemler üzerinden örgütlenmiştir, fakat bütün bu sistemler için temel yetki ve denetim mekanizması İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlıdır; yetkinin dayanağını ise 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu oluşturmaktadır. İlgili kanunun 7.maddesinde büyükşehir belediyelerine aşağıda yer alan yetkiler tanımlanmıştır:

“...ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sağlamak; kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettiirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek.”

Ayrıca aynı kanununun yine 7.maddesinde kent içi ulaşım uygulamalarına ve yetkilendirme süreçlerine değinilmektedir:

“Büyükşehir içindeki toplu taşıma hizmetlerini yürütmek ve bu amaçla gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek veya işlettiirmek, büyükşehir sınırları içindeki kara ve denizde taksi ve servis araçları dâhil toplu taşıma araçlarına ruhsat vermek. (Ek cümle: 16/5/2018-7144/14 md.) Büyükşehir içindeki toplu taşıma hatlarıyla ilgili olarak; şehir merkezine olan uzaklık, nüfus ve hattı kullanan sayısı kriterleri esas alınarak tespit edilecek hatlarla ilgili toplu taşıma hizmetlerinin işlettilmesine karar vermek.”

Kanunun bu maddelerinden de takip edilebileceği üzere, İstanbul'da kent içi ulaşım tamamen İBB'nin kontrolünde gerçekleşmektedir. Bununla birlikte İBB bu işlevlerini farklı organizasyon birimlerine dağıtmakta, belirli koordinasyon birimlerinin kurulması öngörülmektedir. 5216 sayılı kanunun ulaşım hizmetleri başlığı altında tanımlanan 9.maddesinde kent içi ulaşım hizmetleri ile ilgili olarak Ulaşım Koordinasyon Merkezi'nin kurulması zorunluluğu bu alandaki görev dağılımının önemli örneklerinden birisini oluşturmaktadır:

“Büyükşehir içindeki kara, deniz, su, göl ve demiryolu üzerindeki her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla büyükşehir belediye başkanı ya da görevlendirdiği kişinin başkanlığında, yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluşları ile, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonunun görevlendireceği ilgili odanın temsilcisinin katılacağı Ulaşım Koordinasyon Merkezi kurulur. İlçe belediye başkanları kendi belediyesini ilgilendiren konuların görüşülmesinde koordinasyon merkezlerine üye olarak katılırlar. Ulaşım Koordinasyon Merkezi toplantılarına ayrıca gündemdeki konularla ilgili üye olarak belirlenmeyen ulaşım sektörü ile ilgili kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarından ihtisas meslek odalarının temsilcileri de davet edilerek görüşleri alınır.”

Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME)’nin ulaşım alanında yetkili farklı kurum ve kuruluşları içeren yapısı, çok paydaşlı bir ulaşım planlamasının gerçekleştirilmesi açısından anlamlıdır. Ayrıca aynı madde çerçevesinde UKOME tarafından alınan kararların belediyeler, kamu kurum ve kuruluşları ile ilgililer açısından bağlayıcı olduğu da belirtilmektedir.

Bu alandaki düzenlemeler İstanbul’daki bütün ulaşım sistemlerinin işleyişi açısından belirleyici olmakla birlikte, özellikle bu çalışmada incelenen taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlar için yetki tamamen İBB ve ona bağlı olarak UKOME’dedir. Taksi, minibüs ve taksi-dolmuşların işleyişleri İBB bünyesindeki Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü (TUHİM) tarafından yürütülmekte, TUHİM’in görev yetkilerine taksi, taksi-dolmuş ve minibüslere ilişkin yönergelerde yer verilmektedir. Bu kapsamda (M) ve (TM) Seri Plakalı ve Hatlı Ticari Minibüs Yönergesi’nin 5.maddesi TUHİM’in görevlerini aşağıdaki şekilde tanımlamaktadır:

“Minibüslerin çalışma ruhsatlarının hazırlanması, minibüslerin belirlenen çalışma usul ve esaslarına uygun çalışıp çalışmadıklarının denetlenmesi, yeni hat/hatların oluşturulması, hat/hatların iptali, hatların birleştirilmesi, minibüslerin hat/hatlarının değiştirilmesi, (hatlar arasında araç aktarılması) durak yerlerinin tespiti veya değiştirilmesi, hattaki araç sayısının artırılıp azaltılması, güzergâh uzatılması, değiştirilmesi veya kısaltılması hususlarında İstanbul Esnaf ve Sanatkarlar Odaları Birliği ile de görüşülerek İstanbul Ulaşım Master Planı ve Toplu Ulaşım Araçlarının Entegrasyonu projelerine uygun bir şekilde UKOME’ye sunar. UKOME kararları çerçevesinde gerekli uygulamaları yapar, yaptırır.”

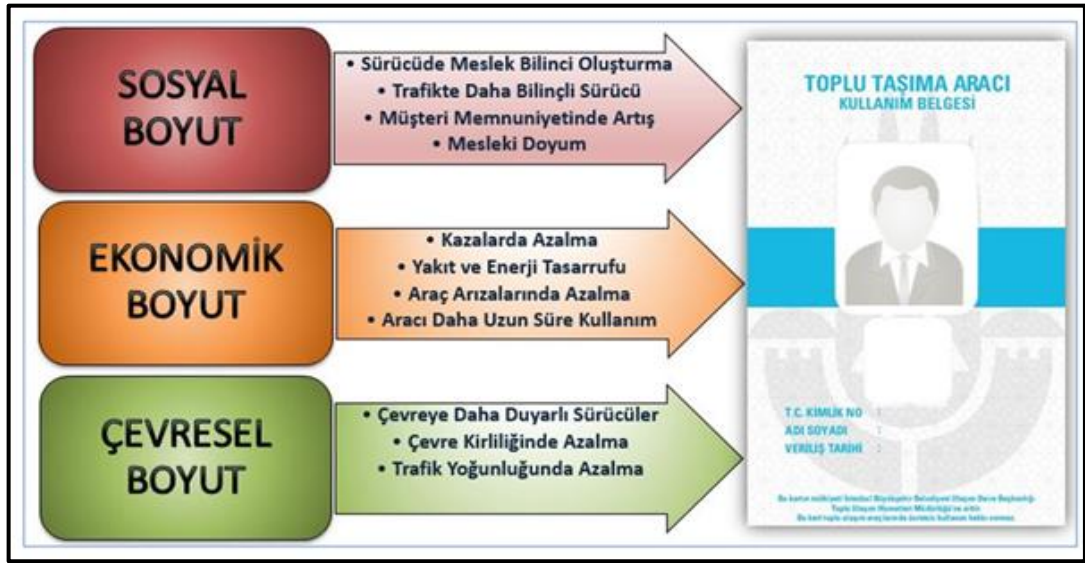
Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi’nde de bu görevler minibüslerin işleyişine benzer olarak sunulmaktadır:

“Taksilerin ve taksi dolmuşların çalışma prensipleri ile taksi dolmuş güzergâhlarının oluşturulması, iptali, birleştirilmesi, değişikliği, durak yerlerinin tespiti ve değiştirilmesi, güzergâhların çoğaltılıp azaltılması ayrıca ihtiyaç halinde uygulanması hususunda değişiklikleri, İstanbul ili sınırları içinde ulaşım master planı çerçevesinde toplu ulaşım araçlarının entegrasyon planını hazırlar ve UKOME’ye sunar.” Ve “taksi ve taksi-dolmuşların yıllık çalışma ruhsatlarını düzenler.”

Ayrıca her iki yönergede de taşıtların çalışma süreçleriyle ilgili bütün sorumluluğun işletmeci/taşımacı üzerinde bulunduğu ve şoförlerin yönergelere aykırı eylemlerinden ruhsat sahiplerinin müteselsilen sorumlu oldukları belirtilmektedir. Aynı zamanda (M) ve (TM) Seri Plakalı ve Hatlı Ticari Minibüs Yönergesi'nin 5.maddesinde İBB ile taşımacılar arasında akdi bir ilişkinin mevcut olmadığı da vurgulanmaktadır. Böylece bu ulaşım formlarının yönetimleri İBB'de olsa dahi bir bakıma özerk bir yapıya sahip oldukları sonucu çıkmaktadır. Ancak bu özerklik “görelî”dir, zira yönetici kurum olarak İBB, yukarıda da belirtildiği üzere 2018 yılıyla birlikte kent içi ulaşımı düzenleyen ve özel taşımacılık formlarını kapsayan TUDES'i ve ona bağlı geniş bir yaptırım listesini hayata geçirmiştir.

Toplu Ulaşım Hizmet Kalitesi Değerlendirme Sistemi (TUDES), İBB tarafından özel taşımacılıkta bir standardın oluşturulması amacıyla geliştirilmiş bir sistem olarak nitelendirilmektedir. Bu çerçevede TUDES “*minibüs, taksi, taksi dolmuş, servis, fayton ve otobüs taşımacılığında faaliyet gösteren taşımacı ve şoförlerin/sürücülerin hizmet kalitesinin ölçülmesi ve böylece hizmet kaynaklı problemlerin azaltılması için 09.05.2018 Tarih ve 2018/3-6 Sayılı Toplu Ulaşım Yönergelerinde Taşımacı ve Şoförlerin Hizmet Kalitesinin Artırılmasına Yönelik Değişiklik*” tanımlamasıyla hayata geçirilmiştir. Oluşturan bu sistem sayesinde şoför ve taşımacı bilgilerini içeren bir veri tabanı aracılığıyla toplu taşımacılığın analiz edileceği, aynı zamanda bu alandaki işletmecilerin akıllı iletişim sistemleri tabanlı uygulamalar aracılığıyla şoförlerinin denetimini sağlayabileceği belirtilmektedir. Veri analizleri sayesinde hizmet kalite puanlarına bağlı olarak şoförlerin kariyer gelişimlerine katkı sağlanması hedeflenmektedir. Ayrıca toplu taşıma alanında çalışacak şoförlerin belgeleri de tek tip nitelik kazanmakta ve hepsi “Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi” altında toplanmaktadır (TUHİM, 2020). TUHİM'in “Toplu Ulaşım Aracı Kullanım Belgesi” uygulamasından beklentileri ve yaratmasını planladığı etki Şekil 12'de yer almaktadır.

Şekil 12. Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi'nin Farklı Boyutları

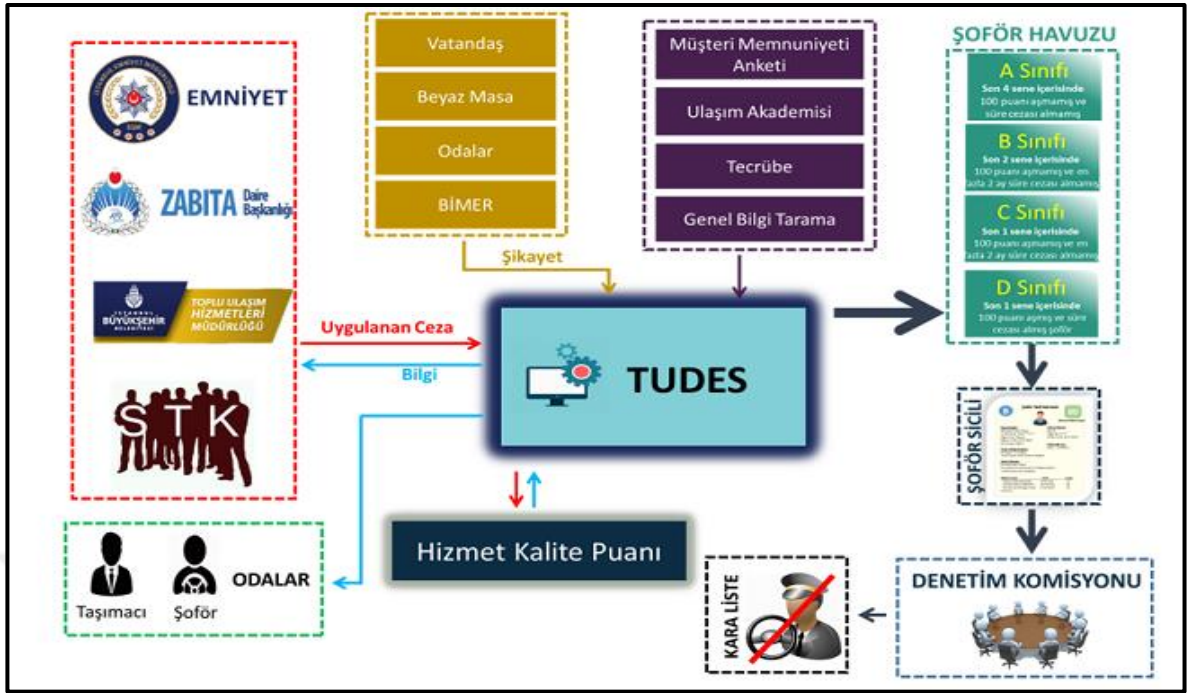


Kaynak: TUHİM, <https://apps.ibb.gov.tr/tuhim/icerikler/ttakb> (Erişim Tarihi: 07.09.2020).

Toplu taşıma araçlarının kullanımındaki sertifikasyonun tek tipleştirilmesi sayesinde ulaşım sisteminin bütünleşmiş bir şekilde değerlendirilmesinin olanaklı olacağı ifade edilmektedir. TUHİM'in açıklamasında 27.09.218 tarihi itibarıyla 85.000 şoföre kart tesliminin yapıldığı ve sürecin devam ettiği belirtilmektedir³³ (TUHİM, 2020). Sürecin bir diğer ayağını ise yukarıda da vurgulandığı üzere ihlaller ve bu ihlallerin yaptırımları oluşturmaktadır. TUDES kapsamında özel taşımacılıkta 159 ihlal tanımlanmış olup, yaptırımlar taşımacı/işletmeciler ve şoförler için ayrı ayrı tanımlanmıştır. Yaptırımlar hizmet puanı kesintisinden veya mali nitelikli cezalardan, şoförler için toplu taşıma aracı kullanım belgesinin iptaline, taşımacı/işletmeciler içinse zorunlu devire kadar gidebilmektedir. Yine aynı UKOME kararı kapsamında şoförlerin aldıkları ceza puanlarına göre A, B, C, D sınıfı olmak üzere sınıflandırılmaları da öngörülmektedir. Ayrıca bir taşımacının şoför olarak çalıştığı esnada gerçekleştirdiği ihlallere, şoförlük ve taşımacılık yaptırımlarının ayrı ayrı uygulanacağı da UKOME kararı kapsamında belirtilmektedir. Şekil 13'de gösterildiği üzere TUDES sistemi kent içi ulaşım alanındaki birçok aktörü bir araya getirmeyi, böylece bütün yönetim sürecini kendi denetimi altında toplamayı hedeflemektedir.

³³ Çalışmanın yazım sürecinde TUHİM'e dilekçe ile başvurularak İstanbul'da Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi'ne sahip taksi, minibüs ve taksi-dolmuş şoför sayısı sorulmuştur. TUHİM'in 27.11.2020 tarihli ve O-20980289-622 sayılı cevabında Kasım 2020 sonu itibarıyla İstanbul'da Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi'ne sahip olan toplam şoför sayısı 169.607, taksi şoförü sayısı 50.511, minibüs şoförü sayısı 13.447 ve taksi-dolmuş şoförü sayısı ise 1.231 olarak belirtilmiştir.

Şekil 13. TUDES Denetim Akış Süreci



Kaynak: TUHİM, <https://apps.ibb.gov.tr/tuhim/icerikler/bvds> (Erişim Tarihi: 07.09.2020).

Minibüs, taksi ve taksi-dolmuşlar, esnafılık üzerinden örgütlenerek görece özerk bir niteliğe sahip olsalar da İBB'nin bu süreci kurumsallaştırmaya dönük olarak attığı adımlar, yasal düzenlemelerle birleştiğinde ulaşım hizmetinin sunumunda merkezi yönetim ve kontrolün yüksek olduğu bir işleyişle karşılaşılmaktadır. İstanbul'da kent içi ulaşımındaki yasal düzenlemeler bu bölüm kapsamında incelenmiştir. Ancak çalışmanın saha araştırması bulgularının paylaşıldığı beşinci bölümünde de güncel gelişmelere ilişkin yasal düzenlemelere yer verilmektedir. Buraya kadar tanımlanan süreç yasal düzenlemelere bağlı olarak kent içi ulaşımında taksi, minibüs ve taksi-dolmuşların nasıl organize edildiklerine ve yerel yönetimin bu alandaki işlevlerine odaklanmıştır. Fakat hem bu ulaşım sistemlerinin kent içi ulaşımında nasıl faaliyet gösterdiklerinin hem de bu alandaki işleyişe bağlı olarak çalışma ilişkilerinin nasıl şekillendiğinin anlaşılması için somut iş akışının da değerlendirilmesi gerekmektedir.

4.2.2.3. Taksi, Minibüs ve Taksi-Dolmuşların İş Akışı ve Aktörler Açısından Değerlendirilmesi

Kent içi ulaşımında farklı ulaşım sistemlerinin özellikleri ikinci bölümde genel olarak ele alınmıştır. Bu bölümde ise İstanbul özelinde taksi, minibüs ve taksi-dolmuşların kent içi ulaşımındaki rolleri ve farklı kurum/aktör ilişkileri değerlendirilecektir. Çalışma kapsamında ele alınan üç ulaşım sistemi de kent içi ulaşımında bireysel lisanslamaya dayalı özel ticari plaka sistemi üzerinden kurumsallaşmıştır. Bu ortak özelliğe rağmen her birinin sahip olduğu özgün

nitelikler vardır. Kent içi ulaşımdaki katmanlı emek yapısı ve farklı formların birbirleri ile kurdukları ilişki, sadece plaka üzerinden gelişen mülkiyet ilişkilerinden kaynaklanmamakta, farklı ulaşım modlarının iş organizasyonu ve bu alandaki aktörlerle kurdukları ilişkiler çeşitli biçimlerde ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle plaka üzerinden kurulan ilişkilerin yanında, iş organizasyonunun net bir şekilde değerlendirilebilmesi için her bir modun nasıl ve hangi aktörler üzerinden örgütlendiklerinin incelenmesi gerekmektedir.

Kent içi ulaşımında yönetim, denetim ve organizasyon daha önce de belirtildiği üzere, bütün modlar için İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı olarak gerçekleştirilmektedir. İBB Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü (TUHİM) ve Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) temel birimler olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle UKOME ulaşım konusunda temel düzenleyici ve bağlayıcı kararları alan birimdir. Bir başka deyişle İstanbul'da taksi, taksi-dolmuş ve minibüsler için plaka sayılarının belirlenmesi, minibüs ve taksi-dolmuşlar için yeni hatların açılması veya mevcut hatların uzatılması, kapatılması gibi kararlar UKOME tarafından alınmaktadır. Ayrıca, iş sürecinin nasıl gerçekleşeceğine ilişkin kuralları koyan ve yaptırımları uygulayan kurum yine UKOME'dir.

Yerel yönetimler kadar etkin olmamakta birlikte, bu alandaki faaliyetleri düzenleyen bir diğer önemli aktör ise meslek odalarıdır. Çalışma kapsamında incelenen her üç ulaşım formu da çalışma ruhsatına sahip olmak için ilgili meslek odasından edindikleri ve kent içi ulaşım alanında faaliyet gösterdiklerine ilişkin belgeyi TUHİM'e sunmak zorundadır. Plaka sahiplerinin ilgili meslek odalarına üyeliği bu nedenle zorunludur. Meslek odaları yerel yönetimle kent içi ulaşımında çalışanlar arasında bir köprü görevi görmekte, kent içi ulaşımında faaliyet gösteren esnafın, işletmecilerin ve şoförlerin sorunlarının çözümü için yerel yönetime baskı oluşturmaya çalışmaktadır³⁴. Ayrıca meslek odaları dışında dernekler üzerinden de örgütlenmeler görülmekte, özellikle minibüs ve taksi-dolmuş gibi taşıtlarda güzergâhlara bağlı dernekler üzerinden örgütlenme ile sıklıkla karşılaşılmaktadır. Plaka sahipleri gibi şoförler de mesleki örgütlenme faaliyetlerinde bulunabilmekte, bu üyelikler meslek odaları dışındaki dernekler üzerinden şekillenmektedir. Derneklerin işleyişine bu başlığın ilerleyen bölümlerinde ayrıca değinilmektedir.

³⁴ Bu kapsamda Türkiye'de son yıllarda sıklıkla gündeme gelen Uber uygulamasına ilişkin tartışmalarda yapılan açıklamalar ve gerek merkezi gerekse yerel yönetimdeki resmi aktörlerin bu uygulamaya ilişkin getirmiş oldukları kısıtlamalar önemli bir örnek oluşturmaktadır. Özellikle meslek odalarının ulaşım ile ilgili kararlar üzerindeki etkileri ve bu kararlara ilişkin vermiş oldukları tepkiler, bu çalışmanın 4.2.3.numaralı bölümünde yer alan üç güncel örnek üzerinden değerlendirilmektedir.

Yerel yönetim ve meslek odaları ile kurulan ilişki çalışma kapsamında incelenen bütün modlar için bağlayıcıdır. Ancak taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlarda farklı aktörlerle ve işleyiş mekanizmaları ile karşılaşılmakta; bu aktörlerin ve kuruluşların etki dereceleri de değişebilmektedir. Bu nedenle öncelikle her üç modda kent içi ulaşım hizmeti sunumunun nasıl gerçekleştiğinin belirtilmesi yararlı olacaktır.

Güzergâhlar:

Taksiler kent içi ulaşımında daha esnek bir hizmet sunumu yaparlar ve bu nedenle bir anlamda toplu taşıma ile özel taşımacılık arasında bir yerde konumlanırlar. Bu durum İstanbul'daki taksilere çalışma sürecinde mekânsal bir esneklik sağlamaktadır. Bunun istisnasını ise taksilerin bölgesel olarak sınırlandırılması oluşturmaktadır. Örneğin Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi'nde “(C) ve (M) seri plakalı taksiler tahsis edildikleri Büyükçekmece, Şile, Silivri (Kamiloba ve Celaliye sınırları dâhil), Çatalca, Esenyurt, Beylikdüzü, Başakşehir'in Bahçeşehir Mahallesi ve Sultanbeyli ilçelerinden diğer ilçelere yolcu götürebilir fakat yolcu alamazlar. (T) seri plakalı taksiler de Büyükçekmece, Şile, Silivri (Kamiloba ve Celaliye sınırları dâhil), Çatalca, Esenyurt, Beylikdüzü, Başakşehir'in Bahçeşehir Mahallesi ve Sultanbeyli ilçelerine yolcu götürebilir fakat yolcu alamazlar” ifadeleri yer almaktadır. Böylece taksiler esnek bir ulaşım hizmeti sunmakla birlikte kendilerine tahsis edilen bölgelerde faaliyet göstermek zorundaydı. Ayrıca yine aynı yönerge kapsamında (T) plakalı taksilerin sarı, (C) ve (M) plakalı taksilerin ise bordo renkli olması gerektiği belirtilmektedir. Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi'nde “bordo” ve “sarı” taksilerin ayırımına ilişkin net bir açıklama bulunmakla birlikte, 2019/7-6 sayılı UKOME kararında taksiler arasındaki ayırımın kaldırılması teklif edilmiş, bu teklif kabul edilerek Eylül 2020 itibarıyla her iki taksi formu için yolcu taşımacılığına ilişkin mekânsal sınırlamalar kaldırılmıştır (CNN Türk, 2020). Buna karşılık minibüsler ve taksi-dolmuşlar içinse bir güzergâha bağımlılık söz konusudur ve bu taşıtlar kendileri için tanımlanmış olan güzergâhlar dışında faaliyet gösterememektedirler.

Duraklar:

Her üç ulaşım sisteminde de duraklar önemli işlevler yerine getirmektedir. Durak, en basit tanımıyla, yolcuların “indi-bindi” yapmaları için araçların duraklama yaptıkları nokta olarak tanımlanmaktadır (Kırmızı, Kolağasıoğlu, & Tunalı Çalışkan, 2012, s. 53). Ancak taşıtların sürekli ve sabit olarak bekledikleri, özellikle minibüs ve taksi-dolmuşlarda hatların başlangıç ve bitişlerinde yer alan ilk ve son duraklar bu araçlar için bir merkez niteliği de taşımaktadır. Bu nedenle durakların işlevleri üç ulaşım sisteminde farklılaşmaktadır. Taksi

duraklarının işleyişi, taksilerin hizmet sunma biçimlerine de bağlı olarak daha esnek niteliklere sahiptir, ancak taksi duraklarının kurulma koşulları da TUHİM ve UKOME'ye bağlı olarak şekillenmekte olup, durakların kuruluş koşulları Ticari Taksi ve Taksi Dolmuş Yönergesi'nde belirtilmiştir. Yönerge kapsamında taksi durakları “umuma açık taksi durakları”, “kamuya terkinli alan üzerindeki taksi durakları” ve “özel mülk boş parseller üzerindeki kabinli taksi durakları” olmak üzere üç sınıfta tanımlanmaktadır.

Minibüs ve taksi-dolmuş durakları ile ilgili olarak taksi duraklarına göre daha az esneklik söz konusudur ve resmi kurumların kuralları daha bağlayıcıdır. Özellikle birçok hattın bir arada bulunduğu bölgelerde merkez durakları oluşturulmaktadır. Bu durum neticesinde çok daha kalabalık ve karmaşık bir ilişki yapısı gözlemlenmektedir. Bu nedenle taksi-dolmuş ve minibüslere ilişkin yönergede her iki ulaşım sistemi için de “durak görevlileri” öngörülmektedir. Durak görevlilerinin aynı hat üzerindeki araç sahiplerinin çoğunluğu tarafından belirleneceği ve bu kişinin “durak görevlisi” olarak TUHİM'e bildirileceği belirtilmektedir. Nicel olarak farklılık bu nedenle niteliğe de etki etmekte, aynı anda birçok taşıtın bir arada koordineli bir şekilde çalışmasında durakların iç yapısındaki denetim ve kontrol belirleyici olmaktadır. Minibüs ve taksi-dolmuşların belirli hatlar üzerinde faaliyet gösterdiği için, bu duraklardaki zaman ve sıra kısıtlamalarına uyulmaması gelirden doğrudan etki yapabilmekte, bu durumda sorunlar yaşanması kaçınılmaz olmaktadır. Bu nedenle bu duraklarda faaliyet gösteren şoförler hem yerel yönetimlerin kent içi ulaşım ile ilgili belirlemiş olduğu kurallara, hem de bağlı bulundukları durakların işleyişine uymak zorundadırlar.

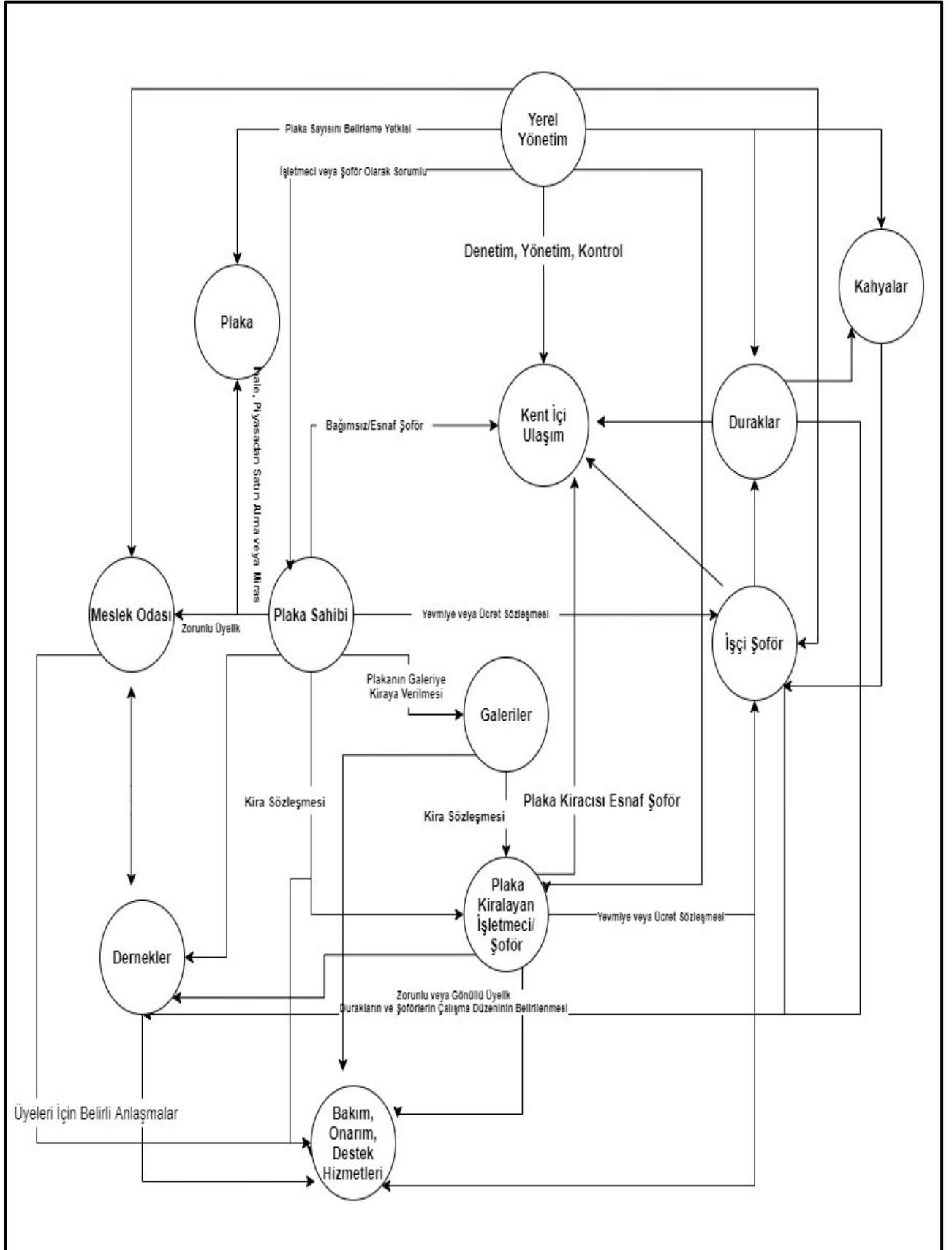
Taksiler, diğer ulaşım biçimlerine göre yolculara bağlı olarak mekân üzerinde çok daha esnek bir şekilde çalışabilmektedir. Yukarıda tanımlanan mülkiyet ilişkilerine dayalı bağımlılıklar geçerli olmakla birlikte, ulaşım hizmetinin sunumunda eğer belirli bir durağa bağlı olmaksızın çalışılıyorsa, işin sunumu ve örgütlenmesinde sadece yerel yönetimin belirlemiş olduğu kurallara bağımlı bir şekilde çalışılmaktadır. Duraklara bağlı olarak çalışan taksiler daha önce de belirtildiği gibi yerel yönetimin koyduğu kuralların yanında, durak kurallarına da uymak zorundadır. Duraklar, hem taksiler arasında koordinasyon sağlanmasına yardımcı olmakta, hem de hizmet standartlarına uyulması açısından müşterilerine güven sağlayıcı bir işlev yerine getirmektedir.

Taksi, minibüs ve taksi-dolmuş duraklarında, durak başkanları bulunabileceği gibi, birçok plaka sahibinin bir araya geldiği ve düzenin de kâhyalar aracılığı ile gerçekleştirildiği bir işleyişle de karşılaşılabilir. Özellikle taksi-dolmuş ve minibüs duraklarında durakların işlevi ve önemi sadece bir koordinasyon ve güven unsurunun ötesine geçerek bir

zorunluluk haline gelmektedir. Minibüs ve taksi-dolmuş araçlarının kalkış ve varış noktalarında, idarece belirlenmiş ana/ara duraklar ve güzergâh üzerinde faaliyet göstermeleri mecburidir. Bu nedenle bu duraklardaki işleyiş ve bu işleyiş içindeki aktörler arasındaki koordinasyon taksilere kıyasla çok daha önem taşımaktadır.



Şekil 14. Taksi, Minibüs ve Taksi-Dolmuşlarda Aktör/Kurum İlişkileri



Kaynak: Kasım 2018 – Ekim 2019 tarihleri arasında yapılan saha çalışmasının sonucunda yazar tarafından oluşturulmuştur. Taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlar için aktör/kurum etkinliğini ayrı ayrı gösteren bir şekil Ek-3’te yer almaktadır.

Durak Kahyaları:

Durakların birçok farklı güzergâha sahip olması ve çok sayıda aracı içermesi, kent içi ulaşımın sağlıklı bir şekilde sürdürülebilmesi açısından her bir modun kendi içinde koordinasyonun sağlanmasını gerekli kılmaktadır. Kâhyalar, araçların zamanında hareket etmeleri, belirtilen zaman dilimlerinde duraklarına ulaşmaları ve araçların sıralarının belirlenmesi gibi düzenlemelerden sorumludurlar. Kâhyaların bu alanda sundukları emek, bir anlamda şoförler arasında gelir adaletini sağlamaya dönük çabalar olarak tanımlanabilmekte, özellikle müşteri profilinin görece sınırlı ve zamanlamanın bu anlamda önemli olduğu güzergâhlar üzerinde kâhyaların önemi daha da artmaktadır. Kahyalar formel kanallarla istihdam edilebilecekleri gibi, enformel ilişkilere bağlı olarak da duraklarda faaliyet gösterebilmektedirler. Minibüs ve taksi-dolmuş duraklarında kâhyaların yerine getirdikleri işin taksi duraklarında çalışan kâhyalar ile benzer özellikler içerdiğini söylemek mümkündür. Fakat buradaki temel farklılık, bu kâhyaların çok daha karmaşık bir ilişki sistemi içinde görevlerini sürdürmeleridir.

Durak/Hat Dernekleri:

Minibüs ve taksi-dolmuş duraklarının taksi duraklarına göre en büyük farklılıklardan birisi dernekler üzerinden şekillenen örgütlenme modelidir. Yukarıda da ifade edildiği üzere özellikle merkezi bölgelerdeki taksi-dolmuş ve minibüs durakları bünyelerinde çok sayıda şoför ve güzergâh bulundurmakta, bu hatların ve şoförlerin bütünsel bir şekilde kontrolü ise duraklara bağlı dernekler üzerinden şekillenmektedir. Dernekler, duraklardaki veya hatlardaki çalışma düzenini belirlemekte, bu kurallara uymayanlara para cezası veya araçların bir süreliğine “bağlanması” ve servise çıkmalarının engellenmesi gibi yaptırımlar uygulamaktadır. Durak veya hat dernekleri ilgili meslek odalarıyla ilişki kurulmasında da roller üstlenmektedir. Duraklarda veya hatlarda yaşanan sorunlara dernekler üzerinden müdahale edilmekte, derneklerin çözüm sunamadığı durumlarda ise dernekler aracılığı ile meslek odalarına ulaşılmaktadır. Bu çerçevede dernekler bir anlamda sorun çözücü ilk basamak işlevi görmektedir. Minibüs ve taksi-dolmuş duraklarında çok sayıda aracın, bir anlamda birbirlerine bağımlı bir şekilde çalışması zorunluluğu dernekler üzerinden örgütlenen yapıyı işlevsel kılmaktadır. Taksilerde de dernekler üzerinden örgütlenme görülmekte, ancak taksi ulaşımının

görece serbest nitelikteki organizasyon yapısı, çalışma düzeninin sağlanmasında dernek işleyişini gerekli kılmamaktadır³⁵.

Galeriler:

Son olarak ise özellikle plakaların bağımsız değerler olarak tanımlanmasıyla birlikte, diğer ülke örneklerinde görülen aracı kurumlar olarak galerilerden söz etmek gerekir. Galeriler süreç içindeki önemli aktörlerdir ve İstanbul'da minibüs, taksi ve taksi-dolmuş taşımacılığının tümünde etkili olmaktadır. Kent içi ulaşımında şoförlük yapmak isteyenler galeriler aracılığıyla plaka kiralarak serbest çalışan şoförler haline gelmekte ve kent içi ulaşım hizmetini sağlamaktadırlar. Aynı zamanda kent içi ulaşımında esnaf olma niteliğini kendi emeğini ulaşım alanında çekerek kaybeden plaka sahipleri de galeriler aracılığıyla plakalarını kiraya verebilmektedirler. Bu anlamda galeriler plaka sahipleriyle şoförler arasında bir köprü görevi görmektedir. Ancak çalışmanın ilerleyen bölümlerinde de vurgulanacağı üzere galerilerin kent içi ulaşımındaki etkinliği tartışmalar ve sorunlar yaratmaktadır ve galerilerin kendilerinden plaka kiralayan şoförleri güvencesiz ve ağır finansal yükler altında çalışmaya sürükleyebildikleri de gözlemlenmektedir.

Dolaylı Faaliyet Alanları/Sektörler:

Kent içi ulaşımı doğrudan düzenleyici olmamakla birlikte, bu alandaki hizmet üretiminin sorunsuz bir şekilde yürümesi için birçok farklı faaliyet alanı ve sektör de oluşmuş durumdadır. Araçların bakımı, onarımı ve destek hizmetleri/ürünleri üzerinden tanımlanabilecek bu alan içinde, araçların periyodik bakımları ve yedek parça ihtiyaçları gibi teknik gerekliliklerinden, büyük duraklar etrafında gelişen enformel/marjinal işlere kadar birçok ilişki ağı oluşmaktadır (Tekeli & Okyay, 1981, s.107). Bu alanlar içinde yer alan aktörler çalışma kapsamında doğrudan ele alınmamıştır. Ancak bu hizmetlerin en düşük maliyeti oluşturmak için kötü çalışma koşullarından çocuk işçiliğe kadar farklı çalışma formlarını içerecek şekilde enformel olarak örgütlendiği düşünüldüğünde kentsel ulaşımında sahip olduğu roller ve kurulan ilişkiler önemli bir yer tutmaktadır.

Bu bölüm boyunca İstanbul'da kent içi ulaşımın yapılanması tarihsel bir perspektifte incelenmiş ve gerek yerel ve merkezi aktörlerin gerekse meslek kuruluşlarının İstanbul'da kent

³⁵ T.C. İçişleri Bakanlığı Sivil Toplumla İlişkiler Genel Müdürlüğü'nün verilerine göre İstanbul'da "Mesleki ve Dayanışma Dernekleri" kategorisi altında doğrudan minibüs ve taksi-dolmuşlarla ilgili 38 dernek bulunmakta, taksilerde ise bu sayı 26 olarak belirtilmektedir (T.C. İçişleri Bakanlığı Sivil Toplumla İlişkiler Genel Müdürlüğü, 2020). Ayrıca bu alanda özellikle minibüslerin güzergâhlar ve hat isimleri üzerinden dernekleşmesi dikkat çekmektedir.

İçerik ulaşımı kurgulama biçimleri değerlendirilmiştir. Ancak kent içerik ulaşım içerdiği bileşenlerle son derece dinamik bir toplumsal ilişki biçimini oluşturmaktadır. Bu nedenle özellikle son dönemlerde İstanbul’da kent içerik ulaşım alanını etkileyen üç güncel tartışmanın bu çalışma çerçevesinde değerlendirilmesi farklı aktörler arası ilişkilerin net bir şekilde görülmesi açısından önemli bir olanak sunmaktadır.

4.2.3.Kent İçerik Ulaşımında Mücadele ve Dönüşümü Güncel Örneklerden Takip

Etmek: Uber, COVID-19 Salgını ve Yeni Taksi Plakası Tartışmaları³⁶

Bu bölümde son olarak İstanbul’da bu çalışmanın yürütüldüğü dönemde incelenen ulaşım sistemleri açısından gündeme gelen üç tartışma konusuna yer verilecektir. Bu tartışmalardan Uber ve İstanbul’da yeni taksi plakalarının faaliyete geçirilmesi etrafındaki tartışmalar sadece taksiler ile ilgilidir. Üçüncü konu olan COVID-19 salgını ise bütün toplu ulaşım sistemlerinin işleyişinde çeşitli tartışmaları gündeme getirmiştir. Ancak her üç tartışmanın da bu bölüm kapsamında ele alınmasının nedeni sadece güncel olmaları değildir. Bu üç konu bu çalışma boyunca her üç sistem için de farklı boyutlarda ele alınan yapısal sorunların görünür kılınmasını sağlamıştır. Uber ve İstanbul’da yeni taksi plakalarının tanımlanması projesiyle ilgili tartışmalar doğrudan plaka rantına ilişkin sorunları beraberinde getirmiştir; ulaşım organizasyonunun yeniden tasarlanmasına neden olan küresel salgına bağlı uygulamalar ise doğrudan incelenen ulaşım sistemlerindeki çalışma ilişkilerinin kurumsallaşmasındaki sorunların görünürlük kazanmasını sağlamıştır.

4.2.3.1.İstanbul’da Kent İçerik Ulaşımında Taksiye Karşı Uber

Türkiye’de de 2014 yılından itibaren etkinliği gözlemlenen Uber hakkındaki tartışmalar taksilerdeki çalışma ilişkilerinde önemli bir etki yapmıştır. Çalışmanın literatür kısmında incelendiği üzere bir akıllı telefon uygulaması olan Uber, kent içerik ulaşımında mevcut kurum ve

³⁶ Bu çalışmanın beşinci bölümünde İstanbul’da taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlardaki iş organizasyonu, mesleki dönüşüm ve çalışma ilişkilerini içeren detaylı bir saha araştırması yer almaktadır. Fakat İstanbul’da kent içerik ulaşımında son yıllarda yaşanan dönüşüm ve bunun etrafında gelişen tartışmalar nedeniyle, bu üç tartışma konusunun İstanbul’da kent içerik ulaşımının tarihsel gelişimi ve yasal düzenlemelerinin yer aldığı bu bölümde ele alınması metnin bütünlüğü açısından daha anlamlı bulunmuştur. Araştırmanın kapsamı, yöntemi ve sınırlılıklarını içeren bilgilerin sunulduğu beşinci bölümde de belirtildiği gibi, Uber tartışmaları saha araştırması devam ederken gündeme gelmiş, buna karşılık COVID-19 salgınına ve İstanbul’da yeni taksi plakalarının faaliyete geçmesini içeren projeye ilişkin tartışmalar saha araştırmasının sonlanmasının ardından ortaya çıkmıştır. Uber’le ilgili birçok farklı karar gündeme gelmiş, ayrıca kamu aktörleri bu alana dair birçok farklı açıklamada bulunmuştur. Bu nedenle saha araştırması esnasında katılımcılara Uber’i içeren soruların yöneltilmesi mümkün olmuştur. Fakat saha araştırmasının yapıldığı dönemde İstanbul’da yeni taksi plakalarına ilişkin tartışmalar ve küresel salgının kent içerik ulaşımındaki etkileri henüz başlamamıştı. Bu nedenle Uber’le ilgili konularda kısmen de olsa görüşmecilerin değerlendirmelerine yer vermek mümkün olmuş, fakat küresel salgın ve yeni taksi plakalarının tanımlanmasına ilişkin proje hakkındaki değerlendirmeler ikincil kaynaklara dayanarak yapılmış; meslek kuruluşlarının ve yerel yönetim aktörlerinin açıklamalarına başvurulmuştur.

kurallarla yürütülen taksi taşımacılığının sunduğu hizmetin bir “ikamesini” oluşturmakta, bu nedenle bu alanda faaliyet gösteren taşıtların lisans değerleri üzerinde doğrudan etki yaratmaktadır. Bu etki zincirleme bir nitelik taşımaktadır. Zira Uber’in piyasa içindeki varlığı ve taşımacılık üzerindeki etkisi, plakanın doğrudan değişim değeri üzerinde etki yaratmakta, potansiyel gelirden yaşanan düşüş, plaka rantı üzerinden elde edilecek değişim değerini de düşürmektedir. Bu anlamda hem bu alanda çalışan emek gücünün geliri, hem de plakaya sahip olan işletmecinin rant geliri problemli bir hale gelmektedir. Ayrıca Uber temelde taksi taşımacılığında olmak üzere kazanç üzerinde de olumsuz etki yaratmaktadır. Alternatif bir taşıma sistemi sunması nedeniyle mevcut müşteri potansiyelini etkilemekte, müşteri havuzunu daraltarak doğrudan kazançta düşüş meydana getirmektedir. 2014 yılından itibaren Türkiye’de faaliyet gösteren Uber, bu alandaki mevcut aktörlerin baskıları neticesinde, önce 31 Mayıs 2019 tarihinden itibaren “UberXL” olarak nitelendirilen ve taksilere alternatif olan çalışma modelini sonlandırmış, ancak formel olarak işleyen taksilerin Uber’e kayıtlı olarak çalışması devam etmiştir (Habertürk, 31 Mayıs 2019). Faaliyetleri durdurulan Uber’e erişim 22 Aralık 2019 tarihinden itibaren ise tamamen engellenmiştir (Sputniknews Türkiye, 24 Aralık 2019).

Çalışmanın farklı bölümlerinde de belirtildiği üzere Uber, kent içi ulaşımında taksilerin sunduğu hizmetin benzerini sunarak bu alanda doğrudan bir rekabet alanı açmaktadır. Birbirlerini ikame eden iki ulaşım sistemi olarak Uber ve yerleşik taksi hizmetleri arasında önemli farklar da bulunmaktadır. Uber’de akıllı telefonlar ile rezervasyon olanakları vardır ve sürücülerin yolculuk öncesi bilgilerine ulaşılabilir. Ayrıca çevrimiçi ödeme imkânları ve şoförler için puanlama sistemleri bulunmaktadır. Yerleşik taksi hizmetlerinde ise bu olanaklar çoğunlukla mevcut değildir (Kişi, 2018, s. 61). Uber’in bu nitelikleri, yerleşik taksi hizmetlerinden ayrıştırılması için bir çerçeve sunmakla birlikte, sadece Uber’e özgü değildir ve akıllı ulaşım sistemlerini içeren birçok uygulamada benzer özellikler mevcuttur. Örneğin Türkiye’de taksilerin kullandığı bir akıllı telefon uygulaması olan “BiTaksi”, Uber’in sunmuş olduğu ödeme ve puanlama hizmetlerini benzer bir şekilde sunmaktadır.

Uber’i Türkiye özelinde özgün kılan ve temel problem oluşturan özellik ise, kent içi ulaşımında tarifeli taşımacılık yetkisinin sadece taksilerde olduğu bir düzenleme içinde, bu hizmetin benzerini sunmasıdır. Teknoloji ve çalışma ilişkilerinin değişimini içeren bölümde de belirtildiği üzere, Türkiye’de Uber, taksi-dolmuş benzeri küçük ve lüks segment servis araçlarıyla hizmet veren “UberXL” hizmetiyle gündeme gelmiştir. Bu taşıtlar D2 olarak tanımlanan bir belge ile hizmet vermektedirler. D2 taşımacılık belgesi yurt içi tarifesiz taşımacılık yapmaya ilişkin bir belgedir ve önceden fatura edilmiş ve taşıma sözleşmesi

yapılmış hizmetler için izin sağlamaktadır. Böylece önceden planlanan taşımacılık hizmetlerinde özel bir kent içi ulaşım lisansının gerekli olmamasını, akıllı telefon uygulamasının olanaklarıyla birleştiren Uber'in gri bir alanda kaldığına dikkat çekilmektedir (İnci, 2018, s. 37).

Kent içi ulaşımında taksilerle yaşanan rekabet Uber'in faaliyette bulunduğu dönemin başından erişimin engellendiği ana kadar sürmüştür, sürece ilişkin yetkili isim ve aktörlerin Uber'in faaliyetlerine ilişkin yapmış oldukları açıklamalar kamuoyunun gündemini meşgul etmiştir. Özellikle ilgili meslek odaları bu konuda çok net ve sert bir tavır almış, Uber'in yasaklanması için yetkililere çağrıda bulunmuştur. Hatta 2018 yılında dönemin İstanbul Taksiciler Birliği Başkanı "Uber'e binen vatan hainidir" ifadelerini kullanmıştır (Sputniknews Türkiye, 12 Nisan 2018). Meslek örgütlerinin yaklaşımları bu süreçte siyaset alanında da karşılık bulmuş, erişimin engellendiği döneme kadar farklı siyasi aktörlerden Uber'in işleyişine ilişkin farklı açıklamalar yapmıştır. Örneğin dönemin İstanbul Belediye Başkan adaylarından Binali Yıldırım *"Taksicilerin gözden geçirilmesi lazım. Eğitim, standartlar, güvenlik yönleriyle yapılması gereken çok işler var. Uber, teknolojinin bize getirdiği bir konfor. Bunu da yok sayamayız. Buralarda düzenleme lazım. Bunları yapacağız, sıkıntı çıkacağını zannetmiyorum"* (T24, 7 Ocak 2019) ifadeleriyle hem taksilerin işleyişi hem de Uber'e ilişkin düzenleyici bir yaklaşım sergilemiş, yine aynı dönem içinde bir diğer aday olan Ekrem İmamoğlu *"Ben taksicinin yanındayım"* (TRT Haber, 25 Mart 2019) diyerek Uber'e karşı olduğunu beyan etmiştir.

Bu alanda ortaya çıkan tartışmalar ve açıklamalar, bireysel lisanslar üzerinden gelişen işletim sistemindeki yapısal sorunlarla yerel siyasetin birleştiği bir alanda konumlanmaktadır. Ulaşım lisansları esnafılık süreçleri üzerinden kurumsallaşmakta, böylece ulaşım aktörleri yerel siyaset alanında kuvvetli isimler haline gelmektedir (Tekeli & Okyay, 1981, s. 224). Böylece bu aktörler yapılacak olan düzenlemelerde etkin konuma gelmekte, aleyhte oluşacak düzenlemelerin önüne geçmekte ve kendi çıkarlarının devamlılığını sağlamayı hedeflemektedirler. Bu durumda, çalışmanın ilk bölümlerinde de belirtildiği üzere, kimi durumlarda kamu yararını dışlayan kararlarla karşılaşılabilir. Yerel siyaset aktörleri, özellikle popülist politikalara bağlı olarak, ulaşım esnafının ihtiyaçlarına hızla cevap vermeyi tercih etmektedir. Ancak İstanbul'da yeni taksi plakalarının tanımlanmasıyla ilgili bölümde de vurgulanacağı üzere, bu alanda farklı uygulamalarla da karşılaşmaktadır. Örneğin taksilerde yeni plaka tanımlamalarına ilişkin hizmet kalitesinin artırılması üzerinden kamu yararını sağlamaya dönük vurgu, ulaşım esnafı tarafından sert bir şekilde eleştirilmektedir. Yeni

plakaların tanımlanmasının artan rekabete bağlı olarak potansiyel gelirde düşüş yaratma ihtimali bu alandaki itirazları anlamlı kılmakta, yerel yönetim aktörleri ile ulaşım esnafı arasında gerilimli bir alanın oluşmasına neden olmaktadır. Ancak bu alandaki tartışmalar ilerleyen bölümlerde detaylandırılacaktır.

Uber'in işleyişinde karşılıklı beklentiler ve “dalgalı” devam eden, sınırlamalar ve yasaklamalarla ilerleyen yönetsel süreç plaka fiyatlarına da yansımış, taksi plakası fiyatları %30 gerilemiştir (T24, 13 Aralık 2018). Ancak Uber'e erişimin sınırlandırılmasına dayalı yasakların başlamasının ardından hem taşıtların kazançlarında önemli bir artış olduğu belirtilmiş (Diken, 25 Kasım 2019) hem de plaka değerleri tekrar yükselmeye başlamıştır (NTV, 13 Haziran 2019). Bu durum rant üzerinden şekillenen plaka değerlerinin dönüşümüne ilişkin İstanbul özelinde de çarpıcı bir örnek sunmaktadır. Plaka değerleri, spekülasyon değerleri olarak piyasada gerçekleşen birçok farklı unsurdan etkilenecek yükselmekte ya da düşmektedir. Saha çalışması çerçevesinde görüşme yapılan ve taksi plakası sahibi olan bir görüşmeci bu durumu şöyle ifade etmiştir:

“Plakanın, atıyorum, şu an ekonomik olarak 2 milyon gözükmese, 3 milyon olmasıyla, 1 milyon olması arasında hiçbir fark yok. Sağlıklı bir gerekçe durumu yok. Bir kanun çıkıyor, bir söylenti çıkıyor kısıtlama gelecek diye, çok yükseliyor. Sayı artacak diyorlar fiyat yarı yarıya düşüyor. Yani o fiyatın değerli bir gerçekliği yok.”³⁷ - 1. Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

İstanbul'da Uber üzerinden yapılan tartışmalar dünya örnekleriyle de paralellik göstermektedir. Bu çalışma kapsamında incelenen New York örneğinde de görüldüğü üzere, bireysel özel mülk olan ulaşım lisansları hızlı bir şekilde yeni aktörlerin faaliyet göstermesinden etkilenmiştir. İstanbul'da da benzer bir şekilde teknoloji üzerinden kitlelere ulaşmayı sağlayan Uber'in faaliyete geçmesi, plaka fiyatlarında sert düşüşlerin yaşanmasını beraberinde getirmiş, kamunun Uber'in işleyişini yasal olarak engellemesi sonucundaysa tekrar artışa geçmiştir. Uber tartışmalarında en önemli dayanak noktalarını haksız rekabet ve vergilendirmeye ilgili sorunlar oluşturmuştur. Uber'in vergilendirilmesiyle ilgili uygulamalar karmaşık bir yapıda ortaya çıkmakta, Uber'in İstanbul Ticaret Odası'na kayıtlı olarak vergi mükellefi olduğu, ancak kredi kartı tahsilatlarının farklı ülkelerden olması durumunda vergi kayıplarının oluşabileceği belirtilmektedir. Fakat bununla birlikte Uber, akıllı telefon uygulaması üzerinden hizmet

³⁷ Çalışmada görüşmecilerin ifadelerine sadık kalınmış, sadece sokak dilini içeren argo vb. nitelikteki ifadeler yer verilmemiştir. Ancak kişilerin ifade biçimlerinin önemli görüldüğü bazı görüşmelerde katılımcıların ifadeleri argo dahi olsa metinden çıkarılmamıştır. Ayrıca görüşmecilerin kimliklerinin anonim kalması için bazı görüşmelerde kullanılan yer, durak ve kişi isimleri gibi ifadeler “X” ile değiştirilmiştir. Bununla birlikte bu çalışma açısından önemli nitelikte açıklamaları, kamuya açık bir şekilde gerçekleştiren kişiler, görevleriyle birlikte açık bir şekilde belirtilmiştir.

sunması nedeniyle bütün yolculukları kayıt altına almaktadır; taksilerde ise bu söz konusu değildir. Bu nedenle taksilerde de vergilendirmeye ilişkin sorunlarla karşılaşılması olasıdır (İnci, 2018, s. 38).

Kent içi ulaşımda hizmet sunan taksi “esnafı” tıpkı diğer dünya örneklerinde olduğu gibi kent içi ulaşım alanına önemli ölçüde yatırım yaptıklarını ve yatırımlarının kamu tarafından korunması gerektiği belirtilmektedir. Uber’in işleyiş biçimine ilişkin karşıtlık ve haksız kazanç söylemi, bu alandaki işletmecilerin plakalarına yapmış oldukları yatırım düzeyleri üzerinden meşruiyet kazanmaktadır. Taksi plakasına sahip olmak, plakanın piyasa fiyatı nedeniyle Uber’e bağlı şekilde çalışmaya kıyasla çok daha yüksek düzeyde bir maliyet yaratmaktadır. Bu alanda gösterilen direnç, daha önce minibüslerin çalıştığı hatlara yeni plakaların tanımlanmasına ilişkin olarak yaşanan süreçler ile benzerlik taşımaktadır. Yeni minibüs plakalarının piyasadaki işleyişe göre daha düşük düzeylerden fiyatlandırılması, o alanda faaliyet gösteren diğer işletmecilerin tepkisine neden olmuş, yeni aktörlerin yaptıkları ödemenin yükselmesine bağlı olarak çalışmaları meşrulaşmıştır:

“En çok UBER etkiledi. ...UBER taksicileri bitiren bir sistemdi. Şu anda bitti gibi gözüküyor. Rekabet eşit olmadı. Şöyle olmadı; 18 bin taksi var ama UBER’in sayısı belli değil. Bir minibüs alan UBER’e girdi. ...Etik bir rekabet değil bu. Ama bitti çok şükür.” – 29.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

“UBER haksız kazanç. Şimdi adamın trilyonluk malı var para kazanıyor. Adam 200 milyar koymuş para kazanıyor. UBER o konuda haksız kazanç elde ediyor.” – 12.Görüşmeci / Eski-Minibüs ve İETT Otobüsü Şoförü

Haksız rekabet üzerinden geliştirilen argümanlar, dünya üzerinde Uber’in faaliyet gösterdiği başka ülkelerde de karşılık bulmuştur. Örneğin Danimarka’da Uber’in faaliyetleri haksız rekabet yarattığı gerekçesiyle durdurulmuş, ancak yine haksız rekabete yol açtığı gerekçesiyle İtalya’da sert bir muhalefetle karşılaşan Uber, yasal olarak faaliyetlerine devam etmiştir (Kişi, 2018, s. 63). Uber örneği, hem bir akıllı ulaşım sistemi oluşturması hem de taksi hizmetlerinde yeni bir aktör olması nedeniyle Türkiye’de bireysel lisans sahipliği açısından önemli bir tartışma alanı ortaya çıkarmış, küçük girişimcilik üzerinden örgütlenen ulaşım sistemlerinin kırılgan yapısının görünür olmasında önemli bir araç olmuştur. Aynı zamanda Uber’in varlığı mevcut taksiler açısından düzenleyici bir etki de yaratmıştır. Uber tartışmalarının ardından İTEO Başkanı “Taksiciler olarak uzun süredir hizmet kalitesinin artırılması için çalışmalarımız sürüyor. Burada temel amaç her zaman vatandaşın ilk tercihi olmak. İlk olarak şoförlerden başladık. Bir yılda 5 bin şoföre öfke kontrolü, davranış kuralları, düzgün konuşma, yabancı dil ve ilk yardım eğitimi verdik. Kültür ve Turizm Bakanlığı ve Milli

Eğitim Bakanlığı (MEB) ile ortak çalışmalarımız sonucu bunu 52 bine çıkaracağız. Hizmet kalitemiz daha da artacak. Artık herkes taksici olamaz” ifadelerini kullanmıştır (Eser, 2020). Bu durum çalışmanın yetkisiz taşımacılık formlarında belirtilen farklı ulaşım alternatiflerinin varlığının düzenleyici etkisi açısından önemlidir. Fakat çalışma boyunca vurgulandığı üzere, İstanbul’da kent içi ulaşımında incelenen formlarda yaşanan sorunlar, sadece hizmet kalitesinin yetersizliğinden ziyade, yapısal işleyişe ilişkin sorunlar bütününe işaret etmektedir. Kent içi ulaşımında faaliyet gösteren meslek kuruluşları tarafından yaşanan süreç ve özellikle şoförlerin neden olduğu sorunlara ilişkin yaklaşım, yukarıdaki açıklamalardan da takip edilebileceği üzere, bir mesleki yetkinlik problemi olarak değerlendirilmekte, sorunun temel kaynağı olan işleyiş mekanizması göz ardı edilmektedir.

Güvencesizlikler yumağı içinde plaka sahibi olmaksızın çalışan şoförlerin yapısal işleyiş nedeniyle karşı karşıya kaldığı ve aynı zamanda ortaya çıkardığı sorunlar bu alandaki tartışmaların çok büyük oranda dışında kalmakta, temel sorunlar “münferit” olayların engellenmesine dönük, hizmet kalitesini merkezine alan çaba ve önlemler arasında sıkışmakta ve görünürlüğünü yitirmektedir. Aşağıda incelenecek olan küresel salgının yayılmasına karşı alınan önlemlerin kent içi ulaşımında incelenen formlara etkisi aslında, yine benzer bir şekilde, işleyişe dair yapısal sorunların bir yansımasıdır; ancak burada Uber tartışmalarına kıyasla plaka sahipleri değil şoförler daha merkezi bir konumdadır.

4.2.3.2.COVID-19 Küresel Salgını ve Kent İçi Ulaşım

Kent içi ulaşımında incelenen konular kapsamında önemli etkiler yaratan bir diğer gelişme ise küresel ölçekte dünyayı etkileyen COVID-19 salgınıdır. İlk olarak Aralık 2019’da Çin’in Wuhan kentinde görülen hastalığın yeni bir koronavirüs olduğu ortaya çıkmış, hastalık hızlı bir şekilde Avrupa ve Kuzey Amerika’ya yayılmış, ardından bütün dünyada etkilerini göstermiştir. Virüsün yayılma hızını azaltmak için, bireysel ve toplumsal olarak birçok farklı önlem gündeme gelmiş ve kişisel hijyene önem vermek, maske kullanmak gibi bireysel önemlerin yanı sıra, toplumsal düzeyde kişilerin başkalarıyla aralarına 1-2 metre mesafe bırakmasını tanımlayan “sosyal mesafe”, sokağa çıkma yasakları veya kısıtlamaları gibi birçok farklı önlem uygulamaya konmuştur. Türkiye’de de Mart 2020 tarihinden itibaren yeni koronavirüs etkili olmaya başlamıştır. Bu süreçte Türkiye’de yurt dışından dönenlere zorunlu karantina, tiyatro, sinema, lokanta vb. yerlerin kapatılması, yükseköğretim dâhil eğitime ara verilmesi ve ardından uzaktan eğitime geçilmesi gibi birçok önlem hayata geçirilmiştir (Aslan R. , 2020, s. 39).

Kent içi ulaşım hizmetleri ise özellikle toplu ulaşımı içeren uygulamalarda salgının yayılması için uygun bir ortam sağladığı için, tüm kentlerde ulaşım sistemlerine ilişkin sınırlı sayıda yolcu taşınması, yolcuların sosyal mesafe kurallarına uygun olarak taşıt içinde seyahat etmesi gibi kişiler arası teması en aza indirmeye dönük tedbirler alınmıştır (Yıldızgöz, 2020, s. 32). İstanbul'daki kent içi ulaşım da salgın sürecinden doğrudan etkilenmiş, insanların yoğun olarak bulunduğu, mesafenin korunma olanağının zayıf olduğu toplu taşımacılık hizmetleri salgının yayılması açısından tehlike arz etmeye başlamıştır. Bu durum ulaşım hizmetlerinin kullanımına da yansımış, İBB'nin yaptığı açıklamaya göre İstanbul'da salgının Türkiye'yi etkisi altına aldığı mart ayının ortasından itibaren toplu taşıma kullanımı %48 azalmıştır (Gazete Duvar, 16 Mart 2020).

Dünyadaki önlemlere paralel bir şekilde İstanbul'da da mart ayından itibaren toplu ulaşımın işleyişi yeniden organize edilmiş ve birçok önlem öngörülmüştür. Önlemler kapsamında, toplu taşıma araçlarında taşıtların %25-%50 gibi kapasitelerle işletilmesi, araçlarda maske kullanımının zorunlu olması, toplu taşıma araçlarında sosyal mesafe kurallarına uyulması, araçların sıklıkla dezenfekte edilmesi, şoförlere belirli periyotlarla koronavirüs testi yapılması gibi uygulamalar hayata geçirilmiştir (Artı Gerçek, 16 Mayıs 2020). Ayrıca yine bu süreç içinde taksilerin belirli plaka kısıtlamalarına bağlı olarak çalışması (CNN Türk, 30 Mart 2020) ve sağlık çalışanlarını ücretsiz taşımaları gibi uygulamalar da gündeme gelmiştir (Milliyet, 30 Nisan 2020).

Salgının yayılmasını engellemeye dönük olarak alınan önlemler taşınan yolcu sayısını doğrudan etkilemiş, bu nedenle taşımacılık hizmetine bağlı gelirler düşmeye başlamıştır. İBB bünyesindeki toplu ulaşım araçlarında bu durum yerel yönetime bağlı taşıtların gelir kaybı olarak kaydedilirken, minibüs, taksi ve taksi-dolmuş gibi kent içi özel taşımacılık formlarındaki gelir kaybı ise dolaysız biçimde esnafların sorunu olmuştur. Çalışma kapsamındaki incelenen taksi, minibüs ve taksi-dolmuşların işleyişinde de belirtildiği üzere bu taşıtlar ister bir plaka sahibine bağlı olsun, isterse kiralık plakalar üzerinden ulaşım hizmeti gerçekleştirilsin, her koşulda plaka sahibinin kendisinin çalışmadığı durumlarda şoförlerin belirli ödemeler yapmasını gerektirmektedir. Alınan önlemler ise bu taşıtların “yevmiyelerini” çıkarmayı olanaksız hale getirmiş, şoförlerin kendi istihdam alanında yaşadıkları genel güvencesizlik süreci aynı zamanda bir halk sağlığı problemine dönüşmüştür. Salgının boyutları nedeniyle yerel idare de bu süreç içinde alınan önlemlere ilişkin denetimlerini sıklaştırmış, birçok taşıt çeşitli yaptırımlara maruz kalmıştır. Bu yaptırımlara karşı örneğin Esenyurt'ta yapılan denetim sonucunda belirlenen sınırın üstünde yolcu taşıdığı tespit edilen bir minibüs şoförü “o zaman

çalışmamamız lazım, kurtarmaz bizi bu şekilde” ifadeleriyle tepki göstermiştir (Haberler, 28 Mart 2020).

Şoför tarafından yukarıda belirtilen durum aslında bir kamu hizmeti olan kent içi ulaşım, bireysel küçük girişimciliğin piyasa koşullarına göre kendi hizmet planlamasını yaparak sunduğu ulaşım hizmetinin çatıştığı bir alana işaret etmektedir. Bağımsız bir hizmet aktörü ister plaka sahibi isterse şoför olsun kendi hizmet üretim aracının kullanma tercihi gelir güvencesizliği üzerinden şekillenmekte, bu durum doğrudan kamusal alanda ulaşım hizmetinin sağlanmasını sorunlu hale getirmektedir. Şoförler taşıyabilecekleri en yüksek sayıdaki yolcu ile taşımacılık hizmetini sunmak istemekte, böylece geliri maksimize etmeye çalışmaktadırlar. Çalışma kapsamında incelenen ulaşım sistemlerinin bireysel niteliğe sahip olması ve belirli bir kamu güvencesine bağlı olmaması, bu ulaşım sistemlerinin sürdürülebilirliği açısından da sorunlar yaşanmasına neden olmuştur. Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu yaptığı açıklamada şoför esnafının ailesinin geçimini sağlayacak durumda olmadığını belirtmekte, kent içi ulaşımın yüzde %10 dolaylarına düşmesi nedeniyle şoförlerin çalışamaz hale geldiğini, bu nedenle yardıma ihtiyaç duyduğunu vurgulanmaktadır (Çelikkan, 2020).

Bu durum aynı zamanda hızlı bir şekilde doğrudan gelir ve plaka fiyatlarına da yansımıştır. Kent içi ulaşımında yaşanan birçok dönüşüme tepki veren plaka fiyatları kuşkusuz koronavirüs önlemleri kapsamında azalan kent içi ulaşımından doğrudan etkilenmiştir. Örneğin taksi plakalarının salgın öncesinde 2 milyon TL’nin üzerinde seyrettiği, ancak salgının etkili olmaya başladığı Mart 2020 tarihinden itibaren 1 milyon 800 dolaylarına indiği ifade edilmektedir (Milliyet, 2 Nisan 2020). Salgın süreciyle birlikte şoförlerin güvencesizliğine ve bireysel lisansların hem hizmet sunumunda somut düzeyde hem de rant değerleri üzerinden soyut düzeydeki kırılganlığına ek olarak, bir kamu hizmeti olan kent içi ulaşımın devamlılığı açısından zaten mevcut olan bir dizi sorun daha da belirginleşmiştir.

Toplumun bütününe etkileyen bu boyutlardaki kriz dönemleri aynı zamanda farklı ilişki ağları içinde organize olan aktörler arasındaki hiyerarşi ve güç dengesini de görünür kılmaktadır. Özellikle mülkiyetsiz şoförler gerek doğrudan plaka sahibi ile gerekse aracı kurumlar ile ilişkilerindeki bağımlı konumları nedeniyle ranta dayalı sistemin halihazırda bütün yükünü üstlenen çalışanlardır. Toplumsal kriz anları ise çalışma ilişkisi içindeki en zayıf halkayı oluşturan mülkiyetsiz şoförler üzerindeki yükü artırdığı ölçüde incelenen ulaşım sistemlerindeki güvencesiz pozisyonlarını daha da pekiştirmektedir.

4.2.3.3.Yerel Yönetim ve Ulaşım Aktörleri Arasında Gerilimli Bir Alan: İstanbul’da Yeni Taksi Plakası Tartışmaları

İstanbul’da kent içi ulaşımındaki son güncel tartışma ise taksi plaka sayısının 5000 adet artırılmasını hedefleyen projedir. Haziran 2020’de duyurulan projede İstanbul’da 5000 adet yeni taksinin faaliyete geçmesi planlanmaktadır. Fakat bu taksileri İstanbul’daki taksilerin genel işleyişinden ayıran en önemli özellik plakaların bireylerin mülkiyetinde değil belediyeye ait olması durumudur (Milliyet, 12 Haziran 2020). Bu işleyiş biçimiyle kurumsallaşma adına önemli bir adım atılarak bireyselleşmiş bir yönetim ve düzenleme süreci yerine her yönüyle yerel yönetimin kontrolünde bir taksi işletim modeli öngörülmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu da yeni modelin haziran ayı sonunda UKOME’ye taşınması sürecinde *“Taksi emekçileri dâhil tüm İstanbullular bir dünya şehrine yakışan hizmet istiyorlar. Mevcut düzen birkaç yüz kişiyi mutlu ederken, milyonlar yıllardır mağdurdur. İstanbul’a yakışan standartları sağlamak için yarın ilk adımı atıyoruz ve UKOME’ye yeni taksi teklifimizi getiriyoruz”* diyerek yeni taksi işletim modelini savunmuştur (Cumhuriyet, 24 Haziran 2020). Bu alandaki açıklama sadece yeni bir hizmet modeline referans vermemekte, bir anlamda belediyenin kendi yetki ve hizmet alanındaki tekelleşmeye de vurgu içermektedir.

İstanbul’da yeni taksi plakalarının tanımlanmasıyla ilgili söylentiler aslında haziran ayının öncesine dayanmaktadır. Daha önceki dönemlerde taksi plakası fiyatlarına galerilerin internet siteleri aracılığıyla ulaşılabilmekteydi, ancak bu uygulama 2020 yılının başından itibaren kaldırılmıştır. Bu değişikliğin sebebi olarak yeni plaka söylentileri gösterilmiş, hatta yeni plakaların sisteme girmesi durumunda mevcut taksi plakası fiyatlarının yarı yarıya etkilenebileceği ifade edilmiştir (Sputniknews Türkiye, 21 Ocak 2020). Beklenebileceği üzere ve Uber ve Covid-19 örneklerinde de görüldüğü gibi, 5000 yeni plaka projesinin duyurulmasının ardından taksi plakası fiyatlarında düşüşler meydana gelmiş, 2 milyon 200 bin TL dolaylarında olan plaka fiyatları, birkaç gün içinde 200 bin değer kaybederek 2 milyon dolaylarına gerilemiştir (CNN Türk, 16 Haziran 2020). Plaka fiyatları ve yeni işletim modeli neticesinde ortaya çıkan bu durum, bu çalışmada daha önce aktarılan İrlanda örneği ile benzerlikler içermektedir. Yerel yönetim mevcut taksilerin özel mülkiyet statüsü nedeniyle bu alana müdahale etmemekte, ancak kendi yetkisini kullanarak plakalar üzerindeki sınırlamayı bir anlamda kaldırmakta ve kendisine bağlı yeni aktörlerin sürece katılımını sağlamayı hedeflemektedir. Buna karşılık lisans sahipleri kendi yatırımlarının korunmasına dönük bir çaba içinde hareket etmektedir. Ancak bu alandaki temel konu plaka fiyatlarından ziyade yerel

yönetim ve meslek örgütleri arasındaki karşılıklı tartışmalar ve meslek kuruluşlarının yerel yönetimdeki etkinliği aracılığıyla sürece müdahil olmasıdır.

Yeni taksi plakalarıyla ilgili açıklamaların yapılmasının ardından yerel yönetim ve ulaşım aktörleri arasında sert tartışmalar yaşanmıştır. Taksi ulaşımında yer alan esnaflardan meslek odası temsilcileri ve aracı kurumlara kadar birçok aktör süreçle ilgili açıklamalarda bulunmuştur. Taksiciler Esnaf Odası Başkanı süreçle ilgili olarak yatırımlarının korunmasını talep etmekte ve bu alanda çalışan sayılarına dikkat çekmektedir (Birgün, 22 Haziran 2020):

“Üniversitemiz, valiliğimiz, belediyemiz, zabıtamız, esnaf odamız, emniyetimizin de olduğu bir komisyon kurulur ve bu komisyonla bilimsel bir araştırma yapılır. Taksi plakası ihtiyacı varsa bu rapora göre değerlendirme yapılır. Biz kesinlikle kiralama sistemini kabul etmiyoruz. Bizim emeğimiz, sermayemiz, tapumuz yok olur. Belediyenin öz malı olamayız. Biz bir İETT, tramvay, metrobüs değiliz. Devletten bu plakaları parayla satın aldık. ...Biz Türkiye’de siyasetin de kaderini değiştirecek bir STK ve topluluğuz. Bir araç sahibiyle birlikte bir takside 3 kişi çalışıyor. 3 kişi çalıştığı zaman 52 bin çalışmamız var. Bunların da evde eşi ve çocukları ile beraber 250-300 bin kişilik bir aileyiz.”

Kent içi ulaşımında küçük üreticilik formlarının baskı grubu olarak faaliyet göstermesine bu çalışmanın birçok bölümünde referans verilmekle birlikte, İTEO başkanın plaka sahibiyle birlikte 3 kişinin çalıştığına ilişkin görüşü ve süreci esnafılık üzerinden yöneten yaklaşımı tartışmaya açık bir yerde konumlanmakta ve sahanın gerçekliğiyle uyuşmamaktadır. Özellikle taksi plakalarının farklı altsözleşme ilişkilerine bağlı olarak kiralandığı düşünüldüğünde, taksilerde şoför olarak çalışan taksi plakası sahiplerinin bütün şoförler arasındaki oranının yüksek olmadığını öngörmek olasıdır. İstanbul’da incelenen formlardaki şoförlüğe ilişkin analizlerin çalışmanın saha bulgularının analiz edildiği beşinci bölümde ayrıca incelenecektir. Yine aynı dönemde İstanbul Havalimanı Taksiciler Kooperatifi Başkanı; *“Şu an taksicilerin çay içecek, evine ekmek götürecek parası yok, aç geziyor taksiciler. Belediyenin işi taksicilik yapmak değil”* diyerek belediyenin 5000 taksi projesini eleştirmiş (T24, 18 Haziran 2020), İTEO Başkan Vekili esas sorunun taksi sayısı değil, trafik olduğunu belirterek *“İstanbul’da bütün esnafımızın tansiyonu şu an yükselmiş durumda”* ifadelerini kullanmıştır (Haber Global, 12 Haziran 2020). Galerilerden de bu süreçle ilgili açıklamalar gelmiş, plaka alım satımında uzmanlaşmış bir oto galeri esnafının, esnafın bu kararı durduracağını belirttiği açıklamaları *“esnaf eski esnaf değil. Anında İstanbul’u kilitler”* ifadeleriyle basına yansımıştır (CNN Türk, 16 Haziran 2020).

Ulaşım aktörlerinden arka arkaya gelen açıklamaların ardından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu da yerel yönetim olarak sahip oldukları yasal yetkileri

kullanmaktan çekinmeyeceklerini beyan etmiş ve bir anlamda kent içi ulaşımın incelenen modlar içindeki işleyişinin yapısal problemlerine işaret etmiştir (NTV, 17 Haziran 2020):

“Bu bir öngörü, bir çalışma; ama kararlı bir çalışma. Bu kararlı çalışmada şunu dile getirelim: Evet, biz esnafımızla, esnafımızın gerçek temsilcileri ile odayla oturup bunları tartışacağız, konuşacağız. Neyi konuşmadık ki bunu konuşmayacağız; elbette konuşacağız. Ama hiç kimse, sadece ve sadece kendi çıkarı üzerinden hareketle bizi kısıtlamaya kalkmasın. İBB, İstanbul’un 16 milyon insanını temsil eder ve ona göre hareket eder. Yani İstanbul halkının, taksi ihtiyacı olup olmadığına karar verecek makam, Bağcılar Oto Galerisi’ndeki birkaç taksi galericisi değildir. Bunu bir kere altını çizelim. Sakın bizi başka şeylerle tehdit etmeye çalışmasınlar.”

Kent içi ulaşımındaki küçük üreticilik formlarında örgütlenen sistemlerde plaka sınırlamalarıyla ilgili kararlar tarihsel olarak bir gerilim alanı meydana getirmektedir. Örneğin Ankara’da dolmuş ve taksi şoförleri ile idare arasında 1976 yılında plaka tahdidinin kaldırılması nedeniyle gerilim yaşanmış, İçişleri Bakanlığı önünde toplanan şoförler yolları kapatmışlardır. Elleriindeki pankartlarda ise “Yollar Kardan Değil Arabadan Dolacak” ve “Şoförleri de mi anarşiye itiyorsunuz?” gibi ifadeler yer almaktadır (Tekeli & Okyay, 1981, s.232). Bu açıdan küçük üreticilik formlarının söylem ve eylem tarzlarındaki devamlılık dikkat çekicidir.

Taksilerin işleyişinde yer alan sermaye sahibi aktörler açısından yeni plakaların tanımlanması son derece problemli bir durum yaratmaktadır. Oysa yerel yönetimin kontrolünde gelişen bir taksi hizmeti, plaka sahibi olmaksızın sadece emeğini sunarak bu hizmeti yerine getirecek olan ücretli şoförler tarafından çok daha olumlu karşılanabilmektedir. Özellikle mülkiyetsiz şoförler kent içi ulaşımında ağır ödeme veya borçlanma yükümlülükleri faaliyet göstermektedir; yerel yönetimin kontrolünde gelişecek bir hizmet uygulamasında ise bu yükümlülüklerin hafifleme veya tamamen ortadan kalkma olanağı bulunmaktadır. Aynı zamanda yerel yönetimin işveren konumunda olduğu durumlarda şoförlerin özlük hakları genişleyecek, enformel ilişkiler üzerinden kurumsallaşan ve birçok noktada güvencesizlik barındıran ilişki setleri ortadan kalkacaktır. 24 Eylül 2020 tarihli UKOME toplantısında sunulan “Yeni Taksi Hizmetlerinin Hedefleri” başlığında yer alan şoförlerin özlük hakları bölümünde, gelir ve refahın yükseltilmesi, maaş ve sigorta primi ödemelerinin güvence altına alınması, meslek itibarının artırılması ve özlük haklarının oluşturulması ve korunması maddeleri yer almaktadır³⁸.

Yeni taksi plakalarının tanımlanması girişimiyle ilgili yaşanan tartışmaların ardından ilk olarak haziran ayının sonunda UKOME’ye gelen proje reddedilmiş ve incelenmesi için alt

³⁸ İlgili toplantının canlı yayın tekrarı “İBB TV” YouTube kanalında yer almaktadır.

komisyona devredilmiştir. Görüşmelerde sadece belediyenin çalıştıracağı 5 bin taksi değil, aynı zamanda atıl hatlarda faaliyet gösteren taksi-dolmuş ve minibüslerin bir bölümünün taksiye çevrilmesi de gündeme gelmiş, belediyenin taksi projesiyle birlikte yeni toplam taksi sayısı 6 bin dolaylarına çıkmıştır (Milliyet, 25 Haziran 2020). Karara İBB üyelerinin tamamının onay verdiği belirtilmiş, ancak projenin kabul edilmesi için bu yeterli olmamıştır. Alt komisyon görüşmeleri sonrasında ise 24 Eylül 2020 tarihinde UKOME’de tekrar görüşülen proje bir kez daha incelenmek üzere alt komisyona devredilmiştir (Artı Gerçek, 24 Eylül 2020). Aynı dönemde taksi esnafı ile İBB Başkanı arasındaki toplantıda geçen diyaloglar da gündem olmuştur. Toplantıda taksici esnafı temsilcilerinin neden kiralama yoluna gidildiğini sorması üzere, İBB Başkanı Ekrem İmamoğlu “*Niye satacağım sana? Mecbur muyum sana satmaya, sana plaka satmaya mecbur muyum?*” diyerek tepki göstermiş ve bu kararın hizmet kalitesine dönük olarak alındığını vurgulamıştır (T24, 25 Eylül 2020). En son olarak ise 20 Ekim 2020’de İBB’nin yeni taksi sistemini tanıtmak amacıyla gerçekleştirdiği toplantıya İTEO tarafından boykot çağrısı yapılmış ve toplantıda söz alan İstanbul Taksiciler Birliği Başkanı aşağıda yer alan ifadelerle kararın karşısında olduklarını ifade etmiştir (Sputniknews Türkiye, 20 Ekim 2020):

“Bu salonda 10 tane taksici yoktur. Bir ceylanın 40 tane aslan tarafından parçalanmasının toplantısı bu. Sanki 5 bin taksi kararı kabul edilmiş gibi sunum yapıyorsunuz. Kaç tane taksici var salonda? Bu söylediklerinizin hangisini istediniz de yapmadık. Korsanların burada ne işi var? Her şeye varız ama anlattıklarınız bizimle alakalı değil. Hayatımızı ortaya koyarız alınmamış kararların alınmış gibi gösterilmesine izin vermeyiz.”

Yeni taksilerin tanımlanması projesi üzerinden ilerleyen tartışmalar iki açıdan önemli bir örnek sunmaktadır. İlk olarak ekonomik çıkarları bulanan aktörlerin kamunun o alanı düzenleyici kuruluşlarında yer almalarını ifade eden ve “düzenleme tuzağı” olarak tanımlanan sürecin bu örnek için de geçerli olduğu görülmektedir. Başka bir deyişle, karar alıcı kurum olan UKOME’de temsilcisi olan bazı aktörler kendi pozisyonlarını koruyacak önlemlerin kendi ekonomik rasyonaliteleri doğrultusunda alınması için çalışmaktadır. Kamu yararı hedeflenerek oluşturulan uygulamalar, bu alandaki aktörlerin çıkarlarıyla çatıştığı ölçüde geri planda kalmaktadır. Tartışmalardaki bir diğer yön ise kent içi ulaşımı düzenlemede merkezi yönetimle yerel yönetim arasındaki ilişkinin niteliğidir. Kent içi ulaşım ile ilişkin düzenlemeler daha önce de belirtildiği üzere yerel yönetimlerin yetki alanındadır; UKOME ise bu alandaki koordinasyon merkezi olarak kararların alınmasını sağlamaktadır. Fakat 19 Şubat 2020 tarihli 31044 sayılı Resmî Gazete’de yayınlanan değişiklikle UKOME’nin üye yapısı dönüştürülmüş, merkezi hükümetin atadığı temsilci sayısı yerel yönetimin temsilci sayısını geçmiştir. Bu

durumda yerel yönetimin yeni taksilerin tanımlanması projesinde bütün yerel yönetim temsilcileri olumlu yönde oy kullansa dahi oy sayısı projenin kabul edilmesi için yeterli olmamıştır. Bu noktada UKOME'nin yapısını dönüştüren yönetmelik değişikliğine karşı İBB dava açtığını hatırlatmak gerekir (Birgün, 27 Şubat 2020). Bu alandaki değişikliklerden de takip edilebileceği üzere yerel yönetim ve merkezi yönetim arasında bazı konularda ve farklı düzeylerdeki güç mücadelesi kent içi ulaşım alanına da yansımaktadır. Kent içi ulaşımında küçük üreticilik üzerinden örgütlenen formların merkezi yönetimle kurmuş olduğu ilişki, mevcut kurumsal ve yasal düzenlemeler çerçevesinde kendi çıkarlarının devamlılığını sağlayabilmektedir.

Bu bölümde yer verilen üç güncel örnek kent içi ulaşımında farklı çıkarların ve yapısal işleyişte meydana gelen sorunların farklı aktörlerce nasıl değerlendirildiğinin görülmesi açısından önemlidir. Bu çerçevede Uber'in işleyişiyle ilgili tartışmalar, yeni aktörlerin gelişen teknolojilere bağlı olarak kent içi ulaşımında faaliyet göstermesi sonucunda plaka değerlerindeki kırılganlığın görülmesini sağlamış, ancak bu alandaki tartışmalar çoğunlukla plaka sahipleri üzerine odaklanmış, bir meslek olarak şoförlüğe ilişkin süreçler bu tartışmalarda ya hiç yer bulamamış ya da çok zayıf bir şekilde dile getirilmiştir. Küresel salgının etkileri ise bir ölçüde sürecin işleyişindeki yapısal problemlerin daha görünür olmasını sağlamış, aynı zamanda bu problemler salgının niteliği nedeniyle bir halk sağlığı problemi haline gelmiş ve kent içi ulaşımında çalışma çerçevesinde incelenen modların mevcut işletim biçimiyle sürdürülebilirliği bir noktada sorgulanmıştır. Son olarak yeni taksi plakası tartışmaları ise birkaç noktada farklı aktörler arasındaki ilişkilerin boyutlarını gözler önüne sermiştir. Süreç içinde merkezi yönetimle yerel yönetim arasındaki kontrol mücadelesi üzerinden şekillenen uygulamalar dolaylı bir şekilde kent içi ulaşım alanına da yansımıştır. Bu konu özelindeki temel tartışmalar çoğunlukla kent içi ulaşımındaki plaka sahibi esnaflarla yerel yönetim arasında geçse de özellikle yerel yönetimin hizmet kalitesi, şoförlerin çalışma koşulları ve özlük haklarına ilişkin yaklaşımı, çalışma ilişkilerindeki güvencesizlik gibi temel bazı problemleri söylem düzeyinde de görünür kılmıştır. Böylece İBB'nin kent içi ulaşımında sadece hizmet sunum sürecini yöneten ve denetleyen yaklaşımının yanına küçük üreticilik formlarında da kendisinin istihdam alanı yarattığı bir işleyiş ortaya koymak istediği görülmektedir. İBB tarafından sunulan ancak bu aşamada reddedilmiş olan proje, işverenin doğrudan İBB olmasının öngörülmesi nedeniyle, mevcut durumda her bir plaka sahibinin plaka mülkiyetine bağlı olarak bağımsız işletmeci olması üzerinden ve enformel ilişkilere bağlı olarak şekillenen çalışma ilişkilerinde kısmi de olsa bir dönüşüm yaratma çabası olarak da yorumlanabilmektedir.

İstanbul’da kent içi ulaşımında ara ulaşım sistemlerinin işleyişi görüldüğü üzere çok aktörlü ve birden fazla değişkenden etkilenen bir şekilde gerçekleşmekte, her faktör çalışma ilişkilerinden iş organizasyonuna kadar birçok unsuru etkilemektedir. Ulaşımın bu şekilde örgütlenen yapısı, soyut düzenlemelerin somut alan ile ilişkisinin kurulduğu bir analizi gerekli kılmaktadır. Bu nedenle çalışmanın son bölümünde taksi, taksi-dolmuş ve minibüs ulaşım aktörleriyle yapılan saha çalışması bulgularına yer verilecek ve bu bulgular ışığında İstanbul’da ticari plaka sahipliği üzerinden şekillenen ara ulaşım sistemlerde yaşanan mesleki dönüşüm ile kent içi ulaşımın organizasyonu ve buna bağlı olarak gelişen çalışma ilişkileri analiz edilecektir.



5.ULAŞIM EMEĞİ VE DÖNÜŞÜMÜ: İSTANBUL’DA FARKLI KENT İÇİ ULAŞIM FORMLARI ÜZERİNE BİR ÇALIŞMA

5.1.Araştırmanın Amacı ve Kapsamı

Bu çalışma kapsamında İstanbul’da ticari plaka sahipliği üzerinden şekillenen kent içi ulaşımdaki mesleki dönüşüm ve bu dönüşüme bağlı olarak gelişen iş organizasyonu ve çalışma ilişkilerinin incelenmesi hedeflenmektedir. Ancak çalışma sadece emek gücünün bu alandaki organizasyonu ve değişimine odaklanmamakta; ulaşım emeği, sermaye aktörleri, meslek örgütleri ve yerel yönetimlerle kurulan ilişki setleri de çalışmanın bütünlüklü olarak gerçekleştirilmesi için önemli bir yerde durmaktadır. Özellikle belirli bir kent mekânı içinde ulaşım hizmeti sunmanın lisansını tanımlayan “plaka³⁹” ve plaka üzerinden ilerleyen haklar bütünü, kent gelişimi ve kamu otoritesinin sınırlayıcı düzenlemeleri kapsamında hızlı bir şekilde ticaretin konusu olmakta, alınıp satılabilen bir değer olarak plakanın metalaşma düzeyi değişebilmektedir. Plakanın kentsel ulaşım sisteminde bir lisans olma özelliği nedeniyle ticari bir değer olarak işlem görmesi ve değerın büyüklüğü ise çalışma ilişkilerini farklılaştırmakta ve dönüştürmektedir.

Çalışmada İstanbul’un kentsel gelişimi ve farklı ulaşım sistemlerinin bu gelişmeye verdiği tepkilerin genel değerlendirilmesi yapılmıştır. Bununla birlikte, emek yapısı ve üretim ilişkilerini merkeze alan bir çalışmanın bütün ulaşım sistemlerini farklı aktörler üzerinden geniş bir saha çalışması ile incelemesi, çalışmanın kısıtları açısından olanaklı değildir. Bu nedenle kent içi ulaşımdaki bütün sistemlere referans verilmekle birlikte, bu çalışmada sadece taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlar saha araştırmasının konusunu oluşturmuştur. Tanımlanan üç ulaşım sisteminin seçilmesinde çalışmanın sınırlandırılmasının gerekliliğinin yanında, aynı zamanda taksi, minibüs ve taksi-dolmuş ulaşım sistemlerinin sunmuş olduğu esnek istihdam ve örgütlenme olanaklarının kent gelişimine paralel izledikleri yol ve buna bağlı kurumsallaşma süreçleri de etkili olmuştur. Üç ulaşım sistemi de özel mülkiyete bağlı üretim ilişkileri ile sürekli değişen dinamik kent alanını kesiştirmekte, kentin dönüşümüne bağlı olarak bu alandaki ilişkiler farklılaşmakta ve dönüşmektedir. İstanbul’da kent içi ulaşımda plaka kavramı ise kent içi ulaşımda istihdam ve ticaret ilişkilerini bölen ve düzenleyen bir role sahip olmaktadır.

Türkiye’de kent ve ulaşım alanı hakkındaki literatür incelendiğinde mevcut çalışmaların farklı disiplinlere ait olduğu görülmekte, özellikle kentsel gelişim ve planlamaya dair çalışmalar

³⁹ Saha çalışması boyunca “plaka” tanımlaması, İstanbul’da kent içi ulaşımda incelenen formların ulaşım yetkisini tanımlaması nedeniyle çalışma boyunca vurgulanan “lisans” kavramının yerine kullanılmaktadır.

bu iki olguyu birleştirmekte ve kent mekânı içinde ulaşımın kentsel gelişim açısından etkinliğine odaklanmaktadır (Keleş, 1997; Tekeli, 2010; Tekeli, Gülöksüz & Okyay, 1976). Bu konu açısından özellikle Tekeli, Gülöksüz & Okyay (1976) tarafından yazılan *Gecekondu, Dolmuşlu, İşportalı Şehir* ve Tekeli & Okyay (1981) tarafından yazılan *Dolmuşun Öyküsü* merkezi bir yerde durmaktadır. *Gecekondu, Dolmuşlu, İşportalı Şehir*, geç kapitalist kentleşme dinamiklerinin oluşturduğu ilişki ağlarının ve bu ağların ulaşım ilişkilerine yansımalarını sistemli bir şekilde değerlendirmektedirken, *Dolmuşun Öyküsü* ise bir ulaşım sistemi olarak “dolmuşu”, yolcularından yönetim şekillerine kadar bütün bileşenlerini içerecek şekilde incelemektedir. Aynı zamanda literatürde karayolları ulaşım politikalarını makro düzeyde inceleyen çalışmalar da bulunmakta (Özdemir, 2006), karayolu ulaşımında istihdam edilen şoförlerin emek süreçleri ve çalışma koşullarına ilişkin çeşitli araştırmalar yer almaktadır (Orhan, 2019; Öçal & Korkmaz, 2019; Kabaran, 2018; Aslan, 2016; Koyuncu, 2015). Bu çalışmalar uzun yol şoförlüğü gibi daha farklı ulaşım örneklerine odaklanmaktadır. Ancak her ne kadar farklı ulaşım sistemlerine odaklanılmış olsa da bir sektör olarak ulaşım alanındaki çalışma pratiklerini ve ilişkilerini içermesi açısından önemlidir. Ayrıca kent içi ulaşımında ara ulaşım sistemlerini ve çalışma koşullarını inceleyen çalışmalar da bulunmaktadır (Tekeli ve Okyay, 1981; Yılmaz, Sözcü, & Kışoğlu, 2019). Bununla birlikte istihdam koşullarına odaklanan çalışmalarda tıp literatürü çerçevesinde çeşitli araştırmaların bulunduğu da gözlemlenmektedir (Uludağ, vd., 2015; Baran, Gürün, & Karadağ, 2010). Çalışma koşullarının şoförlerin sağlıkları üzerinde yarattığı etkilerin incelendiği çalışmalar, çalışma koşulları neticesinde ortaya çıkan sağlık problemlerinin bir işçi sağlığı sorunu olarak da görülmesine olanak tanımaktadır.

Kent içi ulaşımın örgütlenme süreçleri ile işletim modellerinin değerlendirildiği örnekler de yine İstanbul özelinde yer almaktadır (Ekmekçioğlu, 2017; Tetikol, 2018; Avunduk, 2016; Toker Özkurt, 2012). Bu örnekler incelenen ulaşım sistemlerin uygulama/düzenleme alanına ilişkin örnekleri içermekte, spesifik olarak çalışma ilişkilerine odaklanmamaktadır. Fakat kent içi ulaşımında emek süreci ve bu süreçte yaşanan dönüşüme ilişkin az sayıda çalışmanın bulunduğu görülmekte, aynı zamanda kent içi ulaşımında istihdamdan örgütlenmeye farklı aktörler arasındaki ilişkinin boyutlarının değerlendirilmesi güncel çalışmalarda sınırlı bir yer bulmaktadır. Bu nedenle bu çalışma, taksi, taksi-dolmuş ve minibüslerdeki iş organizasyonu ve aktörler arası ilişkilere odaklanmış ve bu alandaki dönüşümü tartışmaya açmıştır. Seçilen ulaşım formları mülkiyet yapısı ve çalışma ilişkileri açısından benzer özellikler içermekte, aynı

zamanda her ulaşım sisteminin işleyişi bağlı bulunduğu ulaşım sisteminin gereklilikleri doğrultusunda özgülleşmektedir.

5.2.Araştırmanın Yöntemi

Saha çalışmasında nitel araştırma yöntemi tercih edilmiştir. Nitel araştırma insan deneyimlerinden yola çıkarak geliştirilen ilişkiler doğrultusunda inşa edilen sosyal gerçekliğin doğasını ortaya koyar (Kümbetoğlu, 2017, s. 29). Bu çalışmada da hem İstanbul’da üç farklı ulaşım sisteminde şoförlüğün dönüşümü hem de dönüşüm neticesinde gelişen yeni ilişki setlerinin incelenmesi hedeflenmekte, bu nedenle nitel araştırma yöntemlerinin sunduğu olanaklar açıklayıcı olmaktadır. Ayrıca sosyal bilimlerin birden fazla aktör ve ilişki setlerini içeren yapısı, bu alanda somut olaylardan, soyut mekanizma ve yapıların işleyişine doğru bir analizi içeren bütünsel bir bakış açısını gerekli kılmaktadır (Sayer, 2016, s. 292). Araştırma örnekleminin oluşturulmasında “kartopu” tekniği kullanılmıştır. Kartopu örnekleminde ilk olarak araştırılan alanla ilgili kişilere ulaşılmakta, ardından görüşmecilerin önerileri doğrultusunda yeni katılımcılara ulaşılması olanaklı hale gelmektedir. Saha araştırmasının ilerleyen dönemlerinde benzer konular üzerinde tekrarlar artmakta ve belirli doyum noktasına erişilmektedir (Yıldırım & Şimşek, 2018, s. 122).

Çalışma kapsamında Kasım 2018 – Ekim 2019 tarihleri arasında 29 adet görüşme gerçekleştirilmiş⁴⁰, en kısa görüşme 30 dakika, en uzun görüşme ise 1 saat 20 dakika sürmüştür. Katılımcıların tamamı erkek görüşmecilerden oluşmaktadır. Araştırmada İstanbul’da kent içi ulaşımında bireysel lisans sahipliği üzerinden gelişen sistemlerde yaşanan mesleki dönüşüm ve çalışma ilişkilerinin analizi hedeflendiği için katılımcıların büyük çoğunluğu plaka sahibi ve şoförlerden oluşmaktadır. Görüşmecilerden 7’si taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlarda plaka sahibidir. Katılımcıların 16’sı belirtilen formlarda şoförlük yapmakta, 4’ü ise hem plaka sahibi niteliğinde hem de şoför olarak çalışmaktadır. Aynı zamanda bu alanda yetkisiz bir şekilde faaliyet gösteren ve “korsan” olarak tanımlanan çalışma biçimlerinin nasıl şekillendiğinin ve bu formların düzenlenmiş, yetkili formlarla nasıl bir ilişki içinde bulunduğu anlaşılmak için bir korsan taksi şoförü ve bir korsan taksi durağı sahibiyle de görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Ayrıca görüşülen şoförlerin 3’ü aynı zamanda kâhya olarak da görev almaktadır⁴¹.

⁴⁰ Niteliksel araştırma genel eğilimlerin belirlenmesini sağlamakta, bu nedenle 29 olan görüşmeci sayısı bu eğilimlerin ortaya çıkarılmasında yeterli olmaktadır. Aynı zamanda saha çalışması her ne kadar 29 kişiyi içerse de genellemeleri içeren tespitler sadece saha araştırması ile düşünülmemelidir. Bu alandaki bulgular gerek genel literatür ile gerekse diğer dünya örneklerinde incelenen somut uygulamalarla uyumaktadır.

⁴¹ Görüşmecilerin niteliklerinin yer aldığı tablo Ek-1’de yer almaktadır.

İstanbul’da kent içi ulaşım organizasyonunda özellikle taksi-dolmuş ve minibüslerin farklı güzergâhlar üzerinde örgütlendiği düşünüldüğünde işleyişin anlaşılması için görüşmeler farklı bölgeleri kapsayacak şekilde planlanmış ve Kadıköy, Şirinevler, Bakırköy, Ataşehir, İçerenköy, Beyoğlu, Yenibosna, Maltepe, Üsküdar, Avcılar, Bahçelievler, Ümraniye ve Pendik’te gerçekleştirilmiştir. Görüşme yerleri ise çoğunlukla taksi, minibüs ve taksi-dolmuş duraklarıdır. Ayrıca görüşmecilerin bazıları ile önceden belirlenen kafelerde veya işyerlerinde de görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Aynı zamanda Pendik’te 20.09.2019 tarihinde minibüs hat sahiplerinin organize ettiği bir toplantıyı izlemek mümkün olmuş, böylece bu alandaki hatların işleyişi ile ilgili bilgi edinilmiştir. Minibüs ve taksi-dolmuş benzeri formların güzergâh dernekleri üzerinden örgütlendiği daha önce belirtilmişti. Bu alandaki işleyişin anlaşılması için ise minibüs plakası sahibi olan ve aynı zamanda güzergâh derneklerinde yöneticilik yapan üç katılımcıya derneklerin işleyiş ve organizasyonlarına ilişkin sorular yöneltilmiştir. Taksilerle ilgili bütün görüşmeler ise “T” seri plakalı sarı taksileri içermektedir⁴².

Bu çalışma bireysel ulaşım lisansları üzerinden şekillenen karayollarındaki ara ulaşım sistemlerinin İstanbul’da geçirdiği dönüşümü merkezine almaktadır. Bu nedenle çalışma kapsamında İstanbul’daki ulaşım sistemlerinin genel durumu hakkında bilgi verilmiş olup, raylı sistemler ve denizyolu ulaşımı saha analizlerinin dışında yer almaktadır. Ayrıca servis taşımacılığı ve özel halk otobüsleri de yine özel taşımacılık formları olmalarına rağmen işleyiş ve yönetim süreçlerinde incelenen formlara göre önemli farklılıklar barındırmaları nedeniyle saha analizlerinin dışında tutulmuştur. Plaka ile ilgili işlemlerde galerilerin etkinliği nedeniyle saha araştırması çerçevesinde bu alanda uzmanlaşmış galerilerle de görüşme talebinde bulunulmuş, fakat olumlu yanıt alınamamıştır. Bu nedenle galerilerin incelenen alana ilişkin görüşlerine ikincil kaynaklar aracılığıyla ulaşılmıştır.

Görüşmelerde plaka sahipleri, şoförler ve dernekler için ayrı ayrı sorular hazırlanmış ve yarı-yapılandırılmış soru kâğıdı kullanılmıştır. Görüşmelerde soru kâğıtlarına⁴³ sadık kalınmakla birlikte ihtiyaç duyulması halinde ek sorular yöneltilmiş, aynı zamanda özellikle plaka sahibi olarak şoför çalıştıran ve kendisi de şoför olarak çalışan katılımcılar gibi birden fazla rolü olan katılımcılarda sorular birden fazla alanı kapsayacak şekilde çeşitlendirilmiştir. “Korsan” olarak nitelendirilen ulaşım formlarında önceden hazırlanmış bir soru formu kullanılmamış, belirli temalara bağlı olarak görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Görüşmelerin tamamı gönüllülük esasına göre yapılmış, katılımcıların onay vermesi durumunda ses kaydı

⁴² Görüşmelerin gerçekleştirildiği tarihlerde “bordo” ve “sarı” taksiler arasındaki ayrım devam etmektedir.

⁴³ Soru kâğıdı Ek-2’de yer almaktadır.

alınmıştır. Bu kapsamda 26 katılımcı ses kaydının alınmasına izin vermiş, ancak 3 katılımcının ses kaydına izin vermemesi nedeniyle kendilerinin onayıyla görüşme esnasında notlar alınarak görüşmeler gerçekleştirilmiştir. 4.bölümde de vurgulandığı üzere bu çalışma açısından önemli örnekler sunan üç güncel tartışma konusu bu çalışmanın farklı dönemlerinde gündeme gelmiştir. Bu nedenle saha araştırması devam ederken ortaya çıkan Uber tartışmalarına ilişkin katılımcıların görüşlerinin alınması olanaklı olmuştur. Buna karşılık COVID-19 salgınına ve İstanbul’da yeni taksi plakalarının faaliyete geçmesini içeren projeye ilişkin tartışmalar saha araştırmasının sonlanmasının ardından ortaya çıkmış, bu nedenle görüşmelerde bu konulara yer verilmemiştir. Ayrıca İstanbul’da kent içi ulaşım ile ilgili kurumların gerçekleştirdiği çalışma, rapor ve planlarla, yerel yönetim ve meslek odalarının aktörlerinin çeşitli basın kuruluşlarına yapmış oldukları açıklamalar da veri kaynakları olarak değerlendirilmiştir.

5.3.Araştırma Bulgularının Sunulması

İstanbul’da kent içi ulaşımında önemli ulaşım araçları olan taksi, taksi-dolmuş ve minibüslerde işleyiş birçok aktörü içermekte, aynı zamanda yöntem bölümünde de belirtildiği üzere aktörlerin nitelikleri çok yönlü bir yapı sergilemektedir. Araştırma bulgularının tasnifi iki temel amaç üzerinden şekillenmektedir. İlk olarak İstanbul’da belirtilen ulaşım sistemlerinde yer alan aktörlerin niteliklerinin ve ilişki setlerinin net bir şekilde ortaya konulması gerekmektedir. Böylece kamusal bir hizmet olan kent içi ulaşımın esnafılık üzerinden şekillenen yapısının günümüzde ortaya koymuş olduğu katmanlı yapının görülmesi hedeflenmektedir. Bunu sağlayabilecek en önemli araç ise “plaka” kavramıdır. Bütün ilişki setleri kent içi ulaşımında hizmet sunmanın ehliyetini oluşturan plaka ve plakanın mülkiyetine göre şekillenmektedir. Bu nedenle öncelikle plaka üzerinden kent içi ulaşımında katmanlaşan farklı plaka sahipliği ve şoförlük kategorileri değerlendirilecektir. İkinci olarak ise ortaya çıkan yeni ilişki setleri doğrultusunda kent içi ulaşımında iş organizasyonu ve çalışma ilişkilerine odaklanılacaktır.

5.3.1.İstanbul’da Kent İçi Ulaşım Emegini Plaka Kavramı Üzerinden Analiz

Etmek

Plaka, çalışma kapsamında da tanımlandığı üzere trafikte faaliyet gösteren araçları birbirinden ayıran bir levhadır. Ancak plaka kavramı aynı zamanda İstanbul’da kent içi ulaşım sunmanın ehliyetini ifade eden bireysel lisansların da genel ifadesini içermekte, bu anlamda “plaka sahipliği” kent içi ulaşımında taksi, minibüs ve taksi-dolmuş hizmeti sunma yetkisini tanımlamaktadır. Bu plakaların neler olacağına, sayısına ve plaka alım koşullarına İstanbul Büyükşehir Belediyesi karar vermektedir. Ancak plaka sadece kent içi ulaşım hizmetini

sunmanın lisansını tanımlamamakta, aynı zamanda değişen kent koşullarına göre piyasa içinde işlem görebilen, alınan, satılan, kiralanın değerlere dönüşebilmektedir. Plaka değeri ise faaliyet gösterilen hizmet alanına ve bu hizmet alanı içindeki dönüşümlere piyasa koşullarında tepki vermektedir. Örneğin, nüfusu artan bir şehirde kent içi ulaşım alanında faaliyet gösteren bireysel lisanslara bağılı olarak çalışan taşıtların sayısının uzun süre sabit kalması, bu alandan elde edilen geliri ve aynı zamanda potansiyel geliri artırmaktadır. Benzer bir şekilde plaka sayısının sabit kalması, aynı zamanda eskisi kadar aktif müşteri talebinin olmadığı bölgelerde gelirden düşüşün yaşanmasına neden olabilmektedir.

Böylece bireysel lisansların mülkiyet yapısı ve bu lisanslar üzerindeki sınırlamalar rant değerlerinin ortaya çıkmasına neden olmakta, bunun neticesinde ise hem plakanın mülkiyetinin kullanımının hem de kent içi ulaşımın emek boyutunu meydana getiren şoförlük mesleğinin çeşitlenmesi sonucunu doğurmaktadır. İstanbul’da da kent içi ulaşımında süresiz ve özel mülkiyete dayalı lisanslamanın diğer kentlerde yarattığı sonuçlara paralel sonuçlarla karşılaşmakta, esnaflığın bir kolu üzerinden gelişen şoförlük katmanlı bir yapı kazanmaktadır. Bu katmanlaşma neticesinde ise farklı aktörler arasındaki bağımlılık ve kontrol mekanizmaları değişmekte, aynı zamanda farklı aktörler kent içi ulaşımına dâhil olabilmektedir. Aynı zamanda katmanlaşma her özel ara ulaşım sistemi için aynı hızda da ilerlememektedir. Bu nedenle İstanbul’da bireysel lisanslar üzerinden gelişen çalışma ilişkilerinin anlamlandırılması için hem plaka sahipliğine ilişkin süreçlerdeki dönüşümün hem de buna bağılı olarak İstanbul’da bu sistemlerdeki şoförlüğün sınıflandırılması gerekmektedir.

5.3.1.1.İstanbul’da Kent İçi Ulaşımında Minibüs, Taksi ve Taksi-Dolmuş İçin Bir Sınıflandırma: “Plaka Sahipliği” ve “Şoförlük”

İstanbul’da ticari plaka sahipliği üzerinden şekillenen taksi, taksi-dolmuş ve minibüs ulaşımı, kurumsallaşmaya başladığı ilk dönemlerde bağımsız çalışma / esnaflık üzerinden şekillenmiştir. Bu çalışma sürecinde idarece plakaları belirlenen araçlar bu hizmeti sunmaya yetkili olarak tanımlanmıştır. Ancak 1980’li yıllardan itibaren kentin nüfusunun artması, kentin büyümesi ve buna paralel olarak kent içi ulaşımında hizmet arzının sınırlanması, kent içi ulaşım alanında hizmet sunmayı önemli bir gelir alanına dönüştürmüş, kent içi ulaşımında rant bu dönemlerden itibaren görünür olmaya başlamıştır (Tekeli, 2010, s. 64). Bu yolla potansiyel gelir plaka üzerinde cisimleşmiş, plaka fiyatları artan ranta bağılı olarak giderek yükselmeye başlamıştır. Kent içi ulaşım hizmeti sunmanın lisansını ifade eden, yerel yönetimce tanımlanmış taksi, taksi-dolmuş ve minibüs plakaları, piyasa içinde alınan, satılan ve kiralanın değerlere dönüşmüştür. Bu değişim kent içi ulaşım alanındaki çalışma ilişkilerini de

dönüştürerek çeşitlendirmiş ve farklı plaka sahipliği kategorilerinin tanımlanmasını olanaklı hale getirmiştir. Bu kategoriler üç temel alan üzerinde toplanabilmektedir:

- Esnaf/Bağımsız Çalışan
 - Tek Çalışan Esnaf Plaka Sahibi
 - Esnaf ve İşveren Plaka Sahibi
- İşveren⁴⁴
- Rantiye
 - Plakanın Aracısız Kiralanması
 - Plakanın Galeri Aracılığıyla Kiralanması

Burada tanımlanan kategoriler, yaşanan dönüşüm kapsamında plaka sahipliğinin kent içi ulaşımında ortaya çıkardığı katmanlaşmanın ve farklılaşmanın görünür kılınmasını hedeflemektedir. Plaka sahipliği ve şoförlük arasındaki mesleki bağın kopmasına ve bu kopuşun derecesine bağlı olarak kent içi ulaşımına birçok yeni aktör dâhil olmakta, ulaşım alanındaki ilişkinin mesleki ve mülkiyete ilişkin boyutu giderek daha karmaşık bir hal almaktadır. Ulaşım hizmeti sunmaya yetkili bir plakaya sahip olmak kent içi ulaşımın hizmet üretiminde mülkiyet ilişkilerine referans vermekteyken, aynı zamanda plaka sahipliği üzerindeki bu dönüşüm bir meslek alanı olarak şoförlüğü de dönüştürmekte ve şoförlük hizmetini veren emeği de mülkiyet sahipliğinin derecesine bağlı olarak tabakalaştırmaktadır. Bu çerçevede bir meslek olarak şoförlüğün, aşağıda belirtilen kategoriler üzerinden tanımlanması mümkün olmaktadır:

- Esnaf Şoför
 - Plaka Sahibi Esnaf Şoför
 - Plaka Kiralayan Esnaf Şoför
 - Sahibinden Plaka Kiralayan Esnaf Şoför
 - Galeriden Plaka Kiralayan Esnaf Şoför
- İşçi Şoför

Yukarıda ifade edilen plaka sahipliği ve şoförlük kategorileri, kent içi ulaşımındaki temel aktörleri ve işleyişi oluşturmakta, ancak hem kategoriler arasında geçişkenlikler olabilmekte

⁴⁴ Bu kategori Savran'ın (2014, s.37) vurguladığı hem üretim aracının mülkiyetine sahip olan hem de üretim sürecinde doğrudan emek sunan “küçük burjuvazi” ile üretim aracının mülkiyetine sahip olup üretime katılmayan “küçük işletme patronu” arasındaki ayrımın kent içi ulaşımında görünür olduğu bir dönüşüme işaret etmektedir. Bu nedenle çalışma boyunca “esnaf” ve “işveren” kategorileri arasında kent içi ulaşımında şoför olarak çalışma üzerinden bir ayrılma gidilmiş, işveren plaka sahibi tanımlaması kent içi ulaşımında şoför olarak çalışmaksızın şoför istihdam eden plaka sahiplerini nitelendirmek için kullanılmıştır.

hem de farklı ara form ile de karşılaşılabilmektedir. Bu çerçevede plaka sahipliği mülkiyet özelinde bir tanımlama içermekte, şoförlüğe ilişkin yapılanma ise mesleki bir duruma işaret etmektedir. Bir plaka kiracısı şoför, ilerleyen zaman diliminde aynı plakayı tekrar kiralayamaması veya kiralayacak bir plaka bulamaması durumunda, bir plaka sahibinin aracında ücretli veya yevmiyeli olarak çalışmaya başlayarak işçi şoför kategorisine dâhil olabilmekte veya bu sürecin tam tersi de gerçekleşmektedir. İşçi şoför, kent içi ulaşımında çalışma sürecinde kendi denetim ve kontrol sürecine sahip olmak için plaka kiralamak yoluna gidebilir ve bağımsız/esnaf şoföre dönüşebilir. Ayrıca, bu kategoriler, plaka sahipliği veya plaka kiracılığında ortaklıkları içerebileceği gibi, plaka kiralayanların şoför/şoförler çalıştırabileceği alt sözleşmeleri de kapsayabilmektedir. Bu durumda ise her bir aktörün diğer formlarda kurduğu ilişkilerde değişiklikler meydana gelecektir.



Tablo 14. Farklı Plaka Sahipliği ve Şoförlük Kategorileri

	Plakanın Mülkiyetine İlişkin Denetim ve Kontrol	Kent İçi Ulaşımında Çalışmaya İlişkin Denetim ve Kontrol	Kent İçi Ulaşımında İşveren Konumu	Kent İçi Ulaşımında Aktif Emek Sunma	Kent İçi Ulaşımında İşçi Konumu	Plaka Kiralayan ve Kiracı Olarak Kurumsal Aracı Kullanma
Sadece Şoför Olarak Çalışan Plaka Sahibi	✓	✓	-	✓	-	-
Şoför Olarak Çalışıp Şoför Çalıştıran Plaka Sahibi	✓	✓	✓	✓	-	-
Sadece Kendisine Bağlı Şoför Çalıştıran Plaka Sahibi	✓	✓	✓	-	-	-
Plakayı Aracısız Bir Şekilde Şoför(ler)e Kiralayan Plaka Sahibi	✓	-	-	-	-	-
Plakayı Galeri Üzerinden Şoför(ler)e Kiralayan Plaka Sahibi	✓	-	-	-	-	✓
Plaka Sahibine veya Kiracısına Bağlı Olarak Çalışan Şoför	-	-	-	✓	✓	-
Plaka Sahibinden Plaka Kiralayan Şoför	-	✓	-	✓	-	-
Plaka Sahibinden Plaka Kiralayan ve Aynı Zamanda Şoför Çalıştıran Şoför	-	✓	✓	✓	-	-
Galeriden Plaka Kiralayan Şoför	-	✓	-	✓	-	✓
Galeriden Plaka Kiralayan ve Aynı Zamanda Şoför Çalıştıran Şoför	-	✓	✓	✓	-	✓

Kaynak: Kasım 2018 – Ekim 2019 tarihleri arasında yapılan saha çalışmasının bulgularına bağlı olarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tabloda da görüldüğü üzere, kent içi ulaşımında işçi olmak, işveren olmak, mülkiyetin denetim ve yönetimine sahip olmak veya çalışma sürecinin yönetim ve denetimine bağlı olmak farklı kategorilerin oluşmasına neden olmaktadır. Oluşturulan kategoriler plaka sahipleri açısından sermaye birikiminin farklı ölçülerde derinleşen ilişkilerine, şoförler açısından ise farklı düzeylerde gelişen güvencesizlik ve mülksüzleşme örüntülerine işaret etmektedir. Daha önceki bölümde de ifade edildiği üzere, bu kategoriler, çalışma kapsamında incelenen bütün ticari plaka türleri için geçerli olacak şekilde kurulan ilişkinin boyutlarını değiştirmektedir. Örneğin sahibinden yıllardır düzenli olarak kiralanan bir plakaya sahip olmak ile bir galeriden

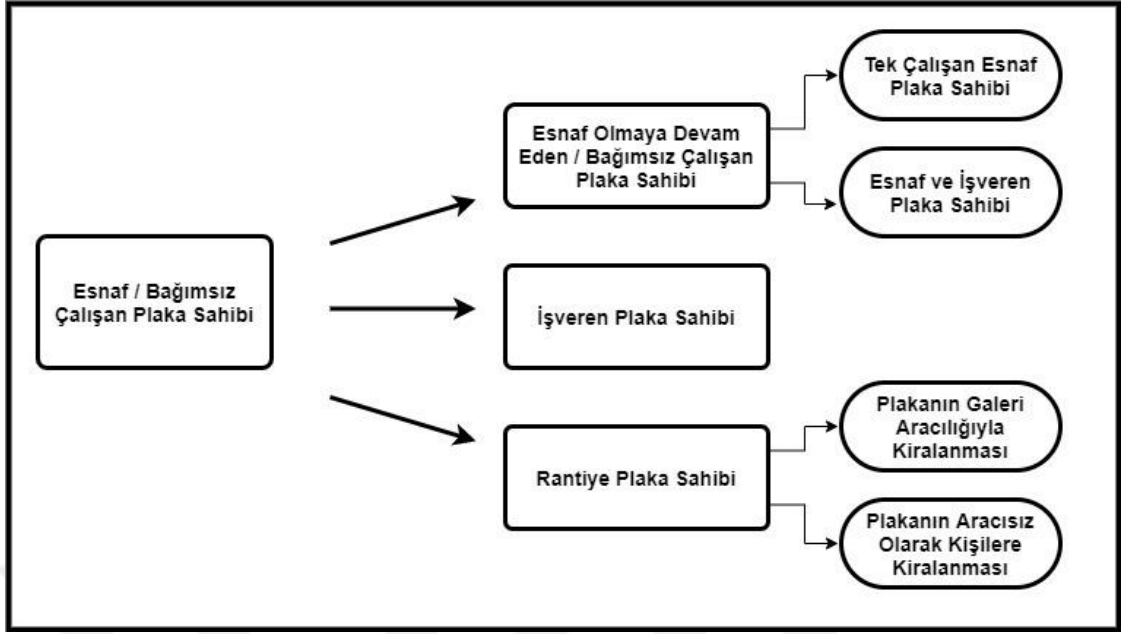
son 3 yıl içinde kiralanmış bir plakaya sahip olmak aynı istihdam güvencesini yaratamayacağı gibi, kuşkusuz plaka sahibi olarak şoförlük yapmak ile bir plaka sahibine bağlı işçi şoför olarak kent içi ulaşım emeğini sunmak denetim, yönetim ve kontrol açısından farklılıklar içerecektir. Farklı plaka sahipliği ve şoförlük kategorilerini kent içi ulaşımındaki üstlendikleri roller ve etkileşimde bulundukları aktörler üzerinden detaylandırmak mümkün olmaktadır. Taksi, minibüs veya taksi-dolmuş olarak çalışmaya yetkili bir plakaya sahip olmak, bu alandaki temel hizmet üretim lisansını tanımlamakta, bu hizmet lisansına sahip olmak, hizmete konu olan üretim aracının (otomobil veya minibüs) somut olarak kendisine sahip olmaktan çok daha önemli bir değeri tanımlamaktadır. Bu nedenle şoförlük ve şoförlüğe ilişkin kategoriler plaka sahipliği ve plaka sahipliğinin dönüşen formları ile kurulan ilişki çerçevesinde analiz edilebilmektedir.

5.3.1.1.1.Esnaf / Bağımsız Çalışan Plaka Sahibi

Plaka sahibi olan bir kişi, kent içinde ulaşım hizmetini sunma lisansına sahiptir ve sahip olduğu plakanın özelliğine göre minibüs, taksi veya taksi-dolmuş şoförü olarak çalışabilir. Plaka sahibinin kendisinin kent içi ulaşım hizmetini sağlayan bir şoför olarak çalışması durumu, geleneksel esnafılık sürecine benzer özellikler içermektedir. Plaka sahibi yerel yönetimin belirlemiş olduğu bütün düzenlemelere bağlı kalmak koşuluyla kent içi ulaşım hizmetini vermeye yetkilidir. Bu grupta yer alan plaka sahibi tek başına şoför olarak çalışarak kent içi ulaşım hizmetini sunabileceği gibi, bir veya birden fazla kişi ile ortak olarak da kent içi ulaşım hizmetini sunabilmektedir.

Bu şoförlük biçiminde yerel yönetimin kontrol ve denetimi dışında bir bağımlılık söz konusu değildir. Ancak yerel yönetimin getirdiği düzenlemelerin yanında taksi, minibüs veya taksi-dolmuş ulaşım sistemlerinin dernek ve durak düzenlemeleri gibi iş organizasyonun kendisinden kaynaklanan düzenlemelere uyma zorunluluğu bulunmaktadır. Bu bağlamda en bağımsız ve çalışma koşulları açısından esnek şoförlüğü taksi plakası sahibi olup, bir durağa bağımlı olmaksızın çalışanlar oluşturmaktadır. Bu form içinde şoförlük yapanlar sadece yerel yönetimin belirlediği kurallara ile bağlıdırlar. Sundukları hizmet kadar gelir elde ederler. Sosyal güvenceleri mevcuttur. İkinci olarak ise plaka sahibi olup belirli bir durağa bağlı olarak çalışanlar gelmektedir. Bu kategoride yer alan şoförler, plakanın mülkiyetine sahip olmakla birlikte, yerel yönetimin belirlediği kuralların yanında, aynı zamanda çalıştıkları durağın kuralları üzerinden de bağlıdırlar. Bu çalışma süreci içinde yine kimi noktalarda esnekliğe sahip olmakla birlikte, örneğin yolcu almak için sıra beklemek, durağın belirlemiş olduğu kıyafet düzenlemelerine uymak gibi zorunlulukları bulunabilmektedir.

Şekil 15.Kent İçi Ulaşımında Çeşitlenen Plaka Sahipliği Kategorileri



Kaynak: Kasım 2018 – Ekim 2019 tarihleri arasında yapılan saha çalışmasının bulgularına bağlı olarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Minibüs ve taksi-dolmuşlarda ise işleyiş daha farklı şekillerde gerçekleşmekte, plaka mülkiyetine sahip olan kişi şoför olarak çalışıp mülkiyet denetimi açısından bağımsız olsa dahi, çoğunlukla iş organizasyonu açısından önemli ölçüde bağımlı konumda bulunmaktadır. Minibüs ve dolmuşların plakaları belirli hatlar üzerinde tanımlanmıştır ve bu hatlar dışında faaliyet göstermeleri mümkün olmamaktadır. Bu nedenle ulaşım hizmetinin aksamaması ve sağlıklı bir şekilde sürdürülebilmesi için durakların koordineli bir şekilde çalışması gerekmektedir. Aynı zamanda tek hat üzerindeki müşteri potansiyeline bağlı olma durumu, araçların koordineli bir şekilde çalışmasını sadece ulaşımın düzgün bir şekilde sağlanması için önemli hale getirmemekte, elde edilecek gelir üzerinde de önemli rol oynamaktadır. Bu nedenle birçok durak çalışan araçlarına belirli zaman sınırlamaları getirmekte, böylece çalışan bütün araçların belirli bir gelir seviyesine ulaşmasını garanti altına almaya çalışmaktadır.

Özellikle hat uzunluğunun kısa, görece kent çeperinde kalan ve merkez ile bağlantısı kuvvetli olmayan hatlarda bu tarz düzenlemelerin yapılması gelirin adaletli bir şekilde dağıtımının sağlanması açısından hayati önem kazanmakta, bu kurallara uymayan araçlar duraklardan çıkarılabilmekte veya çeşitli yaptırımlarla karşılaşması söz konusu olabilmektedir. Durakların genel çalışma düzeni böyle bir işleyişi içermekle birlikte, kimi duraklarda hiçbir düzenin olmaması durumu ile de karşılaşılabilmektedir. Yukarıda ifade edilen unsurlar nedeniyle minibüs ve taksi-dolmuşlarda çalışanlar plaka sahibi olup, mülkiyet sahipliği

açısından tam kontrole sahip olsalar dahi, hem belirli bir güzergâha bağlı kalma açısından, hem de işin işleyişi açısından bağımlı konumda bulunmaktadır.

Kent içi ulaşımda kullanılan plakaların belirli sadece belirli sayıda olması ve bu alandaki hizmet talebinin sürekli artan bir çizgi izlemesi, plaka sahiplerinin plakalarını kiralayarak rant geliri elde etmesini sağlamakta, böylece iki yönlü bir ilişkinin de ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Kent içi ulaşım hizmeti sunan plaka sahibi, şoför olarak çalışmanın yanında, aynı zamanda plakanın rant değerinden de faydalanmaktadır. Böylece hem şoför olarak çalışması üzerinden hem de kendisi çalışmadığı dönemlerde, bir şoför çalıştırıp aracın çalışmaya devam etmesini sağlayarak gelir kazanmaktadır. Plaka sahibi bu durumda hem kent içi ulaşım hizmetini sağlayan şoför olmanın yanında aynı zamanda işveren konumuna da sahip olmaktadır.

Plaka sahibi ile plaka sahibi tarafından çalıştırılan şoför arasındaki ilişki farklı biçimlerde kurulabilmektedir. Plaka sahibi, kendi aracında çalıştıracığı şoför ile yevmiye veya ücret ilişkisi kurmaktadır. Bununla birlikte taksi, taksi-dolmuş ve minibüslerde ücretli çalışma görülebilmekte, ancak yaygın olan uygulama bir plaka sahibine bağlı olarak çalışan şoförlerin, plaka sahibine aracı kullandıkları sürenin karşılığında belirli bir yevmiye ödememeleridir. Yevmiye genel anlamda “gündelik” anlamına gelmekte ve çoğunlukla bir iş karşılığında gündelik yapılan ödemeyi tanımlamaktadır. Ancak kent içi ulaşımda yevmiye kavramı çoğunlukla taksi, taksi-dolmuş ve minibüs gibi araçların günlük çalışması sonucunda plaka sahibine ödenen para anlamında kullanılmakta, bir anlamda aracın günlük “kirasını” oluşturmaktadır. Örneğin bir taksinin tek şoför tarafından 12 saat çalıştırıldığı düşünüldüğünde, taksi plakası sahibi aracı 12 saat boyunca kullanmakta, ardından aracı çalışacak olan işçi şoföre teslim etmekte, şoför ise bu 12 saat karşılığında plaka sahibine belirli bir ödeme yapmakta ve bu ödemenin üstünde kalan miktar da şoförün gelirini oluşturmaktadır. Bu durum daha önce şoförlük sürecinin tanımlandığı bölümde belirtilen “iş ilişkisi” tartışmalarının da merkezinde bulunmaktadır. Plaka sahibi ile şoför arasında, bir anlamda üretim aracını kullanmak için ödenecek olan miktar değişkenlik göstermektedir. Bu miktar İstanbul’da taksiler için çoğunlukla sabit bir rakam üzerinden gelişmekte ve piyasa koşullarına göre şekillenmektedir. Plaka sahibiyle kurulan ikili ilişkiler de belirlenen ödeme miktarlarında farklılaşmasına neden olmaktadır. Ancak minibüs, taksi-dolmuş gibi paratransit ulaşım formlarında bu durum farklılaşmaktadır. Özellikle bu iki form içinde gelirin sürekli olarak değişmesi, ortalama bir yevmiyenin sürekli ve sabit şekilde tanımlanmasını zorlaştırmaktadır.

Bu işleyiş içinde plaka sahibi/esnaf şoför, aynı zamanda şoför çalıştıran işverene de dönüşebilmekte, değişim iki önemli özelliği içinde barındırmaktadır. İlk olarak bu alanda faaliyet gösteren plaka sahipleri, hizmet sundukları ulaşım modunun rant getirisinin miktarına göre bu süreci kontrol etmekte, mevcut gelişme basitçe bütün plaka sahiplerini işveren konumuna getirmemekte, kentin gelişmesine bağlı olarak kategorileri çeşitlendirmektedir. İkinci olarak ise işçileşme süreçleri daha önce plaka sahibi olanların üretim araçlarının mülkiyetlerini kaybetmeleri sonucunda ücretli emeğe dönüştükleri ve bu alanda faaliyet gösteren ulaşım sermayesinin merkezileştiği bir örüntüden ziyade, mevcut kent koşullarında hizmet arzının sınırlandırılması aracılığıyla artan plaka değerlerinin işçi şoför çalıştırılmasına olanak tanınması şeklinde gerçekleşmektedir. Ayrıca her ne kadar bu alandaki yevmiye üzerinden işleyen kent içi ulaşım örgütlenmesi bir “kira” görünümü sergilese de bu alanda faaliyet gösteren şoförler işin yönetim, yürütüm ve denetiminde plaka sahibine bağımlı bir şekilde kent içi ulaşım hizmetini sunmaktadırlar. Plaka sahibine bağımlı olarak çalışan şoför ise hem iş organizasyonunun kendi gereklilikleri ile hem de plaka sahibiyle kurulan ilişkinin gereklilikleriyle bağımlıdır.

5.3.1.1.2.İşveren Plaka Sahibi

Bu kategori altında yer alan plaka sahipleri fiili olarak kent içi ulaşımında emek sunumundan çekilmekte, ancak kendilerine bağlı şoför veya şoförler çalıştırmaya devam etmektedir. Bu durum plakaların özel mülkiyet olması ve aynı zamanda potansiyel geliri yüksek değerleri tanımlaması ile doğrudan ilişkili bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Plaka sahibi esnaf olarak faaliyet gösteren şoförler, emekli olma veya başka bir iş alanına geçme gibi sebepler doğrultusunda fiili olarak kent içi ulaşımında çalışmasalar dahi bireysel lisans sahiplikleri devam etmektedir. Ayrıca lisansların miras yoluyla aktarılması da ikinci kuşakların bu alanda şoför istihdam etmelerinde yaygın bir durumdur.

Şoförlerin çalışma süreci bir üst kategoride söz edilen bir plaka sahibine bağımlı olarak çalışma koşulları aynı şekilde geçerli olmaktadır. Bu kapsamda temel farklılık plaka sahibinin niteliğinde ortaya çıkmakta, kent içi ulaşımında emek sunma sürecinin dışında gelişen bir plaka sahipliği gözlemlenmektedir. Aynı zamanda plakaya ilişkin bütün sorumluluklar ve işin yürütülmesine ilişkin bütün denetim hala plaka sahibinin üzerindedir.

5.3.1.1.3.Plaka Sahibi Rantiyeler

Bu kategori altında yer alan plaka sahibi, diğer formlardan farklı olarak tam anlamıyla rantiyeye konumundadır. Sadece plakanın piyasa içindeki değişim değeri üzerinden kent içi

ulaşımda bir aktör olarak yer almakta, aktif olarak bu hizmeti sunmamaktadır. Bu hizmeti sunma açısından bir işveren konumunda da değildir. Ancak plakanın resmi sahibi olmasından kaynaklanan sorumlulukları ise devam etmektedir. Bu kategori altında ortaya çıkan birkaç formdan söz edilebilmekte, farklı düzeylerde alt sözleşme ilişkileri kurulabilmektedir. Plaka, bağımsız işletmeciler tarafından doğrudan kiralanabilmekte, plakayı kiralayanlar kent içi ulaşım hizmetini şoför olarak sunabilmektedir. Bunun yanında plakayı kiralayan işletmeciler hem kendileri şoför olarak çalışıp hem de şoför çalıştırabilmektedirler. Son olarak ise tam anlamıyla şoför çalıştırıp kendileri işveren konumuna gelebilmektedirler. Fakat plakanın rant değeri ekonomik rasyonalite ile düşünüldüğünde, en çok kullanılan formun plakayı kiralayanların ya sadece kendilerinin çalıştığı ya da kendisiyle birlikte en fazla bir şoförün yevmiyeli olarak çalıştığı formun olması beklenebilmektedir.

Bu kategoride yer alan temel farklılık, plakayı bir plaka sahibinden kiralayanların, plaka sahibinin yönetim, denetim ve kontrolünde olmaksızın bağımsız şoförler olarak çalışmaları durumudur. Bu form altında plaka sahibi ile plakayı kiralayanlar arasındaki ilişki bir kira sözleşmesidir. Şoförlerin bu alanda karşılaştıkları problemler ise işçi-işveren ilişkilerinden kaynaklanmaktan ziyade, daha çok plakanın yeniden kiralanmama olasılığı ve buna bağlı olarak yaşanacak olan iş kaybıdır. Bununla birlikte her ne kadar plaka kiralanması sonrasında plaka sahibinin hizmet sunum sürecinde bir denetim ve kontrolü kalmasa da bu plaka sahibinin süreçte bir sorumluluğu olmadığı anlamına gelmemekte, plaka sahibi kent içi ulaşımda plakayı kiralarak çalışan şoförlerin gerçekleştirdikleri ihlallerden idare tarafından sorumlu tutulmaktadır.

Ayrıca bu alanda yüz yüze gelişen ilişkilerin yanında kurumsallaşmış aktörlerin etkin olduğu bir işleyişle de karşılaşılmaktadır. Kent içi ulaşım lisanslarının kiralanma sürecinin başlı başına bir piyasa alanı yaratması plaka sahibi ile kent içi ulaşımda çalışmak isteyenleri bir araya getiren aracı “galerilerin” bu alanda kurumsallaşmasını sağlamıştır. 2015 yılı verilerine göre Türkiye’de toplam oto galerisi sayısı 9.329 olarak kayıtlara geçmekte, aynı zamanda oto galericiliği 2015 yılında en fazla tescillenen 18.işkolunu temsil etmektedir (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2017). Ancak bütün sayı sadece plaka alım, satım ve kiralama süreçlerinde uzmanlaşmış galeri sayılarına işaret etmemekte, Türkiye genelindeki bütün galeri sayılarını içermektedir. Galeriler kurumsal araçlar olarak faaliyet göstermekte, ikinci el araç satışı, taksi, taksi-dolmuş ve minibüs araç satışı, plaka alım, satım ve kiralaması gibi ticari faaliyetler yürütmektedirler. Ayrıca belirli bir sermaye büyüklüğüne ulaşan galeriler, bu faaliyetlerinin

yanında araçların bakım, onarım gibi teknik ihtiyaçlara dönük olarak da işleri örgütleyebilmektedirler.

Galeriler bu kapsamda hem plaka sahipleri hem de bu alanda çalışmak isteyen şoförler için merkezi bir konumunda bulunmakta, özellikle büyük galerilerin bünyesinde minibüs, taksi ve taksi-dolmuşlara ait çok sayıda plaka bulunmakta ve bu plakaların yönetimleri galeriler tarafından gerçekleştirilmektedir. Kurumsal, büyük ölçekli galerilerin internet sitelerinden İstanbul'da faaliyet gösteren ticari plakaya dayalı araçların alım, satım ve kiralama fiyatlarına ilişkin bilgi alınabilmektedir. Ancak son dönemlerde, özellikle 2020 yılının başından itibaren, galeriler plakaların kiralama bedellerini internet sitelerinde tutmakla birlikte, plakaların alış ve satışına ilişkin bilgileri internet sitelerinden kaldırmışlardır. Galeriler plaka sahiplerinden belirli bir bedel karşılığında plakalarını kiralamakta, bu plakaları piyasa içinde dağıtım görevi üstlenmektedirler. Kent içi ulaşım alanında şoför olarak çalışmak isteyenler ise galeriler ile aylık kiralar üzerinden anlaşmakta ve kira sözleşmeleri imzalamaktadırlar. Böylece sözleşmelerde belirtilen süreler kapsamında kent içi ulaşımında hizmet sunan şoförlere dönüşmektedirler. Bu şekilde çalışan şoförler de yine diğer kiralama aşamalarında olduğu gibi çoğunlukla plaka sahibinin denetim ve kontrolünden bağımsız şoförler olarak çalışmaktadırlar. Fakat bununla birlikte plaka sahibinin plakaya ilişkin sorumlulukları devam etmektedir. Galerilerin büyük ölçekli kurumsal araçlar olarak piyasa içinde faaliyet göstermesi, kent içi ulaşım alanının özel plaka sahipliği üzerinden gelişen ilişki sistemlerinin de çeşitlenmesine ve görece daha karmaşık bir yapının ortaya çıkmasına neden olmaktadır⁴⁵. Ancak her ne kadar farklı sözleşme ilişkileri çerçevesinde birbirinden farklı çalışma koşulları ortaya çıksa da yerel yönetimin bu alanda yapmış olduğu düzenlemelere uyma zorunluluğu bütün aktörler için geçerli olmaktadır.

⁴⁵ Kurumsal araçlar olan galerilerin plaka kiralama üstlendiği rollerin kent içi ulaşım hizmetinin sunumunu daha karmaşıllaştırmasının temel nedeni, şoförlük süreçlerinde belirtilen hukuki belirsizliklerin plaka kiralama aşamaları için de geçerli olması ve galerinin üçüncü bir kurum olarak anlaşma süreçlerini daha da katmanlı bir hale getirmesidir. İstanbul'da bir kişinin plaka sahibi olması belirli kurallara bağlıdır ve plakalar normal bir işletmenin devredilmesinden farklı niteliklere sahiptir. Bu nedenle uygulamada plakalar kiralsan da plaka sahiplerinin bu kiralama işlemi sonrasında sorumlulukları ortadan kalkmamaktadır. Ancak bu çalışmada da belirtildiği üzere somut uygulamada ticari plakaların kiralandığı görülmektedir. Hatta kiralama süreçleri şoförlüğün hukuki niteliği açısından da belirleyici olmaktadır. Örneğin bir taksi şoförünün işçilik alacakları için plaka sahibine açtığı dava neticesinde Yargıtay'ın 2018 yılında vermiş olduğu kararda; somut olayla ilgili çalışma ruhsatının devredilmemiş olmasının ve taksi şoförünün 5510 Sayılı Kanun'un 4/a (hizmet akdi ile bir veya birden fazla işveren tarafından çalıştırılanlar) kapsamında sigortalı olmasının plaka sahibi ile şoför arasındaki ilişkinin iş ilişkisi olarak nitelendirilmesi açısından tek başına yeterli olamayacağı belirtilmiştir (Yargıtay Hukuk Genel Kurulu E:2015/9-3561 K:2018/77). Bu durum kent içi ulaşımında ticari plakaların kiralama sürecinin özgünlüğünü göstermesi açısından önemli bir yerde durmakta, lisansın devredilmemesine bağlı olarak hukuki sorumluluklar plaka sahibinde kalmakla birlikte, fiili olarak şoför ve plaka sahibi arasında kira sözleşmesi geçerli olabilmektedir.

Ayrıca İstanbul’da taksi plakalarına ilişkin örneklerde de belirtildiği üzere plaka sahiplerinin bu süreç içinde aracı kurumlar olarak galerileri tercih etmeleri, galerileri kent içi ulaşımında çalışmak isteyen potansiyel şoförler için tek alternatif konumuna getirmekte, plakalar giderek bu işletmelerin elinde toplanarak merkezileşmektedir. Bu durum ise şoförler için problemleri bir çalışma sürecini ortaya çıkarmaktadır. Yaşanan sorunlar sadece şoförlerin çalışmalarıyla sınırlı kalmamakta, aynı zamanda hizmet sunumunda da sorunlarla karşılaşmaktadır. Galeriler ellerinde bulundurdıkları plakaları, piyasa içinde en yüksek fiyatı verecek olan aktörlere kiralamakta, plaka sahibi tarafından yapılabilecek denetim sınırlı bir yapıda kalmaktadır. Plaka sahipleri ile bu alanda şoför olarak çalışacak bireyler arasında kurulan enformel güven genellikle yaşanabilecek sorunların önlenmesinde bir araç olmakta, hem hizmet sunumunun sorunsuz bir şekilde gerçekleşmesi garanti altına alınmakta hem de şoför için kurulan güven neticesinde belirli bir istihdam güvencesi oluşmaktadır. Galeriler üzerinden kurulan çalışma ilişkilerinde ise bu sürecin geçerli olmayacağı açıktır.

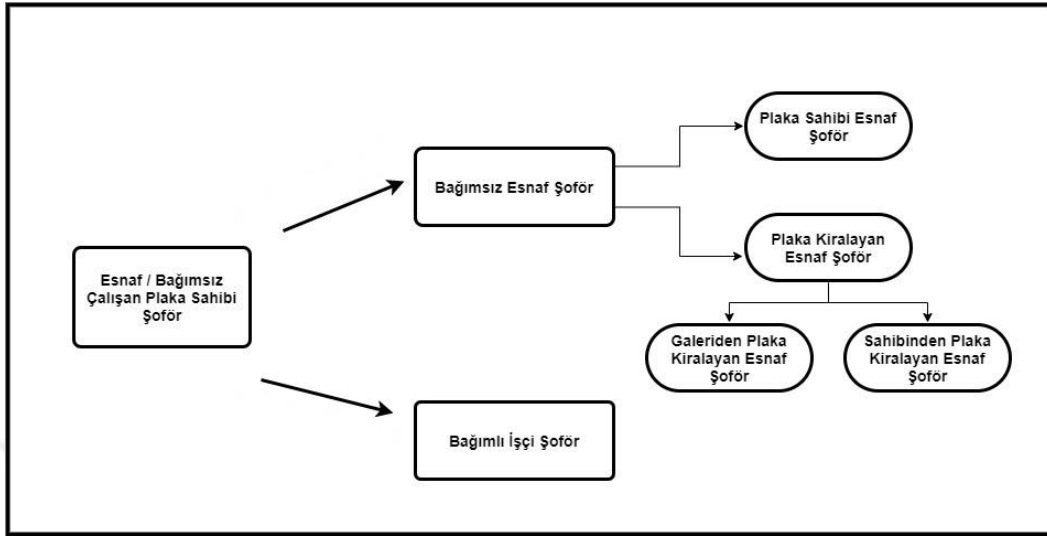
İstanbul’da plaka sahipliğine bağlı olarak şekillenen kent içi ulaşımında taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlardaki esnafılık, plakaların özel mülkiyet niteliği ve bu alandaki ranta bağlı olarak basit bir ulaşım hizmeti sunumunun ötesine geçerek, birçok farklı aktörü bünyesinde barındıran bir işleyiş kazanmıştır. Bu sürecin gelişiminde aynı zamanda İstanbul’daki nüfus artışı ve kentsel gelişme de etkili olmuş, yerel yönetim kent içi ulaşım alanını düzenlediği ölçüde otoriteler tarafından tanınan ulaşım aktörleri, formel mesleki örgütlenmeler aracılığıyla baskı grupları olarak süreci yönlendirmeye çalışmıştır. Bu çerçevede taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlarda katmanlı bir ilişki seti içinde kent içi ulaşım organize olmaya başlamıştır. Bu nedenle rant süreci ve alandaki aktörlerin pozisyonlarının değerlendirilmesi için saha bulgularıyla beraber aktör yaklaşımlarının değerlendirilmesi farklı ilişki setlerinin anlamlandırılmasına olanak tanımaktadır.

5.3.1.2.Rant ve Kent İçi Ulaşımın Dönüşümü: Mülkiyet İlişkileri, Yoğunlaşma ve İşçileşme

Kent içi ulaşımında şoförlük süreci plakaların sahip oldukları potansiyel gelire göre şekillenmekte, plakalar üzerindeki rant gelirinin artmasına paralel olarak plaka sahibinin emek sunma sürecinden çekildiği bir yapı ile karşılaşılması olanaklı olmaktadır. Örneğin çalışma kapsamında taksi plakası sahibi olanların hiçbirisi aktif şoför olarak çalışmamakta, ya plakasını bireysel olarak veya galeriler aracılığıyla kiraya vermekte ya da kendisine bağlı şoför çalıştırmaktadır. Ancak bununla birlikte minibüs plakası sahibi olanların 4’ü aynı zamanda şoför olarak kent içi ulaşımında yer almaktadır. Şoför olarak çalışanların ise sadece 2’si plakaları

kiraladıklarını belirtmekte, diğer şoförler bir plaka sahibine bağlı olarak kent içi ulaşım hizmetini gerçekleştirmektedir.

Şekil 16. Kent İçi Ulaşımında Çeşitlenen Şoförlük Kategorileri



Kaynak: Kasım 2018 – Ekim 2019 tarihleri arasında yapılan saha çalışmasının bulgularına bağlı olarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Çalışma sürecindeki dönüşümün yanında bir kişinin birden fazla plakayı kontrol ettiği bir durumla karşılaşılabilir. Bu süreç İstanbul Taksiciler Esnaf Odası Başkanı tarafından da olumlanmakta, bir işletme modeli olarak; “bir kişinin üzerinde 10-15 taksi plakası olduğu ispat edilirse, bugün oda başkanlığını bırakırım, taksimi ortaya bırakırım. Taksi plakası sahibi bir vatandaşın eşi, oğlu veya kızı kendi adlarına plaka alabilirler. Burada bir rant yok. Benim, kardeşimin, amcamın oğlunun, damadımızın taksi plakası var. İşletiyoruz.” ifadeleriyle savunulmaktadır (Aslan, 2020). Ancak yasal olarak sorunlu olmayan bu uygulamanın, plaka sahipliğini esnaflıkla bağdaştırmaya çalışan yasal düzenlemenin ruhuna aykırı olduğu açıktır. Ayrıca bir kişinin birden fazla plaka üzerinde kontrolü olması, ek hizmetlerle beraber ilerleyen bir işletim sürecini de beraberinde getirebilmektedir. Çalışmanın önceki bölümlerinde ifade edildiği üzere, kent içi ulaşım, yolcuları bir bölgeden diğerine taşıma hizmetinin yanında, birçok farklı sektör de ortaya çıkarmakta, bu alanda faaliyet gösterenler ek hizmet alanlarında da aktif rol oynayabilmektedirler:

“Mesela birden fazla taksi plakası var. Durak kuruyor. Böyle tanıdıklarımız vardı. Üstüne tamirhane kuruyor, araçların bakımının orada yapılmasını sağlıyor. Böylece her yerden para kazanabiliyor.” – 1. Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

Kent içi ulaşımında plakaların yoğunlaştığı esas alanların ise bu işte uzmanlaşmış oto galerileri olduğu görülmektedir. Kent içi ulaşımında şoför olarak çalışmak isteyenlerle plaka

sahipleri arasında aracı kurum olma özelliği taşıyan bu kuruluşların taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlara ait çok sayıda plakayı kontrol ettikleri belirtilmektedir. Plaka sahibi sadece plakanın kira gelirini almakta, plakanın kontrolü ve işletimi galeriler üzerinden gerçekleşmektedir. Bu işleyiş içinde kent içi ulaşımında şoför olarak çalışmak isteyenler galerileri muhatap almakta, bir anlamda plaka sahibi sürecin dışında kalabilmektedir. Ancak bu durum plaka sahibinin talebine göre şekillenmekte, plaka sahipleri plakaya ilişkin sorumlulukları nedeniyle çeşitli bürokratik işlemleri kontrol etmeyi tercih edebilmektedirler. Anlaşma biçimlerine göre ise ödenecek olan kira bedelleri ve araç ödemeleri farklılaşabilmektedir:

“İstanbul sektöründe bir A dükkân veya B dükkân adamın elinde 1000 küsur tane var. 1000 tane plakayı piyasaya sürüyor, kiraya veriyor. Mal sahiplerinin sözleşmeleri, vekâletnameleri var. Onun üzerine adamlar, ellerine almışlar rantı” – 20. görüşmeci / Taksi Şoförü

“Ben 7 bin TL’ye anlaştım. Bütün işlemlerle, sigorta işlemleri falan, onlar ilgileniyor. Ama bu anlaşmaya göre değişiyor. Kimisi 5 bin TL’ye anlaşı beni uğraştırma, diğer işlemleri sen hallet, ödemeleri yap diyebilir. O zaman şoförler veya galeriler uğraşüyor. Ben kendim de takip etmek istedim o nedenle.” – 9. Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

Bu durum özellikle plaka kiralayarak şoförlük yapanlar açısından sorunlu bir işleyiş ortaya çıkarmaktadır. Galeriler, taşıt temininden bürokratik işlemlerin tamamlanmasına kadar bütün süreçte yetkili olarak hareket etmekte, bunun sonucunda ise şoförler açısından çok daha maliyetli bir yapı oluşmaktadır. Şoför olarak çalışmak isteyen kişiler, bir plaka sahibiyle anlaşamamaları durumunda mecburen galerilerin öne sürdükleri şartları kabul etmek durumunda kalmaktadırlar:

“Bir de sadece plaka kiralamakla kalmıyorsunuz, daha galeriye girdiğiniz andan itibaren başlıyor masraflarınız. Büyük galeriler bütün paket çalışıyorlar. Galerinin başından cebinizde paranızla giriyorsunuz, sonundan arabanızla, plakanızla çıkıyorsunuz. Bir de arada onlara ödedikleriniz var. Galeri her yerden kazanıyor. Arabayı veriyor, üstüne kâr koyup satıyor, plakayı veriyor, kirayı alıyor bir de en başta bir kiralama parası “hava parası” ödüyorsunuz. Ondan sonra düzenli kiranızı vermeye başlıyorsunuz. Eğer bir başkasından kiraladıysanız iş daha da karışıyor. Siz onun şoförü oluyorsunuz. Bu sefer zincirleme bir şekilde hat sahibi, oto center, plakayı kiralayan oluyor. Şoför en sonda kalıyor. Artık onun da eline ne geçerse. Tek başına herkesin parasını çıkarmaya çalışıyor şoför.” – 5. Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Şimdi sen gidiyorsun araba kiralayacaksın değil mi, mesela atıyorum Toyota ne kadar, 60 bin değil mi. Kafadan bir kere sana fazladan 20 bin liraya veriyor arabayı. 80 bin liraya geliyor araba. Sana kurulu tezgâh veriyorum diye. Atıyorum kirası ne kadar bunun, aylık kirası, 8500 lira mı, 12 ay 8500 diyorsun ya, o senden 13 aylık olarak alıyor. Bir de 1 aylık üstüne hava parası alıyor.” – 10. Görüşmeci / Taksi Şoförü – Kâhya

“Adam kurulu tezgâh veriyor sana. Şimdi bu plakayı söktüğü zaman, diyelim ki bu adam anlaşılmadı. Şimdi bunu söktü, mesela sıradakine yapıştırdı. ...Bu arabanın ederi ne kadar? 40 (bin) lira. Benden 40 (bin) liraya aldı. Sana 70 (bin) liraya veriyor. Şimdi bunu zaten satıyorsun mecbur. Başka bir yerde piyasayı bulamıyorsun. 40 (bin) lirayı veren bulamıyorsun. O 30 bin lira tekrar onlara dönüyor. Her taraftan kazanıyor. Satarken 50 bin lirayı 75 bin lira yapıyor. ... Şimdi hava parası dedikleri şey, “ben bunun kahrını çekiyorum, işte dükkân tutmuşum, bilmem ne yapmışım.” Mal sahibi gidiyor, 1 yıllık kirası ne kadar? 7,5 (bin) liradan 75 (bin), 90 (bin) lira ediyor. Diyor ki, al sen 75 (bin) lirayı, git 1 sene sonra gel. O gidiyor, 9 (bin) liradan kiraya verdiği zaman, 108 (bin) lira ediyor. Bir de hava parası koyduğu zaman 120 (bin) lira ediyor. 70 (bin) lirası 120 (bin) lira ediyor.” – 20.Görüşmecisi / Taksici Şoförü

Galeriler belirli sözleşme sürelerine bağlı olarak çalışmakta, ancak sözleşme sonrasında plakaların tekrar kiralanmasına ilişkin bir garanti bulunmamaktadır. Plakaların tekrar kiralanmaması ise şoförler açısından iki noktada sorunlu bir işleyiş meydana getirmektedir. İlk olarak plakanın tekrar kiralanmaması durumunda şoförler bir anlamda üretim aracını kaybetmekte ve işsiz kalmakta, iş güvencesi ortadan kalkmaktadır. İlerleyen bölümlerde detaylandırılacak olmakla birlikte, bir plaka sahibine bağlı olarak çalışmak şoför ve plaka sahibi için iki yönlü bir güven ilişkisi meydana getirmekte, böylelikle şoförler açısından enformel düzeyde de olsa bir iş güvencesi oluşmaktadır. Galerilerle kurulan ilişki biçimi ise geleneksel ticaret ilişkisini yansıtmakta, sözleşme süreleri sonunda plakalar başkalarına kiralanabilir değerler haline gelmektedir. İkinci olarak şoförler plaka kiralama sürecinde galerilere plaka kirası dışında yukarıda da ifade edildiği üzere farklı ödemelerde de bulunmakta, şoförün “yatırımı” olan satın alınan taşıt ve yapılan ödemeler şoförün finansal açıdan kaybıyla sonuçlanmaktadır. Örneğin taksici şoförü olarak çalışan 20.görüşmecisi galerilerin plakaları geri almak için kira düzeylerini bir araç olarak kullandığına işaret etmekte, piyasanın üstünde kira bedelleri talep edilerek şoförlerin yeniden plakayı almasının önüne geçildiği belirtilmektedir:

“Kendi zammının iki katını istiyor ki, bırakmak için, pes ettirmek için. Sen diyorsun ki bana gelmez. O zaman bırak diyor. ...İşte anlaşılmadın bir sene sonra veya iki sene sonra. Senden dokuz istedi. Piyasa 8 (bin), 8.250, bu zamandan dolayı. Adam 9 (bin) lira istiyor. 9 (bin) lira da hava parası. Diyor ki sök tenekeyi. Tenekeyi söktüğün zaman bu arabayı 85 (bin) liraya aldın. Bu iki yaşında bir arabaysa, bu düşüyor 40 bin liraya. Çünkü komple boyalı, 300.000 kilometrede bir araba. Ticari taksici, İstanbul zaten yormuş bu arabayı. Bu arabayı satamıyorsun. Elinde kalıyor.” – 20.Görüşmecisi / Taksici Şoförü

Ayrıca galeri üzerinden gelişen sürecin kent içi ulaşım hizmetinin sunumunda denetimsiz bir yapı ortaya çıkardığı da savunulmaktadır. Özellikle plaka sahibi ve şoför arasında kurulan ilişkinin belirli ölçüde denetim sağladığına dikkat çekilmekte, galeriler ve şoförler arasında bu ilişkinin oluşmaması nedeniyle hizmet sunumunda farklılaşma

yaşanmaktadır. Galeriler plakayı ekonomik rasyonalite dâhilinde en çok gelir getirecek kişiye kiralamayı tercih etmekte, bir anlamda plaka sahibi olmanın verdiği kamusal sorumluluğa sahip olmamaktadır. Ayrıca plakaların sürekli olarak dolaşımda bulunması gerekmekte, plakanın işletilmediği her zaman dilimi galeriler için mali kayıp anlamına gelmektedir. Bu durumunsa İstanbul’da kent içi ulaşım hizmeti sunmanın gerekliliklerine sahip olmayan kişilerin hizmet sunumuna yol açabildiğine değinilmektedir:

“...eskiden adam arabayı şoföre veriyordu diyordu ki “bana şu kadar para veririm deme, bana arabamı sağlam getir. Bana kimseyi ezdim öldürdüm kaza yaptım deme. Beni karakollarda süründürme. Ne kazandın 10 lira mı, yine de bir lirasını al yevmiye olarak” derdi. Şimdi mal sahipleri de doymuş. Arabalarını veriyorlar galerilere, galeriler de belirli hava parası üzerinden sana, bana, birine öbürüne arabaları kiralyorlar. ...Hiçbir şeyini araştırmadan plakayı ona kiraya veriyor. Sen yeter ki bana kira getir. Çünkü galerinin burada bir kaybı yok. Kirasını vermezsen arabana el koyuyor.” – 2.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Eskiden insanların aklı çıkardı birisine taksisini, plakasını verdiği zaman. Tanımadığı bir kişiye verme imkânı olmazdı. Ama şimdi öyle bir şey ki, araçların çoğu kiraya gittiği için kimin çalıştığı belli değil. ...Mal sahibi olarak çalışan yani sabahleyin çalışıp 11’den sonra aracı başkasına bırakan 2000 tane yoktur. Sorun burada. Araçların hepsi kirada. Nerede kirada? Şimdi kalitenin düşme sebebi de budur. Benim bir plakam var onu getirmişim Oto-Center’a vermişim. Galericiye vermişim. Galerici bunu oradan, sıradan birisine gitmiş kiraya vermiş. Size kiraya vermiş, siz de ona demişsiniz ki, araca 2 tane şoför tutmuşsun bana bu kadar para vereceksin, bu arabayı siz çalıştıracaksınız. Bak, oto-center plakayı aldı, onu sana, siz şoföre, ne oldu burada hizmet kalitesi dibe vurur. Takside de minibüste de aynı.” – 4.Görüşmeci / Taksi Şoförü – Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

“Galeriler ticari olarak düşünüyor. Ticari olarak düşününce mesela şöyle oluyor. Galeride diyelim 1000 tane plaka var. Galeri her zaman para ödemek zorunda mal sahiplerine aylık. Kiralayamadığı plakayı mesela şöyle yapıyor. Günlük tanıdığı adamları var mesela. Diyor ki, al bunu günlük şu kadar getir. ... Araba yattığı zaman cebinden veriyor. İstedikine veriyor arabayı. Verdiği adamların ne olduğu belli değil.” – 6.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Kent içi ulaşım lisansları üzerinde uzmanlaşmış galerilerin varlığı bu alandaki rantın artmasının yanında aynı zamanda ikinci kuşakların bu alanı bir meslek olarak görmemesiyle de açıklanmakta, formel eğitimin bu süreçte önemli bir faktör olduğu ifade edilmektedir. Örneğin taksi plakası sahibi olan 1 ve 9 numaralı görüşmeciler üniversite mezunudur ve ikisi de bu alanı bir meslek olarak nitelendirmemektedir. Bununla birlikte tam tersi örnekler de yer almakta, benzer şekilde üniversite mezunu ve plaka sahibi olan 23 ve 14 numaralı görüşmeciler kent içi ulaşımında sahip oldukları pozisyonu meslekleri olarak nitelendirmektedir. Aksi örneklerin bulunmasına rağmen meslekte yer alamama konusunda eğitimin bir faktör olarak ortaya çıktığı

söylenilmekte, özellikle plakaların kira gelirinin yüksek olması durumunda bu kişiler meslek alanından çekilerek rantıye konumuna gelmektedir:

“Mal sahipleri öldüğü için hep çoluk çocuklarına kaldı. Onlar şunu yaptılar. O zaman çok güzel para kazanıyorlardı bu işten. Hepsi çocuklarını okuttu. Bu meslekte tutmadı. Barındırmadı. Şimdi benim tanıdıklarımın %80’inin çocukları okudu, okuyorlar. Bu mesleği yaptırtmadılar. Çocuğu okumayan, etmeyen babasının mesleğine devam ediyor. Ama çocuğu büyümüş etmiş, 30-35 yaşında bir meslek sahibiyse, aracıyla annesi ilgileniyor, o da kiraya vermiştir.” - 4.Görüşmeci / Taksi Şoförü – Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

Galerilerin süreç içinde üstlendikleri aracı kurum olma hali plaka sahipleri tarafından tercih edilmelerini sağlamaktadır. Kendileri araçta çalışmayacak ve aynı zamanda bu alanı bir meslek olarak da görmeyen bireyler için galeriler bütün süreci yöneten uzman bir kurum haline dönüşmektedir. Bu alandaki bütün aşamaları yönetebilme yetenekleri, galerileri plaka sahipleri için cazip hale getirmekte, bir anlamda plaka sahiplerinin “formalitelerle” uğraşmasının önüne geçilmektedir:

“Arabada eskiden bir akrabamız çalışıyordu. Sonrasında arabayı mahvetti, kötü kullandı, kaza yaptı. Benim de başıma iş açtı. Biz de illallah dedik. Plakayı galeriye verdik. Eskiden dönem dönem şoför arıyorduk. Artık düşünmüyorum. Aylık paramızı alıyoruz sabit galeriden. Ama galeriyle de bir hukukumuz var. Arabayı da takip ediyoruz. Şoförü ben tanımıyorum. Galeri vesilesiyle tanıştık. Ben onlara karışmıyorum artık. Uğraşmak da istemiyorum. Benim yerime galeri ilgileniyor her şeyle. Ben de paramı alıyorum. Akraba ile çalışırken bir şey diyemiyorduk. Şimdi en azından istemediğimiz zaman değiştirebiliyoruz.” - 9.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

Her ne kadar galerilerin bu alanda uzmanlaşmış aracı kurumlar olarak varlıkları tercih nedeni olsa da plaka sahibinin yasal düzenlemeler kapsamında sorumluluklarının devam etmesiyle plaka sahipleri tarafından hem genel olarak plaka kiralama süreçlerine hem de galerilerle çalışma konusunda soru işaretlerine neden olabilmektedir. İster galeri aracılığıyla ister sahibinden plaka kiralanması durumunda plaka sahibinin ulaşım hizmetinin sunumunda denetimini büyük ölçüde yitirmesi üstlenilen sorumluluklar nedeniyle endişe verici olarak tanımlanmaktadır:

“Ben kiralamayı tercih ederim. Niye şundan, adamın kendi arabası oluyor o zaman, arabayı satın alıyor, plakayı kir alıyor, kendi arabasıyla ne ederse etsin. Ama çok büyük sorumluluk taşıyan bir iş. Kaza yaptı, bilmem ne etti vs. her şey sana ait. Ona göre çok iyi bildiğin birilerine teslim etmek lazım. Ama teslim ediyorsun, diyelim bana verdin arabayı, yarın bakıyorsun arabanın üstünde değişik değişik adamlar var. Bizim camia da öyle bir camia ki ipini koparan bizde.” - 27.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi – Şoförü ve Dernek Yöneticisi

“Kendim (kiraya veririm), daha güvenli çünkü risk bakımından. Bildiğim şoförle çalışıyorum. Oto centera kiraya veririm oto center önüne gelene kiraya verebilir ve sorumlulukların hepsi bana ait. Yasal sorumlulukların hepsi bana ait.” – 29.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

İstanbul’da kent içi ulaşımında plakaların kiralanması plakaların potansiyel gelirleri doğrultusunda gerçekleşmekte, rant artışına bağlı olarak kurulan ilişkilerin boyutları da parçalı bir yapı kazanarak çeşitlenmektedir. Ayrıca yeni aktörlerin sürece dâhil olmasıyla birlikte parçalı görünüm giderek daha kurumsal bir yapı kazanmaktadır. Plakaların kiralanabilir değerleri temsil etmesi ve bu alandaki daha önceki dönemlerde faaliyet gösteren esnafların kent içi ulaşım alanından çekilmeleri, galerileri kent içi ulaşımındaki önemli aktörler haline dönüştürmektedir. Plakalar literatür çerçevesinde de belirtildiği üzere belirli aktörler elinde mülkiyet düzeyinde olmasa da kontrol düzeyinde yoğunlaşmakta, piyasaya bu aktörler aracılığıyla dağılmaktadır. Bu durum kimi noktalarda galerilerin köprü işlevine sahip olmaları neticesinde tercih edilmeleri sonucunu doğurmakla birlikte, kimi durumlardaysa hem kent içi ulaşım hizmetinin üretimi hem de sunumu açısından sorunlarla karşılaşılmasına neden olmaktadır. Bu alanda faaliyet göstermek isteyen aktörler galerilerin sunmuş oldukları şartlara bağlı kalmakta, bu koşullar bazı durumlarda çalışmayı sürdürmeyi olanaksız kılmakta veya zorlayıcı mali yükümlülükler üstlenmektedirler. Finansal şartların ağırlığı ise doğrudan kent içi ulaşımında hizmet sunumuna yansımakta, sorunlu kent içi ulaşım örnekleriyle karşılaşılması kaçınılmaz olmaktadır:

“Ben bu zamana kadar araba kiralamayı hiç düşünmedim. Düşünenlere de karşı çıktım. Bugün bir araba 100.000 TL, sonra plaka için bir 9-10 bin TL vereceksin. Ondan sonra da her ay 7-8 bin TL kira vereceksin. Bir de bu 10 bin TL’yi her yıl vereceksin. Yoksa plakayı geri alıyor. Neden boşuna 10.000 TL versin. Elden alacaklarla alsınlar ama galeriden hiç kimsenin almasını istemem.” – 22.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Galeriler aracılığıyla veya doğrudan plaka kiralama süreçleri bu alanda çalışan şoförlerin bağımsız olarak çalıştığı bir işleyiş ortaya çıkarmakta, ancak aynı zamanda plaka sahipleri kendilerine bağımlı olarak çalışan şoförlerle de kent içi ulaşımı sağlayabilmektedirler. İş organizasyonu açısından bütün şoförler formel veya enformel olarak tasarlanmış olan belirli kurallara uyma zorunluluğunda bulunmaktayken, plaka sahibine bağımlı olarak çalışan şoförlerin plaka sahibiyle aynı zamanda işin yürütülmesiyle ilgili farklı ilişkiler geliştirmesi sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle bir sonraki alt başlık kapsamında saha bulguları çerçevesinde taksi, taksi-dolmuş ve minibüslerde şoförlüğe ilişkin nitelikler ve çalışma düzeniyle ilgili işleyiş değerlendirilecektir.

5.3.2.İstanbul'da Ara Ulaşımda Şoförlük: Formel ile Enformel Arasında

İstanbul'da taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlarda şoförlük süreci ve pratikleri incelendiğinde, bir yanda formel düzenlemelere bağlı işleyişin var olduğu bir yandan da enformel ilişkiler üzerinden gelişen ilişki ağlarının önemli bir yer tuttuğu görülmektedir. Çalışma ilişkilerinin düzenlenmesinden iş güvencesine kadar birçok alan bu ilişki örüntülerinden etkilenmektedir. Bu nedenle öncelikle incelenen ulaşım sistemlerinde şoförlük sürecinin genel özelliklerine ve meslek içinde yer alan aktörlerin bu ulaşım sistemlerindeki şoförlüğe ilişkin bakış açılarının değerlendirilmesi gerekmektedir.

İncelenen ulaşım sistemlerinde ilk olarak bir meslek olarak şoförlüğe bakış açısının görüşmecilerin sahip oldukları özelliklere göre farklılaştığı görülmektedir. Çalışma kapsamında görüşme yapılan katılımcıların plaka sahibi veya şoför ayrımı olmaksızın mesleki tecrübeleri 2,5 yıl ile 39 yıl arasında değişmekte; ailelerinden kalan bir plaka mülkiyetine sahip olan 6 katılımcı aile mesleğini çok uzun yıllardır devam ettirdiklerini ifade etmiş, ancak yıl belirtmemişlerdir. İstanbul'da kent içi ulaşımında tanımlanan formların kurumsallaşmaya başladığı dönemlerde aile üyelerinden esnaf olarak faaliyet gösterenlerin işlerini devam ettiren temsilciler de kendilerini bu alanda faaliyet gösteren esnaflar olarak tanımlamaktadır:

“Babam sahip oldu. Babam bu arabada şoför olarak çalışırken hiç peşinsiz, aylık taksitlerle bu arabaya ortak oluyor zamanında. Eskilerde vardı bu sistem. Şimdi böyle bir sistem yok. Babam o arabada şoför olarak çalışırken o zamanki sahibi, şimdi rahmetlik oldu, arabayı satmaya karar veriyor. Babama “ya arabaya ortak ol hiç parasız ya da ben bu işi yapmayacağım, yapamıyorum, başım belaya girecek” diyor. Babam da şoför olarak çalışırken bir miktar koymuşlar. Aylık taksitlerle ortak oluyor. Şoförken mal sahibi oluyor.” – 25.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi

“Babam İstanbul'a geldiğinde minibüs almışlar, Bakırköy-Beyazıt hattında. Ondan sonra 78 senesinde de minibüsü satıp taksiye dönüş yapıyoruz. O zamandan beri taksi işindeyiz.” – 29.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

Buna karşılık plaka sahibi olmaksızın şoförlük yapanların 10 tanesi mesleğinin şoförlük olduğunu belirtmekte, ikisi ise şoförlüğü bir meslek olarak görmediklerini dile getirmektedir. Ayrıca şoförlük yapanlar arasında farklı bir mesleğe sahip olduğunu söyleyen 4 görüşmeci bulunmaktadır. İstanbul'da taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlar özelinde bu niteliğe sahip şoförlerle sıklıkla karşılaşılabilceği görüşmeciler tarafından vurgulanan konulardan birisidir. Şoförlük bir anlamda başka iş alanlarında istihdam olanağının bulunamaması durumunda kolaylıkla istihdam sağlanabilecek bir iş alanı olarak karşımıza çıkmaktadır:

“İstanbul'da her insanın başına geldiği gibi. Mesela şu arkadaş dükkanını kapattı, geldi taksicilik yaptı. Bir şekilde kaybedenler kulübü. Şimdi İstanbul'da maalesef kaybedenler kulübüne

döndü taksicilik. O nedenle kaliteyi yakalayamıyoruz. Yani nasıl olsa kaybettim, yapacak bir işim yok. O zaman gelip bunu yapayım. Yani ben de ticaretle uğraşıyordum. Kaybettim. Bir şekilde gelip ne yapabiliriz, sağlıklı bir şekilde. Başkasının yanında maaşlı bir şekilde çalışmadığımız için. Bunu rahat yapabiliyoruz. O şekilde başladım.” – 20.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Üç tane mesleğim var, şu anda üç çeşit iş yapabilirim; şoförlük, denizcilik ve tezgâhtarlık. Çalışmaya ilk başladığımda tezgâhtarlıkla başladım, peşinden denizcilik geldi, en son da şoförlük geldi.” – 21.Görüşmeci / Eski-Taksi ve İETT Otobüsü Şoförü

“Şu anda çalışan şoför daha önceden de şofördü, sonra minibüschülüğü bıraktı, esnaflığa döndü, esnaflıkta da yürütemedi, işte kiraydı, şuydu, buydu, tekrar döndü. Gelir gelmez de benim arabama başladı.” – 25.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi

Şoförlük farklı iş alanlarından gelenler için önemli bir istihdam olanağı yaratmakla birlikte, aynı zamanda 2000’li yıllardan itibaren İstanbul’da kent içi ulaşımında incelenen formlar kapsamında şoförlüğün zarar görmeye başladığı ifade edilmektedir. Yaşanan dönüşümde incelenen formlardaki gelirin düşüşüne vurgu yapılmakta, buna bağlı olaraksa sert rekabet ortamının gelişmesinin İstanbul’da şoförlük mesleğinin esnaflık üzerinden şekillenen yapısını da dönüştürdüğüne işaret edilmektedir. Ayrıca minibüs plakası sahibi ve şoförü olan 3.Görüşmecinin şoförlük ortamını “savaş alanı” olarak nitelendirmesinin, farklı paratransit sistemlerinin işleyişinin incelendiği ikinci bölümde belirtilen “war for the cent” söylemi ile benzerliği de dikkat çekmektedir:

“...işte 2000-2003 yıllarına kadar falan. Ondan sonra ortam çok bozuldu. Çalışan insanların esnafın şeyi bozuldu. Esnaf derken mal sahibi de bozuldu da, esas problem çalışanlarda. Çalışanlar nasıl söyleyeyim; öyle bir şeye döndü ki başka hiçbir işte dikiş tutturamayan adam şoför oldu. ...Bütün bunlar 2000 yılı civarları başladı. O dönemler. Son 15-16 yılın olayı bu. İş ortamı olmaktan çıkıp savaş ortamına döndü. O direksiyonu kırıyor senin önüne. Öteki bilmem ne yapıyor falan. İşin tamamen şekli değişti. Evvelen olan esnaf, o hani söylediğim birbirine destek olan yardım eden esnaflık kalmadı.” – 3.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

“Her geçen gün daha kötüye gidiyor. Kötüleşiyor. Bir umut bağlamışız, okullar açılırsa düzelir, bayram geçerse düzelir, Ramazan gelirse düzelir. Eskiden kazandığımız parayı kazanamıyoruz. Gelirimiz giderimizi karşılamıyor. Dışarıdan görüldüğü gibi değil. Şoför bulunmuyor çalışmaya. Yevmiyesi çıkmıyor şoförün.” – 17.Görüşmeci / Taksi-Dolmuş Şoförü ve Durak Kahyası

Yukarıdaki iki ifadenin de taksi-dolmuş ve minibüs ulaşım sisteminde çalışan katılımcılardan seçilmesi rastlantısal değildir. Kent mekânının sınırları belirli bölgelerinde hizmet göstermek zorunda olan taksi-dolmuş ve minibüsler kent içi ulaşımında ortaya çıkan dönüşümlerden hızlı bir şekilde etkilenmekte, alternatif ulaşım olanaklarının kendi güzergâhları

üzerinde faaliyete geçmesi bu ulaşım sistemlerinin gelirleri üzerinde doğrudan etki yaratmaktadır. İstanbul’da kent içi ulaşımın gelişiminde de belirtildiği üzere, 2000’li yıllardan itibaren toplu taşıma sistemleri içinde büyük ölçekli raylı sistemlerin gelişmesi gündeme gelmiş, buna bağlı olarak yeni ulaşım alternatifleri oluşmuştur. İstanbul’da kent içi ulaşımın gelişiminin taksi, taksi-dolmuş ve minibüslerde yarattığı etki ve rekabet süreçleri ilerleyen bölümlerde saha bulguları kapsamında da detaylandırılmaktadır.

İstanbul’da şoför olarak çalışmanın zor çalışma koşullarını içerdiği görüşmeciler tarafından vurgulanmakta, fakat işin niteliği, mesleğe giriş koşullarının kolaylığı ve elde edilecek olan ücretin yanında, kent içi ulaşımında taksi, taksi-dolmuş ve minibüslerdeki görece serbest ve esnek çalışma biçiminin şoförlüğün tercih edilmesinde etkili olduğu belirtilmektedir. Çalışma kapsamında değerlendirilen ulaşım sistemlerinde şoförler, ister plaka sahibine bağlı olsun isterse bağımsız bir şekilde hizmet sunumunu gerçekleştirsin, çalışma sürecinin denetimi şoförlerdedir. Ayrıca bu ulaşım sistemlerinde bir plaka sahibine bağımlı olunsu dahi çoğunlukla taşıtların kullanımı için plaka sahiplerine bir ödeme yapılmakta, onun dışında kalan miktar ise şoförün gelirini oluşturmaktadır. Bu nedenle bu ödemeyi karşılayacak düzeyde bir gelirin sağlanmasının ardından çalışmanın sürdürülmesi şoförlerin kendi inisiyatifinde gerçekleştirmektedir:

“Valla, şimdi çok yıpratıcı bir meslek. Ama bunun yanında yapacak işi olmayanlar, mecburen bu işe giriyor. Yani gelir seviyesi nasıl, aylık kazancı bugün bir şoförün 3500 ile 4000 arasındadır. Şoför olarak çalışırsa. Yani cazip geliyor insanlara. “Onun bunun yanında çalışmaktansa, serbest iş yaparım” diyor.” – 14.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi ve Durak İşletmecisi

“Hürgeneralsin, karışanın yok. Arabanın yevmiyesini yazdığın sürece, arabayı temiz kullandığın sürece patron sensin. Bu bir avantaj, rahatsın. Mesela canın sıkıldı, arabanın parasını yaptın gittin çektin bir yere veya götürdün arabayı mal sahibine teslim ettin, “daha çalışmayacağım buyur bugünkü paran” diyebilirsin, o hürriyetin var, ama bir yerde çalışıyorsan, emir altındaysan bunu yapamazsın.” – 21.Görüşmeci / Eski-Taksi ve İETT Otobüsü Şoförü

Her ne kadar şoförlerin çalışma sürecine ilişkin belirli düzeyde esnekliği olsa da şoförlerin yapmaları gereken ödemeler ve elde etmek zorunda oldukları belirli bir kazanç bir arada düşünüldüğünde, çalışmaya ilişkin varsayılan esnekliğin uygulanabilirliği tartışmalıdır. Görüşmecilerin faaliyet gösterdikleri ulaşım sistemlerindeki şoförlük sürecine ilişkin yaklaşımları da bu alanın düzenli ve sınırları belirli bir işleyişe sahip olmaması üzerine odaklanmaktadır. Aynı zamanda kent içi ulaşımın belirtilen formlarında çalışmaya ilişkin görüşmecilerin yaklaşımları Tekeli & Okyay’ın (1981, s.181) Ankara’da dolmuş şoförlüğüne

ilişkin araştırmasında dolmuşçuluğa geçiş nedenlerinde tanımlamış oldukları kategorilerle de uyumluluk içermektedir. Tekeli & Okyay'ın çalışması kapsamında katılımcıların önceki uğraşlarına kıyasla dolmuşçuluğa geçiş nedeni olarak heves, kazanç, evde yatma, iflas ve çaresizlik olarak toplam beş neden gösterilmekte, bu nedenler arasında çaresizlik % 40,8 ile ilk sırada yer almaktadır:

“Devlet aracı iki kişi kullansın, iki kişi de eklemek istiyor. Ek iş olarak görülmesin, meslek olsun istiyor. ...Şoförlük eskiden bir meslek iken, şu an son çıkış. Geçinmek, hayata tutunmak için son çare gibi bir şey. Meslek olmaktan çıktı.” – 1.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

“Taksicilik şöyle bir şey; gerçi bu ara biraz daha düzene girdi gibi ama meslek değil. İşte atıyorum, adam kahveye geliyor, “Ahmet burada mısın?” diyor. “Al şu anahtarı, 2 saat çık arabaya” diyor. O Ahmet oluyor sana taksici o an için.” – 8.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Minibüsçülük günlükçü çalışan, günlük geçinen bir insanın işidir.” – 13.Görüşmeci / Minibüs Şoförü

Çalışmada görüşmecilere aynı zamanda taksi, minibüs ve taksi-dolmuşların işleyişlerine ilişkin sorular da yöneltilmiş, farklı ulaşım sistemlerinin sahip oldukları zorlukların görüşmeciler açısından değerlendirilmesi yapılmıştır. Görüşmeciler bu alanda çeşitlenen yanıtlar vermekle birlikte, her ulaşım sisteminin kendisine özgü zorluklarının bulunduğu dile getirilmektedir. Görüşmecilere üç farklı ulaşım biçiminin hangisinde çalışmayı tercih edecekleri sorulduğunda, minibüs ve taksi-dolmuş gibi ulaşım modlarının genellikle çok fazla insan ile aynı anda etkileşimde olmayı gerektirdiği, bu nedenle taksinin daha avantajlı olduğu cevabı alınmıştır. Ayrıca taksilerin, minibüs ve taksi-dolmuş gibi sabit bir hat üzerinde çalışma zorunluluğunun olmaması bir avantaj olarak değerlendirilmektedir:

“Şimdi taksicilikte, bir kişi ile muhatapsın. Minibüste bazen 30-40 kişi biniyor. Bana daha zor geliyor, para toplamak, para vermek. O kadar para içinde sahte para verenler, para vermeyenler. Aynı güzergâhta gelip gidiyorsun belki ama bana daha zor geliyor.” – 20.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Kalk, dur, kalk, dur, hani Kadıköy'e gidene kadar en az 500 kere frene basarsınız veya vites değiştirirsiniz.” – 2.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Ayıran en önemli özellik; takside transit gidersin. Sarı dolmuşta, minibüste öyle transit gidemezsin. Belli bir yerlerde takılacaksın, ara açacaksın. Yoksa boş gider gelirsın sarı taksi gibi.” – 11.Görüşmeci / Minibüs Şoförü – Kâhya

“Bence en zoru minibüs. Orada işler daha karışık. Takside rahat. Müşterinizi alıyorsunuz, yolunuza gidiyorsunuz. Ancak minibüslerde sürekli dur-kalk. Devamlı müşteri aramak zorundasınız. Müşteriyi alırken de yolu takip edeceksiniz, başkaları geçmeyecek. Hem insanla uğraş hem trafikle. ...Yine taksiyi tercih ederdim. Burası daha rahat diğerlerine göre. Daha özgür çalışabiliyorsunuz.” – 5.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Taksilerin sahip olduğu mekânsal esneklik aynı zamanda güvenlik problemi de yaratmaktadır. Minibüs ve taksi-dolmuşlar sürekli olarak aynı bölgelerde çalışmaktadır. Bu alanlar çoğunlukla belirli bir taşıt ve insan yoğunluğunun bulunduğu bölgelerdir. Ayrıca bu minibüs ve taksi-dolmuşların aynı bölgeleri kullanmaları belirli bir süre sonrasında kendilerini tanıyan insanlarla etkileşimde bulunmaya olanak tanımaktadır. Taksilerde ise bu durum geçerli olmamakta, esnek bir şekilde her saat diliminde kentin bütün bölgelerinde faaliyet göstermektedirler. Böyle bir işleyiş ise, minibüs ve taksi-dolmuşların sahip oldukları dolaylı güvenlik sistemini dışlamakta, farklı taksi şoförleri, hırsızlık, gasp gibi tehditlere açık hale gelmektedir:

“(Takside) nerede, ne zaman, ne ile karşılaşacağın belli değil. Dolmuş ile minibüsün gittiği güzergâh belli, aldığı müşteri sayısı belli. Ama taksici atıyorum buradan binersin Şile’ye der, Şile’den binersin karşı der. Ne çıkacağı belli olmaz. Bir de yani bilmediğin insanlarla, 3 kişi 4 kişi bilmediğin insanlarla gidiyorsun yani. Ne ile karşılaşacağını bilmiyorsun. Minibüste öyle değil. Sabit her şey.”
– 16.Görüşmeci / Taksi Şoförü ve Taksi Plakası Kiracısı

“Bence taksicilik zor. Tamam, şoförüz ama taksicilik mesleği daha zor. Hem trafikte, hem binen yolcunun tehlikesi, o şekilde. Bizimki mahalle, gidip geldiğimiz yerdeki insanları zamanla tanıyoruz. Ama taksici meskûn mahallelerde çalışır her zaman, durağı belli olmayan bir iş; Sarıgazi’de adam el kaldırıyor, gece saat 12, aldığın adam nedir. Taksinin tehlike oranı %80’dir.”
26.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

Taksi-dolmuşların işleyişi ise taksi ve minibüslerdeki olumsuz niteliklerin her ikisinin de bir bölümünü bertaraf edebilmesi açısından görüşmeciler tarafından tercih edilmektedir. Taksi-dolmuşlar, tıpkı minibüslerde olduğu gibi belirli bir güzergâhı takip etmekte, ancak yolcu sayısı minibüslere kıyasla çok daha sınırlı kalmaktadır. Böylece hem taksilerde yaşanan kentin farklı bölgelerindeki mekânsal hareketlilik ortadan kalkmakta, hem de minibüsler için tanımlanan kaotik işleyiş taksi-dolmuşlar açısından yaşanmamaktadır:

“Ben dolmuşu tercih ederdim. Nedeni şöyle; taksiyle İstanbul’un neresindesin belli değil. Atıyorum aileden birisine bir ihtiyaç oldu, hastalık oldu bir şey oldu ulaşman çok zor. Veya onun da seni bulması çok zor. Minibüs daha zorlu, meşakkatli bir iş. Ayakta yolcu alıyorsun, çevirmeye giriyorsun. 8’lik daha iyi. Ayakta yolcu alamazsın. 8’liğin öyle bir şeyi yok. Artı taksinin dezavantajı var işte biliyorsun, adamı öldürüyorlar, bıçaklıyorlar. Tehlike olarak da daha zor. O yüzden 8’lik daha tercih edeceğim bir şeydir.” – 3.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

“Bence üçü de çok zor. Aslında üçü de aynı şartlar altında çalışıyor. Ama hangisi daha iyi dersiniz, dolmuş biraz daha iyidir. En azından yeri belli, hattı belli. Onun dışına çıkmıyor. Minibüs şoförleri kötülük anlamında çıtayı çok yükseltmişler. Yani onları yakalamak mümkün değil. Çok acayipler onlar.” – 8.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Kent içi ulaşım alanında kullanılan emeğin niteliği sadece taşıtı kullanmak ile sınırlı kalmamakta, aynı zamanda kullanılan araca ilişkin talebin günün hangi zaman dilimleri içinde anlamlı olacağının ve kent içindeki trafik yoğunluğunun da bilinmesi ve buna göre bir işleyiş sisteminin geliştirilmesi gerekmektedir. Örneğin, tek hat üzerinde çalışan minibüs ve taksi-dolmuşlarda bu işleyiş belirli bir bölgedeki müşteri yoğunluğunun gün içinde takibi üzerinden gelirin maksimize edilmesinde odaklanmakta iken, takside bu durum bütün kenti kapsayan bir çalışma alanının olması nedeniyle daha kompleks bir yapıya dönüşmektedir. Taksi şoförü sadece bölgesel müşteri yoğunluğunu takip etmemekte, trafik yoğunluğunun hareketliliği etkileyen ve çalışmayı zorlaştıran etkisinden kurtulmak amacıyla kentin bütününün bölgesel ve zamansal işleyişine de hâkim olmak zorundadır:

“Bir de sabah esnek oluyor. İnsanların bir telaşı var. İşe yetişmek gibi, bir yerden bir yere erken gitmek gibi falan. O yönden biraz daha sıkıntı oluyor mesela. Trafik olmayan yerleri bulman lazım. Taksicilikte böyle bir iş var. İstanbul’u adım adım bilmen lazım. Nerede trafik var, hangi saatte nerede olacak, sor bir taksiciye, sana hangi saatte, nerede, ne var, söylesin. Yani ilçe ilçe, mahalle mahalle söyler yani.” – 16.Görüşmeci / Taksi Şoförü ve Taksi Plakası Kiracısı

Ayrıca taksi, taksi-dolmuş ve minibüslerde çalışmanın içerdiği farklı düzeylerdeki belirsizliklerin çalışanları şoförlüğün daha formal alanlarına yönlendirdiği de belirtilmektedir. Çalışma kapsamındaki görüşmecilerin ikisi daha önce taksi ve minibüs şoförü olarak çalışmaktayken İETT otobüslerinde şoförlük yapmaya başlamışlardır. Uzun yıllar taksi şoförü olarak çalıştıktan sonra İETT otobüslerinde şoför olarak çalışmaya başlayan bir görüşmeci, İETT’nin çalışma sürecindeki düzenli yapısının incelenen ulaşım sistemlerinde görülen belirsizlikleri içermediğine dikkat çekmektedir. Özellikle çalışma saatleri ve gelir üzerinde oluşan bu belirsizlikler “5.3.2.1.Çalışma İlişkileri” alt bölümü kapsamında detaylandırılacaktır:

“Takside en az on saat çalışıyorsun, yeri geliyor on beş-on altı saat çalıştığın da oluyor, özellikle cuma ve hafta sonları sabaha kadar çalışırdım mesela, gündüz üçte alırdım sabah altı-yediye kadar çalıştığımı bilirim. Burada çalıştığın zaman sigortan ödeniyor, sekiz saat çalışıyorum, sekiz saatten sonra mesai alıyorum, kafam rahat, para kazanma derdi yok, gelirim sabit.” – 21.Görüşmeci / Eski-Taksi ve İETT Otobüsü Şoförü

Bununla birlikte kent içi ulaşımın işleyişinin incelendiği bölümlerde de vurgulandığı üzere, sürecin yönetiminden sorumlu olan İBB, çeşitli düzenlemeler aracılığıyla hem kent içi ulaşımın yönetimini merkezileştirmeye hem de kurumsallaştırmaya çalışmaktadır. Kurumsallaşmaya ilişkin adımlar kent içi ulaşım hizmetinin sağlanmasına önemli değişiklikler meydana getirmekte, aynı zamanda bu alanda hizmet veren şoförlerin denetlenmesini kapsayan uygulamaları içermektedir. Bu alandaki kurumsallaşma süreci özellikle plaka sahipleri

tarafından kendi “yatırımlarının” desteklenmesi açısından olumlu olarak da karşılanabilmektedir:

“1 milyon, 2 milyonluk bir müessese ama müessesenin çalışanları kendini geliştiremeyen insanlar. Adam anlayamıyor. Zaten anlayamamasından dolayı. Şimdi adam biniyor, klimayı açacaksın kardeşim diyor. Klima istiyor. Bana 10 sene önce klimayı aç dese, “ne kliması” derim, diyemezsin artık böyle bir şey. Daha düzenli bir hâle geldi. Bu da bizim hoşumuza gidiyor. Minibüsün içinde üç tane kamera bizi devamlı görüyor. UKOME’nin kameraları. Orada falso bir hareket yaptığında ya uyarılıyor ya otomatik ceza yazılıyor. Ama güzel bir şey, kimse bir şey yapamaz. Şimdi ben orada çay içemem, yemek yiyemem; hem yemek ye hem araba sür hem sigara iç hem araba sür hem telefonla, o olmaz. Bu iş gerçekten resmi bir şekilde olmalı.” – 26.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

“Minibüste var ama fazla yok. Bizim durakta 88 tane araba var, çok olsa 10-15 tanesi kirada. Ama bunun yanında belki 40-50-60 tanesi şoförde. Adam geziyor, şoföre veriyor, bugün sana veriyor, yarın bana veriyor, öbürüne veriyor...” – 27.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi – Şoförü ve Dernek Yöneticisi

Görüşmeciler tarafından belirtilen ifadeler şoförlüğe ilişkin genel tanımlamaları içermekle birlikte, özellikle araştırma kapsamında incelenen formlardaki işleyişin anlaşılması için çalışma ilişkilerinin, çalışma düzeni, çalışma saatleri ve geliri gibi unsurları da içerecek şekilde detaylandırılması gerekmektedir.

5.3.2.1.Çalışma İlişkileri

Kent içinde plaka sahipliği üzerinden ilerleyen ulaşım hizmetlerinde çalışma ilişkileri çok farklı anlaşma düzeylerini içermektedir. İlk olarak kent içinde bireylerin kendi nam ve hesabına çalıştığı, bir anlamda esnafılık üzerinden ilerleyen taşımacılık hizmetleri, kent alanının genişlemesine, nüfusun ve artan nüfus dolayısıyla talebin artmasına bağlı olarak giderek daha fazla değer kazanan bir iş alanını haline gelmiş, ulaşım sistemlerinde belirli dönemlerde uygulanan plaka tahditleri bu alandaki rantı artırmıştır. Kent içi ulaşımında faaliyet göstermek için gereken sermaye miktarı ise üretim aracına sahip olmanın ötesine geçerek, hizmet üretme yetkisi sağlayan plaka üzerinde yoğunlaşmıştır. Elde edilen rantın yükselmesiyle doğrudan ilişkili bir şekilde farklı anlaşma modelleri ortaya çıkmış, çalışma ilişkileri dönüşmüştür. Bu çerçevede minibüs, taksi-dolmuş ve taksi plakası sahibi olanlar, kent içi ulaşım hizmetini bizzat kendileri sunmaya devam edebileceği gibi, aynı zamanda plakayı potansiyel geliri üzerinden kiralamayı veya şoför çalıştırmayı da tercih edebilmektedirler. Böylece giderek bu alanda çalışanlar arasındaki ilişkiler şoförlük, işletmecilik ve esnafılık arasında değişen konumları kapsamaya başlamıştır.

Plakaların kiralınması sürecinde ortaya çıkan değerin büyüklüğü farklı ortaklıkların da kurulmasına olanak tanıyabilmekte, plaka kiracısı olan bir şoför, aynı zamanda şoför çalıştıran bir işletmeci de olabilmektedir. Plaka sahiplerinin hem çalışıp hem de günün belirli bir saatinden sonra şoför çalıştırmaya devam ettikleri ortaklık biçimleri de mevcuttur. Elde edilecek gelirin büyüklüğüne göre plaka kirasının yüksek olması, aynı plaka üzerindeki ortaklıkların sayısını etkilemektedir. Bu durum plaka sahipleri ile çalışanlar arasında farklı kira, hasılat veya ücret anlaşmalarının kurgulanmasını da beraberinde getirmektedir. Örneğin taksilerde doğrudan bir plaka sahibine bağlı olarak istihdam edilen şoförler aracı günlük⁴⁶ olarak çalıştırmanın bedeli olarak belirli bir yevmiyeyi plaka sahibine ödemekle yükümlü iken, şoförler aylık olarak plaka da kiralayabilmektedirler. Taksilerde plakaların şoförler tarafından kiralanarak işletilmesinin yaygın olduğu belirtilmekte; minibüs ve taksi-dolmuşlarda da bu uygulama görülmektedir. Fakat genel örüntü şoförlerin bir plaka sahibine bağlı faaliyet göstermesidir.

Plaka sahibiyle şoför arasında farklı anlaşma biçimlerine bağlı olarak ulaşım hizmetinin sunumu gerçekleşse de İstanbul'da incelenen ulaşım sistemlerinin genel işleyiş özellikleri bütün taşıtlar için benzer şekillerde gerçekleşmektedir. Taksilerde genellikle plaka sahibine günlük belirli bir "yevmiye" ödemesi yapılmakta, bu ödeme sonrasında kalan miktar şoförün geliri olmaktadır. Minibüs ve taksi-dolmuşlarda ise belirli bir bölgede çalışma zorunluluğu mekânsal olarak geliri etkileyebilecek olaylara karşı daha hassas bir kazanç sisteminin oluşmasına neden olmaktadır. Bu nedenle bu formlarda belirli bir yevmiye anlaşmasının olanaklı olmadığına dikkat çekilmektedir. Ancak şoförlerin gelirlerine ilişkin alt başlıkta daha detaylı olarak inceleneceği üzere, bu alandaki elde edilen kazanç miktarı kesin olmamakla birlikte, plaka sahipleri genel bir bilgiye sahip olmakta, böylece gelir üzerinde soyut bir denetim sağlanabilmektedir. Ayrıca doğrudan kontrol olmasa dahi, taşıtların teknik göstergeleri de dolaylı bir denetim olanağı sunmaktadır. Örneğin bir taksi şoförünün günlük olarak yapmış olduğu toplam kilometreden elde edilen gelirin hesaplanabilmekte, böylece şoförlerin araçların yevmiyesini karşılayabilecekleri bir hasılat elde edip etmediği belirlenebilmektedir:

"Normalde sabit o. Arabanın günlük bir yevmiye yazılıyor. O zamanlar 125 TL idi. Konağı çevirdiğimde eksi 125 ile başlıyordum. Artı bir de yakıtımız yakıt var. Onu da karşılıyor. Onun üstüne kalan para bizim." – 15. Görüşmeci / Taksi Şoförü

⁴⁶ Günlük olarak çalışma durumu aslında bir araç için çoğunlukla 12 saatlik zaman dilimini ifade etmektedir. Taksiler genellikle 24 saat aralıksız olarak ve iki veya üç şoförün işleteceği veya istihdam edileceği bir yapıda çalışmaktadır. Plaka sahibine ödenecek olan yevmiye taşıtta çalışan bütün şoförler için geçerli olmakta ve şoförler arasında çoğunlukla eşit bir şekilde bölüşülmektedir.

“Bu camiada öyle insanlar var ki, adamın paraya ihtiyacı olur gasp oldum süsü verir, parayı cebe indirmiştir; bugün iş yapamadım abi der örnek veriyorum 200 lira yazması gerekirken 150 lira yazar, ama kilometre fazla yapmış olur. Onu da şöyle izah edeyim. Bir şoförün günlük kilometresi bellidir, en babası 250 kilometredir. 250 kilometrenin üzerine çıktığın zaman mal sahibi anlar, bu adamın en az iki tane, üç tane uzun yolu vardır. Örnek veriyorum havaalanına iki kere gittiğin zaman 100’er kilometreden 200 kilometre, e sen bir de gün içinde çalışıyorsun, 300 kilometre, bilemedin 350 kilometre. E bana verdiği para 150 lira, o zaman anlaşılır.” – 21.Görüşmeci / Eski-Taksi ve İETT Otobüsü Şoförü

“Üç aşağı beş yukarı belirlidir. Şoförün alacağı bellidir. Bugün iş yaptın adama 200 verirsin, kendine 150 alırsın. Yarın iş yapamadın adama 150 verirsin, kendine de 100 alırsın. Elini vicdanına koyacaksın, Allah’la senin aranda, sana kalmış.” – 11.Görüşmeci / Minibüs Şoförü – Kâhya

Enformel ilişkiler sadece gelir kontrolü üzerinde etkili değildir; çalışma ilişkilerinin kurulmasından çalışma sürecinin genel olarak devamlılığına kadar birçok noktada bu tür güven ilişkilerine ihtiyaç duyulmaktadır. Güven, ilişki içindeki tarafların birbirlerinin eylemlerinden zarar görmeyeceklerine ve birbirleri için bir risk oluşturmayacaklarına ilişkin pozitif bir beklentiyi ifade etmektedir (Asunakutlu, 2001, s. 3). Kent içi ulaşımında tarafların birbirlerine güvenme gerekliliği birbiri ile bağlantılı iki durum neticesinde gerçekleşmektedir. Plaka sahibi kent içi ulaşım hizmetini sunan şoförler tarafından yaşanabilecek bütün ihlallerden sorumlu durumdadırlar. Ancak kent içi ulaşım hizmetinin yapısı gereği, plaka sahibinin şoförlerin çalışma süreçlerine ilişkin sınırsız bir denetimi bulunamamaktadır:

“Genel olarak bizde olduğu gibi tavsiye aracılığıyla. Birinin diğerine kefil olması. Mesela işte sen benim tanıdığımın, biraz tecrüben de var. Birkaç kere bu işi yapmışsın. Bir mal sahibine seni tavsiye ediyorum. Diyorum ki “X diye bir arkadaşım var iyidir, ben kefilim.” “Tamam” diyorum o şekilde. Tanıdık vasıtasıyla, tavsiyeyle.” – 3.Görüşmeci / Minibüs Plaka Sahibi ve Şoförü

“Zaten paradan çok güvenle alakalı. Ben çalıştığımda tüm mal sahipleri ile aramda güven ilişkisi oluşmuştu.” – 12.Görüşmeci / Eski-Minibüs ve İETT Otobüsü Şoförü

Plaka sahibi / işletmecisi ile şoför arasında kurulan güven ilişkisi kritik öneme sahiptir ve çalışma ilişkisinin başlamasında karşılıklı güvenin varlığı ön koşul olarak sunulmaktadır. Plaka sahiplerinin şoförler üzerinde kontrol sağlamalarının zorluğu güven gerekliliğini açıklar nitelikte olup, maddi getiri tartışmalarından, hizmet sunumu esnasında can ve mal güvenliğine kadar oluşabilecek risklere karşı ilk önlem güven olarak tanımlanmaktadır. Bu gerekçeler ve tanımlanan risklerin gerçekleşmesi durumunda ortaya çıkan sorumlulukların büyüklüğü nedeniyle araçların iş ilişkisinin tanımlandığı şoförler dışında kullanılması problemlere neden olmaktadır. Fakat şoförlerin belirli bir kazancı plaka sahiplerine teslim etme zorunluluğu, araçların durmadan çalışmasını gerekli kılmaktadır. Aracın taksi, minibüs veya taksi-dolmuş

olmasından bağımsız yasal olarak araca tanımlanan şoförden başkası tarafından çalıştırılmaları mümkün olmamakla birlikte, bu yasak çeşitli durumlarda delinmekte ve şoförler farklı araçlarda çalışmaktadır:

“Tabii, şoför lazım oluyor. Sevmese bile acil durumlarda. Kavga ettiğim bir arkadaş vardı burada, büyüklerden. Çıkam arabasına hayatta, çıkmazdım. Aradı, dedi “cenazem var, bana yardımcı olur musun?” Cenaze deyince insan ister istemez yumuşuyor.” – 13.Görüşmeci / Minibüs Şoförü

Çalışma ilişkilerinde referans ve güvenin yanında, aynı zamanda “aynı dili konuşuyor” olmak da önemlidir, bu çerçevede hemşehri ilişkilerinin incelenen ulaşım formları kapsamında görece etkili olduğu ifade edilmektedir. Hemşehri ilişkilerinin çalışma ilişkilerinde sağladığı avantajlar sadece plaka ile şoför arasında kurulacak güven ilişkisinin ön koşulu değildir. Aynı zamanda ulaşım hizmetini sağlama sürecinde de hemşehrilerle beraber çalışmak bir güvence yaratmaktadır. Ayrıca Mitra’nın (2009) da vurguladığı üzere belirli etnik gruplar özelinde gelişen kent içi ulaşım dair ilişkilerde, aynı etnik gruba mensup bireysel lisans sahipleri ve şoförler arasındaki ilişkiler çalışma koşullarının düzenlenmesinde etkili olabilmektedir. Özellikle minibüs ve taksi-dolmuş gibi belirli sınırlar ve sert rekabet koşulları altında işleyen ulaşım sistemlerinde bu durum çok daha önemli olmaktadır. Hemşehri ilişkileri bu kapsamda hem şoförlerin kendi aralarında yaşayacakları problemlerin çözümü için bir avantaj, hem de çalışma sürecinde farklı gruplar arasında yaşanabilecek olumsuzluklara karşı bir savunma mekanizması niteliğine sahip olmaktadır:

“Hep kendi bölgemizin insanları ile çalıştık. Kendi dilimizle iyi anlaştığımız için. Mesela tanımadığınız birisi ile mi bir iş yapmak istersiniz yoksa ailesini veya bölgesini bildiğiniz insanlarla mı?” – 2.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Kendi adamın olursa “dur” diyorsun duruyor, “sus” diyorsun susuyor. Elin adamına ne sus diyebiliyorsun ne dur diyebiliyorsun. Dövüşe geliyor bu sefer.” – 11.Görüşmeci / Minibüs Şoförü – Kâhya

“Özgüven oluyor insanlarda. Mesela ben tek Çankırılıyım. Birkaç defa oldu, bir tane var Erzurumlu. Akrabalarına güvenip bana saldırdılar. Ama haklarını aldılar, ben dövdüm akrabalarının önünde.” – 13.Görüşmeci / Minibüs Şoförü

Hemşehrilik üzerinden gelişen süreçler, çalışma ilişkilerinin belirli yönlerinde önemli bir yer tutmaktayken, plaka sahipleriyle şoförler arasındaki ilişkilerin dönüşen yapısının bu alanda da etkili olduğu belirtilmektedir. Kent içi ulaşımında enformel ilişki sistemlerine bağlı olarak hizmet sunan aktörler, ilerleyen dönemlerde şoför istihdam etmeye başladıklarında çalışma ilişkilerinin de buna bağlı olarak değişebildiğine dikkat çekilmektedir:

“...biraz daha büyüklerini düşündüğümüzde herkes emekli maaşı gibi veya borç harçla taksi plakası alıp hani amcaoğluyla dayıoğluyla beraber çalışıp bir nevi hemşehricilik yapıp veya akrabacılık yapıp bu işten geçim sağlıyordu. Ama şimdi o mal sahipleri patron olmaya başladığı zaman hemşehricilik kalmıyor ya babadan oğula geçiyor ya da piyasadan taksici networkü ile karşılanıyor. ...Gayet bireysel. Patron şirketi misali.”- 1.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

İstanbul’da geldikleri yerle/memleketleriyle bağları süren şoförler nedeniyle plaka sahiplerinin dönemsel olarak şoför bulamadıkları da belirtilmektedir. Şoförler, tatilin yanı sıra hasat zamanı gibi belirli dönemlerde kendi memleketlerine dönebilmekte, bu durumda kısa aralıklarla çalışacak şoförlere ihtiyaç duyulduğu dile getirilmektedir:

“Mevsimsel fark var. Şu var; kışın herkes İstanbul'da, yazın herkes bağında bahçesinde. Yazın taksi şoförü sıkıntısı çekiliyor. Taksiyle minibüs şoförü tatile gidiyorlar, memleketlerine gidiyorlar. Kışın herkes burada olduğu için kahveler adam dolu. “Ahmet gel benim arabaya çalış”, “Mehmet git şunun arabasında çalış” falan filan.” – 2.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Yazın mal sahipleri şoföre gebe oluyor. Nasıl gebe oluyor, şoför sıkıntısı var. Şoför olmadığı için yazın senin sözün geçiyor. Kışın onun geçiyor.” – 11.Görüşmeci / Minibüs Şoförü – Kâhya

Araştırma çerçevesinde incelenen formlarda çalışma ilişkileri genel özellikleri itibarıyla yukarıda aktarılmıştır. Bununla birlikte, araştırmada incelenen ulaşım sistemlerinin her biri kendi niteliklerine bağlı olarak farklı işleyiş ve ilişki sistemlerine sahiptir. Bu nedenle hem çalışma ilişkilerinin detaylandırılması hem de farklı ulaşım sistemlerinin ilişki örüntülerinin arasındaki farklılıkların görülmesi açısından çalışma düzeni, çalışma saatleri ve gelir gibi konuların ayrı ayrı incelenmesi gerekmektedir.

5.3.2.1.1.Çalışma Düzeni

İstanbul’da kent içi ulaşımında taksi, minibüs ve taksi-dolmuşların işleyişine ilişkin genel çerçeve bu çalışmanın literatür araştırmasının yer aldığı bölümlerde aktarılmıştır. Kent içi ulaşımında faaliyet gösteren aktörlerin bu ilişkilere dair yaklaşımları ise bu bölümde ele alınacaktır. Araştırmaya konu olan ulaşım sistemlerinin çalışma düzeni hakkında aktörler tarafından yapılan değerlendirmelerin genel işleyişle beraber analiz edilmesi konuya ilişkin bütünsel bir bakış açısının geliştirilmesine yardımcı olacaktır. Çalışma düzeni açısından taksiler esnek bir görünüm sergilemekte, duraklara bağlı olarak çalışılmakta, aynı zamanda çalışma sürecinde şoför belirli bir serbestliğe de sahip olmaktadır. Fakat minibüs ve taksi-dolmuş gibi ulaşım araçlarında daha farklı bir işleyiş bulunmakta, özellikle güzergâh ile müşteri potansiyeli ve gelir arasındaki sıkı ilişki nedeniyle daha sınırlı bir esneklik ile karşılaşılmaktadır. Bu durum doğrudan durakların işleyişine yansımakta, duraklar bir anlamda çalışma düzeninin de belirleyicisi olmaktadır:

“Herkesin bir dakikası vardır. Sabah 5:45’te servis başlar. Yolcunun sıklığına göre, hangi saatte yolcu daha fazla oluyor, 7 ile 8:30 arası, orada arabalar dörder dakika arayla kalkar. Ama ilk başta 10 dakika arayla, ondan sonra yedi dakikaya, beş dakikaya ... Yani yolcu sıklığına göre aralıklar düşer. Diyelim 80 tane arabayı o sıraya koyarlar, sıralarlar. Hafta başı liste yaparlar. Herkes saatini bilir.” – 27.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü – Dernek Yöneticisi

“Minibüslerin hepsinin derneği var. ...Derneklerde çalışma düzenlerinin hepsi, dakikaları, sistemleri hepsi belirleniyor. X durağı için konuşuyoruz. Bu araçlar da mesela duraktan çıktığı zaman her noktaya varış saatleri belli, veriliyor. Her noktaya varışı belli, ertesi gün çalışacağı saat de belli, bu şekilde işler yürüyor.” – 23.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

Minibüs ve taksi-dolmuşlarda dakikalar üzerinden yapılan durak organizasyonları özellikle gelir açısından hayati önem taşımaktadır. Minibüs ve taksi-dolmuş benzeri araçların işleyişlerinin tanımlandığı bölümlerde de belirtildiği üzere bu ulaşım sistemlerindeki enformel örgütlenme, belirli kurallara tabi olmadan işlemleri sonucunu da beraberinde getirebilmekte, geliri maksimize etmek için dünya örneklerinde taşıtı çok yavaş kullanmaktan agresif sürüş tekniklerine kadar birçok farklı sürüş biçimiyle karşılaşılmaktadır. Bu nedenle ulaşım aktörleri arasında gelir adaletinin sağlanması için belirli kontrol sistemlerinin geliştirilmesi kaçınılmaz olmakta, araçların dakika cinsinden zaman aralıklarıyla servise çıkması müşterilerin adaletli olarak dağılmasında bir araç olmaktadır:

“Onlar yan hatlarda dakikalık çalışıyorlar, birbirlerine hakkı geçmesin diye. Birisi çok yavaş gidiyor, ağır ağır gidiyor yolcuyla çok alıyor, arkadan hızlı gelen bomboş geliyor. Dakika o adaleti sağlamak için.” – 3.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

“Koymak zorundayız. Diyelim koymadın o sistemi, önündeki adam başlıyor yatmaya, gitmiyor yolda, ben arkasında bomboş gidiyorum, bu sistemi koymak zorundasın.” – 26.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

Araçlar genellikle duraklarda toplanmakta ve çalışma bölgelerine dağılmaktadırlar. Belirli bir hat üzerinde çalışan taksi-dolmuşlar ve minibüsler genel olarak durağın işleyişinin dışına çıkamamakta, daha katı bir işleyiş içinde çalışma düzenine dâhil olmaktadır. Ancak taksiler sahip oldukları esneklik çerçevesinde bir durağa bağlı olsalar dahi durak işleyişinin dışında da çalışmaya devam edebilmektedirler:

“İlk araçları aldığımızda durağa girerdik. Oradan sonrası serbest piyasa.” – 15.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Duraklardaki düzen ise kahyalar aracılığıyla sağlanmakta ve kahyaların varlığı incelenen bütün ulaşım sistemleri için geçerli olmaktadır. Hangi şoförün hangi sırada çalışmaya başlayacağını belirlemenin, sıralamalarda adaletli bir işleyişin uygulanabilmesi kahyalar

tarafından sağlanmakta ve iş organizasyonunun kontrolü ve yaşanabilecek karışıklıkların önüne geçilmesi kâhyalar aracılığıyla engellenmektedir. Duraklarda istihdam edilen kâhyaların sayıları değişebilmekte, minibüs durakları gibi birden fazla araç ve hattın karışık bir şekilde işlediği çeşitli duraklarda sayıları fazla olabilmekteyken, taksi durakları tek bir çalışan üzerinden idare edilebilmektedir. Bununla birlikte taksi duraklarında aynı zamanda durak sahipleri de bulunabilmektedir:

“Kâhyamız dışarı dururdu. Oradaki arabaları hem koordine ederdi kimse kimsenin işini almazdı, hem de inen binen yolculara poşetlidir, yaşlıdır yardımcı olurdu. Taksiciler hep uzun mesafeye gitmek ister. Taksicilerde kısa mesafe sendromu vardır. Kimse gitmek istemez. Ama kısa mesafeye gitmek isteyen senin annen de olabilir, benim annem de olabilir. Kâhyayla düzenli olurdu.”
– 2. Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Çalışma düzenini burada ben sağlıyorum. Biz sağlıyoruz diğer kâhyalarla. Sabah ilk olarak dakika ile başlatıyoruz. Sonra saat geçip yoğunlaştıkça kişiye dönüyoruz, dolduruyoruz. Onları duruma göre biz ayarlıyoruz.” – 17. Görüşmeci / Taksi-Dolmuş Şoförü ve Durak Kâhyası

Kahyalar kent içi ulaşımın sağlıklı ve koordineli bir şekilde işleminde görevler üstlenmekte, ancak denetimsiz bir yapının bulunması durumunda kahyalık sorunlu bir işleyişe sahip olabilmektedir. Özellikle minibüs ve taksi-dolmuş gibi kendisini örgütleyen sistemlerde, bu sistemlerin kuruluşlarında yer alan aktörler, zaman içerisinde ve sahip oldukları güç doğrultusunda belirli bölgelerde çalışanlar üzerinde baskı kurmaktadır. Böyle bir durumda şoförlerin bu bölgelerde çalışması sorunlu hale gelmekte, yasal olmayan maddi taleplere cevap vermek zorunda kalmaktadırlar. Kahyaların bu alanda sahip oldukları enformel güç bu alanda faaliyet gösteren ulaşım aktörleri tarafından da dile getirilmektedir:

“Işıklarda bir tane kâhya duruyor, kâhya ama hiçbir durağa ait değil, kendisi orada apaçık mafya, bütün minibüslerden para topluyor, oraya uğrayan ben diyeyim sana 300-400 tane araba var, her gelen oradan döner, oradan gider durağına, her gelen orada para vermek zorundadır. Kardeşim niçin para veriyoruz? Amacımız ne? Buraya uğradın kardeşim, ayak bastı parası, her gün. Kimse bir şey diyemiyor. Niye diyemiyor? Bir şey demeye kalk var ya, kalktığın an hemen anında sindiriyor. Bütün duraklar bir olsa gene adama bir şey yapamaz. Adam 30 senedir orada, babadan oğula geçmiş. Adamın aylık geliri 20 bin liradan aşağı düşmez. Yani iki tane, üç tane minibüs çalıştırsan onun parası kadar para kazanamazsın yahu. Adam gelir öğlene kadar toplar parayı, öğlende gider.” – 27. Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi – Şoförü ve Dernek Yöneticisi

“Geçen bir kâhya demiş ki, “biz burada bedel ödedik.” ...Minibüs benim, araba benim, yol benim. Sen kene gibi benim sırtımdan para kazanmışsın, bir de bedel ödedim diyorsun. ...Düşünsene bir kâhya “bedel ödedim” diyor. Ne bedeli ödemiş ağabey? Eskiden millette okuma yoktu, yazma yoktu, hadi yönlendiriyordu. Artık okuma yazma bilmeyen bir Allah’ın kulu yok. Orada yazıyor, sana ne oğlum, sırtında mı taşıyorsun yolcu. Düzen olmadığı zaman, ...minibüsçü para vermediği zaman

az ilerde yakalar, ötekine başka bir şey yapar, o hale gelir. ...Biz burada para toplayan bir kişiyi görmek istemiyoruz.” – 24.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

Çalışma kapsamında incelenen ulaşım formları, bağımsız olarak işletilen taksiler hariç olmak üzere, belirli bir durağa bağlı olarak çalışmaktadır. Bu duraklarda şoförlerin uyması gereken kurallar mevcuttur ve bu kurallara uyulmaması durumunda farklı yaptırımlar ile karşı karşıya kalınmaktadır. Yaptırımın biçimi ve düzeyi ise, çalışılan form ve yaptırım gerektiren eyleme paralel olarak gelişmektedir:

“Durağın kendi kuralları, kendi başkanı var. Toplantılar olur mal sahipleriyle. Derler ki şunu şöyle yapalım, bunu böyle kural sayıyoruz. Yani kuralları mal sahipleri ile konulur. Buraya gelmeden yola çıkamaz. Kesinlikle. Yoksa arabası bağlanır 2 saat. Sabah iş saatinde 2 saat bağlanır.” – 11.Görüşmeci / Minibüs Şoförü – Kâhya

“Bu durağı bırakırsam taksiciliği de bırakacağım İstanbul’da. Durağı bırakırsam ola ki, çünkü durağın belirli bir prensibi var. Kovulabilirsiniz, başka şeyler olabilir. Yanlış, bariz bir hata yaptığınızda, yani düzeltilemeyecek bir hata yaptığınızda. Şimdi bizim için mesela, 17-18 kuralımız var orada asılı. Artık bir bunların çoğunu ezbere biliyoruz.” – 20.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Ayrıca özellikle minibüsler duraklarının dernekler üzerinden örgütlenmesi, durakların işleyişinde derneğin belirlediği kuralların geçerli olmasını sağlamaktadır. Koordineli ve düzenli çalışmada durak derneklerinin belirlediği kuralların etkili olduğu belirtilmekte, taşıtlar ve şoförler için derneklerin belirlediği kurallar çalışma denetiminin sağlanmasına ve belirli bir hizmet standardının oluşturulmasına yardımcı olabilmektedir:

“Arabalarımızı kamera ile takip ediyoruz. Asla geceleri başka bir yere minibüsümüzün gitmesine izin vermiyoruz. Arabanın içerisinde toplanıp herhangi bir şekilde alkol almalarına, bir şey yapmalarına izin vermiyoruz. Düzenli bir şekilde bu arabaları götürüp getirmelerini sağlıyoruz. Beraber almış olduğumuz kararlar da var. Nedir? Benim şoförüm şort giymesin. Benim şoförüm sıfır kollu atlet giymesin. Doğru mu? Senin de eşin biniyor, başkasının da eşi biniyor. Havalı korna diye bir şey var. Milletin aklı yerinden çıkıyor. Benim arabama takma ağabey. İstemiyorum. Durak içi kuralları başkanlar kendilerine göre alır. Genel kuralları ise bir araya gelip beraber alırız.” – 24.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

“Kurallar koyarak çalışmayı en iyi şekilde dizayn etmek. Mesela; şu saatlerde arabalar kalkacak, ayda bir gün yatış vardır, hangi araba yatsın onları ayarlamak, kural çiğneyenin aracını bağlamak. Şoför hatalıysa, mesela adam içki içmişse ceza vermek. Bazen şoföre ceza veriyorsun, burada bir daha ömrü billah çalışamaz, daha bu durağa giremez.” – 27.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi – Şoförü ve Dernek Yöneticisi

Dernek üzerinden gelişen kuralların ortaya çıkmasında ve şekillenmesinde ise benzer meslek alanlarındaki uygulamaların örnek oluşturduğu görülmektedir. Örneğin 24.görüşmeci,

kendi duraklarında şoförlerin kıyafetlerine ilişkin düzenlemenin servis şoförlerinin uygulamalarının örnek alınması sonucunda geliştirildiğini belirtmektedir. Ayrıca yine aynı görüşmeci, dernekleri aracılığıyla iyi uygulamaları özendirmek için çabaladıklarını da ifade etmektedir:

“Benim arabamın, yolcumun suçu ne? Bir işveren olarak benim günahım ne? Sen oraya 2000 TL maaşla o kravattı takıyorsun. Bembeyaz gömleğini giyiyorsun. Sen buna tamam diyorsun, benim yolcumun günahı ne. Bu benim malım değil mi? Ben bu malı devletten ihale ile aldım. Kusura bakma, ben de malıma sahip çıkacağım. Topladık şoför arkadaşları dedik ki, “hem sizin de saygınlığınız artar. Yolcular bindiği zaman size daha iyi bir şekilde hitap eder. Hem de böyle tertemiz çıkalım yolcularımızın karşısına.” Sonuçta kendi semtimizin insanlarını taşıyoruz. Zaman içinde oturdu. Çünkü doğru bir uygulama.” – 24. Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

Hemşehri ilişkileri sadece ikili çalışma ilişkilerinde ortaya çıkmamakta, iş organizasyonunda da etkili olmaktadır. Özellikle bazı durakların işleyişinde hemşehri olmak o duraklarda çalışabilmenin ön koşulu iken, kimi durumlarda ise bu ilişki sisteminin önüne geçmek ve belirli bir güç alanının kaybedilmemesi için sınırlamalar koyulmak istenmektedir.

“Belirli duraklar var mesela. Kendi hemşehrilerinden başkasını almıyor. ...bir durak var mesela X taksi diye. Genelde Bingöllüler.” – 6. Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Zaten yabancı gelip burada çalışamaz. Mesela şimdi sen, burada hep iç içeyiz. Bizim durağımız Bayburt, Erzurum, Gümüşhane, Sivas. Bizim durağımızda yoğunluk bu yani. Diğer durakta mesela Mardinli çok. Bizim durakta mesela Mardinli bir tane var. Şoför getirmek istese bile başkanlar izin verirse getirir. Çünkü bir tane Mardinliyi idare ediyorsun, ama ikinci bir Mardinliyi soktun mu durağa üçü geliyor, dördü geliyor diye durak gidiyor. Bizim durakta özellikle bu var yani.” – 11. Görüşmeci / Minibüs Şoförü – Kâhya

Durakların kurulma aşamalarında ise; minibüs ve taksi-dolmuşların belirli bir hat üzerinde çalışmaları durakların mekânsal olarak yerel yönetimle birlikte koordineli ve katı kurallara bağlı olarak yerleşimleri söz konusu iken, taksilerde ise yine yerel yönetimin iznine bağlı olarak ancak daha esnek koşullara bağlı bir şekilde durakların kurulması olanaklıdır. Durakların kurulmasına ilişkin mekânsal şartların sağlanması ve yerel yönetimlerden gerekli izinlerin alınması durumunda bireysel olarak duraklar kurulabilmekte ve işletilebilmektedir. Ancak bu konudaki prosedürlerin uzun ve sürecin bürokratik olarak yıpratıcı olduğu da katılımcılar tarafından vurgulanmaktadır:

“Durak açmak çok zor. Affedersin pavyon açarsın, durak açamazsın. O kadar zorluyorlar ki. Şurada duracaksın müsait bir yerde, işini alıp bakacaksın, millete hizmet edeceksin, telefon açacak, ayağına gideceğiz. ...Pahalı demiyorum, zor. 7-8 veya 10 yerden imza, ...tabii biz almıyoruz. UKOME'ye belgeleri veriyoruz, onlar izin alıyorlar. Müsait olursa veriyorlar. Ama kurallar çok katı;

sağ tarafta olacak, altı metreden ufak olmayacak, bir sürü şeyi var. Hepsi onay veriyor, atıyorum bir ilçe emniyeti izin vermiyor, açamıyorsun.” – 29.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

Ayrıca bir taksi durağına bağlı olarak çalışan şoförler, durağın giderlerinin karşılanması gibi nedenlerle o durakta çalışmak için aidat benzeri ödemeler yapmaktadırlar. Bireysel olarak oluşturulan duraklarda genellikle basit düzeyde durak giderlerinin karşılanması için toplanan bu ödemeler, durağın potansiyel müşterilerin fazla olduğu yerlerde olması durumunda artabilmektedir. Çalışma kapsamında görüşülenler arasında bir durağa bağlı olarak çalışan taksi şoförlerinin tamamı durağa haftalık veya aylık ödemelerde bulunduklarını belirtmişlerdir. Ödemenin miktarı ise durağın yeri ve araç sayısı gibi özelliklere göre değişebilmekte, bir alışveriş merkezinde çalışan taksilerin haftalık ödemesi gereken “durak parası” ile havalimanında çalışan bir taksi için belirlenen “durak parası” aynı olmamaktadır. Ayrıca bu duraklarda çalışma koşulları da değişebilmekte, yerel yönetimin belirlemiş olduğu kurallar dışında ek kurallar uygulanabilmektedir:

“Havalimanı piyasadaki taksilerden çok daha farklı. Katı kuralları olan bir yer. Piyasaya nazaran çok katı kuralları olan bir yer. Mesela şimdi böyle ehli keyfi sakal bırakıp çalışamazsınız. Mesela böyle kazaklı çalışamazsınız. Mutlaka bir şey olması gerekli, kot pantolon, şu bu falan çalışamazsınız. Gayet düzgün, kış sezonunda kravatlı. Ama tabii kalabalık olduğu için, aşağı yukarı 1500 kişi çalışıyor orada, her hafta 30-40 kişiye ceza verirler orada kooperatif tarafından. Çok mesela suçu fazla olduğu zaman ihraç eder onu, gönderir. Orada çalıştırmaz.” – 4.Görüşmeci / Taksi Şoförü – Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

“Onlar daha farklı, oradaki yaptırımlar daha ağır. Müşteriye karşı davranışlarda kötü muamelede oranın yaptırımları daha farklı çünkü onlar durağı terk edemiyorlar, çalışamazlarsa büyük kayıp yaşarlar. Onların durağı iyi para, onların plaka ücreti gibi durak ücreti var, onun için ayrılıp gidemezler onlar. Mecbur kurallara uymak zorundalar, daha mecburlar.” – 29.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

Durakların bulundukları bölgeler bakımından ulaşım hizmeti sağlamanın ötesine geçen anlamları da olabilmektedir. Özellikle taksi durakları, çalışma kapsamındaki diğer ulaşım sistemlerinin duraklarına kıyasla daha sakin ve az çalışanın bulunduğu bir yapıda işlemekte, minibüs ve taksi-dolmuşlara göre “mahalle esnafı” olma özelliği ön plana çıkmaktadır. Mekân üzerinden gelişen ilişki sosyal alanla kurulan ilişkiyi de farklılaştırmakta, durağın sahip olduğu işlevi bölge esnafı olma hali üzerinden çeşitlendirmektedir:

“Şimdi durak dediğinizde, semtin jandarmasıdır. Jandarmasıdır, polisidir, asayiş i ondan sorulur. Derdi olan, hasta olan bize gelir. Cenazesi olan koşturur, cenazem var, bize şunu yapın, bunu yapın diye ve türlü türlü olaylar. Benim arabamda neler neler oldu. Anlatsam, yazsam roman olur. Arabamda çocuk doğdu mesela. Tam hastanenin kapısına gittim, arkadan bir bağırıldı, bir ciyıklama,

bir çocuk sesi, döndüm baktım. ...İsmi de benim ismini koydular.” – 14.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi ve Durak İşletmecisi

5.3.2.1.2.Çalışma Saatleri

Kent içi ulaşımında incelenen formlar kapsamında çalışma saatlerinin uzun ve son derece esnek olduğu görülmektedir. Kent içi ulaşım sisteminde araştırma kapsamında incelenen bu araçlar bir anlamda 24 saat faaliyet gösteren bir üretim alanı gibi işlemekte, özellikle taksiler 24 saat boyunca aktif bir şekilde kent içi ulaşımında yer almaktadır. Bu nedenle taksilerin yevmiyeleri de bu düzene göre ayarlanmaktadır. Böyle bir çalışma zorunluluğunun öne sürülmesi, şoförlerin çalışma koşullarında meydana gelebilecek olan anlık değişikliklere uyum göstermesini dayatmakta, uzun çalışma saatleri bu ulaşım sistemlerinde norm haline gelmektedir. Özellikle iki şoförlü çalışmada şoförlerden birisinin çalışmayacak durumda olması ve aracın ödenmesi gereken sabit yevmiyesinin bulunması halinde çok uzun saatler aralıksız çalışma kaçınılmaz olmaktadır:

“Taksicinin yaptığı iki şey vardır. Uyur, çalışır. Bir de gelir burada çay içer. Başka bir şey yapmaz. Arabasını yıkatırken çay içer. Onun başka sosyal olayı yoktur. Uyur, çalışır. Ben şu an 36 saati bitirdim, yarın 24 daha yapacağım. Şu an 36 saattir çalışıyorum, yarın 24 saat daha çalışacağım. Şimdi eve gidip sabaha kadar yatacağım, yarın tekrar 24 saat yapacağım. Günü bitireceğim falan.” – 8.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Çalışma düzeni yok, sosyal yaşantın yok. Çünkü sabah kalkıyorsun işe başlıyorsun geceye kadar. Gece o yorgunlukla gidiyorsun yine yatıyorsun. Yine aynı kısır döngü, sosyal yaşantısı olmayan.” – 12.Görüşmeci / Eski-Minibüs ve İETT Otobüsü Şoförü

“Normalde 8 Saat. Ama bunu tabii uygulayanlar yok. 10 saat, 12 saat. Tek çalışanlar var. O zaman 24 saat çalışıyor.” – 17.Görüşmeci / Taksi-Dolmuş Şoförü ve Durak Kâhyası

Uzun mesai saatleri kent içi ulaşım alanında çalışmanın bir gerçekliği olmakla birlikte, çalışma saatleri ulaşım modları arasında farklılaşabilmektedir. Minibüs ve taksi-dolmuş gibi paratransit ulaşım formları, çalıştıkları güzergahlara göre farklılaşmakla birlikte, günün belirli bir saatinden sonra müşteri potansiyelini kaybetmekte, bu nedenle taksiler gibi günün 24 saati çalışmaları anlamlı olmamaktadır. Bu durumda özellikle iki şoför ile idare edilen araçlarda mesai saatleri daha düzenli olarak gerçekleşebilmektedir. Fakat taksiler kent içinde 24 boyunca aktif bir şekilde faaliyet göstermekte, genellikle şoförler gündüz 02.00-14.00 veya 03.00-15.00 gibi 12 saatlik zaman dilimlerinde çalışmaktadırlar. Bu işleyiş nedeniyle taksi şoförlüğünde gece çalışması bir anlamda norm olmaktadır. Bunun nedeni olarak ise günlük müşteri yoğunluğunun her iki şoför tarafından da eşit olarak paylaşılmasının sağlanması gösterilmektedir:

“Minibüsçüyken çok asabi ve yorucu geçer. Saat 11’de başlar, gece 11-12’de biter. Tek çalışırken değişiyor bu. Gece 12’de paydos. Bize 12’den sonra pek müşteri olmaz.” - 12.Görüşmeci / Eski-Minibüs ve İETT Otobüsü Şoförü

“Aslında bunu çevirmemiz lazım, sabah 6 akşam 6 diye. Ama onu da niye yapıyoruz, günün işini ikisi de alsın diye yapıyoruz. 24-24 yapan var, 1 gün çalışıp 1 gün çalışmayan, çok azdır ama var, o da çok yorucu oluyor, aynı parayı kazanamıyorsun vücut yorulduğu için.” - 29.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

Taksi, taksi-dolmuş ve minibüslerde elde edilen gelirin araçların düzenli olarak kent mekânı içinde hareketliliğine bağlı olması, uzun mesai saatlerinin şoförler tarafından da meşrulaştırılmasını beraberinde getirmektedir. Taşıtların belirli bir yevmiyeyi çıkarma zorunluluğu ve sürekli hareket halinde olmaları, çalışan şoförler arasında bir koordinasyonu gerekli kılmakta, şoförler çalışma sürelerini iş arkadaşları ile ayarlamaktadırlar:

“Çok çalışıyordum. Sabah 5’te alırdım. Öğlen benim patron 2 gibi geç gelir. 3’e, 4’e kadar da çalışırdım. Sonra, gelmezdi gece devam ederdim, sabah gene çıkardım. O dönem daha fazla kazanıyordum. Daha iyi işlerdi bizim için.” - 13.Görüşmeci / Minibüs Şoförü

“Taksi 12 saat, 12 saat çalışıyor. Veya nasıl söyleyeyim, bazen sabit bir Pazar şoförü bulurlar, sadece o güne sabit. O çıkar. Bulamazsa, cumartesi günü 24 saat yapıyor, diğer şoför dinleniyor, diğer seferinde öbür şoför 24 saat yapıyor diğeri dinleniyor. Mecbur çünkü taksinin çalışması lazım.” - 10.Görüşmeci / Taksi Şoförü – Kâhya

Çalışma ilişkilerini şekillendiren diğer birçok alanda olduğu gibi, çalışma saatleri de plaka üzerindeki anlaşmaya bağlı olarak farklılaşmaktadır. Bir plaka sahibine bağlı olarak çalışmak daha düzenli ve bağımlı bir çalışma modeli ortaya koymaktayken, bunun yanında düzenli olarak sadece plaka kirası üzerinden gelişen ilişkiler de çalışma düzenine ilişkin bir bağlılık söz konusu olmamaktadır. Böyle bir yapıda çalışan şoförler kent içi ulaşım hizmetinin sunumunda bağımsız bir konumda bulunmakta, süreç içinde daha fazla kontrol sahibi olmaktadır. Bu nedenle çalışma sürelerini kendilerinin belirleyebilmeleri olanaklı hale gelmektedir:

“Günde 7-8 saat çalışıyordum. ... O da bir 9-10 saat çalışıyordu. ...Gece çalışması yapıyordum. Bir dönem yaptım, sonra aracı yatırmaya başladık geceleri. Normalde 24 saat çalışıyor taksi. Ama yorgunluktan bıraktık. Çünkü biz hani kendi plakamız olduğu için çok saldırmıyorduk piyasada.” - 16. Görüşmeci / Taksi Şoförü ve Taksi Plakası Kiracısı

Karşılıklı geliştirilen enformel güven ilişkileri de esnek ve uzun çalışma saatlerine neden olmaktadır. Müşterilerin günün farklı saatlerinde veya mesai dışı saatlerde tanıdıkları şoförlere ihtiyaç duymaları durumunda çalışma saatleri planlanan zaman diliminin ötesine geçebilmektedir. Özellikle taksilerde sunulan ulaşım hizmetinin çok daha bireysel bir niteliğe

sahip olması ve mekânsal esnekliği içermesi, yolcular açısından da gasp, hırsızlık, dolandırıcılık ve taciz gibi çeşitli tehlikeleri içerebilmektedir (Gambetta & Hamill, 2005, s. 17). Bu nedenle yolcular açısından güvenilir şoförlerle seyahat etmek özellikle günün belirli zaman dilimleri için önem arz etmektedir:

“Ama öyle gün geliyordu ki mesela 16-17 saat çalıştığım oluyordu. 18 saat çalıştığım oluyordu. Çünkü gece bir de müşteri arıyordu beni mesela “havalimanına gideceğim” diye veyahut da ekstra bir işi var limana gidecek gece, ben onu o saatte götürmek zorundayım bana güvendiği için.” – 2.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Kent içi ulaşımda uzun çalışma saatleri sadece incelenen formlarda gözlemlenmemekte, aynı zamanda bu alanda yetkisiz taşımacılık yapan ulaşım sistemleri için de bu durum geçerli olmaktadır. Elde edilecek olan gelirin çalışma süresiyle olan dolaysız ilişkisi, bu alanda faaliyet gösteren şoförleri de uzun çalışma sürelerine itebilmektedir. Ancak bu işleyişin taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlara kıyasla şoförün kişisel taleplerine bağlı bir motivasyon tarafından tetiklendiğini düşünmek mümkündür. Çünkü yetkisiz taşımacılık yapan ve “korsan” olarak nitelendirilen faaliyetler ilerleyen bölümlerde detaylandırılacak olmakla birlikte, diğer formlarda karşılaşılan yevmiye ödeme zorunluluğunun çok daha altında kalan miktardaki ödemelerle kent içi ulaşım hizmetinin içinde yer almaktadırlar:

“...zihni kaç saat kaldırabilir bunlara dikkat edilmeli. Çünkü bana da oldu 20-24 saat çalıştığım dönemi biliyorum. Gözün açık ama uyukluyorsun. Uyukladığının farkındasın. Sabaha kadar 10 tane kahve içiyorsun uyumamak için.” – 7.Görüşmeci / Korsan Taksi Şoförü

Buna karşılık araştırma kapsamındaki ulaşım sistemlerinde gelir ve yevmiye arasında gerilimli bir alanda çalışma organize olmakta, çalışma süreleri yevmiye ve gelir baskısı neticesinde gerçekleşmektedir. Bu nedenle çalışma sürecinin en önemli unsurlarından olan kazancın nasıl oluştuğunun incelenmesi gerekmektedir.

5.3.2.1.3.“Az Çal, Öz Çal, Hep Çal”: Gelir ve Yevmiye İkileminde Kazanç

İstanbul’da kent içi ulaşımda araştırma kapsamında incelenen ulaşım sistemleri esnafılık üzerinden şekillenmekte, elde edilen kazanç şoförlerin gelirleri olmaktadır. Bu süreç plaka kiralama aşamalarında da benzer özellikleri içermekle birlikte, bir plaka sahibinin şoför çalıştırması durumunda gelirin yapısı karmaşık bir nitelik kazanmaktadır. Bu çalışmanın ikinci bölümünde söz edilen özellikle geç kapitalist dünya örneklerindeki ara ulaşım sistemlerinin örgütlenme deneyimlerinin İstanbul ile benzerliği, aynı zamanda gelir üzerindeki denetim ve bölüşüm aşamalarına da yansımaktadır. Dünya örneklerine paralel bir şekilde İstanbul’daki ara ulaşım sistemlerinde de genellikle şoförler açısından sabit bir gelir yoktur, ancak taşıtlar için

günlük, haftalık, aylık ödemeler yapılmaktadır. Ancak bu durumun plaka sahipleri ve şoförler arasındaki ilişkilere bağlı olarak belirlendiği de ifade edilmektedir. Araştırmada yer alan bütün görüşmeciler, sahip olduğu plaka veya şoförlük yaptığı taşıt fark etmeksizin yevmiye anlaşmalarıyla çalıştıklarını ifade etmişlerdir. Yevmiye miktarları önceden belirlenebileceği gibi değişken de olabilmektedir:

“Sektörün de gerçeği şudur. İstisnalar illaki vardır ama benim babamın 30 yıldır bildiği ve şu anda durakta olan şey şoförün bir günlük gelir şeyi yok, plaka sahibinin bir günlük gelir beklentisi var. Bunun üstüne isterse 10 mislini kazansın üstü şoföründür. Kazanılmadığı zaman da onu vermesi muhtemel. Bir gün 100 lira eksik kazanır, öbür gün 200 lira fazla kazandığı zaman onu tamamlar. ... Mesela babamın bayramda seyranda herhangi bir ücret talebi olmazdı, o gün ne kazanıyorsan senin olsun, çalışmıyorsan, ailenleysen de herhangi bir beklentimiz yok o gün senden diye.” - 1. Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

“Mal sahibi der ki çalışacağı şoföre “benim arabama çık ama öğleden sonra bana 10 lira getireceksin. Getirebileceksen çık. Getiremeyeceksen, çıkma, çalışma benim arabada. Ben başkasını çalıştıracam.” Sen o parayı göze alarak çıkarsın. Eğer akşam o parayı çıkaramamışsan cebinden koymak zorundasın.” - 3. Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

Çalışma kapsamında incelenen kent içi ulaşım araçlarında çalışma konusundaki en büyük problemlerden bir tanesi gelirin belirsizliğidir. Bu çalışma kapsamında incelenen ulaşım araçlarının tamamı gün içinde belirli bir geliri plaka sahibine teslim etmek zorundadır. Önceden belirlenmiş yevmiye miktarına bağlı olarak çalışma yoğunlukla taksilerde geçerli olmakla birlikte, minibüs ve taksi-dolmuşlarda da önceden belirlenmiş araç yevmiyesinin az da olsa uygulandığı belirtilmektedir. Ancak bu sistemlerde günlük gelirin değişken yapısı genellikle önceden belirlenmiş yevmiye miktarlarının ödenmesini olanaksız kılmaktadır. Fakat incelenen üç ulaşım sisteminde de kent koşullarının sürekli değişmesi ve buna bağlı olarak müşteri potansiyelinin de değişken olması, öngörülebilir bir gelir beklentisini engellemekte, şoförler için hem araçların kendi yevmiyelerinin toplanması hem de gelir güvencesizliği bir gerilim alanı yaratmaktadır:

“Mesela yarın bayram var. Biz bir hafta, 10 gün evimize parasız gideceğiz. İstanbul’da insan yok.” - 8. Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Şimdi bu arabaya çıktığın zaman 250 yevmiyesi var, 250 eksiden başlıyorsun. Benzin dâhil değil, sadece arabaya vereceksin, araba yürümese de bu parayı vereceksin. Ya 3 lira, 4 lira; başka ne olacak? Nasıl yeter? 3 liraya çıkıyorsun, bir de sigortanı kendin ödüyorsun, e düştü 2 liraya. Üç tane çocuk var, ev var. Geçinecek yani bu insanlar.” - 19. Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Bir yolcuyla bırakıp diğer yolcuyla almanın peşindeyiz. Ben trafikte bir yolcu ile bir saat zaman geçirdiğim zaman evime ekmek götüremem. ...Tahmini bir hesap yapsam 3000 TL civarında

almam lazım ama alamıyorsun işte. Sigortayı falan geçtim, her gün aynı iş olmuyor ki. Bugün 100 TL yevmiye alıyorsan ertesi gün hiç alamadığınız günler oluyor.” – 22.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Ayrıca 22.görüşmecinin ifadelerinden de takip edilebileceği üzere, bu ulaşım sistemlerinde ortaya çıkan yevmiye baskısı, kent içi ulaşım hizmetinin sunumunda da etkili olmaktadır. Çalışma kapsamında incelenen ulaşım formlarında kendi plaka ve aracına sahip olmaksızın çalışan şoförlerin deneyimlediği gelir güvencesizliği ve çalışma alanındaki düzensizlik, farklı ulaşım modlarında çalışmayı tercih sebebi haline getirmektedir. Örneğin ailesi de minibüs şoförü olan, kendisi ise 15 yıl boyunca minibüs şoförlüğü yapıp son 1,5 senedir İETT otobüslerinde şoförlük yapan 12.görüşmeci, minibüslerin içinde bulunduğu durumdan şikâyetçi olmakta ve her koşulda İETT araçlarında şoför olmanın daha olumlu olduğunu savunmaktadır:

“Şu anki işimden memnunum. İETT’den. Ama minibüsten memnun değildim. Çünkü saat belli. Şu anda benim işim bitti. Bir para telaşın yok, şu parayı vereceğim diye. Oradan bir alacağım yok. Araba doldu, dolmadı diye bir telaşım yok. Öyle bir telaş olmayınca insan rahat oluyor ister istemez. Aldığım maaş belli, bu ay sonunda gelecek olan para belli. Bunun için bir telaş yok. Sana diyorlar ki kazasız, belasız git gel. Burada öyle değil. Burada her gün kavga, her gün dövüş. Parayı biz topluyoruz burada (minibüste). Sokaktan parayı biz topluyoruz. Çaba sarf ediyoruz. Ama otobüste öyle değil. Otobüste kazasız belasız akşam olsun.” – 12.Görüşmeci / Eski-Minibüs ve İETT Otobüsü Şoförü

Taksi şoförlerinin, bir metayı kiralamaya benzer bir şekilde sabit yevmiye ödeme zorunluluğu kendi aralarında enformel mesleki dayanışma mekanizmalarının geliştirilmesine de neden olmaktadır. Böylece günlük veya haftalık olarak elde edilen hasılatla bir sorunla karşılaşılması durumunda plaka yevmiyelerinin ödenmesindeki sorunlar hafifletilmektedir:

“Birçok şoför kendi arasında kadınların gün yaptığı gibi belirli dönemlerde borçlanırlar birbirlerine ve şöyle derler hani, atıyorum bir arkadaşına 600 eksik vardı ona verdim, bir hafta sonra 600’le beraber vereceğim tarzında birbirlerini yedekleme ve dayanışma şeyleri oluyor.” – 1.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

Taksi-dolmuş ve minibüslerde elde edilecek olan gelirin taksilere kıyasla çok daha fazla değişkenden etkilenmesi ve düzensiz olması farklı ücret sistemlerinin de geliştirilmesine neden olmaktadır. Şoförler minibüs ve taksi-dolmuşlarda plaka sahibine önceden belirlenmiş bir yevmiye ödeyebileceği gibi günlük kazanç üzerinden değişken miktarları da plaka sahibine aracın yevmiyesi olarak da ödeyebilmektedirler. Çalışma çerçevesinde görüşme yapılan minibüs ve taksi-dolmuşlardaki plaka sahibi ve şoförlerin tamamı önceden belirlenmemiş bir yevmiye üzerinden araçlarının çalıştığını belirtmiştir:

“Minibüsler bir sabit verenler var, bir de “çalış, hakkını al, geriye ne kalırsa bana getir” diyenler, benim sistemim bu. Çalış, hakkını al, 400 lira kaldıysa da getir, 100 lira kaldıysa da getir. Standart yok bende.” – 25.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi

Hasılatın değişken yapısı üzerindeki kontrol ise gerek plaka sahipleri gerekse şoförler arasındaki iletişim ve örgütlenmeye bağlı olarak şekillenmekte, farklı gruplar arasındaki bilgi alışverişi elde edilen gelir üzerinde enformel bir kontrol oluşturmaktadır. Böylece araçların elde ettikleri yaklaşık gelir hakkında fikir sahibi olunabilmekte, plaka sahiplerinin şoförlerinden beklentileri de buna göre şekillenmektedir:

“Ama bunu da atıyorum borsa gibi bir şey var. Mesela akşamları benzincide toplanıp yakıt alırken şoförler kendi aralarında konuşuyorlar “ne veriyorsun? Kaç para veriyorsun mal sahibine?” 10 lira. Diğerleri 10 veriyorken sen 5 TL veremezsin, 8 gibi bir şey yapabiliyorsen onu verirsin. O adam biraz eksikliğine razı olur. Ama yarı yarıya aşağıya düştüğü zaman olmaz. Çünkü mal sahipleri de kendi aralarında konuşuyor. Diyor ki “diğer arabalar 10 lira getiriyor. Sen 5.” Olmaz. Aynı yerde çalışıyorlar çünkü adamın mantığında. Bir de bunun haricinde baştan belirleyen var. Mal sahibi ben bu kadar istiyorum işine geliyorsa çalış, gelmiyorsa çalışma.” – 3.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

“Herkesin bir grubu vardır. Bütün esnafın kendisine göre 5 tane, 10 tane. Bu minibüs sahipleri bir araya gelir, günlük parayı da böyle belirleriz. “Senin şoförün ne verdi bugün, benim şoförüm ne getirdi?” Atıyorum benim şoförüm 200 lira getirdi de senin şoförün 50 lira getirdiyse burada bir durum var. Burada arabanın hakkını yazmayıp da kendisine daha çok kazanç sağlama olayı var. Onun için herkesin kendisine göre minibüs sahipleriyle bir ortamı vardır, oturur sohbet ederler.” – 25.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi

Özellikle minibüs ve taksi-dolmuşlardaki yevmiye sistemlerinde, taksilerde olduğu gibi önceden belirlenmiş bir araç yevmiyesinin bulunmaması durumunda şoförler ve plaka sahipleri arasında ödenecek miktarların belirlenmesinde problemler yaşanmaktadır. Araçların elde ettikleri hasılat kayıt altında değildir. Plaka sahibi de işin yapısı gereği bu süreci sınırlı bir şekilde denetleyebilmektedir. Ayrıca bu ulaşım sistemlerinde İstanbul’da diğer ulaşım sistemlerinde görülen elektronik biletleme sistemleri de bulunmamakta, yolcular tarafından yapılan ödemeler hizmet sunumunda doğrudan nakit akışıyla gerçekleşmektedir. Gelirin kayıt altında tutulamaması ve plaka sahibi tarafından bilinmemesi durumu plaka sahibi ve şoförler arasında güven problemlerini ortaya çıkarmaktadır. Çalışma kapsamında görüşme yapılan ve belirtilen ulaşım sistemlerinde faaliyet gösteren aktörlerin tamamının bu sürece ilişkin ön kabullerinin ve tecrübelerinin bulunduğu dikkat çekmektedir:

“...sabit yok. Mesela akşam mazotunu aldın, paranın 2/3’ü mal sahibinin, 1/3’ü senindir. Normal iş ahlakında budur. Yani bu işin raconu budur: 2/3’si mal sahibinindir, 1/3’ü senindir. Tabii

bunu şimdikiler deliyorlar. Kepçeyi biraz fazla vuruyorlar.” – 12.Görüşmeci / Eski-Minibüs ve İETT Otobüsü Şoförü

“Mesela her gün aynı parayı vermeyeceksin. Aynı parayı verirken adam “her gün aynı paramı toplanır” der. Bir gün az al, bir gün çok al. Bu işler böyle. Benim mal sahibim vardı burada, 6 sene çalıştım onunla. O bana derdi ki, bu minibüslerdeki çalma muhabbeti var ya, çok çaldın, az çaldın muhabbeti. Var ortamı gereği. Bana derdi ki “az çal, öz çal, hep çal.” Ne demek istedi burada? Adaletli ol. Topladığın zaman ver, toplamadığın zaman tamam. Hani, az çal, öz çal, hep çal. Tadında, kararında. Mal sahibini de üzme, kendini de fazla sıkıntıya sokma.” – 13.Görüşmeci / Minibüs Şoförü

“Şoförlerin ücreti Allah ile kendi arasında kalmış bir şey. Tamamen vicdan. Biz mesela 24 saat durağın başındayız. Bizde vicdanları daha da ağır oluyor çünkü biz her şeyi gördüğümüz için kaçak yapamıyorlar.” – 23.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

“Taksilerin yevmiyeleri belirlenmiş, sabit. Adam diyor ki al çalış, yevmiye zaten belli, kazanırsan da aynı parayı vereceksin, kazanamazsan da. Minibüste öyle değil. Minibüse şoförü atarsın, git kullan dersin, gider kullanır, akşamüstü gelir der ki iş yapamadım kardeşim. Mesela pazar günü veriyoruz şoföre, adam getiriyor 100 lira para veriyor. Ama pazar günü hem arabalar eksik çalışır, yani yatları⁴⁷ vardır bir kısmının, bir kısmı çalışır, eksik çalıştığı için daha fazla kazanç olur. Öğlene kadar pek iş olmaz ama öğleden sonra çok iyi iş olur. Normal günde adam 400-500 lira para veriyor ama pazar günü iş yapamadım der 50 lira atar sana. Şimdi böyle olduğu zaman şoför ne yapıyor? Şoför cebe, kendine. Ben de ondan bıktım. Trabzon’a gitmiştim, üç gün şoföre verdim. Üç gün sonra geldim baktım adam 200 lira veriyor bana. Yahu oğlum buranın kazancı günlük 500 lira, bu 1.500 lira para yapıyor, tamam bunun aldın aldın 1.000 lirasını al, 500 lirasına canın sağ olsun, ver, yok. ...Herkes ne alabilirsem ne tutturabilirsem hesabı yapıyor. Mesela adama diyorum, “bana söyleyin ki benim şu kadar gündeliğim var veya aylığım var” deyin, “benle beraber çalışın” diyorum, “yok biz öyle aylık kabul etmiyoruz” diyorlar. “Niye oğlum” diyorum, ya “kazanamadım” ya “bilmem ne oldu” diyorlar.” – 27.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi – Şoförü ve Dernek Yöneticisi

Bu konuda İBB tarafından da bu süreçle ilgili denetim ve farklı ulaşım sistemleri arasındaki entegrasyonun artırılması amacıyla elektronik biletleme sistemlerine geçişle ilgili kararlar alınmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır (Ekmekçioğlu, 2017, s. 74). Örneğin 2013/1-24 sayılı UKOME kararı kapsamında taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlarda elektronik biletleme sistemlerine geçişin sağlanması için karar alınmış ancak bu uygulama kent içi ulaşımında henüz uygulamaya geçmemiştir. Bu alanda yaşanan sorunların yerel yönetimlerin müdahalesi aracılığıyla çözülebileceği katılımcılar tarafından da dile getirilmekte, İETT otobüslerine benzer bir şekilde, yerel yönetimin kontrolünde olan bir ücretlendirme ve denetim sistemi minibüsler için de önerilmektedir. Böylece hem kayıt altında bir gelir sisteminin oluşturulacağı hem de kazançla ilgili net bir bilginin edinilmesinin mümkün olacağı belirtilmektedir:

⁴⁷ Taşıtların çalışmadığı tatil günü belirtiliyor.

“İstanbul Kart mesela, geçerli olsun. Minibüslere de cihaz konulsun. Adam para vermesin. Para geçmesin. Bindiği zaman bassın düğmeye, okusun oradan parayı. En azından o zaman kazanılan para kayıt altına girer. O kayıtsızlığın önüne geçilir. Şimdi nakit olarak döndüğü için iş, akşam olduğunda bilmiyorsun ki ne kadar para kazandı şoförün. 28 sene falan yaptım bu mesleği, hiçbir gün bilemedim adamın ne kadar kazandığını. Ama bu en azından hem devlet için de faydalı, kayıt altına girer. Belediyeden gider ücretini tahsil edersin. Şoför de zan altında kalmaz, arabayı çalıştıran da bilir ki araba şu kadar para kazanmış bugün veya bu ay.” – 3.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

Minibüs, taksi-dolmuş ve taksilerde gelire ilişkin çok farklı anlaşma düzeylerinin olduğu anlaşılmakta, bu durum sabit bir gelir tanımlaması yapmayı zorlaştırmaktadır. Ancak anlaşma düzeyi ne olursa olsun, gelir konusunda yaşanan belirsizlik ve mülkiyetsiz şoförler üzerindeki yevmiye baskısı gerilimli bir çalışma sürecini beraberinde getirmektedir. Aynı zamanda bu plakalara ilişkin işleyişi içindeki sistemsel bir probleme de işaret etmektedir. Belirtilen kent içi ulaşım sistemlerindeki yevmiyeler piyasa koşulları altında belirlenmekte, potansiyel gelirden yaşanan bir artış, doğrudan şoförlerin ödeyeceği yevmiye miktarında da artışa sebep olmaktadır. Bu nedenle şoförlerin çalışmasında yevmiye baskısı sürekli olarak varlığını korumaktadır.

5.3.2.1.4.İzinler

Taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlarda çalışma düzeninde izin kullanmanın önemli bir problem alanı meydana getirdiği görülmektedir. Minibüs ve taksi-dolmuşlarda duraklarda belirli günlerde araçların bir bölümünün çalışmaması gibi uygulamalar bulunmakla birlikte, taksilerin 7/24 çalışması şoförlerin izin kullanmasını olanaksız hale getirmektedir. Özellikle araçların bir yevmiyeye bağlı olarak çalışması, şoförlerin izne karşılık arabanın yevmiyesini kendilerinin karşıladığı bir işleyiş meydana getirmektedir. Ayrıca taksilerde, çalışma saatlerine ilişkin bölümde de vurgulandığı üzere, iki şoförün çalıştığı araçlarda, bir şoförün izin yapması, diğerinin 24 saat çalışması anlamına gelmektedir. Bu nedenle bir araçta plaka sahibi olmaksızın çalışanlar ister kira anlaşmasına bağlı isterse bir plaka sahibine bağlı olarak çalışsınlar izin alma konusunda sorunlarla karşılaşmaktadırlar:

“Pazar günleri 15 günde bir dinlenme günü yapıyorduk. Araçların yarısını dinlendiriyorduk. O da neden? Normal zamanda hafta içinde aracı tamire ya da bakıma götürdüğünde arıza yaptığını bilemezsin, arıza harici, ama bakımlarımızı yapmak için 15 günde bir o çalışmadığımız günde bakım yaptırıyorduk. Çünkü biz bakım için de olsa, arıza için de olsa tamirciye gittiğimizde para kazanamıyoruz. Yani paradan oluyorsun. Sen araba gidip geldiği sürece para kazanabiliyorsun.” – 3.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

“Bizim tatilimiz yok. Cenazemiz yok, bayramımız yok, yılbaşımız yok. Denk geldiği zaman çalışıyoruz. Robot gibi hiç işimiz çıkmayacak. Hastamız olmayacak.” – 17. Görüşmesi / Taksi-Dolmuş Şoförü ve Durak Kâhyası

“Tatil günümüz yok. ...Arabayı yatırıcaksın, cebinden yevmiye vereceksin, başka türlü olmaz.” – 19. Görüşmesi / Taksi Şoförü

Saha araştırması kapsamında incelenen ulaşım formlarında çalışacak olan şoförlerin İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından verilen, Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi’ne sahip olmaları gerekmekte, bu belgeye sahip olmayanlar İstanbul’da toplu taşıma hizmeti sunamamaktadırlar. Şoför kartında şoförlerin bilgilerinin bulunmasının yanında, aynı zamanda şoförün çalışacağı plakaya ilişkin bilgiler de yer almakta, şoförler belirtilen araçlar dışında çalışmamaktadırlar. Bu sistem her bir taşıma aracının şoför ve işletmeci özelinde ayrılmasını, araçlarda fiilen çalışan şoförlere ilişkin yaptırım ve düzenlemelerin hayata geçirilmesini olanaklı hale getirmekte, kayıt dışı çalışma engellenmek istenmektedir. Ancak araçları çalıştıracak olan şoförlerin kesin olarak belirlenmesi durumu şoförler ve plaka sahipleri tarafından sorunlu olarak görülmektedir. Plaka sahipleri ile şoförler arasında gerçekleştirilen ve araçların sürekli olarak çalıştırılmalarına dayanan anlaşma durumlarında, şoförler ihtiyaç duymaları halinde kendi yerlerini alacak bir şoför bulamadıklarını belirtmekte, sahip oldukları Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi’nin işlerliğini sorgulamaktadırlar:

“Bu taksicinin bir cenazesi olmayacak mı, hastalığı olmayacak mı? Bu konularda tolerans tanınması lazım. Bana bu kartı (şoför kartı) niye verdin. Ne yazıyor burada? “Toplu Taşıma Kullanım Belgesi – İstanbul Büyükşehir Belediyesi.” Şimdi polis çevirdi beni. Bakacak kartım var, taksici belli. Devam et diyecek. Buraya barkod koymuşsun, okuttuğu zaman görüyor zaten. Bunu, bir sistem yapacak devlet, diyebileceksin ki “bu hafta ben 34 numarada çalışıyorum, benim numaram bu.” Seni o arabanın üstüne kaydedecek.” – 22. Görüşmesi / Taksi Şoförü

“İki şoför çalışıyor benim arabamda. Vergisini veriyor, sigortası ödeniyor. Bu adamlar da bir insan. Belli günlerde çalışmayacak, hastası olur, cenazesi olur, düğünü olur, özel bir gün olur çalışmaz. Tuttuk pazar günü başka bir şoföre verdik. Onun da ticari taşıt kullanma belgesi, taksicilik yapabilir sertifikası var, arabamız yolda çevriliyor belediye ekiplerince. 3 gün trafikten menediliyor. Kayıtlı şoför çalışmadığı için 1002 lira şoföre ceza yazılıyor, bana ihtar geliyor. Bu çok saçma bir olay. Hem dediler ki “ticari taşıt kullanma belgesi alan her takside çalışabilir” dediler ama yapmıyorlar, haksızlık yapılıyor.” – 29. Görüşmesi / Taksi Plakası Sahibi

5.3.2.1.5. Çalışma İlişkilerinde Anlaşmazlıklar ve Çözümler

Araştırma kapsamında görüşmecilere çalışma sürecinde bir anlaşmazlık olduğunda nasıl çözüldüğüne ilişkin sorular da yöneltilmiş, katılımcıların büyük çoğunluğu yaşanan sorunların plaka sahibi ve şoförler arasında bireysel olarak çözüldüğüne vurgu yapmıştır. Çalışma

ilişkilerinde plaka sahibi ve şoförler arasındaki sorunların bireysel olarak çözümü, incelenen modların niteliği açısından da anlamlıdır. Taksi, taksi-dolmuş ve minibüslerin her biri temel olarak bağımsız esnaf işletmelerini temsil etmekte, bu nedenle çalışma ilişkilerinde yaşanan sorunlar plaka sahibi ile şoför arasında çözüme ulaştırılmaktadır:

“Bir sözleşmen, bir anlaşman yok zaten. Atıyorum, “sen gel Ahmet. Boştasın. Benim arabaya çalışır mısın?” Anlaşma bu. Başka bir şey yok. Yani ilişki, kopma, bağlantı, anlıktır takside.”- 2.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Sahipsizsin, herkes bireysel.” – 21.Görüşmeci / Eski-Taksi ve İETT Otobüsü Şoförü

Yaşanan sorunların çalışma organizasyonu ile bağlantılı olması durumunda ise genellikle yüz yüze ilişkiler aracılığıyla sorunların çözüldüğü belirtilmektedir. Ayrıca esnaf odalarının da çalışma düzeninde aktif rol oynamadığına dikkat çekilmektedir. Ancak bu alanda kastedilen odalar incelenen formlardaki dernekler üzerinden çalışmayı düzenleyen örgütlenmeler dışında kalan, plaka sahiplerinin üye olmak zorunda oldukları meslek örgütlerini ifade etmektedir:

“Patronlar arası networkle. Çünkü bulunduğumuz durakta birden fazla taksi plakası sahibi var. Onlar da aslında şoförler kadar piyasanın içinde olan danışman gibi veya sektörün nabzını tutan bu işten birinci dereceden para kazanan insanlar olduğu için ortak ve minimum riskle çözümler aranır. Ama belirli bir sorunda taksiciler odasına başvurulup bir çözüm arandığı olmadı. Hep kendi aramızda dayanışmayla çözüldü.” - 1.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

“Yok, kendi aramızda. Zaten oda esnafa sahip çıksa bu sorunlar çıkmaz.” – 17.Görüşmeci / Taksi-Dolmuş Şoförü ve Durak Kâhyası

Çalışma ilişkilerinde yaşanan gerilimlerin büyük bölümünün ise, tahmin edilebileceği üzere, maddi nitelikli olduğu ortaya çıkmaktadır. Bunun nedeni olarak özellikle incelenen her ulaşım biçiminde sürekli ancak düzensiz bir nakit akışının bulunması, ancak bu akışın kontrolünün yapılamaması gösterilmektedir:

“Çalışıyor öğlen, akşam bana getiriyor arabayı, diyor ki “yarın benim işim var, hani paraya ihtiyacım var, yarın ben çalışayım olur mu ağabey” diyor, “olur mu” diyor. “Tamam” diyorsun. Bana parayı bırakıyor, saat 9. Alıyor arabayı gidiyor gece 1’e 2’ye kadar o gece de çalışıyor. Ertesi gün de çalışıyor. O gece çalışmanın parasını bana hiç vermiyor. Ondan hiç bahsetmiyor. O onun cebinde. Gitti. İndiriyor.” – 3.Görüşmeci / Minibüs Plaka Sahibi ve Şoförü

“Genelde zam geldiği zaman oranı belirlemekte biraz (gerilim) oluyor. Onu da zaten piyasa kendiliğinden yapıyor.” – 29.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

Bununla birlikte anlaşmazlık maddi konular dışında, araçların bakımı, izinler ve çalışma süreleri gibi konularda da ortaya çıkabilmektedir.

“Kaza oluyor mesela. Ona kızardı. Tamir işleri oluyordu. Zaten akşama kadar çalışıyorsun arabasında. Yorgun argın tamire gidiyorsun. Gece 3’e kadar sanki tamiri ben yapacağım. Kendi tamircisi. Bana onun için para vermiyor. Ben varım diye iyi yapmıyor veya ben yokum diye daha mı kötü yapacak. Para veriyorsun buna.” – 13.Görüşmeci / Minibüs Şoförü

Plaka sahipleri tarafından çalışma sürecinde denetimin sürekli olarak sağlanamaması aracın başkalarına verilmesi sonucunu da doğurabilmektedir. Bu durum birkaç noktada önemli problemler meydana getirmektedir. İlk olarak plaka sahipleri, şoför istihdam ettikleri durumlarda taşıtın da sahibi olmakta, o nedenle üretim aracına zarar verecek uygulamalardan kaçınılmasını istemektedirler. Ancak plaka sahibiyle bağlantılı olmayan üçüncü kişiler taşıtın kullanımıyla ilgili olarak beklenen özeni göstermemektedir. İkinci ve daha sorunlu konu ise plaka sahibinin kent içi ulaşımında sahip olduğu sorumluluklardır. Önceki bölümlerde de belirtildiği üzere plaka sahipleri kendileri aktif olarak kent içi ulaşım hizmetini şoför olarak sunmasalar dahi, kendi şoförlerinin faaliyetlerinden sorumludurlar. Bu nedenle kendileri açısından risk oluşturmayacak kişilerle çalışmayı tercih etmektedirler. Taşıtın üçüncü kişiler tarafından kullanılması ise bu anlamda bir ihlal yaratmaktadır:

“Anlaşamadığımız konular oluyor. Nasıl oluyor? Benim daha önce sekiz ay çalıştırıp çıkarttığım şoför benden habersiz arabamı başkalarına vermişti. Ben ona “işin mi çıktı, cenazen mi var, başkasına vermiyorsun, çek arabayı benzinciye bırak, işini bitir, çalışıyorsan çalış, ama benim haberim olmadan arabamı ikinci bir şahsa vermeyeceksin” demiştim. Çünkü, günlük çalışan şoförler arabayı hor kullanır, emniyet şeridinden gider, sert araba kullanır, yayaya vursa bir dert. Mal sahibi sen olduğun için şoförün bir kaza yapsa (sorumluluk) plaka sahibinin, şoförün nesi var, ceketi var, çeker gider.” – 25.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi

“Sen istersin ki (Plaka Sahibi) benim arabamı sadece sen kullan. Sanki o orada patron, başka şoförleri atar arabanın üstüne. İki gün sözleşme yapmış gibi olur. Sen kiraya mı verirsin, o da başkasına kiralar.” – 27.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi – Şoförü ve Dernek Yöneticisi

Ayrıca hizmet üretim sürecinde kontrolün tamamen sağlanamaması, güvenilir olan şoförlerle ilişkilerin sürdürülmesini de gerekli kılmakta, anlaşmazlıkların çalışma ilişkisinin tamamen sonlandırılmasıyla sonuçlanmasının önüne geçebilmektedir:

“Tabii ki bu ikili ilişkilere bağlı. Mesela benim şoförüme maddi konularda anlaşmazlığa düştüğümüz zaman çık, işi bırak vs. yapamam. Geçmişimiz var, durakta en bakımlı araç benim aracım, bunu ben ciddiyetle söyleyebiliyorum, araba 2019 model olsun, benim arabam 2014 model, şu anda yan yana getir benimki daha temiz, şoförüm bakıyor çünkü arabaya. Memnunum. Şimdi 20 liranın, 30 liranın peşine düşersek eğer, öbür taraftan şoför hırslanıp arabaya daha büyük zarar verip bizi de daha çok zarara sokabilir.” – 23.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

Çalışma ilişkilerinde yaşanan anlaşmazlıklar sadece plaka sahipleriyle şoförler arasında ortaya çıkmamakta, şoförlerin kendi aralarında veya şoförlerle yolcular arasında da sorunlar yaşanmaktadır. Bu durumda bireysel çözümlerin yanında hemşehri ilişkileri veya çalışma arkadaşları aracılığıyla da çözümler aranabilmektedir. Ayrıca yaşanan anlaşmazlıklarda fiziksel şiddetin de kimi durumlarda bir etken olarak öne çıkabileceği belirtilmektedir:

“Kendin o dakika çözebiliyorsan. Kaba kuvvet, becerebiliyorsan.” – 11. Görüşmeci / Minibüs Şoförü – Kâhya

“Yani sıkıntım olduğu zaman önce kendi grubumdur. Bizim telefondaki gruplarımız vardır, diğer şoför arkadaşlar. Bir gasp durumu vs. olduğu zaman, bir kavga olursa, tabii “gelin biz kavga ediyoruz” demeyiz de sıkıntılı bir durum bir yolcu olduğu zaman. Mesela benim başıma geldi birkaç defa. Sağ olsunlar, gelirler hemen. İstanbul’un neresinde olursak olalım, hemen bir koordine sağlanır, gelirler hemen.” – 8. Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Bütün bu minibüslerin kendi durakları içinde vardır. Başka duraklar da nasıl olur, bir yerde çekişirsin, atıyorum, Güneşli meydandasın, Bağcılar’dan gelen ile Mahmutbey’den gelen Güneşli meydana çakışır. Kapışırın. Daha yabancı ise daha sert kapışırın.” – 13. Görüşmeci / Minibüs Şoförü

Çalışma ilişkilerinde yaşanan anlaşmazlıklarda her ne kadar yüz yüze ilişkilere dayanan çözümler önemli bir yerde dursa da şoförler ve plaka sahipleri arasındaki anlaşmazlıklarda yasal çözüm arayışlarının da giderek arttığına dikkat çekilmektedir. Araştırma çerçevesinde incelenen kent içi ulaşım sistemlerinde çalışma ilişkileri plaka sahibi olmadan çalışan şoförler açısından çalışma saatlerinden çalışma koşullarına kadar birçok sorunlu uygulamayı bünyesinde barındırmakta, bu durumda şoförler plaka sahiplerini hak kaybına uğradıkları gerekçesiyle mahkemeye verebilmektedir. Esnafılık ve plaka kiralama süreçlerine ilişkin niteliklerin birbirine karıştığı durumlarda plaka sahibi olan bireylerin de kurumsal niteliği de tartışmalı bir zemine oturmaktadır. Bu nedenle özellikle plaka sahipleri bu alanda kendileri hakkında açılan davaların işleyiş biçiminden şikayetçilerdir:

“Kanun çıkartmışlar, şoför gidiyor mal sahibini avukata veriyor, sigortası da olsa; bunu ben yaşadım, geçen hafta olay bitti, sekiz ay çalıştı 40 bin lira tazminat davası açmış. Ne tazminatı bu? Fazla mesai. Yahu nasıl fazla mesai? Cumartesi-Pazar çalışmış, sabah 6’da çıkmış gece 2’ye kadar arabada çalışmış, bayramlarda çalışmış, bilmem ne. Sekiz aya 40 bin lira fazla mesai. Bunda hukuk diyor ki “iki tane şahit tamam.” Mal sahibinin defterini dürüyor.” – 25. Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi

“Adam 5 sene çalışıyor, 10 sene çalışıyor, sigortası az ödenmiş, yarım ödenmiş, “bu işten ayrılacağım” diyor. Çıkarken “bana tazminatımı vereceksin” diyor, “sigortanın yarı parasını sen ödeyeceksin, ben ödeyemem” diyor. Genellikle anlaşmalıdır bu sigorta işleri, araç kazanır, günlük

diyelim (plaka sahibi) “30 lira oradan sigorta parayı ayır kendin” diyor, “trafik cezası olur onun parasını ayır.” Bu çok oluyor. Ondan sonra bir çıkıyor, adam 10 sene çalışmış, avukata gidiyor gösteriyor “bak ben 10 sene çalıştım burada, şahitlerim de var, sigortalarım yatırılmamış”, trafik cezaları da elinde. Mahkemeler 10 günde karar çıkartıyor, doğrudan parayı alıyor, çok yüksek meblağlar. Burada anlamaya gidiliyor, arabuluculuğa gidiliyor. Sistem çalışma koşullarının ağırlığı nedeniyle şoföre doğrudan çıkartıyor, alıyor parasını.” – 26.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

“Şoför çalıştırıyoruz, kardeşim istediğin gibi çalış falan, istediği yevmiyeyi alıyor, sana verecek olduğu 500 liraysa tutuyor sana 250 lira veriyor, bir şey diyemiyorsun, çünkü adama mecbursun. Ondan sonra baktım ki adam başlıyor yamuk çizmeye, “tamam olmaz kardeşim” diyorum. “Olmaz mı” diyor, hemen gidiyor sigortaya, mahkemeye. Yanına da alıyor şahit, “şu kadar hizmetim var diyor.” Mahkemeler de anında “onlar ne derse odur” diyor.” – 27.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi – Şoförü ve Dernek Yöneticisi

Çalışma ilişkilerinde yaşanan anlaşmazlıkların mahkemeler aracılığıyla çözülmesinin yanında, sorun yaşanan şoförlerle çalışma ilişkileri bireysel dahi olsa, özellikle duraklar ölçeğinde örgütlenme düşünüldüğünde, durak bazında ilişkinin kesilmesi olanaklı olmaktadır. Özellikle minibüs ve taksi-dolmuş gibi sınırlı bir alanda çok sayıda taşıtın bulunduğu bölgelerde bu durum şoförün aynı alanda tekrar iş bulabilmesi açısından bir sınırlama getirse dahi, taksiler gibi daha küçük ölçekli ve kent bütününe yayılmış sistemlerde böyle denetimin mümkün olmadığı belirtilmektedir:

“Diyelim aramızda 500 lira bir kotadır, 400 verir, 350 verir, o daha araca çıkamaz. Ben de derim ki “bu adamı çıkarın kardeşim.” Ben bunu dersem artık o hatta da uğrayamaz o adam. O mimlenmiştir artık.” – 26.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

“Durağın adı sözde var ama çok yok, etkili olamıyorsunuz. Çünkü adam yolcu seçtiği zaman veya arabasını pis tuttuğu zaman veya yolcuyu dolandırdığı zaman, “sen bu durakta çalışma” dediğin zaman adam eyvallah deyip çekip gidiyor hemen yandaki durağa, bir başka durağa girebiliyor.” – 29.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

Durakların bu alandaki konumu önemli bir yerde durmaktadır. Çalışma düzeninde vurgulandığı üzere duraklarda çalışanlar zaman içinde birbirlerini tanımaya başlamakta, aynı zamanda durak dernekleri üzerinden örgütlenerek çalışma süreçlerinde etkin bir konuma gelebilmektedir. Şoförlerle plaka sahipleri arasında çalışma koşullarına bağlı olarak gelişen anlaşmazlıklar ve açılan davalar açısından da duraklar içinde gelişen ilişkiler etkili olabilmektedir. Örneğin, çalışma bu çalışma sırasında minibüs hat sahiplerinin bir toplantısını izlemek mümkün olmuştur. Hat sahipleri şoförlere gereken imkanların sağlandığı, buna rağmen yine de bir şoförün plaka sahibini dava etmesi durumunda bir daha kendisine o hat üzerinde

şoför olarak iş verilmeyeceğini belirtmişlerdir. Bu durum yasal olanın enformel ilişkiler üzerinden düzenlenmesi açısından önemli bir örnek teşkil etmektedir.

5.3.2.2.İşe Giriş Koşulları

İstanbul’da kent içi ulaşımında işe girişte kişilerin şoför veya plaka sahibi / işletmecisi olarak faaliyet göstermelerinde farklı nedenler karşımıza çıkmaktadır. Plaka sahibi işletmecilerde, mesleği sürdürüp sürdürmediğinden bağımsız olarak miras yoluyla plaka edinme sık karşılaşılan bir durumdur. Özellikle taksi plakaları üzerindeki tahdidin uzun yıllardır devam ettiği düşünüldüğünde, miras yolu ile plaka sahipliği ayrı bir önem taşımaktadır. Çalışma kapsamında görüşülen plaka sahibi katılımcıların 7 tanesi miras yoluyla en azından⁴⁸ bir adet plakaya sahip olmuşlardır:

“Dededen kalma. Her halde bir 25-30 senesi vardır. 30’dan aşağı değildir. İlk İETT otobüs şoförlerinden birisiyken, emekli oluyor. Emeklilik ikramiyesiyle, o zaman alınabilirken alıyor. Kumburgaz’lardan yazlık alabilecekken, dedem bu şekilde bir yatırım yapıyor. O zamanlar çok da cazip olmayan bir yatırım bu. Bu yatırımı bugüne kadar değerlendirerek geliyor.” – 1.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

“Ben normalde işletmeciyim. Babadan geçti. E tabii bunun evvelinde taksicilik hayatımız var. Babamın arabası vardı. Bana babamdan intikal etti, hem de yazıhane işletmeciliği. Babam vefat edince yazıhanenin işletmeciliği de bana kaldı.” – 14.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi ve Durak İşletmecisi

Şoförler açısından da işe girişte, daha önceki mesleklerinin bir biçimde belirleyici olduğu araştırma sırasında gözlemlenmiştir. Şoför olan katılımcıların birçoğunun geçmişlerinde şoförlük veya yine otomotiv sektörü içinde araçların bakım ve onarımı gibi alanlarda çalışma süreçleri bulunmaktadır:

“Taksicilikten geldim. Mesleğin içindeydim. Daha önce taksiciydim. Boş kaldım bir ara. Sonra Yeşilköy’de bir araba buldular. Öyle başladım, oradan da devam ettim.” – 17.Görüşmeci / Taksi-Dolmuş Şoförü ve Durak Kâhyası

“Ben burada esnaf olduğum için çevrede minibüsçü arkadaşlarımız vardı. Ben daha önce Trabzon’da da minibüsçüydüm. Orada ortaklık, ortağımla biraz problemler oldu, yani şöyle; “ne kazandın çıkışalım” dedim, kabul etmedi, “ben gidiyorum” dedim. Geldim buradan aldım.” – 27.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi – Şoförü ve Dernek Yöneticisi

“Uzun yol otobüs şoförlüğü yaptım. 6-7 yıl onu yaptım. Ondan sonra markete geçtim. Daha sonra işimiz bozuldu, taksiciliğe geçtim. Aynı binada oturduğumuz bir tane komşum vardı, arabasını kiraladı bana, öyle başladık işte.” – 19.Görüşmeci / Taksi Şoförü

⁴⁸ Plaka sahibi olan görüşmecilerin bazıları birden fazla plakaya sahiptir.

Plaka sahipleriyle şoförler arasında çalışma ilişkilerinde değinilen karşılıklı güvene dayanan ilişkiler işe giriş sürecinde de etkili olmaktadır. Plaka sahipleri şoföre ihtiyaçları olmaları durumunda ya önceden tanıdıkları şoförlerle çalışmakta ya da şoförler arasındaki ağ aracılığıyla kendilerine yeni şoförler bulmakta, bir anlamda diğer şoförlerin referansları aracılığıyla yeni şoförler kent içi ulaşımında faaliyet göstermeye başlamaktadırlar. Böylece plaka sahipleri hem düzenli hasılatın sağlanmasını garanti altına almakta hem de kent içi ulaşım hizmetinin sunumunda oluşacak potansiyel riskleri minimuma indirmeyi hedeflemektedir:

“...durak taksisi olduğu için, çalışan potansiyeli zaten birbirini tanıyan insanlar. Yani taksicilerin kendi arasındaki networkle oluşan bir şey bu. Daha çok güven. ...Daha önceden tanıdığımız bir isim değildi. Eski şoförümüzün networküyle bulduk. Eski şoförümüz de ondan önceki şoförümüzün tanıdığıydı mesela.” – 1.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

“Şoför olmak isteyen bir tanıdık vasıtasıyla, güven meselesi, der ki, mesela sizle tanıştık, dersin ki “benim bir yeğenim var. Bu yeğenimi şoför yapalım” dersin. Yollarsın bana. Ben de seni tanıdığım için yeğenini tanımama gerek yok. Referans sensin. Bir tane arada bir arabulucu olacak. Gelir, ben de koyarım bir arabanın üstüne. Derim “buna işi öğret.” Bir hafta 10 gün gider gelir. Biraz daha alışır, duraklar neresi, nerede yatılır, nerede kalkılır, ona göre başlar.” – 11.Görüşmeci / Minibüs Şoförü – Kâhya

Kent içi ulaşımında bir plaka sahibine bağlı şoför olarak çalışmak için referansa sahip olmak önemli olmakla birlikte, tek başına yeterli değildir. Plaka sahipleri kent içi ulaşım alanında UKOME tarafından belirlenen yasal yetkinliklerin yanı sıra, şoförlüğe ilişkin kendi belirledikleri kriterlerin de karşılanmasını talep etmektedir. Bu durum Tekeli & Okyay'ın (1981, s.180) bu çalışmanın “4.2.2.1.İstanbul'da Şoförlük: Vasıf ve Meslek” bölümünde vurgulanan Ankara'da dolmuş şoförlüğüne ilişkin araştırmalarında buldukları sonuç ile de paralellikler içermektedir. Plaka sahipleri referansın yanında, çalıştıkları kişilerde şoförlüğe ilişkin tecrübenin de olmasını beklemektedirler:

“Tabii, referanslı geliyor. Referanslı geliyor ama referanslı gelmiş adamın geçmişi yok, şoförlük tecrübesi yok, isterse babamın oğlu olsun, istediği kadar tanıdık gelsin, o işin üstüne çıkamaz. Çünkü her an kazayla burun buruna durumdasınız. Tamam adam kaza yaptığı zaman bu şahsi bir suçtur ama minibüs sahibine de yansıyor. Maddi manevi sizi de zorluyor. O yüzden herkes bu işin başına, direksiyona çıkamaz.” – 23.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

“Zaten kriteri belediye, UKOME belirliyor. 60 yaşın üzerindeki ticari araç kullanamıyor. Sadece taksi değil, minibüs, otobüs gibi ticari araçları da kullanamıyor. Sanırım 22 yaşın altında olsa gerek onlar da kullanamıyor. Bizim de kendi kriterlerimiz var. Ahlaki bakımdan, şoförlük, ustalık bakımından, direksiyonda alkol kullanır mı, İstanbul'u bilip bilmediği, arabayı nasıl kullandığı... bunlara bakıyoruz.” – 29.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

Kent içi ulaşımda faaliyet göstermede aile üyelerinin mesleği üzerinden gelişen ilişki ağları da etkili olmaktadır. Bu çalışma kapsamında görüşmelerin gerçekleştirildiği yetkisiz taşımacılık yapan katılımcılar hariç tutulduğunda, 27 katılımcının 14'ünün aile geçmişinde doğrudan veya dolaylı olarak ilgili ulaşım sisteminde çalışmış aile bireyleri bulunmaktadır. Kent içi ulaşımda taksi, taksi-dolmuş ve minibüs gibi özel taşımacılık formlarında çalışmak, belirli mesleki yeterliliklere sahip olmayı ve bunu belgelendirmeyi gerektirmektedir. Fakat yeterli düzeyde denetimin olmaması kayıt dışı çalışmayı olanaklı hale getirmektedir. Özellikle enformel ilişkiler üzerinden gelişen esnek iş ilişkileri ve anlık gelir kazanmanın mümkün olması nedeniyle kent içi ulaşım kolaylıkla ikinci bir iş alanı olarak tercih edilebilmektedir:

“Ek meslek olarak o konularda daha esnek bir meslek. Çünkü rahatlıkla bulabiliyorsun. Bir eşin dostun varsa rahatlıkla girebiliyorsun mesleğe. Pazar şoförü olabilir miyim diyorsun.” – 16.Görüşmeci / Taksi Şoförü ve Taksi Plakası Kiracısı

5.3.2.3.İş Güvencesi

Kent içi ulaşımda taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlarda bir plaka sahibine bağlı olarak çalışan şoförlerin çalışma süreleri değerlendirildiğinde taraflar arasındaki karşılıklı güven ihtiyacının aynı zamanda uzun dönemli çalışma deneyimini de beraberinde getirdiği görülmekte, bir ölçüde enformel iş güvencesinin oluşmasını sağlamaktadır. Araştırma kapsamında meslekte 10 yıldan uzun geçmişi olan 18 görüşmeciden 13'ü en fazla 1 veya 2 kez şoför veya plaka sahibi değiştirdiklerini belirtmişlerdir:

“Şoförle patron arasındaki güven ilişkisi çok önemli. Şoförlük genelde ölene kadar devam ediyor. Yani bizde öyleydi. Hatta bir şoförümüz kanser hastasıydı. Çalışamamaya başladı. Biz çalışamamasına rağmen maaş gibi ödeme yapmaya devam ettik. Bir defa anlaşmazlık oldu. Tazminat verip çıkardık işten.” – 1.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

“Hep aynı arabada çalıştım. 19 sene aynı arabada çalıştım. Aynı plaka sahibine bağlı olarak.” – 11.Görüşmeci / Minibüs Şoförü – Kâhya

Bununla birlikte bireysel ve çoğunlukla enformel iş ilişkisi iş güvencesini problemlili bir hale de getirmektedir. Örneğin, plakaların piyasa içinde dolaşıma giren değerler olması, bir plaka sahibinin plakasını satması durumunda o araçta çalışan şoförlerin işsiz kalması sonucunu doğurabilmektedir.

“Yarını belli değil. Yani bugün bir araba sahibine bağlı olarak çalışıyorum. Yarın adam “ben arabayı sattım” dediği zaman ortadasın.” – 8.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Kent içi ulaşım hizmetlerinde plaka sahiplerinin kent içi ulaşımda genel bir kontrol alanına sahip olmalarının zorluğu, güvenilir bir çalışma ilişkisini gerekli kılmakta, bu nedenle

çok sık şoför veya işletmeci değiştirilmemektedir. Dolayısıyla işin yürütülmesi sırasında taraflar arasında sorun yaşanmazsa iş güvencesi bir anlamda istihdam güvencesini de sağlamaktadır. Kent içi ulaşım hizmetinin sunumunda şoförler arasında da bir iletişim ağı gelişmekte, bu ağ aracılığıyla şoförlerin işsiz kalmaları durumunda yeni bir plaka sahibiyle çalışmaya başlayabileceklerini belirtmektedirler. Ancak bu konuda şoförlerin bir önceki işverenleriyle yaşadıkları tecrübeler etkili olmakta, “sorunlu” bir şoförün iş bulamayacağı görüşmeciler tarafından vurgulanmaktadır:

“Ben diyordum, “bana iş çok.” Her yerde arkadaşlarım var. Valla herkes çağırır beni.” – 13.Görüşmeci / Minibüs Şoförü

“İyi niyetli bir insansa işsiz kalma gibi bir şans yok. Kötü, vukuatı olan bir insansa zor, iş bulamaz.” – 14.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi ve Durak İşletmecisi

5.3.2.4.Sosyal Güvenlik

Taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlar gibi kent içi ulaşım faaliyetlerinde çalışanların sigorta ilişkileri karmaşık bir işleyiş ortaya koymakta, şoförler ve plaka sahipleri arasında çeşitlenen anlaşma düzeylerine bağlı olarak sigorta prim ödemeleri gerçekleştirilmektedir. Yasal olarak bu alanda faaliyet gösteren aktörler açısından üç farklı sosyal güvenlik statüsü bulunmaktadır. Kendi aracında çalışanlar 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu 4/b maddesi kapsamında, başkalarının araçlarında çalışanlar ise aynı kanunun 4/a maddesi kapsamındadır. Fakat Kanun kapsamında başkasının aracında tam süreli veya 10 günden fazla çalışma ile 10 günden az çalışma arasında önemli bir fark bulunmaktadır. Başkasının aracında 10 günden fazla veya tam süreli çalışma koşulunun oluşması durumunda Kanunun genel hükümleri geçerli olmakta, işverenin sigortalıyı Sosyal Güvenlik Kurumu’na bildirip primleri ödemesi gerekmektedir. Fakat çalışmanın 10 günden az olması durumunda 5510 sayılı Kanuna 2011 yılında eklenen Ek 6.maddeye göre, kişilerin sigortalılıkları kendileri tarafından 30 gün üzerinden prim ödenmesi aracılığıyla gerçekleşmektedir (Şakar, 2019, s. 181). Kanunda yükümlülükler net bir şekilde belirtilmiş olmakla birlikte, sigorta prim ödemeleri çeşitli anlaşma biçimlerine bağlı olarak yapılmaktadır. Şoförlerin sigorta primleri tamamen işveren plaka sahibi tarafından ödenebileceği gibi prim ödemelerini tümüyle ya da yarı yarıya şoförlerin yaptığı örneklerle de karşılaşılmaktadır:

“O da kişiye bağlı. Şimdi kimi var kendisi ödüyor mal sahibinin, kimi var anlaşmalı yarı yarıya, kimi var hiç ödemiyor. Bu iş böyle.” – 12.Görüşmeci / Eski-Minibüs ve İETT Otobüsü Şoförü

“Şimdiki şoförle babam yarı yarıya ödüyorlar. Yarisını şoför, yarisını babam ödüyor. Normalde plaka sahibinin yapması lazım ama hiç kimse buna yanaşmıyor.” – 16.Görüşmeci / Taksi Şoförü ve Taksi Plakası Kiracısı

“Bunu aslında tamamen şoförün kendisinin yatırması lazım ama onu baştan konuşuyoruz, ya tamamını mal sahibi yatırıyor veyahut da yarisını mal sahibi yarisını şoför yatırıyor. Benim arabamda çalışan, yarisını ben yatırırım, yarisını şoför yatırır.” – 25.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi

“Birçok taksi şoförü sigortayı istemedi önce. Her ne kadar devlet bunu zorunlu tutsa da birçok kişi kaçak çalışmayı dahi teklif etti. Biz devlet ve yakalanma korkusundan dolayı bunu hiçbir şekilde kabul edemedik. Çünkü dediğim gibi herhangi bir sokak arasında çalışmıyor taksi. Birçok insanın, polisin olabileceği bir yerde çalışıyor.”- 1.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

“Şoför kendi sigortasını ödüyor, bunun da senin kazandığın paraya etkisi oluyor. Örnek veriyorum aylık üç bin lira kazanıyorsan, bunun bin lirası sigortaya gidiyor, kiran var, başka masrafın var, onun için de çoğu arkadaş bırakmak mecburiyetinde kalıyor.” – 21.Görüşmeci / Eski-Taksi ve İETT Otobüsü Şoförü

Farklı anlaşma biçimlerine bağlı bir şekilde ortaya çıkan çalışma ilişkileri gerek yasal olarak düzenlenmiş alanlarda gerekse ikili anlaşmalara bağlı esnek bir şekilde ortaya çıkan konularda etkili olmaktadır. Ancak saha bulgularının değerlendirildiği birçok konuda görüldüğü üzere bir alanın yasal olarak düzenlenmemiş olması tamamen sistemsiz bir işleyişin gerçekleşmediği anlamına gelmemekte, yasal düzenlemelerin bulunmadığı “kualsızlık” durumlarında ulaşım aktörleri kendi kurallarını belirlemektedir. Hatta ulaşım aktörlerinin kendi kurallarının varlığı kimi durumlarda somut işleyişte yasal olanın da önüne geçmekte, yukarıda sigorta prim ödemelerine ilişkin belirtilen yasal düzenlemenin saha da işlerliğinin farklı olması bunun önemli bir örneğini göstermektedir. Fakat özellikle şoförlerin gelirleri üzerindeki belirsizlik, sigorta primlerini kendilerinin ödemesini problemlili bir hale getirmektedir. Ayrıca plaka sahibi olmaksızın şoför olarak çalışanların sigorta girişlerinde de sorunlar gözlemlenmektedir. Çalışma kapsamında plaka sahibi olmayıp şoför olarak çalışanların tamamı şu anda sigortalı olarak çalıştıklarını ancak geçmişte sigortasız olarak da şoförlük yaptıklarını vurgulamışlardır. Şoförlerin ikili anlaşmalara bağlı olarak veya kendi istekleri doğrultusunda sigortalı olmaları, dönemsel olarak sigorta ödemelerinde eksikliklerin bulunmasına neden olmakta, bu durum özellikle uzun yıllardır meslekte yer alan şoförlerde daha sık gözlemlenmektedir:

“Benim sigorta girişim 2005. 1600-1700 günüm var daha kaç sene içerisinde. Yani demek ki yarıdan fazla boşluğumuz var. Bir 7-8 sene boşluğumuz var.” – 12.Görüşmeci / Eski-Minibüs ve İETT Otobüsü Şoförü

“5.3.2.1.5.Çalışma İlişkilerinde Anlaşmazlıklar ve Çözümler” alt başlığında belirtilen plaka sahibi ve şoförler arasındaki sorunların çözümünde şoförlerin yasal yollara başvurusu, sigortayla ilgili konulara da yansımaktadır. Şoförlerin giderek daha fazla mahkemeye başvurduğu, bu nedenle sigortalı çalışmada bir artış yaşandığı ifade edilmektedir:

“Git gide sigortalılar çoğalıyor. Neden? Mahkemeye veriyorlar.” – 11.Görüşmeci / Minibüs Şoförü – Kâhya

5.3.2.5.İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği

Karayolu taşımacılığı işçi sağlığı ve iş güvenliğini olumsuz olarak etkileyecek birçok farklı unsuru içermektedir. Bu unsurlar, titreşim, gürültü, sıcak ve soğuğa aşırı düzeyde maruz kalma, tehlikeli madde, gaz ve duman soluma gibi fiziksel etkenlerin yanında, aynı zamanda fiziksel ve psikolojik şiddeti de içerecek şekilde psiko-sosyal faktörleri de içerebilmektedir. Ayrıca yine organizasyonel unsurlar da karayolu taşımacılığında işçi sağlığı ve iş güvenliğini etkilemektedir (Başayar, 2014, s. 22). Araştırma kapsamında kent içi ulaşımın incelenen formlarında faaliyet gösteren katılımcıların da bu alandaki çalışma koşullarından kaynaklanan fiziksel ve psikolojik sağlık problemleriyle karşılaştıklarını belirtmektedirler. Özellikle uzun süreler oturmaya dayalı olarak gelişen fiziksel problemler ile trafik içinde faaliyet göstermenin oluşturduğu strese bağlı olarak yaşanan zihinsel sağlık problemleri katılımcıların en çok vurguladıkları sağlık sorunları arasındadır:

“Sinirsel olacak tüm sağlık sorunlarını yaşıyorsun. Ben mesela zona oldum. Sinirsel dediler. Sıkıntı ve sinirden. İşte trafik tıkanıyor ona sıkılıyorsun, yolcu ile bir şeyin var ona sıkılıyorsun. Sıkıntı her yanında senin. Çok zor bir iş. Yani stres ve sıkıntı olarak çok zor bir iş. Fiziksel olarak şu ana kadar bir şey görmedim ama sinirsel olarak çok etkiledi. Bıraktığımdan beri de dünya varmış diyorum.” – 3.Görüşmeci / Minibüs Plaka Sahibi ve Şoförü

“Trafikte stres en büyük sorun. Stresiz geçmez. Onun dışında çok uzun süre oturuyorsunuz, bel problemleri oluyor. Yazın da klima çarpıyor, hasta olabiliyorsunuz. Ama trafik insanı çok yıpratıyor, tahammülsüz bir insan oluyorsunuz.” – 5.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Şu an konuşurken de anlaşılır mesela. Ben tik sahibi oldum. Zaten vardı ama şu an daha da artmış durumda. ... Yapmadığım iş kalmadı diyebilirim ama bu kadar streslisini yapmadım.” – 8.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Bu işte sinir sahibi oluyorsun. Bir de şoför hastalığı vardır, bel fıtığı. Birincisi, sinir stres sahibi insan oluyorsun. İkincisi, bel fıtığı oluyorsun.” – 21.Görüşmeci / Eski-Taksi ve İETT Otobüsü Şoförü

Çalışma koşulları nedeniyle yaşanan sağlık sorunları taksi, minibüs ve taksi-dolmuş şoförlerinin tümü için geçerli olmakla birlikte, özellikle taksilerin işleyişine bağlı olarak

şoförler çok daha tehlikeli durumlarla karşılaşılabilir. Çalışmanın daha önceki bölümlerde katılımcıların ifadeleri aracılığıyla da aktarıldığı üzere, minibüs ve taksi-dolmuşlarda çalışmanın mekânsal olarak sınırlı bir bölgeyi kapsamaması nedeniyle katılımcılar yolcular üzerinden gelişebilecek olayları sorunlu olarak nitelendirirler de tehlikeli olarak tanımlamamaktadır. Ancak taksiler İstanbul’da mekânsal bir sınırlama olmaksızın ve günün her saati çalışmakta, gasp, hırsızlık gibi olaylarla karşılaşılabilir, şoförler için hayati tehlike söz konusu olmaktadır:

“Taksi daha rahat ama şu riski var. Gece bilhassa kapkaççılar, gaspçılar falan. Bir dönem mesela kendi çalıştığım arkadaşımı da Sultanbeyli’de vurdular. Öldürdüler vicdansız şerefsizler diyeceğim. Mazlum bir insandı.” – 2.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Daha geçen sene arkadaşımızı gasp ettiler. Direk adamın kafasına ateş edip öldürdüler. Yani bunlar oluyor. Taksici kötü, zannedersin memleket tozpembe.” – 8.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Taksi şoförleri için can güvenliğinin sağlanmasının küresel ölçekte son derece sorunlu olduğu görülmektedir. Örneğin ABD’de 1996 yılı verilerine göre taksi şoförleri çalışma esnasında cinayet nedeniyle ölüm sıralamasında ilk sırada yer almaktadır. New York’ta 1990-2002 yılları arasında en az 250 taksi şoförünün cinayet nedeniyle hayatını kaybettiği belirtilmektedir. Aynı zamanda yine ABD’de 1999 yılı verilerine göre taksi şoförleri saldırıya uğrama konusunda da polis ve güvenlik görevlilerinin ardından üçüncü sırada bulunmaktadır (Gambetta & Hamill, 2005, s. 1). Türkiye’de ise 2006 yılı verilerine göre İstanbul’da son 11 yılda 86 taksi şoförü cinayet sonucu hayatını kaybetmiştir (Başayar, 2014, s. 25). Daha önceki bölümlerde yolcuların daha önceden tanıdıkları taksi şoförlerini güven nedeniyle tercih ettikleri belirtilmişti. Buna karşılık taksi şoförleri açısından da yaşanabilecek potansiyel tehlikeler nedeniyle yolculara belirli bir güvenin duyulması gerektiği ifade edilmekte, taksi şoförlerinin yolda karşılaştıkları müşterilerine ilişkin bu “güveni” belirli sembollerini okuma doğrultusunda tecrübe kazandıkları vurgulanmaktadır. Bu semboller yaş, cinsiyet ve etnisite gibi unsurlarla birbirinden ayrılmakta, taksi şoförlerinin güven açısından erkekler yerine kadınları, gençler yerine yaşlıları ve gruplar yerine tek yolcuları taşımayı tercih edebildikleri belirtilmektedir (Hamill & Gambetta, 2006, s. 31).

İşçi sağlığı ve iş güvenliği kapsamında değerlendirilen bir diğer önemli sorun alanı ise çalışma saatleri konusunda ortaya çıkmaktadır. Normal bir işleyişte araçlar trafikte belirli sürelerde kalmakta ve hizmet sunum süreleri arasında dinlenmek mümkün olabilmektedir. Ancak başta 24 saati geçen süreler olmak üzere, aralıksız çalışma durumunda güvenlik problemi meydana gelmekte, şoförlerin uzun sürelerde, dinlenme olmaksızın veya yetersiz

dinlenme aralıklarıyla çalışması hem kendileri hem müşterileri hem de trafiğin genel akışı için risk oluşturmaktadır. Sadece uzun süreli çalışmaya bağlı meslek hastalıkları değil, aynı zamanda anlık olarak trafiğin işleyişi içinde şoförlerin araçları kullanma yetkinliklerinden veya başka nedenlerden meydana gelebilecek trafik kazaları da şoförler ve yolcular için bir risk oluşturmaktadır. TÜİK karayolu trafik kaza istatistiklerine göre Türkiye’de 2018 yılında gerçekleşen toplam trafik kazalarının %9’u İstanbul’da ve trafikte faaliyet gösteren bütün taşıtları içeren bu kazaların %90,56’sı ise sürücü kusurları nedeniyle yaşanmıştır (Yaprak & Akbulut, 2019, s. 71). Böyle bir işleyiş içinde uzun çalışma sürelerine bağlı olarak kent içi ulaşımda faaliyet gösteren ve günün neredeyse tamamını trafik içinde geçiren şoförlerin risk altında oldukları açıktır:

“Fiziksel bir sağlık sorunu ile karşılaşmadım da ben bir kaza yaptım ufak çaplı. Ben bir sorun yaşamadım da yanımdaki müşteri açısından biraz sıkıntı yaşadım. O zamanlar öyle bir şey oldu. Kaza riski nedeniyle.” – 16.Görüşmeci / Taksi Şoförü ve Taksi Plakası Kiracısı

“...şöyle bir sözü vardır babamın: “Git en pahalı arabaya vur, yeter ki insana vurma.” Keşke diyeceğin hatalar yapma.”- 1.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

Yaşanan kazalar sadece şoförleri etkilememekte, aynı zamanda yayalar ve yolcular da bu süreçte zarar görebilmektedir. Bu nedenle şoförlerin sert rekabet koşulları altında ve uzun saatlerde çalışmaları hem şoförler açısından bireysel hem de hizmet sunduğu ve bağlı bulunduğu çevre açısından toplumsal riskler içermektedir. Ayrıca yaşanan kazalardan plaka sahiplerinin de işletmeci olarak sorumlu olması, şoförler kadar plaka sahipleri için de yükümlülükler meydana getirmektedir. Bu nedenle plaka sahipleri için de yaşanacak kazalar önemli bir yasal yükümlülük alanı meydana getirmekte, bu nedenle şoförlerin bu alanda dikkatli olması talep edilmektedir.

5.3.2.6.Lisanssız Araçta Şoförlük: Kent İçi Ulaşımda “Korsan” Çalışma

Kent içi ulaşım faaliyetleri belirli yasalar ve yetki belgeleri üzerinden düzenlenmekte, bu yetkilere sahip olmayan kişilerin ulaşım hizmetini sağlanması yasaklanmaktadır. Bu şekilde gerçekleştirilen lisanssız ulaşım faaliyetleri genellikle “korsan” olarak tanımlanmakta, bu terim ile sürecin yasa dışı olma haline referans verilmektedir. Fakat yapılan işin tanımı bu alanda faaliyet gösteren taşımacılara sorulduğunda farklı kavramların da kullanıldığı görülmektedir. Örneğin, yetkisiz taşımacılık yapılan bir “korsan taksi durağını” işleten 28.görüşmeci bu taşımacılığı “şoförlü araç kiralama” olarak nitelendirirken, kent içi ulaşımda “korsan taksi” hizmeti veren 7.görüşmeci yaptığı işi “özel taşımacılık” olarak nitelendirmektedir. Ancak her iki katılımcı da “korsan” nitelendirmesini sorunlu görmediklerini ve bu tanımlamayı

kullandıklarını belirtmişlerdir. Yetkisiz çalışmanın örgütlenmesinde güven ve fiyat avantajı önemli bir unsur olarak ortaya çıkmaktadır. Ayrıca kontrol ve denetim işlevinin korsan taksi hizmetleri için de geçerli olduğu ve bu alanda herhangi bir problemle karşılaşılması durumunda yaşanan sorunun çözümünde korsan durakların sorumluluk aldıkları dile getirilmektedir:

“Güven ve fiyat. İnsanlar biliyorsun ekonomik kriz olduğu için cebine bakıyor. Normal bir takside örnek vereyim, buradan Sabiha Gökçen’e gittiğin zaman 110 TL para yazıyor, korsanla gittiğin zaman 55 TL yazıyor. Yarı yarıya fark ediyor. Seni kapıdan alıyor, kapına bırakıyor. O güven var. Yolcu kendisini biraz daha özel hissediyor, sivil araçla alınıyor. Önde oturuyor, sohbet ediyorsun. Arkadaşlık kuruyorsun. Yine hangi şoförün hangi yolcuyu aldığı belli. Yolcunun da şoförün de numarası belirli. Yolcuyu durak atayınca çıkıyor. Yolcunun yanlış veya şoförün yanlış olunca anında durak müdahale eder. Gerekirse iş vermez, duraktan atar. O yüzden yanlış yapma lüksü yok. Daha güvenli.” – 7.Görüşmeci / Korsan Taksi Şoförü

“Esas olarak güven. Fiyattan çok güven önemli oluyor. Kişinin muhatap alabileceği bir yer var. Kişiyi koruyor.” – 28.Görüşmeci / Korsan Taksi Durağı Sahibi

Korsan taksilerin çalışma düzeninde sadece durağa belirli bir ödeme yapılması ve bu ödemenin de yasal taksilerin günlük ödenmesi gereken yevmiyeye kıyasla çok daha az olması elde edilen kazancın da formel çalışan taksilere göre çok daha yüksek olmasını sağlamaktadır⁴⁹. Korsan taksi duraklarında çalışan şoför sayıları ise durak büyüklüğüne göre farklılaşmaktadır. Örneğin 7.Görüşmeci kendi duraklarında 500’e yakın şoförün çalıştığını belirtmektedir. Buna karşılık Avrupa yakasında korsan taksi durağında faaliyet gösteren 28.Görüşmeci duraklarında dönemsel olarak çalışan şoför sayılarının değişiklik gösterebildiğini, görüşmenin yapıldığı tarihte durakta aktif olarak çalışan 20 aracın bulunduğunu ancak bu sayının 60’a kadar yükselebildiğini ifade etmiştir. Ayrıca korsan taksi durakları kent içi ulaşım alanında faaliyet gösteren bütün aktörler için görünür bir olgudur, yetkisiz taşımacılık yapan kurumlar hakkında kolaylıkla bilgiye ulaşılabilmektedir. Bir görüşmecinin de belirttiği üzere:

“Google’a yazın bakın, 30 senedir değişmeyen adres falan diye sloganları falan var.” – 6.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Yetkisiz olarak gerçekleştirilen kent içi ulaşım faaliyetlerinde de tıpkı yasal olanlar gibi duraklar önemli bir işlev görmekte, şoförlerin dağıtım ve yönlendirilmeleri duraklar aracılığıyla sağlanmaktadır. Duraklar fiziki olabileceği gibi sanal olarak da kurulabilmektedir. Teknoloji ve yetkisiz taşımacılık arasında ilişki çalışmanın ilerleyen bölümlerinde ayrıca incelenecektir. Korsan durakların işleyişi formel taksi durakları ile benzerlik taşımakta, durağın şoförlere

⁴⁹ 7.Görüşmeci 10.08.2019 tarihi itibarıyla ulaşım hizmetini kendi aracıyla verdiğini, durak hizmeti içinse haftalık olarak 300 TL ödediğini ve aylık kazancının çalışma durumuna göre 10.000 TL dolaylarında olduğunu belirtmiştir.

sunduğu hizmet karşılığında şoförler tarafından durağa günlük, haftalık veya aylık olarak ödemeler yapılmaktadır. Fakat “korsan” sistemlerinin işleyişindeki temel fark yasal plaka sahibi olmadan çalışan şoförlerin formel taksilerde esas maliyetini oluşturan günlük yevmiyenin korsan çalışmada devre dışı kalmasıdır:

“Takside şoförün vermesi gereken yevmiye çok yüksek. Eksi 280’le başlıyor adam güne. Onu çıkarmak için de elinden geleni yapıyor. ... (Burada) Arabanızla gelip durağa kaydoluyorsunuz. Kendi aracınızı kullanıyorsunuz. Haftalık durağa para veriliyor. 300 TL her araç için. 5000 TL de kazansanız, 1000 TL de kazansanız 300 veriyorsunuz. Ama onun dışında ne kazanırsanız sizin. Ne zaman çalışmak isterseniz gelirsiniz, sıraya girersiniz. Bu durak 7/24 açık. Ne kadar çalışırsanız o kadar kazanırsınız. Kendi ihtiyacınıza bağlı. Araçları artık GPS’le falan takip de edebiliyoruz. Çalışmak istiyorsanız durağa gelmenize de gerek yok. Biz yönlendirebiliyoruz.” – 28.Görüşmeci / Korsan Taksi Şoförü

Yetkisiz taşımacılık faaliyetleri, yasal çalışanlar tarafından genel olarak vergilendirilmemiş kazanç ve haksız rekabet açısından eleştirilmektedir. Kent içi ulaşımında yasal faaliyet göstermeye olanak tanıyan minibüs, taksi ve taksi-dolmuş plakalarına sahip olmak, plakaların serbest piyasa içindeki değeri nedeniyle, önemli bir mali yükün altına girmeyi gerektirmektedir. Korsan taşımacılık yapan araçlar ise yatırım bedeli olmaksızın faaliyet göstermektedirler. Buna karşılık yetkisiz taşımacılık yaparak taksi benzeri hizmet sunan aktörler kendi varlık ve çalışmalarının meşruiyetini piyasa içindeki tekelleşme ve vergilendirme süreçlerine dayandırmaktadırlar. Onlara göre galeriler üzerinden gelişen plaka kiralama süreçleri aracılığıyla kent içi ulaşım hizmet alanı olmaktan çıkarak, plaka rantına dayalı bir yatırım alanına dönüşmüştür. Bu alan birkaç büyük firma tarafından kontrol edilmektedir; korsan ulaşım faaliyetleri ise bu alandaki tekeli zayıflatmaktadır. Formel çalışanların eleştiri noktasını ise vergilendirme problemleri oluşturmaktadır. Yetkisiz taşımacılık düzenlenmemiş bir faaliyettir, bu nedenle bu çalışma doğası gereği vergilendirilmemektedir. Vergilendirme ile fayda arasında kurulan ilişki çerçevesinde korsan taksilerin elde ettikleri kazanç eleştirilmektedir. Yetkisiz taşımacılık yapan işletmeci ve şoförler ise plaka sahipliği üzerinden ilerleyen kent içi özel ulaşım hizmetlerinde de vergilendirme sorunlarının olduğunu ifade etmekte, bu nedenle iki form arasında vergilendirme üzerinden bir eleştiri yapılamayacağını savunmaktadır:

“Plakalar galerilerin, Oto Center’ların elinde toplanmış durumda. 5-6 tane büyük firma var istedikleri gibi yönlendiriyorlar. Plakayı kime isterse veriyor. Denetimi yok, sicil kaydı yok. “Korsan vergi vermiyor” diyorlar. Ben benzin alıyorum, vergi veriyorum. Vergi levham var burada. Ekonomik fayda sağlıyorum. Taksilerin de nasıl vergi verdiğini biliyoruz, onlar da vergi vermiyorlar. Sadece sigorta farklı. Onlar 2000 TL ödüyorlarsa, ben 1000 TL ödüyorum. Sarı taksinin bir yatırım aracı

haline gelmesi, yatırım olmaktan çıkacak. Sanatçı insanın neden plakası olsun. Senin olacak işe çıkacaksın. Plaka ve ehliyetin bir olacak, bu işi iş olarak yapacaksın. Adam 3 tane plaka almış, kendisi İngiltere’de yaşıyor. Aldığı parasına bakıyor. Ayrıca plakalar galerilerin ellerinde. Nasıl işliyorlar belli değil. 5-6 galerinin elinde toplanmış, tekel olmuşlar. Onlar ne derse o oluyor. 400-500 tane plakası olan yerler var. Her şey güllük olsa ben neden bu işi yapayım.” – 28.Görüşmeci / Korsan Taksi Durağı Sahibi

Yetkisiz taşımacılık, faaliyet gösterenler açısından önemli bir risk alanı meydana getirmekte, gerekli belge ve yetkilere sahip olmaksızın taşımacılık yapanlar para cezaları ve taşıtların belirli sürelerle trafikten menedilmesini içeren yaptırımlarla karşılaşmaktadırlar. Bu durum ise bu şekilde taşımacılık yapanları çeşitli önlemler almaya itmekte, örneğin referans sistemleri gibi uygulamalar aracılığıyla müşterilerinin de “güvenilirliğini” sağlamaktadırlar. Yeni müşterilere ulaşma konusunda daha önce kendilerinden hizmet alan müşterilerinin referanslarını kullanmakta, böylelikle gizli bir denetimle karşılaşma ihtimalini en aza indirmeyi hedeflemektedirler:

“Bir müşteri ilk defa bizi kullanıyorsa ilk müşteriye numara atıyoruz. Bu müşteri merkezi aradığı zaman ismi çıkıyor zaten. Kaydediyorlar. İlk defa aradığı zaman merkez diyor ki “beni kim önerdi.” Ya şu yolcu referans oldu veya şu şoför referans oldu. Hani güvenilir mi değil mi? Çünkü bu işin problemli de bir boyutu var.” - 7.Görüşmeci / Korsan Taksi Şoförü

Resmi trafik denetimleri bu alanda çalışanların karşılaştıkları önemli bir risk olarak görülse de merkezi ve yerel yönetimlerin yetkisiz taşımacılık alanındaki yaklaşımının karmaşık boyutta olduğu dile getirilmektedir. Korsan faaliyet gösterenler özellikle idarenin süreci görece esnek bir şekilde yönettiğini belirtmekte, bunun nedeni olarak ise bu faaliyetlerin yarattığı ekonomik büyüklük ve istihdam olanakları gösterilmektedir. Korsan çalışmaya ait veriler tam olarak bilinmemekle birlikte, İstanbul’da yaklaşık olarak 4000 dolaylarında korsan çalışan şoför bulunduğu tahmin edilmektedir (Karadağ, 2018). Tahmin edilen sayılar İstanbul’un nüfusu ve hizmet alanının büyüklüğü düşünüldüğünde düşük olarak gözükse de yetkisiz taşımacılığın taksi hizmetleri gibi spesifik bir hizmet alanında faaliyet göstermeleri etki güçlerini artırmaktadır:

“Devlet de bunu biliyor zaten. Şu anda ben nasıl İstanbul’da 4000 tane korsan taksi olduğunu biliyorsam, devlet de biliyor. Hem de çok iyi biliyor. Ama buna dokunmuyor. Emniyet de dokunmuyor. Ha, yer gelir rutin denetimlerde tabii cezayı kesiyor ama istese bunlara baskın yapıp bir şekilde ayaklarına taş koyar. Bitiremese de elinden geleni yapar. ...ortalama 4000 tane araç var, bir aracın ortalama cirosu günlük 1000 TL gibi bir ciro yapar, günlük 4 milyon TL’lik bir para dönüyor. Bu ciddi bir ekonomi.” – 7. Görüşmeci / Korsan Taksi Şoförü

Ayrıca kent içi ulaşımında yetkisiz bir şekilde taşımacılık yapmanın yaptırımlarının çok ağır sonuçlar meydana getirdiği belirtilmekte, “korsan” taşımacılığın, şoförlüğün kendi mesleki işleyiş koşulları kapsamında değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Bir anlamda genel olarak kent içi ulaşımında tanımlanan formlarda şoförlüğe başlama süreçlerine benzer bir şekilde yetkisiz taşımacılık faaliyetleri içinde yer almak, başka istihdam alternatiflerinin olmamasına bağlanmaktadır:

“Bu işin şoför kısmı zaten en dipteki insan. En son seçenek olarak mecbur kalmış, bu işe başlamış. Hepsi belirli bir yaştan üstünde. Bu yaştan sonra fabrikada işe mi başlayacak. Zaten bir zanaatı yok adamın. Olsa onu yapardı. İş olmayınca mecbur korsan taksi yapıyor evini geçindirmek için. ...Mecburen bu işi yapıyorlar. Adam ticaret yapmış batırmış bu işe girmiş, bir vasfı yok, ekmek parası kazanması lazım, bu işe girmiş.” – 28.Görüşmeci / Korsan Taksi Durağı Sahibi

Yetkisiz taşımacılık faaliyetini yapanların kendi açılarından bir başka meşruluk dayanağı ise, plaka tahdidine dayalı olarak tekel şeklinde faaliyet gösteren formel taksi taşımacılığının yetkisiz taşımacılık uygulamaları aracılığıyla kendisini düzenleme zorunluluğunu ortaya çıkardığı fikridir. Yetkisiz taşımacılığın işleyişinde tanımlanan güven olgusuna benzer bir biçimde, sunulan hizmetin formel taksilere kıyasla daha iyi olduğu ifade edilmektedir. Bu nedenle yetkisiz ulaşım hizmetinin düzey ve biçimine alışan müşteri profilinin ise formel taksilerin kendilerinin düzenlenmesinde ve hizmet kalitelerinin artırılmasında bir araç görevi gördüğü belirtilmektedir. Bir anlamda yetkisiz taşımacılık hizmetlerinin varlığının formel taksi hizmetlerinin düzenlenmesinde bir etki yaratabildiği ifade edilmektedir:

“Korsan taksi, sarı taksinin tekeline kırıyor. Biz olmasak onlar kendilerine hiç çeki düzen vermezler. En azından rekabet yaratıyoruz, onlar da kendilerini toparlıyorlar. ...Korsan taksi olmasa sarı taksi lüks olurdu. Biz onları frenliyoruz.” – 28.Görüşmeci / Korsan Taksi Durağı Sahibi

Yetkisiz taşımacılık faaliyetleri açısından aynı zamanda İstanbul’da yeni aktörlerin faaliyet göstermeye başladığı da görülmektedir. Örneğin Türkiye’de 2011 yılından itibaren sayıları hızla artan ve 2019 yılı verilerine göre yaklaşık olarak 3,5 milyon dolaylarında olan (Erdoğan, 2020, s. 3) Suriyeli göçmenlerin de Türkiye çapında yetkisiz taşımacılık faaliyetlerinde bulundukları TŞOF Başkanı tarafından dile getirilmiştir (Sputniknews Türkiye, 2019).

Yetkisiz çalışma sadece taksi plakasına sahip olmayan “sivil” araçların taksi ile benzer bir şekilde kent içi ulaşım hizmeti sunması biçiminde gerçekleşmemekte, aynı zamanda aynı plakaların kopyalanarak, iki taksi üzerinde çalışması şeklinde de olabilmektedir:

“Küçükçekmece civarında bizim aynı plakadan olduğunu görmüşlerdi ama yakalayamamışlardı. Normal taksi plakası olarak basılmış, taksi görünüşünde. Taksicilik

yapıyorlardı. Hatta o aracın birçok defa köprüden geçişini tespit ettik. Bizim olmadığını belirtmemize rağmen köprüden herhangi bir geri dönüş olmadı ve biz o cezayı ödedik.”- 1.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

Minibüs ve taksi-dolmuş gibi ulaşım formlarında ise korsan uygulamasının olmadığı belirtilmektedir. Zira belirli bir hatta bağlı olarak çalışma zorunluluğu yetkisiz çalışmanın önünde görece bir engel oluşturmakta ve hatlarda çalışan araçların sabit plakalar üzerinden tanınırlığının olması yetkisiz çalışmayı engelleyici bir etken olarak tanımlanmaktadır. Yukarıda ifade edilen ulaşım formlarında faaliyet gösteren işletmeci ve şoförlerin tamamı kendi hatları üzerinde yetkisiz çalışma yapılamayacağını belirtmişlerdir:

“...yan hatlarda hiç olmaz, bizim hatta bile olmaz. Çünkü orada çalışan insanlar sürekli her gün orada çalıştığı için, 380 tane plakaya hala göz aşinalığım var. ...Her gün onu görüyorsun, sürekli plakalarla karşı karşıyasın. Onu unutmazsın. Yabancı plaka olduğunda anında göze çarpar. Aynı yol üzerinde dar yerde olma avantajı var.” – 3.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

“Minibüste korsan çalışma olmaz. Niye olmaz? Herkesin hattı belli. Sen aynı plakadan getirip veyahut karşının plakasıyla gelersen ayna gibi çıkarsın meydana.” – 25.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi

5.3.2.7.Mesleki İtibar

Mesleki itibar, bir mesleğe sahip olmanın toplumsal düzeydeki cazibesi ve sosyal onuru olarak nitelendirilmekte, kişilerin sahip olduğu mesleki itibarın gelir, eğitim seviyesi, toplumsal otorite ve etki, hayat tarzı ve tüketim kalıplarıyla bağlantılı olarak oluştuğu vurgulanmaktadır (Sunar, 2020, s. 36-37). Çalışma kapsamında görüşmecilere mesleki itibar hakkında da sorular yöneltilmiş, 1 görüşmeci haricinde katılımcıların tamamı, İstanbul’da şoförlüğün itibarında bir azalma olduğunu belirtmiştir:

“Azalış görüyorum, hem de ne kadar, istemediğin kadar. Taksiciysen eğer seni adam saymıyorlar, adamlıktan düşüyorsun valla. Polisin karşısına bile çıksan, adam sana “sen taksi şoförüsün, sen hırsızısın” diyor.” – 19.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Minibüs camiası veya taksi camiası, milletin arasında fişlenmiş. Burada kaza yapsa, minibüs %100 haklı olsa, haklı olduğu hâlde %99 suçu ona verirler. Niye, çünkü minibüsçü.” – 27.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü – Dernek Yöneticisi

“Genel olarak şoförlükte de o itibar kalmadı. Daha saygıdeğer bir meslekti. Düşünebiliyor musun adam çocuğunu emanet ediyordu. Bundan daha öte bir şey var mı? Şimdi o iş kalmadı.” – 3.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

Görüşmecilerin mesleki itibara ilişkin vurguları Türkiye’de son yıllarda bu alanda gerçekleştirilmiş olan çalışmalarla da paralellikler içermektedir. *Türkiye’de Çalışma Hayatı ve*

Meslekler araştırmasında da takip edilebileceği üzere, taksi/dolmuş şoförlüğü 2020 yılı sonuçlarına göre araştırma kapsamında değerlendirilen 133 meslek arasında 102.sırada yer almakta, bu özelliği ile ulaştırma sektörü içinde 110.sırada yer alan kamyon ve tır şoförlerinden sonra sondan ikinci konumda bulunmaktadır. Ayrıca aynı araştırmanın 2015 yılı verilerinde taksi/dolmuş şoförü kategorisi 97.sırada yer almakta (Sunar, 2020, s. 147), bu anlamda son 5 yıl içindeki düşüş de takip edilebilmektedir. Yaşanan bu dönüşüm birkaç sebeple açıklanmaktadır: İlk olarak yerel yönetimlerin kent içi ulaşım alanında yeni olanaklar sunması ve taksi, taksi-dolmuş ve minibüslerin ulaşımında neredeyse alternatifsiz olmaktan çıkmasının yolcuların da bakış açısını değiştirdiği belirtilmektedir. Daha önceki dönemlerde kullanılması zorunlu bir hizmet sunan taşımacılara duyulan ihtiyaç, kentsel ulaşım alternatiflerinin artmasıyla birlikte ilerleyen bölümlerde de inceleneceği üzere düşüşe geçmiş, aynı zamanda inceleme konusu olan modlardaki kaotik işleyiş artmıştır. Buna paralel olarak ise bu hizmetin sunum biçiminin ve yaşanan düzensizliğin toplumsal tahammül sınırlarının dışına çıktığı belirtilmektedir:

“Mesela bizim durak hattında eskiden 20 tane otobüs vardı, şimdi 120 tane var. Şu anda daha kötü koşullardayız. Biz eskiden bu arabayla ben minibüsle çalıştığım zamanda 11 tek atardım. 10 servis, bir de tek atardım Şimdi bu arabalar 3 servis atıyor. 6 tek atıyor yani. İnsanlar toplu taşımaya daha fazla yöneldi. Küstürdük de biraz. Minibüsçü olarak da küstürdük de. “Oturlan”, “suslan” diye, kabayız minibüsçü olarak biraz.” – 11.Görüşmeci / Minibüs Şoförü – Kâhya

“Minibüslerin adı çıkmış. Eskiden çok iyiydi. Neden? Eskiden belediye yoktu. Çalışmıyordu. Eskiden 3-5 tane belediye arabaları vardı. O kadar. Bu insanları minibüsçüler taşıyordu. Minibüsçülerin, taksicilerin bir adı vardı. Sözü vardı. Şimdi ne oldu? ...Ne kadar çok insan var, o kadar insan sıkıntı demek.” – 13.Görüşmeci / Minibüs Şoförü

İkinci ve daha yapısal bir problem alanını ise, işe giriş süreçleri ve bu alandaki denetimsizlik oluşturmaktadır. Çalışma çerçevesinde incelenen kent içi ulaşım formlarında istihdam edilmenin enformel ilişkiler üzerinden kolaylıkla gerçekleşmesinin ve yapılan işin görece düşük vasıf düzeyinde bir emek gücüne ihtiyaç duymasının mesleki itibara olumsuz yansıdığı, plaka kiralama aşamalarının ise bu süreci hızlandığı ifade edilmektedir. Özellikle plakaların galeriler aracılığıyla piyasaya dağılmasının bu konuda önemli rolü olduğu vurgulanmaktadır. Galeriler piyasa için kendilerine en fazla gelir getirecek olanlara plakayı kiralamayı tercih etmekte, formel olarak galeriler üzerinden ilerleyen süreçler, ikili anlaşmalarda enformel alanın ortaya çıkardığı güven ve referans sistemini parçalayarak, buna bağlı denetimi ortadan kaldırmaktadır. Sorunların yapısal olan boyutu ise denetimin ortadan kalkmasının yanında, aynı zamanda plaka kiralayanların üzerindeki ağır mali

yükümlülüklerdir. Taşıtların plaka kiralalarının yanında, bakım, onarım ve sigorta gibi ek masraflarla birleşen kent içi ulaşım hizmetinin sert rekabet koşullarında problemlili bir hizmet sunumuyla karşılaşılması kaçınılmaz olmaktadır:

“İstanbul’da taksiciliği maalesef kiralık plaka olayı çıktığından beri öldürdüler. Çünkü neden? Mal sahibi bıkmış artık çalışmaktan. Getiriyor ne olduğu belirsiz galeriye veriyor. Galeri getiriyor sana veriyor. O, ona veriyor. Bu tip sıkıntılar çok.” – 14.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi ve Durak İşletmecisi

“Eski mal sahiplerimiz yok, herkes paraya tamahkâr ettiği için toplu taşımacılarda artık bir saygı kalmadı. Niye kalmadı, sen bugün 10 lira fazla getiriyorsan mal sahibi diyor ki “falancanın şoförü 10 lira daha fazla getirdi sen yarın gelme” diyor. Kim fazla getiriyorsa o. ...Ben yıllardan beri kiraya karşıyım, hâlâ da karşıyım. Çünkü, toplu taşımacılıkta, minibüsçülükte pisliği çıkaranlar kiralık araçlar. Adam, atıyorum, mal sahibine 5 bin lira, 6 bin lira para verecek. Buradan kendisine kazanç sağlayacak, arabanın masrafı, cezası, vergisi, tamiri, bakımı, hepsi kiracıya ait. E ne yapıyor bu sefer, saldırıyor, saldırınca ne yapıyor, meslektaşıyla kavga ediyor, yolcuyla kavga ediyor, arabada olmayacak hareketler yapıyor.” – 25.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi

Plaka kiralama süreçlerinde yaşanan sorunlara karşılık farklı çözüm önerileri de sunulmaktadır. Örneğin 14.görüşmeci plaka kiralamada yerel yönetimlerin etkin olacağı bir model önermekte, plakalarını kiralamak isteyenlerin belediyeye başvuracağı ve belediye üzerinden plakaların kiralanacağı bir sistem öngörmektedir. Böylece yerel yönetimler eliyle denetimin sağlanacağı ve aracı kurumların ortadan kalkacağı işleyişin kurulacağı ifade edilmektedir. Bu öneri kent içi ulaşımında yerel yönetimlerin kontrol açısından anlamlı olmakla birlikte, aynı zamanda yerel yönetimleri süreç içinde daha fazla sorumluluk almaya da davet etmektedir. Çalışma kapsamında incelenen formlarda İBB düzenleme açısından yetkili olmakla birlikte, sorumluluklar şoförlerde ve şoförlerin bağlı oldukları plaka sahiplerinde toplanmaktadır. Ancak 14.görüşmecinin sunduğu önerinin gerçekleşmesi halinde sorumlulukların paylaşılacağı da açıktır. Bu nedenle, böyle bir önerinin hayata geçmesi ancak yerel yönetimin bu sorumluluğu paylaşma isteği ile anlam kazanabilir.

Kent içi ulaşımında şoför olarak çalışmak için gerekli olan ve şoförlerin bu alandaki yetkinliğini gösteren belgelerin temin edilme süreçlerinin kolay olduğu da dile getirilmekte ve bu durum bir problem alanı olarak gösterilmektedir. Belge temini süreçlerinin sonunda yeterli yetkinliğe sahip olmayan bireylerin meslek içinde yer alabildiği ve bu durumun da mesleki saygınlığa zarar verdiği vurgulanmaktadır. Bu nedenle yetkilendirme süreçlerinin daha zorlayıcı olması ve idarenin bu alandaki denetiminin ve yaptırımının artması talep edilmektedir:

“Aslında bana kalırsa bu tip şeyleri birazcık zorlaştırmaları lazım. Her önüne gelene veriyorlar. O zaman ne oluyor? Ne mesleğin bir saygınlığı kalıyor. Bugün şoför kartı alacak olan bir insanın İstanbul’u çok iyi bilmesi lazım. ...Bir kere şoförlerde düzensiz bir giyim kuşam, kendine bakmama var. Çok sorun var aslında. El ile tutulur bir yanımız yok kısacası. Ama bunu denetleyecek ne bir merci var ne de bir kurum var. Yani şoförler odası da laçka, belediye de laçka. Yaptırımcı değiller.” – 14.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi ve Durak İşletmecisi

Görüşmeciler mesleğe ilişkin bir önyargının oluştuğunu da belirtmekte, farklı medya kanalları üzerinden aktarılan ve yayılan münferit olayların genel olarak şoförlüğün bütününe yansıtılmasını sorunlu olarak tanımlamaktadırlar. İdarenin denetim biriminin de bu önyargıya sahip olduğuna, bu nedenle sert uygulamalarla karşılaşıldığına dikkat çekmekte ve bu durumdan şikayetlerini dile getirmektedirler.

“İtibar sıfır. Önyargı büyük. Yani siz peygamber de olsanız, taksiciyseniz bir kere 1-0 yeniksiniz ikili tartışmalarda. Geçen gün mesela Show TV gösteriyor, “yolcusuna uçan tekme” attı diyor, ya adam sarhoş, ne yaptığını bilmiyor, bir de onu (şoförü) dinle ya, küfür mü etti, arabaya mı kustu, “param yok götüreceksin” mi dedi? Adam uçan tekme attı, sadece onu gösteriyor.” – 29.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

“Karakola gidiyorsunuz adam diyor “tekstilciyim”, tekstilciyim dediği 10 tane makinesi var 100.000 ediyor toplamda. Başkası 2 milyon vermiş bir minibüs almış, “sen ne iş yapıyorsun?” “Minibüsçüyüm.” Tekstilciye diyor ki; “buyurun efendim”. Minibüsçüye diyor ki; “sen geç buraya”. Ben ne yaptım sana? Ama ben bir şey yaptım. Ben şoförüme sahip çıkmadım. Ben arabama sahip çıkmadım. Ben kalitemi ortaya koymadım. Ben bunları yapmış olsam bana da aynı davranışı gösterirdi.” – 24.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

Bununla birlikte duraklar ve duraklar üzerinden gelişen dernekler minibüsler için de hizmet sunum biçimlerini düzenleyen ve denetleyen görevler üstlenmektedir. Bu alandaki denetim aracılığıyla mesleki itibarın artırılabilceği savunulmaktadır. Örneğin çalışma kapsamında görüşme yapılan 23 ve 24.görüşmeciler minibüs plaka sahibi olarak aynı zamanda bir durakta dernek yöneticiliği de yapmaktadırlar ve dernekler aracılığıyla şoförlerinin kıyafetlerinden, taşıtların görünüş ve işleyişlerine kadar birçok konuda hizmet sunum sürecine müdahil olduklarını belirtmişlerdir.

Aynı zamanda dernek yöneticileri minibüslerde yer alan sembollerin de kaldırılmasını sağlamışlardır. Minibüslerde yer alan semboller, sosyal bir rol olan minibüs şoförlüğünün ortak kimlik inşasına işaret etmektedir (Başaran İnce, 2016; Cengiz, 2013). Dernek yöneticileri, bu sembollerin “işin” niteliğine zarar verdiğini vurgulamakta, bir anlamda kent içi ulaşım hizmetini işletme boyutunu ön plana çıkararak standartlaştırmaya çalışmaktadırlar:

“Tamamen resmi, tamamen düzenli, mesela korna çalmak bile şu an durakta yasak. Burada bir tane arabanın şoförünü çekin, arabayı çekin, arabanın içini çekin, arabada aksesuar yok, havalı korna yok, şoförle beraber arabanın resmi çektiğiniz zaman zaten neler yaptığımızı zaten görürsünüz. Aksesuar da öyle. Mesela siz üniversitesindeki çalışma odanıza sallama aksesuar takıyor musunuz? Çalışma odanızdaki cama Kırklarelili diye yazı yazıyor musunuz? İşin özeti bu zaten.” – 23.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

“Biz burada yolcu taşıyoruz. Tek istediğimiz bir şey var, bu yolcuya iyi hizmet vermek. Bu yolcu benim veli nimetim. ...Ona göre kıyafetimi ayarlarım, ona göre teybimi ayarlarım. Ona göre havalı korna çalmam. Ona göre trafikte daha efendi olurum. Kavga, dövüş etmem. Arabamda sopa taşımam. Arabamın arkasında kötü yazılar barındırmam. Ona göre iyi bir hizmet vermeye çalışırım. Metro'nun arkasında yazı görüyor musun? İETT'nin arkasında yazı görüyor musun? Başka bir şeyin arkasında yazı görüyor musun? ...Sen toplu taşıma aracısın. Sen taraftar, ıvır, zıvır vs. olamazsın. ...Şoförün kolları kesik, dövmele mövmele, bir tane atlet giymiş, gözlüğü indirmiş burnunun aşağısına, elinde bir sigara, değişik değişik hareketler. Çalıştırmam ağabey. Seni başka bir kurum çalıştırıyorsa git orada çalış. Çalıştırmaz seni kimse. Biz o kadar mı kötü mesleğiz? Bu minibüs ne kadar biliyor musunuz? 2 Milyon. 2 Milyonun olsa sen düzgün bir ticaret yapmaz mısın? Saygın bir iş adamı olursun.” – 24.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

5.3.2.8.Kent İçi Özel Ulaşım Hizmetinde Kadınlar

Toplu ulaşım sistemlerinde kadınların istihdamı değerlendirildiğinde, dünya ölçeğinde ulaşımın biletleme ve çeşitli düzenleme alanlarında kadınların istihdam edildiği görülmekte, buna karşılık şoförlük gibi operasyonel boyutlarında bu oranlar azalmaktadır (Wright, 2018). Bu çalışma kapsamında incelenen formlar açısından da şoförlük, erkeklerin egemen olduğu bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Çalışmanın yöntem bölümünde de belirtildiği üzere görüşmecilerin tamamı erkektir. Bu alandaki erkek egemen iş yapısı görüşmeciler tarafından işin nitelikleri ve kentin sosyal gerçekliği öne sürülerek meşruiyet kazanmaktadır. Özellikle çalışma sürecinde yaşanabilecek ve güvenliği tehdit edebilecek risklerin varlığının kadınların bu alanda şoför olarak faaliyet göstermesini problemlile hale getirdiği vurgulanmaktadır. Ancak sayıca az olmakla beraber kent içi ulaşımda faaliyet gösteren kadın şoförlerin bulunduğu da belirtilmektedir:

“Kadın şoförü bir ütopya olarak düşünüyorum.” – 1.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

“Karşıda bir 4 kişi falan var. Hatta zaman zaman bize de geliyorlar. Geliyorlar abi karşıya iş var mı diyorlar. Eğer müsait olursa, o esnada tesadüf olursa, veriyoruz, gönderiyoruz. Bayan şoförlerin de olması bir yerde iyi. Ama işte güvenemiyorsun, in mi binecek, cin mi binecek arabaya. Kimin ne olduğunu bilemiyorsun ki. İstanbul çok büyük bir metropol oldu.” – 14.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi ve Durak İşletmecisi

Ayrıca katılımcılara kadınların şoför olarak meslek içinde yer alması hakkındaki görüşleri sorulduğunda, buna olumlu bakanların sayısı çoğunluktadır.

“İstanbul bugün güvenlik açısından gerçekten güvenli bir şehir. İstenirse, güvenli bir şehirdir. Kendine güvenen kadınlar var, bir aileyi yöneten bir kadın neden taksicilik yapamam? ... Onlar da bu meslekten ekmeğini çıkarabilir. Bugün bir kadın beyaz yakalı olabiliyorsa, taksici de olabilir.” – 20.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Kadınların rolü plaka sahipliği üzerinden düşünüldüğünde ise, şoförlüğe kıyasla farklı bir tablo ile karşılaşılmaktadır. İstanbul’da minibüsçülük mesleğinde 6.962 erkeğin, 676 kadının, taksicilikte ise 16.311 erkeğin ve 2.937 kadının esnaf olarak yer aldığı görülmektedir (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2017, s. 22). Kadınların esnaf olarak kent içi ulaşımındaki oranları erkeklere göre düşük olmakla birlikte, bu oranların şoförlükteğine göre yüksek olduğu tahmin edilmektedir. Plakanın piyasada alınıp satılabilen bir değer olması, yasal koşulları sağlayan ve maliyetini karşılayabilen her bireyin elde edebileceği bir meta olması anlamına gelir, dolayısıyla plakanın kadınlar açısından da yatırım aracı olması kabul görmektedir. Bununla birlikte, genellikle erkeklerin hâkim olduğu bir çalışma alanı da olsa kadınlar miras yolu ile plaka sahibi olmakta, fiilen şoförlük yapmaktan farklı olarak bu alanda mülkiyet sahibi olarak daha fazla yer almaktadırlar:

“7 tane plaka sahibi kadın var bizim durakta. Mesela onların avantajı da var. Herkes 210 lira yevmiye alıyorsa arabadan, o 190 liradır. 180 liradır.” – 10.Görüşmeci / Taksi Şoförü – Kâhya

“Plaka sahibi vardır ama plaka sahibi olanları kendileri çalışmıyordur ya çocukları çalışıyordur ya kiradadır. Ama bayan taksiciler vardı. Ben havaalanı takside de iki seneye yakın çalıştım, orada mesela iki tane bayan sürücümüz, şoför olarak çalışmamız vardı. Anadolu yakasında da iki tane vardı, biri Pendik’teydi, biri Ataşehir. Şerifali tarafındaydı. İstanbul’da bayan şoför olmak taksici olarak çok tehlikelidir.” – 21.Görüşmeci / Eski-Taksi ve İETT Otobüsü Şoförü

Kadınların plaka sahibi olmasının bir diğer nedeni olarak aynı zamanda bir kişinin resmi olarak sadece bir ticari plakaya sahip olabilmesi gösterilmektedir. Bu alanda faaliyet gösteren esnafların aile üyeleri aracılığıyla birden fazla plaka işletmelerinin olanaklı olması, kadınların plaka sahibi olarak tanımlanmasını beraberinde getirmektedir:

“Hat sahipleri var. X Bey’in de eşi şu anda hat sahibi. ...Tabii çünkü siz kendi üstünüze bir hat aldığınız zaman İstanbul’da başka bir hat daha alamıyorsunuz. O yüzden eşinizin, çocuğunuzun üstüne yaptığınız zaman olabiliyor.” – 23.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

“Kadın şoför yok, kadın mal sahibi var. Tam olarak bilmiyorum ama çok az sayıdadır. Kimi emekli oluyor, diyelim ben emekli oldum, aracı hanımımın üstüne yapıyorum, vergi mükellefi olarak o da emekli oluyor, diyelim 10 sene 3.500’den o da emekli oluyor.” – 26.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

“Hani emekli olunca eşinin üstüne, kızının üstüne falan yapıyor veya yatırım amaçlı ikinci plakayı hanımının üstüne falan alanlar var ama çalışan kadın şoför iki elin parmağını geçmez.” – 29.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

Bununla birlikte kadınların şoför olarak kent içi ulaşım alanında faaliyet göstermeleri sadece yasal/formel şoförlükte değil, yetkisiz olarak taşımacılık yapan korsan araçlarda da söz konusu olmaktadır. Hatta bu alanda durak işleten 28.görüşmeci, kendi duraklarında 3 kadın şoförün çalıştığını belirterek, kadınların sektör içindeki varlığının aynı zamanda bu işe başlamak isteyen diğer kadınlar için de cesaretlendirici bir özelliğe sahip olduğunu ifade etmektedir.

5.3.3.Teknoloji ve Yeni Çalışma Biçimleri

Bilgi ve iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler, bu çalışmanın ikinci bölümünde de belirtildiği üzere, kent içi ulaşımında yeni uygulamaların hayata geçmesine olanak tanımakta, bu durum ise doğrudan veya dolaylı bir şekilde bu alandaki çalışma ilişkilerini dönüştürmektedir. İncelenen formlardaki taşıtlar, iletişim olanaklarını ve buna bağlı olarak müşteri potansiyellerini artırmak için çeşitli düzeylerde iletişim teknolojilerinden faydalanmaktadırlar. İletişim teknolojilerinde yaşanan gelişme, araçların kendi hizmet üretim alanlarında düzenli bir bilgi akışına sahip olmalarını kolaylaştırmakta, şoförler, telsizler ve akıllı telefonlar aracılığıyla sürekli iletişimde kalmaktadır. İletişim olanaklarının gelişmesine bağlı olarak bu alanda çalışanların rekabet süreçlerinde geliri artırmaya dönük mekânsal kontrolleri artmakta, ayrıca kimi durumlarda bu teknolojiler idarenin denetiminin dışında kalmayı kolaylaştırıcı bir işlev de görmektedir:

“Çok genel olmasa da özelde, durak kanalımızda bir iletişim var. Bir de şimdi son zamanlarda şey yapıyorlar, bu mesela daha büyük durak kanalları, ne kadar diyeyim, mesela geçen gün kurmuşlar bir tane X diye, her duraktan taksi var neredeyse. 300-400 tane taksi şoförü var mesela. İşte “şurada şu denetim oluyor, burada bu denetim oluyor” diye.” – 6.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Tabii, “BiTaksi” gibi şeyleri kullanıyoruz. İşsiz bir yerden iş alma şansın olabiliyor.” – 19.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Taksiler açısından akıllı telefon uygulamalarının çalışma sürecinde etkili olduğu belirtilmekte, farklı bölgelerdeki potansiyel müşterilere ulaşma açısından faydalı olduğu ifade edilmektedir. Taksi şoförü olarak faaliyet gösteren görüşmeciler bu alanda “BiTaksi” ve “iTaksi” olmak üzere iki akıllı telefon uygulamasının sıklıkla kullanıldığını belirtmektedirler. Bununla birlikte bu uygulamaların kimi durumlarda şoförler arasında sorunlar yaşanmasına da neden olduğu belirtilmektedir. Örneğin geçmiş yıllarda taksi durağı işletmeciliği de yaptığını

belirten 29.görüşmeci, duraktaki araçların işe çıkma sıralarında yaşanan sıkıntılar nedeniyle duraktaki şoförler için “BiTaksi” uygulamasının kullanımını yasakladığını ifade etmiştir:

“Şimdi bizde “BiTaksi” var, “iTaksi” var. Bazı aplikasyonlar da var. Eğer bunları taksici kullanıyorsa iyi bir şey, vatandaş için de iyi bir şey; evde oturuyorsun, yağmur yağıyor, kar yağıyor, taksi çağıracaksın, hemen “BiTaksi”, “iTaksi”, diğer aplikasyonları kullanıyorsun, illaki üçünden birinde taksi bulursun. Çünkü etrafında taksiler var, illaki bir tanesine düşecek.” – 21.Görüşmeci / Eski-Taksi ve İETT Otobüsü Şoförü

“‘BiTaksi’yi’ şoförler kullandılar evet. Ben aynı zamanda durak çalıştırıyordum. Ben onu durağımda kullanmayı yasaklamıştım. Çünkü kargaşa çıkıyor. Adama BiTaksi’den mesaj geliyor, en arkadaki araba veya ortadaki araba “çıkıp gideceğim” diyor. Sıraya girdi mi çıkamaz. Oradaki işi bozuyor veya BiTaksi’yi çağıran kişi durağın dibine gelip BiTaksi çağırıyor, durağa kızmış oluyor veya beğenmiyor, “iyi bir araba gelsin” diyor. Bu sefer duraktaki sistemi bozuyor. Bunun için ben BiTaksi kullandırtmıyordum.” – 29.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

Teknolojik gelişmeler sadece iş süreçlerini kolaylaştırmakla veya rekabet üstünlüğü sağlamakla kalmamakta, aynı zamanda birçok farklı sektördeki işleyişe benzer bir şekilde iş organizasyonun belirli noktalarındaki emek ihtiyacını da gereksiz kılmaktadır. Bu çalışma kapsamında incelenen ulaşım formlarında, özellikle otomasyona açık, basit organizasyona dayalı işlerin bu süreçlerden etkilendiği görülmektedir. Minibüs ve taksi-dolmuş duraklarının işleyiş modelleri yukarıda söz edilen teknolojik uygulamalarla uyumlu iş organizasyonuna sahip olmakta, araçlara ve durak sistemlerine getirilecek olan teknolojik uygulamalar bu alanlardaki karışıklıkları engelleyebilmektedir. Bu durumda duraklarda düzeni sağlamakla görevli olan kâhyalara duyulacak olan ihtiyaç son bulmakta ve Pojani & Stead’in (2015, s.7796) de vurguladığı üzere akıllı ulaşım sistemlerinin gelişimine bağlı işsizlik sorunu ile karşılaşılabilir:

“Şu an için benden kaynaklanan bir şey olmaz, ben çalışırım da şu an GPRS sistemi geliyor. GPRS sistemi geldiği zaman bizde 17 kâhya var, 17’si de diskalifiye olacak. GPRS’den bilgisayar başında oturacak, anında. Şu an Esenyurt’ta uygulandı. Biz de bekliyoruz. Bizim arabalara da takıldı, sistemin oturmasını bekliyoruz.” – 11.Görüşmeci / Minibüs Şoförü – Kâhya

İstihdam sorunlarının yanında, belirtilen alanlardaki yeni teknoloji kullanımı duraklarda adaletli bir işleyiş sağlanmasının aracı olarak da görülmektedir. Enformel ilişkiler üzerinden gelişen işleyişin engellenmesinde bilgi iletişim teknolojilerine bağlı olarak gelişen taşıt takip sistemleri bir araç olarak tanımlanmaktadır, böylece taşıtlar arasında çalışma sürelerine bağlı adaletsizliklerin giderildiğine işaret edilmektedir:

“Evvelden kâhyalar vardı. Kâhyanın keyfine kalmış. Kâhya kim 5 lira fazla verirse, ona göre ayarlar sen de arkasından bomboş gidersin. 100 tane kâhya varsa onları 10’a indirdik. ...Bizim

dönemimizde mesela X vardı. Kendi kâhyaları, arabaları vardı. Ne yapıyorlardı? Adaletleri yoktu. Sana 5 dakika, kendine 7 dakika yazıyordu. Çünkü onun elindeydi. Kâhya orada bekliyordu, önündeki araba diyelim 5 dakika fazla takmış sana, onun ceza alması lazım, “geldi mi” diyorsun, “dakikasında geldi” diyor. Biz bunların hepsini kaldırdık. Elektronik sistem yalan söyler mi? Bu yalan söylemez, bunun yalan söyleme şansı yok. ...Sen 5 dakika mı takmışsın, cezası ne? 50 TL mi, hemen arkadaki adama verirsin. Kimsenin hakkı kimseye geçmez.” – 24.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

Bilgi iletişim teknolojilerinin kullanılması, durakların işleyişindeki koordinasyonu sağlamanın yanında, aynı zamanda plaka sahiplerinin şoförlerin kent içi ulaşımında sunmuş olduğu hizmetin niteliğini denetlemesinin ve müdahale edebilmesinin araçlarını sunmaktadır. Böylece hem yaşanan sorunların anlık olarak çözümünün geliştirilmesi olanaklı hale gelmekte hem de sorunların çözümüne bağlı olarak taşıtlar hakkında yerel yönetimlere şikâyetlerin ulaşması ve yasal yaptırıma uğranması engellenmektedir:

“Şoförümüzü izliyoruz, arabalarda sigara içirmiyoruz, araçlarda ihbar hattı gibi WhatsApp şikâyet hattı var.” – 23.Görüşmeci / Minibüs Plakası ve Dernek Yöneticisi

“Biz bir WhatsApp şikâyet hattı kurduk, kötü araba kullanırsan hemen diyor ki “ağabey senin araba kırmızı ışıktaki geçti.” Ya sen niye kırmızı ışıktaki geçersin, niye milletin canını tehlikeye atarsın? Yolcuya arabanın içinde bir saygısızlık mı yaptı? Hemen yazıyoruz sen niye saygısızlık yapıyorsun diye.” – 24.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

“Araçlarımıza kamera taktırdık, belediyenin takmış olduğu kamera var, kendimizin, isteyen kendi arabasını takip etmesi için takip cihazı, kamera sistemi var. Bende var mesela o. Ben oradan aracı takip ederim.” – 25. Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi

Uber’in Türkiye’deki faaliyetlerine ilişkin kent içi ulaşımın hem özel hem de kamu aktörlerinin yaklaşımları ve bu alandaki düzenleme biçimleri bu çalışmanın dördüncü bölümünün son alt başlığı kapsamında detaylandırılmıştı. Bu nedenle bu bölümde sadece araştırma katılımcılarının görüşlerine yer verilecek ve Uber’in çalışma ilişkilerindeki etkinliğine değinilecektir. Çalışmanın saha araştırmasının gerçekleştirildiği dönemde Uber’in Türkiye’deki faaliyetleriyle ilgili olarak farklı kararların varlığı nedeniyle katılımcıların bu alana ilişkin cevaplarında farklılıklar ortaya çıkabilmektedir. Gerek taksi plakası sahipleri gerekse taksi şoförleri Uber’in faaliyet gösterdiği zaman dilimlerinde işlerinin etkilendiğini ifade etmekte, gelirlerinde düşüş yaşandığı vurgulanmaktadır:

“UBER aynı bizim gibi çalışıyor. Artık gizliden çalışıyorlar, görüntü yok yani, gizli. Diğerleri de etkiliyor. İşler düşüyor. Ne oluyor? Burada 5 dakika beklemek yerine bekliyorsun 1 saat.” – 19.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“İşlerimizi çok etkilemişti. Gözümün önünden adam geliyor işi alıp götürüyor. O olmasa benim arabaya binecek. Şöyle söyleyeyim, gelirimizde %30-%40 düşüş olmuştu.” – 21.Görüşmeci / Eski-Taksi ve İETT Otobüsü Şoförü

Bununla birlikte taksilerde şoför olarak çalışanların Uber’e karşı yaklaşımı plaka sahiplerine göre farklılaşabilmekte, Uber firmasına bağlı olarak çalışmanın taksiciliğe göre daha düzenli ve fazla gelir getirmesi nedeniyle tercih edilebilir olduğu vurgulanmaktadır. Bu durumun plaka sahibi ve şoförler arasındaki ilişkilere de yansıdığı görülmektedir. Şoförlerin Uber’i bir alternatif olarak görmesi, şoför ve plaka sahibi arasındaki anlaşma biçimleri üzerinde etkili olmuş, bir anlamda şoförlerin pazarlık gücünü artırmıştır. Böylece bir anlamda Uber, çalışma ilişkilerinde şoförler açısından düzenleyici bir araç olma niteliği kazanmıştır:

“...sistem olarak daha düzenli bir sistem UBER. Nereye, ne kadara gideceğini biliyorsun. ...UBER daha rahat. Yani şöyle söyleyeyim. Taksi kirası yok, bir şey yok. O yüzden adam mesela saat 9’da çıkıyor. 3’te bırakıyor, 5’te bırakıyor, parasını kazanıyor.” – 6.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“UBER başlı başına problemdi. Korsandan farkı yok. Biz hep söyledik, emek hırsızlığı yapıyorlar. Bizim de işlerimizi kötü etkiledi. Ama bazı genç arkadaşlar daha iyi olduğunu da söylüyor çalışmak için. Özellikle plaka sahipleri çok etkilendi bu süreçten. Şoför bulamayan oldu, “ben UBER’de çalışacağım” diyenler oldu. Onlar da haklı. “Burada da 15 saat çalışıyorum, orada da 15 saat çalışacağım” dediler. Plaka sahipleri de bazı şeyleri değiştirdi. Sigorta konusunda, araba masrafları konusunda indirim gidenler, ödeme yapanlar oldu. Diğerleri çok etkilemedi. Taksinin müşterisi zaten belli. Ama UBER’in çözülmesi iyi oldu.” – 5.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Uber uygulamasının faaliyetlerinin devamına ilişkin kararlar taksi şoförlerinin kendi aralarında da anlaşmazlıklar yaşanmasına neden olmaktadır. Uber firması Türkiye’de “UberXL” olarak tanımlanan hizmet faaliyetlerini sonlandırmış, ancak faaliyetlerine taksiler üzerinden devam etmiştir. Bu sürecin ardından taksicilerin Uber’e kaydolmaları bir sorun olarak tanımlanmaktadır. Şoförlerin daha önce problemlili bir hizmet olarak mücadele ettikleri bir firmada faaliyet gösteriyor olmaları sorunlu olarak gösterilmektedir. Taksicilerin formel olarak Uber bünyesinde bulunmasının Uber’e meşruiyet kazandıracağı ve ilerleyen dönemlerde tekrar aynı problemlerle karşılaşılma ihtimalini güçlendireceği endişesi taşınmaktadır:

“Mesela, Uber için o kadar savaş verdik. Hala mahkemesi sürüyor, şimdi XL araçlarını Uber çekti diye alayı gitti Uber’e kaydoldu. Şimdi en az 10.000 tane taksici var Uber’le çalışan. Böyle bir rakam var. Aplikasyonu kapatılacaktı bunların, artık o ihtimal ortadan kalktı. Yarın adam (Uber) mahkemede çıkıp “10.000 tane taksicim var” dediği zaman hangi mahkeme bunu kapatır. Hiçbiri kapatmayacak, kapanmaz bundan sonra. Mahkemenin onların lehine ileride yeniden XL araçları sokmayacağını kim biliyor? Kimse. Biz o kadar savaş verdik, o kadar uğraştık. Mahkemesine katıldık, takip ettik ama boşa.” – 8.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Uber firmasına bağılı olarak çalışan ve taksi-dolmuşlarla benzer sayıda kişiye ulaşım hizmeti sağlayabilen araçlar, sadece taksi ulaşımını etkilemekle kalmamış, kent içindeki taksi-dolmuşların müşteri potansiyeli üzerinde de bölgesel farklılıklara bağılı olarak olumsuz etkiler meydana getirmiştir. Uber'in uluslararası bir firma olarak tanınırlığı, kentin uluslararası turist sayısının fazla olduğu merkezlerinde tercih nedeni olmasını sağlamış, buna bağılı olarak o bölgelerde faaliyet gösteren taksi-dolmuş durakları bu süreçte müşteri kaybetmişlerdir. Taksi-dolmuş duraklarında kâhya ve taksi-dolmuş şoförü olarak çalışan 17.görüşmeci, Uber'in kendi sunduğu hizmete alternatif oluşturan UberXL hizmetinin, sahip olduğu fiyat avantajı neticesinde taksi-dolmuşların gelirinde olumsuz etki yarattığını belirtmiştir. Ayrıca Uber'in faaliyetlerine ilişkin dalgalı süreç kent içi ulaşımda sadece şoförleri etkilememiş, plakaların fiyatları da dünya örneklerine paralel bir şekilde doğrudan etkilenmiştir. Uber'in faaliyetlerindeki belirsizlik taksi plakalarının değerinde düşüşler yaşanmasına neden olmuş, günlük fiyatlarda 150 bin TL'ye varan değişikliklerin yaşandığı belirtilmiştir (Taşçı, 2019).

Bilgi iletişim teknolojilerinde yaşanan gelişmeler ve bunları kent içi ulaşımda aktif olarak kullanan araçların varlığı, sadece kent içi ulaşımdaki yetkili/formel ulaşım sistemleri için değil, aynı zamanda bu alandaki yetkisiz/korsan taşımacılık yapan sistemlerin çalışma süreçlerinde de önemli etkiler meydana getirmiştir. Çalışma kapsamındaki görüşmecilerin genelinde teknolojinin yetkisiz taşımacılığın olanaklarını artırdığına ve çalışmalarının yaygınlaştırılmasında etkili olduğuna ilişkin bir kanı bulunmaktadır. Bu yaklaşım gerçeklik payı da içermektedir. Yetkisiz taşımacılık faaliyetlerinde bulunan iki görüşmeci de çalışma sürecindeki örgütlenmelerini akıllı telefon iletişim uygulamaları üzerinden gerçekleştirdiklerini ve kendi “duraklarının” yönetiminde uygulamaları aktif bir şekilde kullandıklarını belirtmektedirler:

“Daha önce de yapılıyordu ama daha az araçla ve daha kısır bölgelerde, belirli noktalarda. şimdi mesela bir yolcu arıyor, durak bana yolcuyu atıyor, ben arıyorum. Konum istiyorum, konum gönderiyor, kapıdan alıyorum, kapıya bırakıyorum.” – 7.Görüşmeci / Korsan Taksi şoförü

“Korsana daha çok yaradı. Bizim işimizi aslında bizim çalışan kitlemiz yaşlı kitle olduğu için konuşamıyorlar fazla bu teknoloji ile. Bu uygulamaları kullanamıyorlar, indiremiyorlar. Ama genç nesil kullanıyor.” – 14.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi ve Durak İşletmecisi

“Adam oraya ofis kurmuş. Laptoptan yönlendiriyor. Atıyorum, buradan Kadıköy'e 80 lira yazıyor değil mi, seni 50 liraya gönderiyor. Oradan da sana iş bağlayıp geri yolluyor. Öyle bir sistem kurmuşlar, 500-600 tane araçları var. “WhatsApp” grubundan bağlamışlar herkesi çok rahat. Ona bir çözüm bulmadılar, niye bulamadılar ben de bilmiyorum. Kadıköy'de falan da çok var çünkü.” – 10.Görüşmeci / Taksi şoförü – Kâhya

Yeni iletişim teknolojilerin kullanımıyla birlikte yetkisiz taşımacılık yapan araçların da tek bir yönetim alanından kontrol edilmesi olanaklı hale gelmekte, böylelikle organize bir şekilde çalışmaları mümkün olmaktadır. Bu işleyiş yapısı ile aslında dünyada faaliyet gösteren çeşitli formel taksi firmalarının örgütlenme biçimine benzer bir şekilde örgütlendiği ve çalıştığı gözlemlenmektedir. İnternet tabanlı uygulamalar üzerinden örgütlenen yapı, müşteriler için her noktada ulaşılabilir ve esnek bir hizmet sunumu sağlamaktadır.

5.3.4. Formel Düzenlemelerden “Gece Kurallarına”: Çalışma İlişkilerinde Rekabet

Kent içi ulaşımında incelenen formlar açısından rekabet son derece kritik bir önem taşımaktadır. Rekabet üzerinden gelişen ilişkiler çalışma ilişkileri üzerinde etkili olmaktadır. Rekabetin düzeyi ise gerek incelenen modların birbirleri ile kurdukları ilişkide, gerekse aynı ulaşım sistemleri arasındaki ilişkilerde farklılaşmaktadır. Taksi taşımacılığının kent mekânının çok büyük bölümünde esnek bir şekilde faaliyet göstermesi, rekabet açısından bu ulaşım sistemlerini daha avantajlı hale getirmekte, genel hizmet sunumu içinde taksi şoförlerinin birbirleri ile rekabeti içeren bir ilişki geliştirmesini yok etmese de azaltmaktadır:

“İstanbul büyük bir şehir. Düşün ki Marmara’da bir balıksın. Rızkını nereden bulursan oradan alıyorsun. Yani ille de Boğaz’da yüzmen gerekmiyor. Körfez’de de gidebiliyorsun.” – 2. Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Bir şekilde herkes ekmeğini çıkartır. Biz söylüyoruz, hatta taksilerin İstanbul’da daha çok olması lazım.” – 16. Görüşmeci / Taksi Şoförü ve Taksi Plakası Kiracısı

Çalışma kapsamında değerlendirilen taksilerin, kendileri arasında bir rekabetin olmadığı dile getirilmekle birlikte, yine de yolcu alma üzerinden yaşanan tartışmalar şiddet eylemlerini içerecek şekilde sonlanabilmektedir⁵⁰. Ayrıca İstanbul’da mekânsal olarak belirli sınırlara bağlı olarak faaliyet gösteren “sarı” ve “bordo” taksiler arasında belirtilen mekânsal düzenlemeler üzerinden rekabete dayalı sorunlarla karşılaşılabilir⁵¹:

“Beylikdüzü’nde kırmızı araba ile sarı araba kavga yapıyor, sarı orada yolcu alamazdı şimdi öyle değil, yolcu alıyor, kavga yapıyorlar, adamlar 30-40 kişi kılıçla, kamayla, palayla, benzin bidonuyla durağı yakmaya geliyorlar, senin araban diyorlar, camı çerçeveyi kırdılar.” – 29. Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

⁵⁰ Örneğin 26.09.2020 tarihinde Esenyurt’ta iki durak arasında müşteri alma tartışması sonucunda çıkan çatışmada 3 kişi hayatını kaybetmiştir (Hürriyet, 27 Eylül 2020).

⁵¹ Saha araştırmasının yapıldığı tarihlerde mekânsal ayırım üzerinden şekillenen “bordo” ve “sarı” taksiler arasındaki ayırımın kaldırılmasına ilişkin UKOME kararı alınmamıştır.

Taksilerdeki işleyişe kıyasla minibüs ve taksi-dolmuşlarda ise sert rekabetin yaşandığı görülmektedir. Bu taşıtlar sınırlı bir alan içinde anlık müşteri potansiyeline bağlı olarak faaliyet göstermektedir. Çalışmanın ara ulaşım sistemlerinin işleyişinin değerlendirildiği ikinci bölümünde de vurgulandığı üzere, bu durum şoförler arasında ulaşım hizmetinin sunumunda farklı davranış kalıplarının gelişmesine neden olmaktadır. Sınırlı bir hat üzerinde, birden fazla aracın, belirli bir yevmiye yükümlüğü altında çalışma zorunluluğu şoförleri rekabet üstünlüğü yaratacak ve taşıyacağı yolcu sayısını maksimize edecek davranışlarda bulunmaya itmekte, trafikte taşıtın çok yavaş veya çok hızlı ve agresif bir şekilde kullanılması gibi sonuçlar ortaya çıkarabilmektedir. Böylece hatlar üzerinde daha fazla müşterileri taşımak için yaşanan soyut “savaş” şoförler arasındaki anlık tartışmalara bağlı olarak somut bir niteliğe kavuşabilmektedir:

“Gece daha çok oluyor telekomünikasyon olayı. Telefonla haberleşme. İki araba, 3 araba arkadaş veya hemşehri araya başka araba almıyorlar. Yolu ağır gidip kapatıyorlar, gelen olursa arkadakini bekletiyorlar. Öndeki iyice dolduruyor arabayı gidiyor. Öndeki iyice dolduruyor arabayı gidiyor. Sonra Kadıköy’de falan neyse artık bölüşüyorlar mı ne yapıyorlar bilmiyorum. Her şey mübah. Yani yolunuzda duruyorsunuz, arkadaki araba geçmesin diye yolu kapatıyorsun. Arkadaki geçemiyor, bekliyor seni. Bunun gibi bir takım nasıl söyleyeyim, üçkâğıtçılıklar ya da kötü şeyler yapıyorsun. Ama bunu yapmaya mecbursun. Çünkü bunu yapmazsan para kazanamazsın. Bu çabada koşturuyorsun, kovalıyorsun. Son zamanlarda bir kişi, iki kişi için olmadık hareketler, olmadık şeyler yapıyorsun. Yan hatlarda böyle olmuyor da. Çünkü onlar dakikalık falan çalışıyorlar. Bizde her şey serbest. Kural falan yok. Yani sen oraya gittiğin zaman işe gitmiyorsun da savaşımaya gidiyorsun gibi bir şey oldu. Bir tane yolcu için kavga ediyorsun.” 3.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

“Minibüsçülük güzel de minibüsçülüğü bozan nedir biliyor musun? Canlı para. Para senin eline geçiyor. Adalet sende olduğu için. Parayı sen topluyorsun. Adaletin sende olduğu için kavgası dövuşü çok oluyor. Savaşıyorlar. Yeri geldiği zaman adam seninle kapışıyor. Ben normalde dakikalıyım, arkamdaki araba yetişiyor. Ben gaza basıyorum, nasıl dakika derken, arkadaki araba kovalıyor seni zaten. Gidiyorsun, önünde yatıyorsun. Dakikasını yemişim. Sen beni bırakır mısın? O beni kovalayınca ben de yanımdaki arabayla kavga ediyorum. O sana bağıyor, küfrediyor. Beladasın.” – 13.Görüşmeci / Minibüs Şoförü

Yukarıdaki örnek üzerinden görülebileceği üzere, uzun ve çok aracın çalıştığı hatlarda daha düzensiz bir yapının olduğu, ancak daha kısa mesafeli ve ara hat niteliği olan güzergâhlarda minibüslerin daha kontrollü ve denetimli işlediği görülmektedir. Bunun temel nedeni ise bu uzun hatlarda bir kontrol mekanizmasının olmaması durumunda gelirden önemli farklılaşmanın meydana gelmesi ve buna bağlı olarak hizmet sunumunda aksaklıkların yaşanma ihtimalidir. Çalışma kapsamında incelenen taksi, taksi-dolmuş ve minibüslerin birbirleri arasında rekabet olmadığı belirtilmekte, bu durum sunmuş oldukları hizmetin ve müşteri profillerinin farklılığı üzerinden açıklanmaktadır. Taksiler, tanımlanan diğer iki ulaşım

formuna kıyasla müşteriler/yolcular açısından çok daha maliyetli ve esnek bir taşımacılık hizmeti sunmaktadır. Bunu maliyet açısından taksi-dolmuşlar izlemekte, maliyet açısından en düşük hizmet alanını ise minibüsler oluşturmaktadır:

“Ama taksilerle, minibüsler, otobüsler arasında rekabet olmaz. ...Çünkü bizim müşteri profilimiz farklı. Yani bir taksi müşterisini sen otobüse bindiremezsin. Cebinde o gün 5 lirası olsun, gideceği yer 5 lira tutuyorsa yine taksiyle gider.” – 2.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Sarı dolmuş ve minibüs neredeyse aynı birbiriyle, müşteri olarak. Taksinin müşterisi farklı. Yani şimdi minibüse bindiğinde 2 TL verecek diyelim, dolmuşa bindiğinde 3 lira verecek ama taksiye bindiğinde 20 lira verecek. Dolayısıyla tamamen değiştiriyor. Gelirle alakalı ve muhatap olduğun insanla alakalı bu. Çıtayı yukarıya doğru çekiyor.” - 3.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi

“Metrobüs bomboş da gitse taksi müşterisi taksiye biner. Ama minibüs müşterisini de otobüs müşterisini de taş yağsa yukarıdan taksiye bindiremezsin. Mesela 4 kişi 15 liraya minibüsle gidecek, aynı parayla taksiye binmezler, taksiyle belki 10 liraya gidecekler ama binmezler. Kültür meselesi. Gelir meselesi de değil. Belki de daha az para verecek. 3'er liradan 12 lira verecek, evine kadar taksiyle gidecek ama bindiremezsin o taksiye.” – 29.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

İncelenen ulaşım formlarının genel olarak birbirleri ile rekabeti olmadığı ifade edilmekle birlikte, bölgesel olarak istisnalarla karşılaşılabilir. Özellikle kentin merkezi, kalabalık bölgelerinde taksiler ve taksi-dolmuşlar arasında rekabet müşteri tercihleri üzerinden görünür olmaktadır. Örneğin Taksim’de taksi-dolmuş şoförü ve kâhya olarak çalışmakta olan 17. Görüşmeci taksilerle sürekli olarak sorun yaşadıklarını dile getirmektedir:

“Şu anda taksiler bizi şikâyet ediyor, biz taksileri. Biz de onlardan hoşnut değiliz. Mesela 10 kişi geliyor müşteri. Onlar istiyor ki Taksim’de 3 araba yapsınlar, götürsünler, bizim arabamız 10 kişilik.” – 17.Görüşmeci / Taksi-Dolmuş Şoförü ve Durak Kâhyası

Ayrıca ulaşım araçlarının kendi aralarındaki rekabet süreçlerinde farklı enformel örgütlenme biçimleri ortaya çıkmakta, denetimin olmadığı veya yetersiz olduğu durumlarda enformel mesleki dayanışma mekanizmaları etkin olmaktadır. Özellikle potansiyel gelirin yüksek olduğu zaman dilimlerinde yoğunluğu olan bölgeler bu gruplar tarafından kontrol edilmekte ve çalışma düzenleri yine bu gruplar tarafından belirlenmektedir. Dolayısıyla taksilerin çalışma sürecinde diğer formlara kıyasla görece zayıf olan rekabet, böylece mekân üzerinde görünürlük kazanmaktadır. Enformel olarak örgütlenen bu yapılar içinde gelir kontrolünü sağlamak için kimi durumlarda şiddete de başvurulabilmekte, “gece kanunları”⁵² hangi grupların paylaşım içinde olacağını belirlemektedir. Paylaşım alanı içinde kimin, nerede ve hangi koşullarda çalışabileceği ise değişmektedir. Kimi alanlara farklı araçların belirli

⁵² “Gece kanunları” tanımlaması taksi şoförü olan 6.görüşmeci tarafından yapılmıştır.

ödemeler yaparak girmesine izin verilebilirken, kimi durumlarda hemşehri ilişkileri etkili olabilmektedir. Ayrıca bu alandaki mücadele, her ne kadar bu çalışmanın ikinci bölümünde incelenen Güney Afrika örneğinde görüldüğü kadar büyük ölçekli ve örgütlü şiddet olaylarıyla karşılaşılmasa da, kolaylıkla somut çatışma ve şiddeti içerecek boyutlara ulaşarak kriminal bir nitelik de kazanabilmektedir:

“Belirli noktalar maalesef mafyalaştı. Son dönemlerde özellikle. Mesela X sokağının 10 tane arabası vardır. Oraya başka adam girdiği zaman kafasını gözünü yara yara çıkarırlar. Çok olaylar oldu. Bizim kulağımıza da geldi. Diğer esnaf arkadaşlar da çok söylüyorlar. Yani bu tip sıkıntılar çok oluyor.” – 14. Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi ve Durak İşletmecisi

“Bu tarz durumlar her meslekte olur. Duraklarda da var, taksicilikte de var. Mücadele ediliyor tabi bununla. Belli bölgeler var. Mesela talimhane bölgesinde yabancı yolcu el ettiği zaman vermez sana. Çünkü o yabancıyı soyabileceklerini düşünüyorlar. Onlar onun için sopalarını da çıkartır. Korktuğumdan değil ama zaten istemiyorum, adamlar alıyorlar.” – 20. Görüşmeci Taksi Şoförü

“Her araç oraya giremez. Önceden oraya zorla çökmüştü. Bunu şöyle anlatayım. Mesela X Caddesi’nde belli noktalar vardır, oraların beş-altı tane arabası vardır. O da şöyle olur. Adam uzun süredir taksicilik yapıyordur, bu mesleğe emek vermiştir, takıldığı yerler vardır, kendi bir grup arkadaşı vardır, o orayı sahiplenir, başkasını oraya sokmaz. İstanbul’un genelinde böyle işlek yerlerde zamanla böyle olmuştur. Ondan sonra kendi arkadaşlarını oraya alır. Ben bugüne kadar kimseyi kovmadım. Sonuçta “ekmektir” dedim, “onun da çoluk çocuğu vardır” dedim. Başka araçlara göz yumduğum için bana kızarlardı, beni aralarına almak istemezlerdi. “Alacağı bir iş” derdim.” – 21. Görüşmeci / Eski-Taksi ve İETT Otobüsü Şoförü

Enformel mesleki dayanışma mekanizmaları belirli bir durak etkinliği üzerinden gelişebileceği gibi, hemşehri ilişkileri aracılığıyla da şekillenebilmektedir. Hemşehri ilişkileri hem belirli bir gelir alanının düzenli olarak kontrolünü sağlamaya yardımcı olmakta, hem de anlık rekabet içinde ortaya çıkabilecek sorunların giderilmesini sağlamaktadır:

“Oranın kendi araçları var. Oralar biraz daha “gece kanunlarıyla” yürütülüyor. Orayı birisi gelmiş tutmuş, kim tutmuşsa. ...Oranın haftalık parası var. Öyle herkesi almıyorlar. Tanıdık vasıtasıyla falan giriyorlar. ... Orayı mesela Sivaslılar tutmuş diye biliyorum. X sokağının orası da keza öyle. Hemşehri, arkadaş. Bir ara mesela bizim arkadaş orada çalışıyordu. Oralar şey yani, dediğim gibi gece raconuyla yönetiliyor. Adam oraya geliyor mesela, yabancı arabaya araç yoksa yolcu verir. Yoksa vermez.” – 6. Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Taksilerde de oluyor. Olmaz olur mu? Gece akşam 9’dan sonra gittiğin zaman burası benim yerim, şurası benim yerim der. Herkes kendine göre bir yer edinmiştir. Yerden kaynaklı problemler oluyor. Gittiğin zaman sokmaz adam seni oraya. Orada adamın birisi çıkmış demiş ki “ben buranın başkanıyım.” Toplanmış mesela oraya 20 kişi. Aralarında birisini başkan seçmişler. O diyor ki; “bu adam buraya girsin, bu adam buraya girmesin.” Ben olumlu veya olumsuz olarak

düşünmüyorum ama çark bu. Çarkın içine girdiniz mi kapılıp gidiyorsunuz. Ama, bana sorarsanız her taksi şoförü ve taksi plaka sahibinin eşit çalışmaya hakkı vardır. Çünkü onun diğerinden bir üstünlüğü, bir fazlalığı yoktur. Adam isterse bugün başlasın mesleğe, isterse 20 yıldır yapsın bu mesleği fark eden bir şey yoktur. Yasal araçtır, aynı haklara sahiptir. İşin aslı budur. Ama maalesef şimdi çark böyle değil. Sen “bir yerim var” dedin mi zaten, atıyorum, 10 tane araba sığıyordur. Ben gidip arabayı kovmam, “hadi kardeşim git buradan” demem. Ama ikinci bir araba geldiği zaman yollamak zorunda kalıyorum. Çünkü bana diyecekler ki “niye bu burada?” Çarka katılıp gidiyorsunuz. Eğer siz onu yapmazsanız bu sefer siz oradan ekmek yiyemeyeceksiniz, siz kendinize yer aramaya başlayacaksınız.” – 8.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Ben X caddesinde bir kavga edecektim normal bir taksici ile. Yolda benim müşterim, senin müşterim diye. Burada benim akrabalarım vardı. Bir anda orada hep beraber, birlik beraberlik olunca o sorun baskılı bir şekilde çözüldü.” – 16. Görüşmeci / Taksi Şoförü ve Taksi Plakası Kiracısı

Görüşmecilerin ifadelerinden de takip edilebileceği üzere, belirli bölgelerde enformel mesleki dayanışmanın etkin olduğu çalışma, düzensiz ancak sistemli bir işleyiş ortaya koymakta, bu alanda faaliyet gösteren şoförler için sahip oldukları alanlara başka şoförlerin çalışmasına izin vermek, kendi kazançları üzerinde olumsuz etki yaratacak şekilde “çarkın” dışında kalmak anlamına gelmektedir. Rekabet üzerinden gelişen mücadeleler sadece anlık olarak ulaşım hizmetinin sunumu esnasında meydana gelmemekte, işe giriş sürecinde de daha önce bu alanda hak sahibi olanların direnci ile karşılaşabilmektedirler. Kent içi ulaşımında rantı bağı olarak gelişen bu süreçte, eski ulaşım aktörleri kendi rant alanlarını korumak için yeni ulaşım aktörlerinin kendi faaliyet alanlarında yer almasını istememekte, bu söylem kendi yaptıkları “yatırımın” korunması ve üstlendikleri maliyetler öne sürülerek meşrulaştırılmaktadır. Ancak yeni aktörler de benzer maliyetleri üstlenmiş ise çalışma süreçleri eski aktörler tarafından meşru kabul edilebilmektedir. Yerel yönetimin bu alanı düzenleme biçiminde değişikliğe gitmesi ise çatışma alanının görece daraltılmasını sağlamıştır. Yeni plakaların tanımlanmasının, bu alanda hizmet gösterecek yeni aktörler için de bir maliyet unsuru meydana getirmesi ve aynı zamanda yerel yönetimin bu alanda sağlayacağı gelirin bir kısmını mevcut hizmet sağlayıcıları arasında bölüştürmesinin gerilimin azaltılmasına yardımcı olduğu görülmektedir:

“Bizi 1 sene falan hatlara sokmadılar. ...Biz devlete parayı yatırdık, devlet bize hattımızı verdi. Çalışma ruhsatımızı verdi. Fakat o hatlarda çalışan arabalar, “bu arkadaşlar 10 bin TL’ye araba aldı. Ben 100 bin ödedim. Aynı haklara sahip olamazlar” diyerek karşı çıktı. Korkunç bir çatışma başladı. Fiziki şiddet olayları falan başladı. Sonra kolluk kuvvetlerinin zorlaması ve gücüyle iş yatıştı, araçlar çalışmaya başladı. (Sonraki hatlar için) Açık artırma düzenledi UKOME, Ulaşım Koordinasyon Merkezi. ...Oradan gelen paranın bir kısmını ise esnafa yani eski esnafa dağıttı. Tüm eski plaka sahiplerini çağırıp dediler ki “hakkınıza şu düşüyor”, atıyorum 2 lira aldım. Bize

ödememizi yaptılar resmi belge evrakla. Bir daha o şekilde çatışma olmadı. Çünkü neden? Zaten arabanın değeri 100 (bin) lira, adamın eski arabasının değeri, devlet de zaten 70-80 (bin) liraya sattı plakayı. Adam ne dedi bu sefer, diyelim ki ben eski plaka sahibiyim sen de yeni aldın. Benim 100 bin arabam sen 80 bin ödedin devlete. Ben de diyorum ki “o da bir çuval para verdi. Bir de ben oradan hak alacağım dedim” çatışma ortamı kalmadı.” – 3. Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

5.3.5. Ulaşım Emeği ve İstanbul: Altyapı, Büyüme ve Çalışma İlişkileri

Kentin genişlemesi ve genişlemeye paralel bir şekilde ulaşım alanının teknoloji, güzergâh vb. açısından farklılaşarak büyümesi, çalışma kapsamında incelenen kent içi ulaşım sistemlerinin işleyiş biçimlerinde de dönüşümler yaşanmasına neden olmakta, taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlar üzerinde farklı etkiler meydana getirmektedir. Önceki bölümlerde de vurgulandığı üzere, taksi, taksi-dolmuş ve minibüsler farklı örgütlenme biçimlerine bağlı olarak çalışırlar ve işleyiş biçimleri belirli kurallara tabidir. Minibüsler ve taksi-dolmuşlar belirli bir hat üzerinde işlemek zorundadır, ancak taksiler İstanbul’un büyük bir bölümünde bir sınır olmaksızın çalışabilmektedir. Bu durum minibüs/taksi-dolmuş ve taksi özelinde farklı sonuçlar doğurmakta, bu nedenle esnek faaliyet olanağına sahip olan taksiler ile minibüs ve taksi-dolmuşlar üzerinde İstanbul’da ulaşım alanında meydana gelen dönüşümlerin etkisi ayrı ayrı değerlendirilmelidir.

Taksiler açısından İstanbul’da kent içi ulaşımında yaşanan dönüşüm ve gelişmelerin olumsuz sonuçlar barındırsa dahi, taksilerin sahip oldukları esneklik aracılığıyla toplu ulaşımındaki gelişmelere uyum sağlayabildiği gözlenmiştir. Taksilerin belirli bir alana bağlı kalmaksızın çalışma imkânları, bu alanda yaşanan dönüşümleri daha esnek bir şekilde değerlendirme olanağı sağlamaktadır. İstanbul’da trafik hiç kuşkusuz önemli bir sorundur ve yapılan görüşmelerde şoför olarak çalışanların neredeyse tamamının İstanbul’da yaşanan trafik yoğunluğunu önemli bir problem görmesi şaşırtıcı değildir. Metro ve metrobüs gibi yeni ulaşım sistemleri bu konuda taksi şoförleri için bir etki yaratmıştır. Bu araçların duraklarına sürekli yolcu akışının bulunması ise trafiğin yoğun olduğu bölgelere girilmeksizin çalışmanın sürdürülmesini sağlamış, böylece sürekli olarak kısa mesafeler arası hızlı yolcu taşımacılığı yapabilmek gelir üzerinde olumlu bir etki yaratmıştır:

“Taksi müşterisi gene taksiye biniyor. Metro ağının falan olması taksi için daha iyi. Mesela şöyle örnek vereyim: Trafik saatinde taksiye binip karşıya gitmek isteyen bir müşteriyi düşünün. Gidişiniz bir saat, dönüşünüz 1 saat. Onu metro veya metrobüs güzergahına bıraktığınız zaman hem onun için hem de kendileri için zamandan kazanıyor. ...Hızla o açığı kapatıyorsunuz.” – 6. Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Yani bizim işimizi çok etkilemiyor. Tabii yasadışı olanlar ayrı. Uber ayrı. Metro, metrobüs bunların bize olumsuz bir etkisi yok. Sonuçta biz metrodan, metrobüsden de yolcu alıp taşıyabiliyoruz. Ülkenin 1/3’ü bir şehre toplandı zaten.” – 8.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Yine de İstanbul’daki ulaşım altyapısının gelişmesine bağlı olarak taksilerin gelir kaybına uğradığını belirten şoförler de vardır. Bunun nedeni olaraksa toplu taşıma olanaklarının artması nedeniyle yaşanan müşteri kaybının, kısa mesafeler aracılığıyla karşılanamaması gösterilmektedir. Örneğin 21.görüşmeci belirli bölgelerdeki metroların faaliyete girmesi sonrasında, daha önceki dönemlerde o bölgeler arasındaki uzun mesafeli yolculukları gerçekleştiremediğini vurgulamıştır:

“Mesela Kadıköy-Pendik metrosu açılmadan önce, hiç unutmam, en az iki tane Kartal veya Pendik işim olurdu, o açıldıktan sonra unuttuk o işleri. Gerçi vatandaşa hak veriyorum, şimdi sen Kadıköy’den bindin Kartal’a gideceksin, iş çıkışı saati, akşam beşten sonra E-5’te trafik oluyor, taksiye mi binersin, minibüse mi binersin, İETT’ye mi binersin, metroya mı binersin? Hâliyle metroya binersin, çünkü 20 dakika sonra Pendik’tesin. Ama şöyle de bir şey söyleyeyim. Onlar açıldı ama taksinin de kısa mesafede işi arttı. Mesela metrobüs açılmadan önce, Acıbadem’de E-5 üstü Acıbadem Köprüsü var, orada eskiden durak yoktu, şimdi var. Uzunçayır diye bir durak var mıydı? Yoktu. Oradan şimdi millet arabaya biniyor Ataşehir’e geliyor. Eksisi oldu ama artısı da oldu.” – 21.Görüşmeci / Eski-Taksi ve İETT Otobüsü Şoförü

Minibüs ve taksi-dolmuşlarda faaliyet gösteren aktörler kentin ulaşım altyapısında yaşanan gelişmelerden ve yeni raylı sistem yatırımlarından olumsuz olarak en çok etkilenenler olmuştur. Yerel yönetimin ulaşım alanında yapmış olduğu düzenlemeler ve altyapı yatırımları belirli hatlar üzerinde çalışmak zorunda olan minibüs ve taksi-dolmuş gibi araçları iki konuda etkilemektedir. Öncelikle raylı sistemler gibi yeni ulaşım sistemlerinin hayata geçmesi veya mevcut ulaşım sistemlerinin kapanması dolaysız bir şekilde bu hatlarda çalışan araçların gelirlerinde artış veya azalışlar meydana getirmektedir. İkinci olarak ise farklı ulaşım sistemlerinin kurulması dışında, aynı sistem içinde farklı hatların kesişmesi durumu müşteri potansiyelini dönüştürmekte, elde edilen gelire olumsuz yansımaktadır:

“Banliyö hattının kapanması bizim yolumuzda, bizim yolcumuzda etki yaptı, artış sağladı. Mesela eskiden Göztepe hastanesinin karşısında, Örnek Mahallesi’ne falan minibüsler yoktu. Hastanesinin köşesinde korkunç yolcu olurdu. Şimdi yok. Çünkü hastanesinin tam karşısına minibüs durağı kurdular. ...Eskiden adam Kadıköy’e gidiyordu, oradan Örnek Mahallesi arabasına biniyordu. Bir zincirin halkaları gibi birbirini etkiliyor. Bu tabii kazancı azaltıyor.” 3.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

“Bunlar baya bir etkiledi. Kötü anlamda. Bu Marmaray’dan sonra baya bir kötü oldu, düştü.” – 18.Görüşmeci / Taksi-Dolmuş Şoförü

“Çok berbat. 2000’li yıllarda yapmış olduğumuz ciroyu hâlâ yapamıyoruz. Tarifelere defalarca zam gelmesine rağmen o zamanki ciromuzu yapamıyoruz şu an. O zamanki şartlarda günlük ciromuz gene 400-500’dü, şu anda 300-350. Senede bir arabamızı yeniliyorduk, şimdi araba değiştiremiyoruz. ...Metro, Marmaray olsun, belediye otobüsleri olsun minibüslere çok büyük darbe vurdu.” – 25. Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi

Kent içinde gerçekleştirilen büyük ölçekli yatırımlar, sadece doğrudan, taşımacılık hizmetinin sunulması aracılığıyla elde edilen gelirin düşmesine neden olmamakta, yeni ulaşım yatırımlarının ve özellikle metro, metrobüs gibi ulaşım sistemlerinin hayata geçmesi, düşen müşteri potansiyelini küçültmekte buna paralel olarak da plakalar değer kaybına uğramaktadır. Alternatif ulaşım olanakları kent içinde geliştikçe, minibüs ve taksi-dolmuş gibi ara ulaşım formları daha az tercih edilmekte, tıpkı taksi ve Uber arasındaki rekabetin gerek dünya örneklerinde gerekse Türkiye’de ulaşım lisanslarının fiyatlarına yansımaya benzer bir şekilde, minibüs ve taksi-dolmuşlarda da plaka fiyatları düşmektedir:

“Minibüsçüyü etkiliyor tabii. Şu anda bizim hattın değeri gün geçtikçe erimiş durumda. Şu an eskiden 1,5 milyon liraya satılan hat 1 milyon liraya satılıyor. Yani hep geriye gidiyor.” – 12. Görüşmeci / Eski-Minibüs ve İETT Otobüsü Şoförü

“Metrolar açıldıktan sonra, dolmuş sektöründe bayağı bir gevşeme oldu. Yeni yeni hatlar açıyorlar ama onlar da artık ne kadar randıman verecek ne kadar olacak belli değil. İleriye dönük iyi olur. Ama şu aşamada plakaları da bayağı bir düştü. Mesela ticari taksi plakası 1 milyon 700 bin civarında, 1 milyon 650 bin civarında giderken, dolmuşların plakaları 1 milyon 100 bin ile 1 milyon arasında gidiyor. Aralarında bayağı bir fark var. ...Dolmuşa çok rağbet vardı. Ama şimdi tam tersi. Toplu taşıma olayı geliştikçe.” – 14. Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi ve Durak İşletmecisi

Kentsel ulaşım altyapısında yaşanan dönüşüm, taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlardaki çalışma ilişkilerini de doğrudan etkilemektedir. Ulaşım alanındaki yeni gelişmeler dolaysız bir şekilde gelir üzerinde etki yaratmakta, taşıtların kazançlarında yaşanan düşüşler plaka sahipleri ile kendilerine bağlı olarak çalışan şoförler arasında gerilimler ortaya çıkarmaktadır:

“Müşteri potansiyeli düştüğü için haliyle kârlar aşağıya doğru düşüyor. Bu da tabii ilişkiyi haliyle geriyordu. Bir taksiye 10 müşteri düşerken 5 müşteri düşmeye başlıyor. Azalınca ne olacak? Haliyle şoför para kazanamayacak, mal sahibine de para veremeyecek. Veremediği zaman da kıyamet kopuyor.” – 2. Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Marmaray bizim işimizi en az %30 eksiltti. Gerginleştik tabii ki. Maddiyat da düştüğü zaman onun da bize hesap verme zorunluluğu olduğu için o da streslendi, biz de streslendik ama tabii bu geçici bir süre içindi.” – 23. Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

Yerel yönetimin de bu gelişmelerin farkında olduğu, atıl hatlarda yer alan araçların farklı güzergâhlara kaydırılması veya modlar arasında dönüşüm yapılması gibi uygulamalardan

anlaşılmaktadır. Son yıllarda yine UKOME'nin lüks minibüs taşımacılığıyla ilgili 16.08.2018 tarihli ve 2018/6-2 sayılı kararı bu konuda önemli bir örnek oluşturmaktadır. Karar kapsamında İstanbul'da merkezi iş alanları, kültürel aktiviteler açısından önemli merkezler ve ana ulaşım sistemleri arasında bütünleşmiş bir şekilde çalışacak 25 adet yeni hat belirlenmiştir. Böylece bu hatlarda faaliyet gösterecek olan “M” plakalı minibüs sahiplerinin bireysel talepleri doğrultusunda bu güzergâhlara aktarılması söz konusu olmaktadır. Lüks minibüs taşımacılığı, yolcu taşımacılığında hizmet standartlarında ayakta yolcu almaması, akıllı ulaşım stratejilerine uygun olması, şoförlerin yönetimce belirlenmiş tek tip kıyafetler giymesi gibi uygulamalar aracılığıyla mevcut minibüslerdeki uygulamalarından farklı uygulamalar içermekte, aynı zamanda gelir takibi konusunda da elektronik biletleme sistemlerine entegre çalışma zorunluluğu içermektedir. Bu durum aslında bu ulaşım sistemlerindeki gelirin incelendiği 5.3.2.1.3.numaralı bölümde de belirtildiği üzere, gelirin takibi ve kayıt altına alınması açısından önemli bir uygulamadır. Yerel yönetimin atıl durumdaki güzergâhlar için alacağı kararların, bu alanda faaliyet gösteren plaka sahiplerinde de önemli bir beklenti yarattığı anlaşılmaktadır:

“Ama burada çok acil UKOME'ye çok büyük iş düşüyor. Nasıl büyük iş düşüyor? İstanbul durmadan büyüyor; yeni yerler, yeni yerleşimler açılıyor. Yahu kardeşim sen buraya tren açtın, metro açtın, otobüsün var, bundan bir sene önce İstanbul'da Uber hikayesi çıktı, Uber taksicileri etkiledi, dolmuşçuyu da etkiledi, 2'şer buçuk liradan altı kişi bir araya geliyor 15 lira, Uber'i çağırıyorsun 10 liraya gideceğin yere gidiyorsun. Sen buna müsaade edeceğine, yeni bir sektör açacağına, mevcut olan, fazla olan hatlardaki araçlara çözüm bul. Nasıl çözüm bul? Kırsal kesimlerde bir sürü yerleşim yerleri var, aç oralara yeni hatlar, “taksi boşluğu var” diyorlar; şu anda gündemde var zaten, aşağı yukarı, yanlış hatırlamıyorsam, 400 tane mi, 600 tane mi ne minibüs hattı, plakası ticari taksiye dönecek, çalışmaları yapıldı.” – 25.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi

Kentsel alanda gerçekleştirilen ulaşım yatırımları, bu alanda çalışanlar için ikili ve bir düzeyde çelişkili de bir anlama sahiptir. Çalışma çerçevesinde görüşme yapılan şoför ve plaka sahiplerinin tamamı İstanbul'daki bütün ulaşım araçlarını yolcu olarak kullandıklarını söylemişlerdir. Ulaşım alanında yerel yönetimin gerçekleştirmiş olduğu büyük ölçekli ve özellikle raylı ulaşım hizmetlerini içeren yatırımlar, çalışma kapsamında incelenen ulaşım formlarına göre daha düşük maliyetli bir ulaşım hizmeti sunmaktadır. Bu nedenle, özellikle ulaşım alanında çalışan emek gücü açısından düşük maliyetli ulaşım olanaklarına sahip olmak önemli bir avantajdır:

“Cebinde parası olan var, olmayan var. Bizim işimizi etkilemedi. Gayet güzel oldu, eşin de biner, çocuğun da biner. Ulaşım için bence bunların çoğalması, ana yolların ve trafiğin rahatlaması gerekiyor. Taksiyi etkilemez kesinlikle.” – 20.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Bununla birlikte yapılan yatırımlar plaka sahibi ya da şoför olarak aynı zamanda çalışma kapsamında incelenen formların elde ettikleri gelirden düşüşe neden olmaktadır. Kentsel alandaki değişim ve büyüme ile ilgili bir diğer çelişki alanı ise çalışma koşulları konusunda ortaya çıkmaktadır. Kent nüfusunun ve araç sayısının sürekli olarak artması, bununla birlikte kentteki ulaşım altyapısının mevcut araç sayıları için yetersiz olması trafiğin yoğunlaşmasına neden olmakta, bu durum ise şoförler için önemli problemler meydana getirmektedir. Ancak aynı zamanda şehirde yaşanan yoğunluk ve kent nüfusunun fazla olması müşteri potansiyelini artırmaktadır. Kentteki nüfusun yoğunluğu bu nedenle belirleyici etki yaratmaktadır. Başka bir deyişle yoğunluğun az olması geliri problemleri bir hale getirirken, fazla olması ise trafik yoğunluk meydana getirerek, şoförleri doğrudan etkilemekte, yoğunlukla işlerini zorlaştırmaktadır:

“Biz genelde trafikle alakalı. Bizim sıkıntımız trafikle alakalı. Trafik olduğu zaman iş oluyor, trafik olmadı mı iş olmuyor. Bu sefer trafik varken de iş yapmamıza mâni oluyor. Yani işkence bizim için.” – 8.Görüşmeci / Taksi Şoförü

5.3.6.Hat İçi Mücadeleden Hatlar İçin Mücadeleye Kent İçi Ulaşımında Örgütlenme: Formel ve Enformelin Birlikteliği

İstanbul’da taksi, minibüs ve taksi-dolmuşların organizasyonlarında belirli durumlarda baskın nitelikte olan enformel ilişkiler örgütlenme süreçlerine de yansımaktadır. Bu durumu tarif etmek için plaka sahipleri ve şoförler arasında bir ayrım yapılması gereklidir. Plaka sahipleri çalışma ruhsatı alabilmek için ilgili meslek odalarından faaliyet belgesi almak zorundadır. Bu nedenle incelenen formlarda plaka sahibi olanlar zorunlu olarak formel bir meslek örgütü içinde yer almaktadırlar. Bu durum şoförler için geçerli değildir, başka bir deyişle çalışma kapsamında plaka sahibi olmaksızın şoför olarak çalışan görüşmecilerin hiçbiri bir meslek örgütünün üyesi değildir. Bu durum şoförlerin tümüyle örgütsüz olduğu anlamına gelmez. Zira şoförler arasında da farklı düzeylerde enformel örgütlenme süreçleri geçerli olmakta, özellikle 5.3.2.1.numaralı bölümde yer alan çalışma ilişkilerinde belirtildiği üzere “hemşehrilik” örgütlenme açısından önemli bir ilişki türüdür:

“Yani şimdi burada bir durakta berabersiniz. Burada 3-5 kişi sağdan soldan geldi, neden onlara kapturalım burayı? Yani vardır. Burada her yerde geçerlidir, aynıdır. Şimdi kimi orada bir yeri almış, mesela Erzincanlı ve Sivaslı. Adamların yeri şimdi. Ben bildim bileli de Sivaslılar orada başkanlık yapar.” – 4.Görüşmeci / Taksi Şoförü – Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

“Genelde taksi camiasında Sivaslılar bu işe hâkim. Bir de Karadenizliler. Tutarlar birbirlerini. Tuttukları kadar da birbirleriyle kavga ederler. Kavga ederler iki dakika sonra barışırlar.” – 14.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi ve Durak İşletmecisi

“Geçerli tabii. Bakırköy tarafında, Yeşilköy tarafında çalışanların hepsi Mardinlidir. ...Örneğin Bostancı'ya gitsen orada daha değişik insanlar vardır. Bölge bölge değişir, dağılmış durumda.” – 17.Görüşmeci / Taksi-Dolmuş Şoförü ve Durak Kâhyası

Minibüs ve taksi-dolmuş gibi ara ulaşım sistemlerinde çok fazla işletmeci ve şoförün aynı mekân ve zaman dilimi içinde faaliyet göstermesi, koordineli bir çalışma düzenini gerekli kılmakta, hem genel olarak hizmet sunum sürecinde hem de şoförler arasında problemler ile karşılaşmaktadır. Bu nedenle çok fazla aktörün yer aldığı alanlarda çalışma ilişkileri ve özellikle çalışma koşullarına ilişkin problemlerin çözülmesinde bireysel ilişkilerin yanında, duraklar üzerinden gelişen formel örgütlenme biçimlerine de ihtiyaç duyulmaktadır. Minibüslerin duraklar üzerinden dernekleşerek örgütlenmesi bunun önemli bir örneğidir, böylece çalışma ilişkilerinin düzenlenmesinden, büyük ölçekli sorunların çözümüne veya bir üst kuruma iletilmesine kadar birçok alanda rol almaktadır. Duraklara ilişkin dernekler ve o derneklerin başkanları çalışma koşullarını içeren düzenlemelerde aktif rol almakta, düzenleyici ve denetleyici kurallar durak yönetimlerince kararlaştırılmaktadır. Ayrıca duraklar üzerinden kurulan örgütler, yerel yönetimlerin ulaşım alanına ilişkin düzenlemelerinin karar süreçlerinde çıkarların ifade edilmesi, aktarılması ve birleştirilmesi konusunda temsilcilik yapmaktadır.

“Herkesin ilçe bazında; Sarıyer şoförler derneği, Kartal, Ümraniye, her ilçenin kendi şoförler derneği var. Oradan bağlantı kurulur, onların da bağlı olmuş oldukları odalar birliği var.” – 25.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi

“Şimdi bizde aslında şöyle düşün, burada aslında çeşitli duraklarımız var ve derneklerimiz mevcut. Ama üyelere bakarsan minibüs camiasında ne kadar varsa hepsi ile bir aradayız. Bir araya gelip yüz yüze minibüslerle ilgili bir şey konuşabiliyoruz. ...Neticede bir araya gelip odalarla birlikte bir karar alabiliyoruz. Oda gibi değil. Şöyle anlatayım. Diyelim ki odadan bir evrak almak mecburiyetindesin. Niye? Çünkü Odadan resmi olarak alman lazım. Bizde (dernekte) ise şu şekilde; adam canı isterse üye olur, canı istemezse olmaz. Bizim esnaflığımız şu şekilde: Hepimiz çocukluktan beri arkadaşız. Ya muavinlikten beri arkadaşız ya kapı komşusuyuz. Ya ortağız. Yani bizim bir arada bulunmamızı gerektiren sebepler var. 30 senedir aynı adamlarla, aynı yerde, aynı işi yapıyoruz. Bunu aynı binada komşu olmak gibi düşün.” – 24.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

“Bizim başkanımız var. Yani o konularda toplu. O konularda toplu çözüm daha kolay oluyor. Durak başkanının (faaliyetlerinden) memnunum. X durağı ile bizim başkan ilgilenir. Ama bu hattın uzaması gibi durumlarda oda başkanı ilgilenir. Yani başkanı aşan durumlarda oda başkanı ilgilenir.” – 12.Görüşmeci / Eski-Minibüs ve İETT Otobüsü Şoförü

Çalışma çerçevesinde şoför olarak çalışan katılımcılara aynı zamanda çalışma kapsamında incelenen diğer ulaşım sistemlerinde çalışan şoförleri meslektaş olarak görüp görmedikleri de sorulmuştur. Bu alandaki cevaplar iki kümede toplanmaktadır. Katılımcıların

bir bölümü sadece kendi ulaşım sistemlerinde faaliyet gösteren şoförleri meslektaşları olarak nitelendirirken, bir bölümü ise tanımlanan üç ulaşım sisteminde de şoför olarak faaliyet gösteren bireyleri meslektaşı olarak görmektedir:

“Yani taksiyi meslektaş olarak görüyorum. ...yani sonuçta bir meslek bağı var ortada. Sen de evine para götürüyorsun, o da evine para götürüyor. O nedenle ben iş yapıyorsam onun da iş yapmasını isterim. Öyle bir bağ var.” – 6.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Görürüz tabii. Meslektaşım olarak görürüm. Burada mesela birisi taksiciye de “falan filan” yapsa, hemen zıplıyorum, diyorum hemen “ne oluyor lan” diye. Müdahale ediyorum yani.” – 11.Görüşmeci / Minibüs Şoförü – Kâhya

“Tabii, sonuçta iki tarafın da yaptığı şoförlük yani. İkisini de saygı ile karşılarım.” – 15.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Bu çalışmada incelenen ulaşım sistemlerinde faaliyet gösteren aktörlerin ortak çıkarlarının da örgütlenme süreçlerinde etkili olduğu görülmektedir. Ortak çıkarlar üzerinden şekillenen örgütlenmeler, şoförler açısından belirli bir alandaki müşteri potansiyelini korumak ve buna bağlı bir şekilde geliri artırmaya ilişkin uygulamaları içerdiği gibi, aynı zamanda taşıt sahibi olan esnafların ortak bir şekilde hareket ederek araçların bakım ve onarım gibi sürekli maliyetlerini düşürmeye odaklı olarak da gelişmektedir. Fakat şoförler ve plaka sahipleri arasında örgütlenmelerin niteliğine ilişkin mevcut farklar burada da görülmekte, şoförler enformel örgütlenmeler üzerinden kendi aralarında ilişki kurarken, plaka sahipleri arasında enformel veya formel örgütlenmelere başvurulmakta, dernekler ve resmi meslek odaları biçimindeki formel örgütlenme türlerinden birinin ya da diğerinin duruma göre alternatif olarak kullanılabildiği görülmektedir:

“Kanalımız var mesela. Şu an Altunizade, Ataşehir, Ferhatpaşa, Kavacık, Kurtköy tarafı, Pendik, Kartal. Burada biz dayanışma grubu adı altında 100 araçlık, 130 araçlık bir arkadaşlık grubu kurduk. Her gittiğimiz yerden haberleşiyoruz ki müşteri taksisiz kalsın.” – 22. Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Mecburuz. Ortak hareket etmezsen zaten, biri o yana çekse, biri bu yana çekse, diğer hatlara kalır.” – 27.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi – Şoförü ve Dernek Yöneticisi

“Bizim burada herkes tek yerden araç alır, tek yerden lastik alır, tek yerden akü alır, tek yerden arızasını çözer. Tek tek, bireysel gittiğiniz zaman, diyelim lastik almaya gidiyorsunuz, ne kadar lastik, 500 lira, “gel sana %10 iskonto yaptım, 450 lira” diyebiliyor ama 270 araba ben o lastiği almaya gittiğim zaman “tamam abi size %50 indirim” diyebiliyor. Bizi elinde tutmak için elinden geleni yapıyor.” – 23.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

Genel olarak farklı ulaşım sistemleri içinde çalışma, örgütlenme biçimlerini de etkileyebilmekte, enformel örgütlenmeden, formel örgütlenmeye geçilebilmektedir. Örneğin

kendisini minibüs işletmecisi ve şoför olarak tanımlayan 12.Görüşmeci son yıllarda İETT otobüslerinde şoför olarak çalışmaya başlamasının ardından 1,5 yıldır sendikalı olduğunu ifade etmektedir. Kent içi ulaşımında alanındaki bazı aktörlerde özellikle sürecin formel örgütlenmeler aracılığıyla kurumsallaşmasına dönük önemli bir çaba olduğu görülmekte, bununla birlikte enformel örgütlenmenin yoğun olarak varlığını koruduğu bir yapıda kurumsallaşma süreci zorlukları da barındırmaktadır. Özellikle kent içi ulaşımında incelenen ulaşım sistemlerindeki hizmet sunum yetkisine sahip olan aktörlerin her birisi bireysel esnafları temsil etmekte, bu aktörler bağımsız küçük girişimciler olarak kent içi ulaşım hizmetini sağlamaktadırlar. Bu durum ise kent içi ulaşımın düzenlenmesine ilişkin kurallar haricinde bağımsız olan aktörlerin tarihsel tecrübeleriyle birleştiğinde kurumsallaşmayı sorunlu bir hale getirmektedir:

“Geçen gün arkadaşlar geldi, bizden iletişim aldılar. Bizim isteğimiz ortak çalışmak, iyi bir şeyler yapmak. Biz de dedik; “iyi bir şey istiyoruz, mesleği kurumsallaştırmak istiyoruz.” Handikabımız bir türlü İlyas Salman ile Şener Şen’in filminden çıkamadık hala minibüsçüler olarak. Kültür olmuyor. Eskiden bana diyorlardı “kültür” diye. Ben de “kültür ne” diyordum. Adam diyordu ki “benim şarap kültürüm” var. Ben de “ne anlatıyor” diyordum. Şarap, şaraptır. Öyle değilmiş, insan bunu zaman içinde anlıyor. Okumuş adam ile okumamış adam arasında dağlar var. Gönül ister ki hep üniversite mezunları yönetsin. Bir vizyonu olsun, mesleği bir yere getirsin. Kurumsallık için yaptık.” – 24.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

Kurumsallaşma süreci aynı zamanda bu tez çalışması boyunca birçok konuda vurgulanan İstanbul’un ulaşım altyapısındaki dönüşümün yarattığı sonuçlar üzerinden düşünüldüğünde de merkezi bir yerde durmaktadır. Ulaşım alternatiflerinin artmasına bağlı olarak giderek hizmet alanlarında yolcu potansiyelinin azalması ve doğrudan gelirden yaşanan azalmanın çözümü bireysel çabalar yerine örgütlü ve kurumsal işleyişte aranmaya başlamıştır. Bu alandaki işleyiş, aktörlerin ulaşım idarelerinin karar alma süreçlerini etkileme girişimlerini zorunlu kılmış, özellikle minibüs ve taksi-dolmuş formlarında şoförlerin güzergâhlar üzerindeki rekabet ve mücadele süreçlerine İstanbul’daki yeni ulaşım yatırımları sonrasında plaka sahiplerinin güzergâhlar için mücadelesi de eklenmiştir. Örneğin İstanbul’da “Marmaray” hattının devreye alınmasıyla birlikte, aynı hat üzerinde faaliyet gösteren taksi-dolmuşlar Mart 2019 tarihinde Bostancı’da toplanarak konvoy halinde Kadıköy’e gelmiş, yaptıkları basın açıklamasında Marmaray’ın işlerini olumsuz etkilediğini belirterek idare tarafından önlem alınmasını talep etmişlerdir (NTV, 18 Mart 2019). Taksi-dolmuş şoförlerine benzer bir şekilde minibüs şoförleri de Ekim 2020’de kent içi toplu ulaşımındaki gelişmeler sonucunda gelir kaybı yaşadıkları gerekçesiyle konvoy halinde İBB’ye gitmek istemiş, ancak minibüsçülerin eylemi polis müdahalesiyle sonlanmıştır (Birgün, 7 Ekim 2020):

“Bir sahibi yok mesleğin. Toplu bir halde gidip de toplu hareket edememiş, derdini bir şekilde anlatamamış. Hep şahsi olarak. ...Ben metroya karşı değilim. Tramvay geliyor, o geliyor, bu geliyor. Bütün yenilikler geliyor. Minibüsün kazanma alanını daraltıyorsun. Ne eksik? 1992’den beri İstanbul’da taksi ihalesi yapmamışsın. İstanbul’un nüfusu o zaman 7 milyon. 10 milyon sayı artmış. Taksi eksik. Taksi duraklarına bak, her akşam taksi duraklarında kuyruk var. Uber’i getireceğine burada deneyimli bir camia var, minibüs camiası. Söyle bize. Minibüslerimizi lüks taksiye çevirelim hem İstanbul rahat etsin hem de Uber kazanacağına senin halkın kazansın. Yine istihdamı biz sağlayalım. Bu şekilde 2-3 yıldır Oda başkanlarımıza iletiyoruz. Oda başkanları İBB’ye gidiyor. Kendi imkânlarımızla milletvekilleri, bakanları, başbakanımızı, bizler de anlattık. Şu an İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde minibüslerin lüks taksiye dönüştürülmesiyle ilgili dün alt komisyondan bir karar çıktı.” – 24.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

5.3.7.Yerel Yönetim ve Meslek Örgütleriyle İlişki

Çalışma kapsamında incelenen ulaşım sistemlerinde birçok farklı aktör ve ilişki seti yer almakta, fakat bu ilişki setleri arasında süreci düzenleyici etkinlikleri nedeniyle meslek odaları ve yerel yönetimler özel bir yere sahip olmaktadır. İlk olarak kent içi ulaşımındaki en önemli otorite olan İBB ile kurulan ilişkiler değerlendirildiğinde, özellikle kent içi ulaşımında aktif olarak çalışan katılımcıların tamamı, belirli açılardan olumlu uygulamalara imza attıklarını belirtmeler de İBB’yi kent içi ulaşımın yönetimi konusunda yetersiz bulduklarını dile getirmektedir. 29 katılımcıdan sadece 2 katılımcı İBB’nin faaliyetlerinin kendileri için süreci zorlaştırıcı uygulamaları içermediğini belirtmektedir. Sözü edilen düzenlemeler arasında İBB’nin kent içi ulaşımında denetim ve kontrolü sağlamayı hedeflediği uygulamalar da bulunmakta, örneğin hizmet kalitesiyle alakalı olarak ayakta yolcu alınmasının yasaklanması⁵³ gibi uygulamalar minibüslerin şikâyetleri arasında önemli bir yer tutmaktadır. Aynı zamanda şikâyet alanlarının yoğunlaştığı konulardan bir diğeri de bürokratik işlemler arasındaki tutarsızlıklardır:

“...Yerel yönetimin bize yaptığı hiçbir şey olmadı ki. Olan da uygulanmadı. İşte mesela atıyorum, bir zaman “durak kuracağız” dediler, “nasıl otobüs durakları varsa minibüs durakları olacak ve o durak haricinde minibüs durup kalkmayacak” dediler. Çok güzel bir şey. Biz zaten adım başı durmaktan sıkıntıdayız. Çok güzel bir şey ama iki tane levha diktiler, sonra ne olduysa uygulanmadı. Hiç daha yani uygulamaya başlamadan kaldırıldı. Kim durdurdu bilmiyoruz. Onun haricinde ne yardımları oldu ne bir faydaları oldu. Hiçbir şeyimiz olmadı. Kendi içimizde düzenlendi hep.” – 3.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

⁵³ Görüşmelerin yapıldığı tarihlerde Türkiye’de Mart 2020 tarihinden itibaren gözlemlenen COVID-19 salgını henüz başlamamıştır. Bu çalışmanın yazıldığı tarihlerde küresel salgın neticesinde toplu ulaşımında salgının etkisini azaltmak amacıyla birçok önlem alınmış, bulaş riskini azaltmak için belirli ulaşım sistemlerinde kapasitelerin düşürülmesi gündeme gelmiştir.

“Ben devletin veya belediyenin çok umursadığını sanmıyorum. Yani hiçbir toplantıda, bir sürü toplantıya da katıldım, hiçbir sonuca varılamıyor. Yalandan. Bir tanesi diyor ki “Turkuaz olacak araba”, milletin başını yakıyorlar. 300 tane çıkardılar, ondan sonra da durdurdular. Bunu alan adamların suçu ne? Dünyanın parasını verdiler, dünyanın borcunun içine girdiler, o durdu. Ondan sonra yok B segmenti olacak, yok A segmenti olacak, yok şu olacak. Onun kararsızlığı, ondan vazgeçtiler. Yok yazıları büyütülecek. ...Yani o yazı neden büyütülüyor ağabey? O yazı neden kapı kadar yapılıyor? Çünkü onu bir kişi getirebiliyor buraya. Oradan nemalanıyor. Olay bu, başka bir şey değil ki.” – 8.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Bu arabanın servisinin %50’si fazla. Mesela sabah iki servis alıyoruz, ondan sonra bir daha akşama kadar o yana boş, bu yana boş, 18 kişilik araba bakıyorsun 3 kişiyle gidip geliyor, yani mazot parası, millete hizmet olsun hesabına aynı dakikalarda gidip geliyoruz, bomboş. En büyük problem bu. Dağıtım veya taksiye dönüşme olmalı. Çözüm o. Çözüm belediyenin, belediye bu işe el atıp aynı sizin gibi “nedir derdiniz, sorunuz nedir” demesi lazım.” – 27.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi – Şoförü ve Dernek Yöneticisi

Yerel yönetim kent içi ulaşımı kapsayan her noktada merkezi düzenleyici konumundadır. Bu düzenlemeler, şoför ve plaka sahibi işletmeciler için denetim ve yaptırım süreçlerini belirlemekten, kullanılacak araçların markalarına kadar geniş bir yelpazede ortaya çıkmaktadır. Ancak özellikle araçların yenilenmesi gibi büyük ölçekli maddi yükümlülükler ortaya koyan uygulamalar bu alanda borçlanma sonucunu da beraberinde getirmektedir. Araçların yenilenmesi kamusal bir hizmet olan ulaşımın hizmet kalitesi açısından olumlu bir gelişme olmakla beraber, bu bölümün 5.3.5.numaralı başlığında da belirtildiği üzere kentsel gelişmeye dayalı yeni ulaşım sistemlerinin, minibüs ve taksi-dolmuş gibi ara ulaşım formları üzerinde yarattığı etki nedeniyle borçlanma bir sorun olarak dile getirilmektedir:

“Toplu taşıma işi şu anda %80 düşük durumda. Belediye dayattı arabalara yaş tahdidi çıkardı. Arabaları değiştirin diye. Burada bütün esnaf borçlu bankalara. Kredi borcu var. İnsanlar değiştirdikten sonra münferit kaldı birkaç araba. Onlara “ÖTV sıfır” denildi. Ne anladım? Arabayı %130 ÖTV ile aldım. Değiştirmek zorunda kaldılar. Mecbur kalıyorsun, çıkıyor bağlıyor arabamı yaşı dolmuş diye. Arabayı bağlıyor. Mecbur değiştiriyorsun.” – 17.Görüşmeci / Taksi-Dolmuş Şoförü ve Durak Kâhyası

Toplu ulaşım hizmet bedellerinin yerel yönetimler tarafından belirlenmesi de ayrı bir gerilim alanı oluşturmaktadır. Çalışma çerçevesinde incelenen formlar her ne kadar bağımsız esnaflardan oluşsa da kent içi ulaşım hizmeti aynı zamanda yerel yönetimlerin yetkisindeki bir kamu hizmetidir, yolcuların ulaşım hizmeti için ödeyeceği ücretler yerel yönetimler tarafından belirlenmektedir. Ayrıca yerel yönetimin siyasi niteliği de bu konuda etkili olmaktadır. Saha çalışmasının gerçekleştiği dönem içinde Adalet ve Kalkınma Partisi’nin yönetimde olduğu İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Haziran 2019 tarihinde Cumhuriyet Halk Partisi’ne geçmiştir.

Örneğin bu süreç içinde 27.görüşmeci zam alamadıkları gerekçesiyle eski yönetimi eleştirirken, benzer bir şekilde 24.görüşmeci de kent içi ulaşımında yeni yönetimin almış olduğu zam kararının önemine vurgu yapmaktadır:

“Çok kötüydü. Ben Ak Partiliyim. Seviyoruz falan, bilmem ne. Ama bu minibüsçülere yaptığı kötülük kadar kimseye kötülük yapmamıştır. Ben minibüsü aldığım zaman üç-dört ay sonra bir zam aldık, ondan sonra üç sene millet aynı fiyattan bindi. Ben o zaman mazotu alıyordum 3.200 liraya, şu anda 6.000 küsur lira, hâlâ aynı fiyattan biz adam taşıyoruz. 1 lira 25 kuruşa biz adam taşıyorduk. Bir sigaranın değeri o kadar.” – 27.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi – Şoförü ve Dernek Yöneticisi

“Şu an da bir şikâyetiniz var mı dersen, yok. Sebebini de söyleyeyim; iyi bir zam yaptılar. 26 ay zam alamadık. 110.000'lik araç 240.000, 200 TL olan lastik oldu 700 TL. Hala zam alamamıştık.” – 24.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

Üst meslek kuruluşlarını oluşturan esnaf odalarıyla ilgili olaraksa genel olarak katılımcıların olumsuz bir yargıya sahip olduğu görülmektedir. Sadece 4 katılımcı meslek odalarının faaliyetlerinden memnun olduğunu belirtmekte, 25 katılımcı ise bu alanda faaliyet gösteren meslek örgütlerinden bir fayda görmediklerini belirtmektedir. Ancak bu çalışma kapsamındaki katılımcıların çeşitli düzeylerde şoför ve plaka sahipliğini içermesi nedeniyle bu sonuç şaşırtıcı olmamakla birlikte, bu durum aynı zamanda işin örgütlenme biçimiyle de doğrudan alakalıdır. Esnaf odalarına üyelik plaka sahipleri için zorunlu olup, şoförlerin oda üyeliği söz konusu değildir. Plaka sahibi olmaksızın şoför olarak çalışan katılımcıların hiçbirisi bir meslek örgütüne üye olmadıklarını belirtmiştir. Esnaf odalarının işleyişi ise sadece plaka sahiplerinin çıkarları üzerinden şekillenen bir yapı ortaya koymakta, şoförleri içeren örgütlenme süreçleri bu alanın dışında kalmaktadır. Şoförlerin örgütlenme alanındaki zayıflık ise hem çalışma süreçlerindeki enformel ilişki sistemlerini içeren yapı hem de temel olarak bütün taşıtların ayrı ayrı anlaşmalara dayalı bireysel girişimleri temsil etmesi nedeniyle. Plaka sahiplerinin esnaf odalarıyla kurdukları ilişkinin sorunlu olarak tanımlanmasının nedenleri temsil sorunları ve bürokratik işlemleri içeren konularda yoğunlaşmaktadır:

“Seçimden seçime gidildiği için onların sanki bize daha çok ihtiyacı varmış gibi oluyor. Çünkü hükümete ve güce yakın olan bir taksi odası başkanı seçiliyor. Gelen değişiklikler ne Uber'i değiştiriyor ne taksi vergilerini değiştiriyor. Taksimetre zamları bile benzin %10 artarken, taksimetre %2,5-3 artıyor. Yani hiçbir faydasının olduğunu düşünmüyoruz.” – 1.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi

“Hiçbir faydasını görmedim. Sadece minibüs cemiyetini demeyelim, bütün esnaf odaları bu vatandaşın, esnafın üstünde bir kambur, hiçbir şeye bir faydası yok. Adam bakıyorsun 1 tane minibüsü var, derneğin başına geldiğinde bir bakmışsın 40 tane minibüs sahibi olmuş. Esnafa ne yaptın? Örneğin bir sürü ipsiz sapsız duraklarda geziyor. Sen esnaf odasıysın, bir koltuk sahibisin, bir makam

sahibisin, emniyetiyle görüş, valiyle görüş, ilçe kaymakamlarıyla görüş, ilçe emniyet müdürleriyle görüş. Cemiyetlerin de ceza kesme hakkı var ama kullanmıyorlar yetkisini. Bu esnaftan aidat alıyorsun, bu esnafın sırtından para kazanıyorsun.” – 25.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi

İstanbul’da taksi, minibüs ve taksi-dolmuşların kent içi ulaşım araçları olarak hizmet göstermesi için ilgili esnaf odalarından faaliyet belgeleri alma zorunlulukları bulunmaktadır. Ayrıca dönemsel olarak da yönetimler çeşitli belgelerin esnaf odalarından temin edilmesini isteyebilmektedir. Bürokratik zorunluluklar gereği alınan belgeler için esnaf odaları belirli düzeylerde ödemeler talep etmektedir. Plaka sahiplerinin esnaf odalarının işlerliğiyle ilgili olumsuz yaklaşımları bu ödemeleri de tartışma konusu yapmaktadır:

“Yok, hiçbir yararı yok. Yani bana hiç yararı yok. Aksine bana zararı var. Minibüs zam aldığı zaman yeni tarife⁵⁴ verilir. Tarifeyi oda bastırır, onaylar, bize dağıtır. Tarife atıyorum 1 TL’ye mal oluyordur, o bize 50 TL’ye veriyordu.” – 3.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

“İkide bir, bir şey çıkartıyor, “bu evrakı alacaksın” diyor, “yok, şunu alacaksın” diyor, her gün bir şey çıkartıyor, zorlaştırıyor işi. Valla bize bir kârı yok, bizi hiç kolladığı yok, sadece para alıyor, başka bir şey yok.” – 19.Görüşmeci / Taksi Şoförü

Bu alandaki esnaf odalarının çıkarlarını ve meslek haklarını yeterli düzeyde savunmadığı da görüşmeciler tarafından sıklıkla dile getirilmekte ve odaların işleyişi eleştirilmektedir. Meslek hakları konusunda sorunlu bir alanın oluşmasında aynı zamanda kent içi ulaşımdaki benzer aktörlerin aynı çatı altında birleşmiş olması da gösterilmektedir. Daha önce de belirtildiği üzere kent içi ulaşımında küçük girişimcilik formları birçok farklı aktörü içermekte, her ulaşım sisteminin içerdiği aktör ve sahip olduğu işleyiş süreçleri bakımından talepleri farklılaşmaktadır. Bu çoklu yapı meslek odalarına da yansımakta, bu nedenle hakların savunulmasında sorunlarla karşılaşmaktadır. Örneğin taksi plakası sahibi olan 29.görüşmeci, kent içi ulaşımında faaliyet gösteren esnaf odalarının büyük çoğunluğunun minibüslerin faaliyetleri üzerine yoğunlaştığını ifade etmektedir. Zorunlu üyelikler üzerinden ilerleyen meslek odalarının faaliyetlerinde belirtilen sorunlara kıyasla, dernek formundaki örgütlerin görece etkin olduğu görülmektedir. Dernekler çalışma alanına ve düzenine ilişkin basit ölçekli kararların hızlı bir şekilde alınması sağlanmakta, büyük ölçekli sorunların çözümünde köprü görevi de üstlenmektedirler. Özellikle minibüs duraklarında görüldüğü gibi dernekler/duraklar üzerinden ilerleyen sistemlerde, farklı alanlarda faaliyet gösteren dernekler esnaf odası benzeri yerel yönetimlerle sıkı temas içinde bulunan organizasyonlara ulaşmada etkili olmakta, yaşanan problemlere ilişkin çözümler sunmaktadırlar:

⁵⁴ Yolcu taşıma ücretlerinin yer aldığı basılı belge ifade ediliyor.

“Genellikle çok ufak meseleleri aramızda hallediyoruz. Ama diyelim ki emniyetten bizi haksız yere durdurdular, dernekle hemen iletişime geçiyoruz. Dernek o konuda hemen bize yardımcı oluyor. Diyelim polis durdurdu beni, adam emniyet kemerinden bağlıyor seni, o arada derneği devreye sokmak zorundayım.” – 26. Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Şoförü

“Derneği mecbur takip ediyoruz. Çünkü en ufak bir şeyimizde dernekteyiz. Bir de yöneticiyim, onun için. Şimdi bir şey olacak mesela, polis geldi arabayı bağladı. Ne olacak, ne yapılacak, bunun kararını orada verip hemen uygulamaya geçmemiz gerekiyor ki o işin altından kalkalım.” – 27. Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi – Şoförü ve Dernek Yöneticisi

Meslek örgütleri farklı düzeylerde devlet organlarıyla da önemli ölçüde ilişki içinde bulunmakta, hem devletin kendi çalışma alanlarındaki kararlarını etkilemeye çalışmakta hem de kimi durumlarda devlet eliyle sermaye birikim sürecinde farklı roller üstlenmektedir. Örneğin Türkiye’de yerli otomobil projesinin duyurulmasıyla birlikte İTEO başkanı “*sektör olarak çok heyecanlıyız. Uzun zamandır beklediğimiz bir projeydi. Nasıl ki yerli ve milli bir yazılım bilinci ile bugüne kadar hareket ettiysek, aynı bilinci değerli yolcularımızı taşıdığımız araçlarımız için de taşıyoruz. Ülkemiz adına bir dönüm noktası oluşturacak yerli otomobile bu anlamda destek olacağımızı şimdiden açıklamak istiyoruz. Yerli otomobil görmemize gerek yok, 17 bin araca şimdiden talibiz*” (Habertürk, 23 Aralık 2019) diyerek bir anlamda bu alandaki birikim sürecinin realizasyonunda rol almaya hazır olduklarını belirtmiştir. İTEO başkanı tarafından yapılan açıklama hem birinci bölümde söz edilen ulaşımın sermaye birikiminin farklı alanlarında sahip olduğu işleve işaret etmekte, hem de ulaşım aktörleri ile devlet arasındaki ilişkinin çeşitlenen boyutlarını göstermektedir. Fakat meslek örgütlerinin farklı siyasi partilerle kurduğu ilişki düzeylerinin de sorun yaratabildiği ifade edilmekte, özellikle yerel yönetimlerde yaşanan değişikliklerin meslek odasının yerel yönetimle kurduğu ilişkiyi problemli bir noktaya taşıyabildiği belirtilmektedir:

“Mesela bu yerel yönetimlerde biliyorsunuz parti değişikliği oldu, meslek odasının başındaki arkadaşımız bir partiden yana tavır aldığı için bizim de bir derdimiz olduğu zaman şu anki mevcut partinin kapısını çalamıyorsun, yüzün yerde oluyor. O yüzden biz de işlemlerimizi kendi odalarımızdan, bağlı olduğumuz yerel odalarımızdan halletmeye çalışıyoruz.” – 23. Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

Ayrıca meslek örgütünün sahip olduğu maddi kaynaklar nedeniyle rant tartışmaları da gündeme gelmekte, meslek örgütlerinin yönetimleri yeterince şeffaf olmamakla eleştirilmektedir:

“Herkes kendi çıkarını koruyor. Ben orada da birilerinin nemalandığına inanıyorum. Birilerinin yine birilerine yalakalık yaptığına inanıyorum. Açık konuşayım, ben Allah’ın bildiğini

kuldan saklamam. ...Şimdi mesela ben havaalanından neden yolcu alamıyorum. ...Çünkü birileri oradan büyük paralar götürüyor, nemalanıyor.” – 8.Görüşmeci / Taksi Şoförü

“Senin hiçbir hakkını savunan karşında bir insan yok. Hep kendilerine rant oluyor. Biz bu yönden çok şikâyetçiyiz yani. Toplanan paraların akıbeti, nereye gidiyor belli değil. Yani şeffaf değiller adamlar.” – 14.Görüşmeci / Taksi Plakası Sahibi ve Durak İşletmecisi

Çalışma ilişkilerinin birçok aşamasında aktif rol oynayan hemşehri ilişkileri, meslek örgütleri içindeki ilişkiler açısından da önem taşımaktadır. Meslek alanında kalabalık bir hemşehri ağına sahip olmak, hem meslek odalarının yönetiminde yer almayı olanaklı hale getirmekte, hem hemşehri ilişkileri aracılığıyla alınacak olan kararların tabana yayılmasını sağlamaktadır.

“Her yerden olsun derken, ...her yerden nasıl kapsarız dedik. Orada gerçekten önde olan memleketler var; tabii bunlara gelip bir şey söylediğin zaman çok oldukları için alttaki tabakaya daha çok yansıyor mesajlar.” – 23. Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi ve Dernek Yöneticisi

“Mesela yönetici, başkan seçecekler. Seçileceğin zaman ilk etapta hemşehrilerine gidiyorsun. Ama ben bu işin ehli miyim değil miyim hiç önemli değil. Yani hemşehrin fazlaysa yönetici olabiliyorsun.” – 27.Görüşmeci / Minibüs Plakası Sahibi – Şoförü ve Dernek Yöneticisi

Kent içi ulaşımdaki aktörlerin çeşitliliği ve her aktörün çıkarlarının farklılaşması kent içi ulaşımdaki yönetim süreçlerini sorunlu bir hale getirmektedir. Özellikle plaka sahiplerinin geliştirdiği ilişkiler temel meslek örgütleri olan esnaf odaları ile yerel yönetimler arasındadır. Ancak yerel yönetimin kent içi ulaşımın kamusal niteliği nedeniyle sahip olduğu sorumluluklar bu iki aktör arasında çıkar çatışmalarının yaşanmasına neden olmakta, buna karşılık meslek örgütlerinin tabanın mesajını düzenleyici idare olan belediyeye iletme konusunda yetersiz kaldığı sıklıkla vurgulanmaktadır. Ancak her iki iletişim alanında da gözlemlenen en önemli problem şoförlerin plaka sahibi olmamaları durumunda “görünmez” olmasıdır. Mevcut işleyiş içinde yerel yönetimler şoförleri bir plaka sahibine bağlı olarak hizmet sunan emek gücü olarak değerlendirmekte, çalışma ilişkileri ise kent içi ulaşımın incelenen formlarının küçük ölçekli özel girişimler üzerinden şekillenmesi nedeniyle hukuksal müdahale alanının dışında kalmaktadır. Mesleki örgütlenmede esnafılık üzerinden şekillenen yapı ise bir baskı grubu olarak plaka sahiplerini merkezine almaktadır. Plaka sahipleri ve meslek kuruluşları arasında yaşanan sorunlar görüşmeciler tarafından vurgulanmakla birlikte, şoförlerin çalışma ilişkilerinde yaşadıkları güvencesizlik meslek örgütleri açısından ilgi alanı meydana getirmemektedir.

SONUÇ

Kent içi ulaşım teknolojik ile toplumsal olanın bir arada bulunduğu, iç içe geçtiği ve birbirini etkilediği karmaşık işlevlere sahip kentsel bir hizmettir. Bu tez çalışmasında da gösterildiği gibi ulaşımın sadece teknik işlevi değil, toplumsal ve politik işlevleri kent içi ulaşımın yapılanmasını ve yürütülmesini doğrudan etkilemektedir. Bu çalışma konusu itibariyle kent içi ulaşım hizmetini doğrudan sağlayanlar üzerine odaklanmıştır ve kent içi ulaşım hizmetini alanlar / talep edenler başka çalışmaların konusudur. Ancak ulaşımın, bu hizmeti hem verenler hem de alanlar açısından eşitsizlikler, güç ilişkileri, gerilimler ve çatışmaları içinde barındırdığı görülmektedir.

Kent içi ulaşım sistemleri işlevlerini toplumsal düzeyde kurulan ilişki setlerine bağlı olarak yerine getirmekte, özellikle farklı boyutlardaki mülkiyet ilişkileri üzerinden gelişen birikim yapısı, ulaşımın da katmanlı bir yapıda ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Sanayileşme süreci hiç kuşkusuz kent içi ulaşımında yaşanan dönüşümün de temel dinamosunu meydana getirmekte, kent içi ulaşımın kapitalist sanayileşmeyle birlikte sermaye birikim sürecinin farklı aşamalarındaki işlevleri kent mekânındaki hareketlilik üzerinden görünür olmaktadır. Birikimi merkezine alan bir kent içi ulaşım analizi ise kent içi ulaşımın bir mücadele alanı olarak da tanımlanmasına olanak sağlamaktadır. Ulaşım farklı aktörler için bir mülkiyet ilişkisini oluşturduğu ölçüde sınıf içi ve sınıflar arası çelişki ve çatışmalar kent mekânında cisimleşmektedir.

İstanbul'da küçük üreticilik üzerinden örgütlenen ve bu çalışmanın temel araştırma konusunu meydana getiren taksi, minibüs ve taksi-dolmuş ulaşım sistemleri bu çelişkilerin somut bir şekilde görüldüğü alanları oluşturmaktadır. İstanbul'da yerel yönetimin kontrolünde fakat bireylerin özel mülkiyeti olarak örgütlenen bu ulaşım sistemleri toplumsal düzeyde yaşanan birçok çatışma ve tartışmanın merkezinde yer almakta, ulaşım lisanslarının özel mülkiyet niteliği ise çatışma ve tartışmaların temelini oluşturmaktadır. Plakalar⁵⁵ üzerinde cisimleşen ulaşım lisansları, çalışmada işaret edilen birçok ülke örneğine paralel bir şekilde kişilerin özel mülkü olarak serbest piyasada dolaşımda bulunmakta, lisanslar sahip oldukları potansiyel gelire bağlı olarak sermayeleşmektedir. Aşağıda bu çalışma çerçevesinde elde edilen sonuçlar kent içi ulaşımında mesleki düzeyde yaşanan katmanlaşmadan çalışma ilişkilerinin çeşitlenmesine kadar bir dizi alt başlıkta aktarılacaktır.

⁵⁵ İstanbul'da ulaşım lisanslarının plakalar üzerinden tanımlanması "ulaşım lisansı" ve "plaka" kavramlarının birbirleri yerine kullanılmasına olanak tanımaktadır.

Kent İçi Ulaşımında Bireysel Lisanslama, Rant ve Çatışma:

Ulaşım otoriteri tarafından bireysel lisans sahiplerinin düzenli bir gelire sahip olmasıyla sağlıklı bir kamu hizmeti sunulması arasında bir denge kurulmasını hedefleyen uygulamalar, bu alanda faaliyet gösteren ulaşım esnafını, resmi olarak tanındığı ölçüde, toplumsal bir güç odağı haline getirmektedir. Böylece kent içi ulaşımında lisans sahipleri gelirlerini maksimize edecek uygulamaların devamlılığını garanti altına almaya çalışmakta, bunun için mücadele etmektedirler. Kent içi ulaşımında lisans sahipleri hizmet sunumunu kontrol altında tutabildikleri ölçüde, gelişen kent koşullarına da bağlı olarak, ulaşım lisanslarında rant temelinde değer artışı yaşanmaktadır. Böylece lisanslar ulaşım sağlama ehliyetinin ötesine geçmekte ve başlı başına dolaşımda bulunan finansal değerler haline dönüşmektedir.

Lisans sahipleri kendi hizmet alanlarında yeni aktörlerin faaliyet göstermesinin önüne geçmek için formel veya enformel örgütlenmeler içine girerler ve ulaşım otoritelerine karşı baskı grubu faaliyeti gösterirler. Kent içi ulaşımında faaliyet göstermek isteyen yeni aktörler mevcut aktörlerle benzer niteliklere sahip, küçük üreticiler olabileceği gibi kimi durumlarda doğrudan ulaşım otoritelerinin kontrolünde örgütlenen, büyük altyapı olanaklarını karşılama imkânı bulunan özel aktörler veya kamu aktörleri de olabilir. Böylece küçük üreticiler açısından ulaşım otoriteleriyle kurulan ilişki iki yönlü olarak gerilimli bir alan ortaya çıkarır, zira ulaşım idareleri hem kent içi ulaşımı düzenleme/sınırlama yetkisine sahiptir hem de doğrudan hizmet sunmaktadır. Bu durum lisans sahipleri açısından gelir kaybı yaratan sonuçlar doğurduğu ölçüde problemlili bir alan oluşturur.

Bu konuda kent içi ulaşımın kamusal niteliğinin de ayrıca değerlendirilmesi gerekmektedir. Kent içi ulaşım yerel veya merkezi otoriteler tarafından planlanan ve düzenlenen kamusal bir hizmettir. Fakat bireysel lisans sahipleri kent içi ulaşımında küçük ölçekli özel girişimciler olarak kendi çıkarlarını korumayı hedeflemektedir. Özellikle lisans sahiplerinin baskın kamusal aktörlere dönüşmesi durumunda, kent içi ulaşımın en temel boyutu olan kamu faydası dışlanarak, lisans sahiplerinin ihtiyaçları ve çıkarları doğrultusunda düzenlenmesi söz konusu olabilmektedir.

Kent içi ulaşımı sağlayan aktörlerin zaman zaman gün yüzüne çıkan sert muhalefetinin nedeni, lisans sahiplerinin rant üzerinden sahip oldukları ekonomik avantajların yarattığı sınıfsal konumun son derece kırılğan niteliğidir. Bu kırılğanlık zaman içinde bazılarını işveren, bazılarını rantıye, bazılarını da ücretli işçiye dönüştürür. Buradaki aşağı ya da yukarı doğru toplumsal hareketlilik bireysel çaba ya da başarıya, çalışma performansına bağlı değildir. Bireysel ulaşım lisanslarının ulaşım idareleri tarafından tanınması ve sınırlanması, bu alanda

şoför olarak çalışan ulaşım esnafının yaşamını sürdürebileceği bir gelir düzeyinin garanti altına alınmasını sağlar. Fakat serbest piyasa koşullarında dolaşıma giren ve özel mülkiyet niteliğindeki lisanslarda bir süre sınırlaması yoksa lisans sahipleri şoför olarak kendi emeklerini ulaşımda sunmaktan çekilir ve ulaşım esnafı olma niteliğinden uzaklaşır. Böylece lisansların değerlerindeki artışa bağlı olarak ulaşım organizasyonunu denetleyen işverenlere ya da sahip oldukları lisansları başkalarına kiralayan rantiyelere dönüşürler.

Bir Meslek Olarak Kent İçi Ulaşımda Şoförlük ve Katmanlaşma:

Kent içi ulaşımda kamu otoriteleriyle yaşanan gerilimlere, sınıflar arası gerilim de eklenebilmektedir. Kent içi ulaşımın rant üzerinden katmanlaşan ve birçok yeni aktörü içeren yapısı bu alanda yaşanan sorunları derinleştirmektedir. İncelenen formlar açısından kent içi ulaşım organizasyonu basitçe ulaşım lisanslarına sahip bireylerin verdikleri ulaşım hizmeti karşılığında gelir kazandıkları bir organizasyon değildir; kendi içinde rantiyeler, işverenler, lisans sahibi olmaksızın bağımlı/bağımsız çalışan şoförler ve lisans sahipleriyle kent içi ulaşımda hizmet sunmak isteyen emeği buluşturan aracı kurumları içeren karmaşık bir örüntüdür. Katmanlı ve giderek çeşitlenen bu ilişki setleri ise sınıfsal pozisyonları farklılaştırmakta, meslek alanını dönüştürmektedir. Bir meslek olarak ara ulaşım sistemlerinde şoförlüğün dönüşümü ise çalışma ilişkilerinin de farklılaşmasına yol açar. Özellikle ara ulaşım sistemlerinin birçoğunun özgün niteliği olan küçük üreticiliğin enformel ilişki ağlarına bağlı biçimde kurumsallaşması, çalışma ilişkilerinin de bu doğrultuda kurulmasına ve sürdürülmesine neden olmaktadır. Böylece ikili bir yapı ortaya çıkmakta ve mülkiyet yapısı da bu ikili yapının doğmasına zemin hazırlamaktadır. Kent içi ulaşımın düzenlemesinde ulaşımın kamusal hizmet niteliği nedeniyle ulaşım idareleri etkin bir şekilde rol alırlar. Fakat çoğunlukla yerel yönetimlerin yetki sahibi olması üzerinden ilerleyen makro düzeydeki yönetim, denetim ve kontrol aşamaları kent içi ulaşım hizmetinin sunumunu merkezine alır, lisans sahiplerinin her birisinin “bağımsız işletmeler” olduğu bir yapıda istihdam ilişkileri lisans sahibi ile şoförler arasındaki mikro alana sıkışıp kalır. Bu durum her ne kadar istihdamı düzenleyen kanunlara bağlı olarak çalışanlar açısından belirli bir koruma sağlasa da özellikle düşük kurumsallık düzeyine sahip, enformel örgütlenen ulaşım sistemleri açısından son derece problemli bir işleyiş ortaya çıkarır.

Farklı ülke ve kent örneklerinde de görüldüğü üzere, kent içi ulaşımın küçük üreticilik üzerinden örgütlendiği formlarda ulaşım idareleri lisansların özel mülkiyet niteliği nedeniyle yetkileri dâhilindeki taşıt kalitesi, şoför olarak çalışmak için gereken niteliklerin belirlenmesi gibi alanlarda kararlar verir ve düzenlemeler yaparlar, fakat istihdam ilişkilerine müdahil

olmazlar. İstihdamdaki enformel ilişki örüntüleri, ulaşım sistemleri yerel yönetimlerce resmi/formel olarak tanınırsalar dahi, varlığını sürdürür. Ulaşım otoritelerinin kent içi ulaşımı bazı düzenlemelerle formel olarak kurumsallaştırma çabaları enformel aktörleri, formel ve politik olarak etkin aktörlere dönüştürür; baskı grubuna dönüşen küçük üreticiler de lisans değerlerinin artışında etkin bir konum elde ederler. Lisansların bağımsız finansal değerleri oluşturması mesleki düzeyde katmanlaşmayı daha da görünür hale getirir, zira kurumsallaşma bir meslek olarak şoförlüğe sirayet etmez.

Bir yandan ulaşım lisanslarının özel mülkiyet niteliği bir yandan da lisans sınırlamaları çerçevesinde gelişen rant ve buna bağlı olarak çalışma ilişkileri alanında yaşanan katmanlaşma İstanbul özelinde de kolaylıkla takip edilmektedir. İstanbul'da ticari plakalara tanımlanan ulaşım lisansları, kent içi ulaşım alanının kurumsallaşmasına ve küçük üreticilerin bu alanda 1980'li yıllardan itibaren önemli aktörler konumuna gelmesine sebep olmuştur. Bu süreç, paralel bir şekilde arz sınırlamalarını içermiş, plakaların serbest piyasada dolaşım engelinin bulunmaması onları etkin finansal araçlar haline dönüştürmüştür. Saha bulgularının da gösterdiği üzere, tek neden olmasa da plakaların potansiyel gelirinin artması, plaka sahiplerinin emeklerini bu alandan çekmelerine olanak sağlar. Aynı zamanda potansiyel gelir ne kadar yükselirse lisans sahibinin sınıfsal pozisyonu da o kadar etkilenmektedir. Bu durum özellikle taksiler için geçerlidir. Saha araştırmasında taksi plakası sahiplerinin minibüs ve taksi-dolmuş plakası sahiplerine kıyasla şoförlüğe devam etme eğiliminin çok daha düşük olduğu gözlemlenmiştir.

Güvencesizlikler Ekseninde Çalışma İlişkileri:

Lisans sahipleriyle kurulan ve çoğunlukla enformel ilişkiler üzerinden kurumsallaşan çalışma ilişkileri ve emek süreçleri çalışma hayatının her alanında farklı boyutlarda güvencesizlikler içermektedir. Bu durum geç kapitalistleşmiş ülkelerin zayıf kurumsal düzenlemeleriyle birleştiğinde bu çalışmada incelenen taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlarda fiilen çalışan emek gücü için yoksulluk ve güvencesizlik anlamına gelir. Kent içi ulaşım emeğinin yaşadığı güvencesizliğin temelinde ise, yine, yapısal bir sorun olan ara ulaşım sistemlerinin bireysel lisanslamaya bağlı olarak örgütlenmesi yer almaktadır. Lisanslar sahip olduğu rant geliri nedeniyle sahiplerine önemli ekonomik avantajlar sağlarlar; özel mülkiyet olmaları nedeniyle bu avantajlar üzerindeki kontrol tamamen lisans sahibinde toplanır. Rant üzerindeki kontrol lisans sahipleri açısından çalışma ilişkileri üzerinde iki yönlü güç sağlar. İlk olarak emek sunumundan çekilseler dahi kendilerine bağımlı bir şoför çalıştırabilirler. Bu durumda mülksüz şoförler, lisans sahibine bağımlı olarak çalışırlar ve lisans sahibi çalışma

sürecinin denetiminde söz sahibi olur. İkinci durumda ise lisans sahibi bir aracı kurum aracılığıyla veya doğrudan bir şoföre lisansını kiralayabilir. Bu durumda lisans sahipleri sadece kira gelirini alır, lisansı kiralayan şoför ise görece bağımsızdır. Ancak her iki durumda da şoförler için istihdam ve gelir açısından hiçbir güvence yoktur veya güvence olsa bile çok zayıftır.

Şoförler enformel ilişkiler üzerinden işe girmekte veya işten çıkarılmaktadır. Bu durum bir lisans mülkiyetine sahip olmayan şoförlerin iş güvencesi açısından önemli bir sorun alanı meydana getirmektedir. Gelir güvencesizliği ise yine mevcut işleyiş örüntüsünün bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Çünkü şoförler ister lisans kiralasın, isterse bir ulaşım lisansı sahibine bağlı olarak çalışsın, lisansın sahibine yevmiye veya kira olarak yapması gereken ödemeler potansiyel gelir üzerinden belirlenir. Eğer potansiyel gelirden artış olursa şoförlerin lisans sahiplerine yapmaları gereken ödeme miktarı artar. Kent içi ulaşım sistemi niteliği gereği dönemsel olarak aksar veya azalır, bu gibi durumlarda şoförlerin ödeme yükümlülüklerinde çoğunlukla değişim olmaz; başka bir deyişle şoförler kazanç ne olursa olsun neredeyse sabit bir mali yükümlülük altında çalışırlar.

Şoförlerin gerek gelir gerekse istihdam açısından içinde bulundukları güvencesizlik hali kuşkusuz kapitalist ilişkiler çerçevesinde birçok farklı meslek alanıyla benzerlikler içerir. Başka bir ifadeyle şoförlüğe ilişkin emek sürecinde yaşanan sorunlar birçok meslekte gözlemlenen çözülme sürecine paralel bir şekilde derinleşen kapitalist ilişkilerin bir sonucudur. Fakat kent içi ulaşımın kendine özgü, onu görece diğer meslek alanlarından farklı kılan bir niteliği vardır. Bu özelliği ise kent içi ulaşımın aynı zamanda bir kamu hizmeti olmasıdır. Dolayısıyla gelire ilişkin güvencesizlik doğrudan kent içi ulaşım hizmetinin sunumuna yansır. Şoförler incelenen sistemlerde uzun çalışma saatlerinde ve zorlu çalışma koşulları altında, belirli bir gelir düzeyini garanti altına alacak şekilde çalışırlar. Bu durum onları birbirleriyle sert rekabet ilişkilerine sokmaktadır. Böyle bir işleyiş ise şoförlerin ulaşımına ilişkin kurallara yeterince veya hiç uymadıkları bir hizmet sunumu ortaya çıkarabilmektedir. Yaşanan rekabet agresif sürüş, toplu hareket etme, kent içi ulaşım otoritelerinin belirlediği düzenlemelere aykırı faaliyet gösterme gibi farklı iş stratejilerinin geliştirilmesine neden olur. Sert rekabet ve güvencesizlik stresli ve uzun çalışma saatleriyle birleştiğinde ise kazalar kaçınılmaz olur. Böylece kent içi ulaşım hem şoförler hem yolcular hem de kent halkı için tehlikeli hale gelir. Şoförler açısından bu tehlike en fazla mülksüz şoförler içindir, o nedenle bu çalışmada mülksüz şoförler mevcut işleyiş içinde en zayıf halka olarak tanımlanmıştır.

Aracı kurum niteliğinde olan ve çok sayıda plakayı ellerinde tutan galeriler özellikle taksi plakalarının dolaşımındaki kritik rolleri ve konumları nedeniyle kent içi ulaşımın son derece önemli aktörleridir. Plakalar, kira geliri elde etmek isteyen plaka sahipleri tarafından galerilere verilmekte, galerilerin elinde toplanan plakalar yine galeriler tarafından şoförlere kiralanmaktadır. Farklı düzeylerde alt sözleşme ilişkilerinin kurulmasına olanak tanıyan bu işleyiş birkaç noktada sorunlar içermektedir. Plaka sahiplerinin kendilerine bağlı şoför istihdam etmeleri her iki taraf için de güven ilişkisi çerçevesinde gerçekleşir, zira şoförlerin eylemlerinden plaka sahibi de sorumludur. Bu nedenle de güvenilir şoförlerle uzun dönemli iş ilişkisinin kurulması tercih edilir. Bu durum mülksüz şoförler açısından enformel bir iş güvencesi anlamına gelir. Galeriler aracılığıyla kurulan sözleşmeleri ise görece kısa dönemlidir ve güven ilişkisi aranmaz ve kurulmaz. Onun yerine galeriler rasyonel işletmeler olarak plakayı en yüksek kira bedelini verecek olan aktörlere kiralamayı tercih eder. Bu durumda şoförler açısından enformel ilişkiler üzerinden gelişen iş güvencesi ortadan kaybolmaktadır. Ayrıca şoförlerin galerilerden plaka kiralamak için taşıt satın almaları durumunda, kira sözleşmesinin yenilenmemesi “sermayelerinin” de kaybolması sonucunu doğurmaktadır.

Galeriler üzerinden katmanlaşan çalışma ilişkilerinin yarattığı bir diğer sorun alanı ise kent içi ulaşım hizmetinin sunumudur. Plaka sahibi açısından enformel bir denetim aracı olan güven ilişkileri galerilerin devreye girdiği durumlarda söz konusu olmaz; böylece plaka sahibinin denetim olanağı ortadan kalkar. İşin ve işleyişin örgütlenmesindeki gelir baskısı, denetimsiz veya denetimin zayıf olduğu bir kent içi ulaşım hizmeti sunumuyla birleştiğinde ise yolcular açısından problemli hatta kimi durumlarda riskli bir kent içi ulaşım hizmeti ile karşılaşmaktadır.

İstanbul’da taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlar açısından şoförlüğün sınıfsal pozisyonunda meydana gelen değişimler doğrudan bu alanda kurulan çalışma ilişkilerini de etkilemektedir. Kent içi ulaşımında plaka sahibi olmayan şoförlerin işe giriş koşullarından çalışmalarının organizasyonuna kadar her alanda geniş bir enformel ilişki ağı vardır. Saha bulguları kapsamında şoförlerin belirli bir iş güvencesi olmadan çalıştığı, sosyal güvenlik kayıtlarında eksiklikler olduğu gözlemlenmiştir. Ancak formel bir iş güvencesinin yokluğuna rağmen, muhtelif sebeplerle bir plaka sahibi ile çalışması sonlanan bir şoförün sahip olduğu ilişki ağları sayesinde yeniden ve kolaylıkla şoför olarak iş bulabildiği görülmektedir. Bu durum iş güvencesinin bir çeşit istihdam güvencesine dönüştüğünü göstermektedir. Bir plaka sahibine bağlı olarak çalışan şoförlerin piyasa içinde “tanınmış” olmaları ve “referansları” onlara istedikleri zaman iş bulabilme olanağı vermektedir.

Kent İçi Ulaşımında Rekabet, Mesleki Dayanışma ve Mücadele Örüntüleri:

İstanbul’da taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlarda şoförler, bu ulaşım sistemlerinin örgütlenme biçimlerine de bağlı olarak, izin kullanmaksızın, uzun çalışma saatlerinde ve belirli bir gelir güvencesi olmadan çalışmaktadır. Gelir üzerinde belirli bir kontrol yaratmayı zorunlu kılan bu durum, kent içi ulaşımdan elde edilecek geliri maksimize etmek amacıyla şoförleri enformel mesleki dayanışma üzerinden zaman zaman şiddetin dahi meşrulaştırılabildiği bir örgütlenme düzeni içine sokmaktadır. Böylelikle potansiyel gelirin yüksek olduğu bölgelerde ve zaman dilimlerinde “gece kuralları” hâkim olur; bu gibi durumlarda hemşehri grupları başta olmak üzere farklı enformel örgütlenmelerin etkisinin yoğun olduğu gözlenmiştir.

Kent içi ulaşımında faaliyet gösteren şoförlerin veya plaka sahiplerinin geliri kontrol ve maksimize etmek amacıyla yolcu potansiyelini azaltan yeni ulaşım alternatiflerinin işleyişini engellemeye dönük davranışları, İstanbul’da kent içi ulaşımında son dönemlerde yaşanan gelişmelere bağlı olarak ulaşım sistemleri arası bir mücadeleye de dönüşmüştür. Kent içi ulaşımında raylı sistemlerden yeni teknolojilerin kullanımına kadar meydana gelen bazı gelişmeler başta plaka sahipleri olmak üzere yeni bir mücadele alanı ortaya çıkarmıştır. Yeni aktörlerin faaliyetleri nedeniyle potansiyel gelirden meydana gelen düşüş, şoförlerin gelirini etkilemekle birlikte, plaka sahiplerinin de ekonomik avantajlarının yanı sıra toplumsal konumlarını da tehlikeye atmaktadır. Bu durum aynı zamanda plaka sahibi olan ulaşım esnafının tarihsel süreçte mücadelesinin niteliğinde de bir dönüşüme işaret etmektedir. Ulaşım hizmetinin sunum sürecindeki gelir kontrolüne dönük enformel örgütlenme, plaka sahipleri etkin aktörlere dönüştüğü ölçüde ulaşım idareleri üzerinde baskı kurmaya dönük formel örgütlenmeleri beraberinde getirmekte, farklı aktör ve düzenlemelere ilişkin muhalefet ulaşım sistemlerinin mevcut niteliklerle işleyişinin devamlılığını korumaya dönük bir varlık mücadelesine dönüşmektedir. Gerek Uber’in faaliyetlerine ilişkin aktörler tarafından yapılan açıklamalar ve uygulanan yaptırımlar, gerekse taksi-dolmuş ve minibüslerde faaliyet gösteren aktörlerin büyük ölçekli kentsel ulaşım yatırımlarına vermiş oldukları tepkiler bunun önemli bir örneğini oluşturmaktadır.

Enformel İlişkilerden Kurumsallaşmaya – Yerel Yönetim Düzenlemeleri ve İşçileşme Ekseninde Kent İçi Ulaşım:

Enformel ilişkiler bu çalışmada da sıklıkla vurgulandığı üzere ulaşım hizmetinin sunumundan çalışma ilişkilerinin düzenlenmesine kadar birçok alanda son derece etkindir. Ancak özellikle son yıllarda İBB tarafından kurumsallaşmaya dönük atılan önemli adımlar kent içi ulaşımında yeni örüntünün ipuçlarını vermektedir. Kent içi ulaşımında temel düzenleyici

konumda bulunan İBB ve İBB'ye bağlı yönetim organları, yetkileri dâhilinde ulaşımda hizmet sunumunu düzenlerken farklı sistemler arasında entegrasyonu sağlamaya dönük çaba göstermekte, fakat aynı zamanda belirli bir hizmet-kalite standardını da geliştirmeye çalışmaktadır. Bu durum taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlara hizmet sunumu ve çalışma ilişkileri açısından bir ölçüde kurumsallaşma sağlasa da gerçekleştirilen düzenlemelerin odak noktasını kent içi ulaşım hizmetinin sunumu oluşturmaktadır.

Taksi, minibüs ve taksi-dolmuşların her birinin bağımsız işletmeler olarak değerlendirilmesi, hizmet sunumunu kurumsallaştırmaya ilişkin düzenlemelerin çalışma ilişkilerine yansımaları zorlaştırmakta, İBB'nin ulaşımı düzenlemeyle ilgili yetkileri, özel mülk niteliğine sahip bir işyerindeki çalışma organizasyonuna müdahaleyi içermemektedir. Bunun sonucu tahmin edilebileceği gibi çalışma ilişkilerinin yüz yüze ilişkilere bağlı olarak kurulmasıdır ve bu durum enformel ilişkileri merkezi bir yere yerleştirmektedir. Çalışma ilişkilerinin ikili anlaşmalara bağlı olması özellikle kent mekânı içinde işin niteliği gereği tek başına ve sürekli hareket halinde olan mülksüz şoförlerin hukuki konumunu tartışmalı bir noktaya taşımakta, işçi-işveren ilişkileri görünmez olabilmektedir. Özellikle kent içi ulaşımda sosyal veya ekonomik niteliğe sahip kriz süreçleri bu alanda emek sunan şoförleri doğrudan etkilemekte, görünmez olan istihdam ilişkileri ulaşım organizasyonunda içkin olan yapısal problemlerin “tekil” problemler olarak algılanmasına neden olmaktadır. Ancak bu “tekil” problemler bir kamu hizmeti olan kent içi ulaşımda toplumsal sonuçlar doğurmaktadır. Araştırma kapsamında incelenen ulaşım sistemlerinde küresel salgın döneminde yaşanan sorunlar hem şoförlerin güvencesizliğinin hem de bu sistemlerin örgütlenme biçimlerinin kamu sağlığını da içeren toplumsal sonuçları olduğunun görülmesi açısından önemlidir. Saha araştırmasında formel kurumsallaşmaya dönük adımların şoförlerde karşılık bulduğu gözlenmiştir. Şoför istihdam eden plaka sahiplerinin çalışma ilişkilerinde yaşanan anlaşmazlıklar nedeniyle son yıllarda açılan davalardan şikayetlerini dile getirmeleri bunun bir göstergesidir.

Nitekim son dönemde İBB, “İBB'ye bağlı şoför” çalıştırılmasını içeren yeni taksi projesinde bu alandaki problemlere işaret etmiş ve bu proje kapsamına dahil olacak şoförlerin özlük haklarının garantiye alındığı bir işleyiş önermiştir. Bu proje hiç kuşkusuz farklı ulaşım aktörleri açısından önemli bir mücadele alanı ortaya çıkarmıştır ve henüz müzakere aşamasındadır. Projenin akıbetinin aktörler arası güç ilişkilerine bağlı olarak ortaya çıkacağı açıktır. Zira, plaka sahipleri ranta bağlı ekonomik avantajlarını sürdürmeyi hedeflemektedir; öte yandan bu konu merkezi yönetim kendi idaresinde kurumsallaşan bir ulaşım yönetimini

öngördüğü ölçüde merkezi yönetim ile yerel yönetim arasında bir uzlaşmazlık konusu haline dönüşmüştür. İster kamuya ister özel girişimlere bağlı olsun yeni ulaşım aktörlerinin kent içi ulaşımına dahil olmasına dönük her proje şoförlük “mesleğinin” rant üzerinden katmanlaşmasını tersine çevirme potansiyelini bünyesinde taşır, çünkü plakaların potansiyel gelirini doğrudan etkiler. Bu gelirin azalması rant ilişkilerini parçalayıcı bir etki yaratabilir. Bu tür projelerin ulaşımındaki farklı gruplar üzerinde yaratacağı sonuçlar ve etkiler ilerleyen dönemlerde görülecektir. Özellikle doğrudan doğruya yerel yönetim tarafından organize edilecek bir kent içi ulaşım yapılanmasında, ranta bağlı olarak gelişen katmanlaşma ve galeri benzeri ara formların etkinliği ortadan kaybolacak, şoförlerin işçileşme süreci hız kazanacaktır. Böylece kent içi ulaşımın bu tez çalışmasında incelenen formlarında, mevcut işleyiş içinde halihazırda doğrudan ücretli emek olarak nitelendirilemeyen ancak sınıfsal pozisyon olarak işçi sınıfına yakın olan şoförlerin sınıfsal konumu netleşecek, gri alanlarda kalan farklı anlaşma biçimlerinin kaybolduğu bir işleyişte, formel düzenlemelerle bir işverene bağlı ücretli işçilik söz konusu olacaktır.

Bu çalışmada İstanbul’da taksi, minibüs ve taksi-dolmuşlar tarafından yerine getirilen kent içi ulaşımında ulaşımın örgütlenmesi, çalışma ilişkileri, sınıfsal ve mesleki dönüşüm ele alındı. Ancak genel olarak ulaşımın, özel olarak ise kent içi ulaşımın bu çalışmada yer verilmeyen daha pek çok boyutu vardır. Kent içi ulaşım, bu çalışmada konu edilen iş ve meslek sahipleri dışında bakım ve onarım hizmetlerinden, ulaşım yönetiminin farklı noktalarını içeren hizmet alanlarına kadar geniş bir yelpazede iş ve istihdam olanağı sağlamaktadır. Bu yönüyle ulaşımındaki çalışma ilişkileri sadece şoförlerle sınırlı değildir. Ayrıca bu çalışmada incelenen üç ulaşım sisteminin her biri sahip olduğu özgün yönler ve ilişki setleriyle başlı başına bir araştırma alanını da oluşturmaktadır. Dolayısıyla kent içi ulaşım çalışma ilişkileri, meslek ve sınıf çalışmaları gibi konularda zengin bir araştırma alanı açmaktadır. Türkiye’de halihazırda teknik boyutu üzerinde çok, ancak toplumsal boyutları üzerinde kısıtlı sayıda araştırmaların olduğu kent içi ulaşım konusu, sosyal bilimlerde gelecekte yapılacak çalışmalar için yeni araştırma sahaları sunmaktadır.

KAYNAKÇA

- Abbott, A. (1988). *The System of Professions: An Essay on the Division of Expert Labor*. Chicago: University of Chicago Press.
- Akçomak, S. (2012). *İş Gücü Piyasasındaki Güncel Dinamikler: Teknoloji, Küreselleşme ve İthal Girdi Kullanımı*. Science and Technology Policies Research Center. Ankara: TEKPOL Working Paper Series.
- Akdemir, N. (2008). *Taşeronlu Birikim - Tuzla Tersaneler Bölgesinde Üretim İlişkileri ve Enformelleşme*. İstanbul : SAV Yayınları.
- Akgüngör, A. P., & Demirel, A. (2004). Türkiye'deki Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları. *Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 10(3), 423-430.
- Akkaya, Y. (2010). *Cumhuriyetin Hamalları: İşçiler*. İstanbul: Yordam Kitap.
- Aksoy, S. (2016). *Kapitalizmin Lokomotif Demiryolları*. İstanbul: SAV Yayınları.
- Aldred, R. (2012). Governing Transport From Welfare State to Hollowstate: The Case of Cycling in the UK. *Transport Policy*(23), 95-102.
- Artı Gerçek. (2020, Mayıs 16). *Dolmuş, Otobüs ve Taksilerde Uygulanacak Yeni Kurallar Neler?* Ekim 1, 2020 tarihinde Artı Gerçek: <https://artigercek.com/haberler/dolmus-otobus-ve-taksilerde-uygulanacak-yeni-kurallar-neler> adresinden alındı
- Artı Gerçek. (2020, Eylül 24). *İBB'nin 'kamu taksisi' önerisi ikinci kez reddedildi*. Eylül 24, 2020 tarihinde Artı Gerçek: <https://artigercek.com/haberler/ibb-nin-kamu-taksisi-onerisi-ikinci-kez-reddedildi> adresinden alındı
- Aslan, C. (2020). *Yevmiye Çıkıyor! 40 Milyar Liralık Rant*. Haziran 20, 2020 tarihinde Milliyet: <https://www.milliyet.com.tr/gundem/yevmiye-cikmiyor-40-milyar-liralik-rant-6134928> adresinden alındı
- Aslan, R. (2020). Tarihten Günümüze Epidemiler, Pandemiler ve Covid-19. *Ayrıntı Dergisi*, 8(85), 35-41.
- Aslan, S. (2016). *Uzun İnce Bir Yoldayım, Sürüyorum Gündüz Gece: Tur Şoförlerinin Çalışma Pratikleri*. T.C. Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Turizm İşletmeciliği Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Muğla.
- Asunakutlu, T. (2001). Klasik ve Neo-Klasik Dönemde Örgütsel Güvenin Karşılaştırılması Üzerine Bir Deneme. *Muğla Üniversitesi SBE Dergisi*(5), 1-17.

- Avunduk, Y. (2016). *Duygusal Zekanın İş Performansı Üzerindeki Etkisi: Tıp Doktorları ile Toplu Ulaşım Şoförleri Üzerine Karşılaştırmalı Bir Alan Uygulaması*. T.C. İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul.
- Ayata, S. (1996). Esnaf ve Zanaatkarlar. *Yüzyıl Biterken Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi* 12 (s. 488-494). içinde İstanbul: İletişim Yayınları.
- Babalık Sutcliffe, E. (2017). Toplu Taşıma Sistemleri. T. Kılınçaslan içinde, *Kentsel Ulaşım* (s. 155-210). İstanbul: Ninova Yayınları.
- Babalık-Sutcliffe, E. (2017). Turkey. D. Pojani, & D. Stead içinde, *The Urban Transport Crisis in Emerging Economies* (s. 247-266). Switzerland: Springer.
- Bahçe, S., Eres, B., & Köse, A. H. (2017). Türkiye'de Sınıfsal Yapıda Dönüşüm, İşçileşme ve Bölüşüm. A. Makal, & A. Çelik içinde, *Zor Zamanlarda Emek: Türkiye'de Çalışma Yaşamının Güncel Sorunları* (s. 37-64). Ankara: İmge Kitabevi.
- Balafoutas, L., Beck, A., Kerschbamer, R., & Sutter, M. (2013). What Drives Taxi Drivers? A Field Experiment on Fraud in a Market for Credence Goods. *Review of Economic Studies*(80), 876-891.
- Bangasser, P. E. (2000). *The ILO and the Informal Sector: An Institutional History*. Geneva: ILO Employment Paper 2000/9.
- Banister, D. J., & Mackett, R. L. (1990). The Minibus: Theory and Experience and Their Implications. *Transport Reviews*, 10(3), 189-214.
- Banister, D., & Lichfield, N. (1995). The Key Issues in Transport and Urban Development. D. Banister içinde, *Transport and Urban Development* (s. 1-17). London: Chapman & Hall.
- Baran, O., Gürün, A., & Karadağ, Ö. (2010). Ankara Merkezinde Çalışan Bazı Taksi Şoförlerinin Nefeslerinde Ölçülen Karbonmonoksit Değerleri ve Bazı Çevresel Faktörlerle İlişkisi. *TAF Preventive Medicine Bulletin*, 9(6), 591-596.
- Barret, J. (2003). *Organizing in the Informal Economy: A Case Study of the Minibus Taxi Industry in South Africa*. ILO. Geneva: ILO.
- Barret, S. D. (2003). Regulatory Capture, Property Rights and Taxi Deregulation: A Case Study. *Economic Affairs*(23), 34-40.

- Başaran İnce, G. (2016). Gündelik Hayatta Kolektif Belleğin İnşası: Minibüs Sembolleri Üzerine Bir Değerlendirme. M. Yücebaş içinde, *Yerli ve Milli Gündelik Hayat* (s. 195-223). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Başayar, F. N. (2014). Kara Yolu Yolcu Taşımacılığında İş Sağlığı ve Güvenliği. *İş Sağlığı ve Güvenliği Uzmanlık Tezi*. Ankara: T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü.
- Başkavak, C. G. (2016). *Understanding Surgical craft in The Changing Context of Technology, Transformation of Healthcare and Marketization: A Case Study on Surgeons in İstanbul, Turkey*. Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.
- Bauman, Z. (2012). *Küreselleşme* (4 b.). (A. Yılmaz, Çev.) İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Berend, I. T. (2013). *20.Yüzyıl Avrupa İktisat Tarihi* (2 b.). (S. Çağlayan, Çev.) İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- Birgün. (2020, Şubat 27). *İBB, UKOME Yönetmeliğine Dava Açtı*. Haziran 20, 2020 tarihinde Birgün: <https://www.birgun.net/haber/ibb-ukome-yonetmeligine-dava-acti-289726> adresinden alındı
- Birgün. (2020, Haziran 22). *İstanbul Taksiciler Odası Başkanı Aksu: Türkiye'de Siyasetin Kaderini Değiştirecek Bir Topluluğuz*. Haziran 22, 2020 tarihinde Birgün: <https://www.birgun.net/haber/istanbul-taksiciler-odasi-baskani-aksu-turkiye-de-siyasetin-kaderini-degistirecek-bir-topluluguz-305555> adresinden alındı
- Birgün. (2020, Ekim 7). *İstanbul'da Minibüsçülerin Eyleminde Gerginlik*. Ekim 7, 2020 tarihinde Birgün: <https://www.birgun.net/haber/istanbul-da-minibusculerin-eyleminde-gerginlik-318274> adresinden alındı
- Bıyık, C. (2019). Smart Cities in Turkey: Approaches, Advances and Applications with Greater Consideration for Future Urban Transport Development. *Energies*(12), 1-33.
- Black, A. (1991). Privatization of Urban Transit: A Different Perspective. *Transportation Research Record* 1297, 69-75.
- Blasi, G., & Leavitt, J. (2006). *Driving Poor: Taxi Drivers and the Regulation of the Taxi Industry in Los Angeles*. Los Angeles: UCLA Institute of Industrial Relations.

- Bonner, C., & Spooner, D. (2011). Organizing in The Informal Economy: A Challenge for Trade Unions. *IPG*(2), 87-105.
- Boratav, K. (2010). Emperyalizm mi? Küreselleşme mi? *Emperyalizm, Sosyalizm ve Türkiye* (s. 39-47). içinde İstanbul: Yordam Kitap.
- Boratav, K. (2004). *İstanbul ve Anadolu'dan Sınıf Profilleri* (2 b.). Ankara: İmge Kitabevi.
- Budak, Ö. (2015). *Türkiye'de Kapitalist Yöneticiler Sınıfı*. İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Buğra, A. (2015). *Kapitalizm, Yoksulluk ve Türkiye'de Sosyal Politika* (7 b.). İstanbul: İletişim Yayınları.
- Castells, M. (2017). *Kent, Sınıf, İktidar* (2 b.). (A. Türkün, Çev.) Ankara: Phoenix Yayınları.
- Castells, M., & Portes, A. (1989). World Underneath: The Origins, Dynamics, and Effects of the Informal Economy. A. Portes, M. Castells, & L. A. Benton içinde, *The Informal Economy - Studies in Advanced and Less Developed Countries* (s. 11-37). Baltimore: The John Hopkins University Press.
- Cengiz, A. K. (2013). Dolmuş İçi ve Dışı Nesneler ve Yazılar Aracılığıyla Kimliği İfşası. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Antropoloji Dergisi*(25), 89-116.
- Cervero, B., & Landis, J. (1995). Development Impacts of Urban Transport: A US Perspective. D. Banister içinde, *Transport and Urban Development* (s. 136-156). London: Chapman & Hall.
- Cervero, R. (2000). *Informal Transport in the Developing World*. Nairobi: United Nations Centre for Human Settlements (Habitat).
- Cervero, R., & Golub, A. (2007). Informal transport: A global perspective. *Transport Policy*(14), 445-457.
- Christophers, B. (2011). Revisiting the Urbanization of Capital. *Annals of the Association of American Geographers*, 101(6), 1347-1364.
- Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, 195-205.
- Cirhinlioğlu, Z. (1996). *Meslekler ve Sosyoloji*. Ankara: Gündoğan Yayınları.
- Cirit, F. (2014). Sürdürülebilir Kentiçi Ulaşım Politikaları ve Toplu Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması. *T.C. Kalkınma Bakanlığı Uzmanlık Tezi*. Ankara: T.C. Kalkınma Bakanlığı.

- Clark, D. (1996). *Urban World / Global City*. London: Routledge.
- CNN Türk. (2020, Eylül 22). *İstanbul'da Taksicilerin "Bordo" Tartışması*. Eylül 27, 2020 tarihinde CNN Türk: <https://www.cnnturk.com/video/turkiye/son-dakika-haberi-istanbulda-taksicilerin-bordo-tartismasi-video> adresinden alındı
- CNN Türk. (2020, Haziran 16). *Son Dakika: Yeni Taksi Açıklaması Plaka Fiyatlarını Etkiledi*. Ekim 1, 2020 tarihinde CNN Türk: <https://www.cnnturk.com/ekonomi/son-dakika-yeni-taksi-aciklamasi-plaka-fiyatlarini-etkiledi> adresinden alındı
- CNN Türk. (2020, Mart 30). *Ticari Taksilerde Plaka Uygulaması Başladı*. Ekim 1, 2020 tarihinde CNN Türk: <https://www.cnnturk.com/video/turkiye/ticari-taksilerde-plaka-uygulamasi-basladi> adresinden alındı
- Coe, N. M. (2016). The Geographies of Global Production Networks. P. Daniels, M. Bradshaw, J. Sideaway, & T. Hall içinde, *An Introduction to Human Geography* (5 b., s. 321-342). London: Pearson.
- Cooper, J., Mundy, R., & Nelson, J. (2010). *Taxi! Urban Economies and the Social and Transport Impacts of the Taxicab*. Farnham: Ashgate.
- Cumhuriyet. (2020, Haziran 24). *İmamoğlu Duyurdu: UKOME'ye Yeni Taksi Teklifimizi Getiriyoruz*. Haziran 25, 2020 tarihinde Cumhuriyet: <https://www.cumhuriyet.com.tr/haber/imamoglu-duyurdu-ukomeye-yeni-taksi-teklifimizi-getiriyoruz-1747270> adresinden alındı
- Çelikkan, E. (2020, Nisan 18). *Taksi ve Dolmuşlardan Acil Destek İsteği*. Nisan 19, 2020 tarihinde Hürriyet: <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/taksi-ve-dolmuslardan-acil-destek-istegi-41497424> adresinden alındı
- Çetin, T. (2002). İstanbul Taksi Piyasasına Bir Bakış. *Piyasa*(4), 101-104.
- Çetin, T., & Eryiğit, K. Y. (2011). Estimating the Effects of Entry Regulation in the Istanbul Taxicab Market. *Transportation Research Part A*(45), 476-484.
- Daniels, P. W. (2004). Urban Challenges: The Formal and Informal Economies in Mega-Cities. *Cities*, 21(6), 501-511.
- Daniels, P., & Jones, A. (2016). Geographies of Economy. P. Daniels, M. Bradshaw, J. Sideaway, & T. Hall içinde, *An Introduction to Human Geography* (s. 281-301). London: Pearson.

- Daniles, P. W., & Warnes, A. M. (2007). *Movement in Cities*. London: Routledge.
- de Boer, E. (1986). Transport Sociology. E. de Boer içinde, *Transport Sociology* (s. 7-16). Oxford: Pergamon Press.
- Dedeoğlu, S. (2014). İstanbul'da Mekan, Cinsiyet ve Endüstriyel İstihdam. A. Bartu Candan, & C. Özbay içinde, *Yeni İstanbul Çalışmaları - Sınırlar, Mücadeleler, Açılımlar* (s. 198-211). İstanbul: Metis Yayınları.
- Demir, E. (1993). İşgücü Piyasası ve Kent Emekçi Sınıfının Yeniden Kavramlaştırılması. *Birikim Dergisi*(53), 35-45.
- Demir, E. (1995). Türkiye'de İşçileşme Süreçleri. *Toplum ve Bilim*(66), 69-84.
- Demirciler, N. (2015). Taksi Plakası Altın, Döviz ve Gayrimenkulle Yarışıyor. *Bağlantı Noktası*(76), 16-21.
- Diken. (2019, Kasım 25). *Uber Yasağı ve Zammın Etkisiyle Taksi Cirosu Üç Ayda Yüzde 25 Arttı*. Eylül 2020, 2020 tarihinde Diken: <http://www.diken.com.tr/uber-yasagi-ve-zammin-etkisiyle-taksi-cirolari-uc-ayda-yuzde-25-artti/> adresinden alındı
- Doi, K. (2015). Cities and Transportation. K. Doi içinde, *Traffic and Safety Sciences* (s. 12-21). Tokyo: IATSS.
- Durmaz, O. S. (2014). *Türkiye'de Öğretmen Olmak: Emek Süreci ve Yeniden Proleterleşme*. Ankara: NotaBene Yayınları.
- ECMT. (1978). *Paratransit*. Paris: European Conference of Ministers of Transport.
- Ekmekçioğlu, D. (2017). *Kendini Örgütleyen Sistemlerin Yeniden Tasarımında Bir Süreç Önerisi: Toplu Taşımada Minibüs Örneği*. İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Elker, C. (2017). Kentsel Ulaşım Politikaları. T. Kılınçaslan içinde, *Kentsel Ulaşım* (s. 271-361). İstanbul: Ninova Yayınları.
- Engels, F. (2010). *İngiltere'de Emekçi Sınıfın Durumu* (2 b.). (Y. Fincancı, Çev.) Ankara: Sol Yayınları.
- Engin, V. (2013). Boğaziçi'nde Deniz Ulaşımı: Şirket-İ Hayriye. V. Engin, A. Uçar, & O. Doğan içinde, *Osmanlı'da Ulaşım: Kara - Deniz - Demiryolu* (s. 171-192). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.

- Engin, V. (2013). İstanbul'da Şehiriçi Kara Ulaşımı: At Arabalarından Otomobile. V. Engin, A. Uçar, & O. Doğan içinde, *Osmanlı'da Ulaşım: Kara - Deniz - Demiryolu* (s. 87-106). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.
- Engin, V. (2013). İstanbul'da Şehiriçi Toplu Taşımacılığın Bir Unsuru Olarak Omnibüsler. V. Engin, A. Uçar, & O. Doğan içinde, *Osmanlı'da Ulaşım: Kara - Deniz - Demiryolu* (s. 67-86). İstanbul: Çamlıca Basım Yayın.
- Enoch, M. (2005). Demand Responsive Transport : Lessons to be Learnt From Less Developed Countries. *Traffic Engineering and Control*, 46(2), 68-71.
- Ercan, F. (1996, Kış). Kriz ve Yeniden Yapılanma Sürecinde Dünya Kentleri ve Uluslararası Kentler: İstanbul. *Toplum ve Bilim*(71), 61-96.
- Ercan, F. (2000). Küreselleşme Sürecindeki Yerellikler: Homojenleşme ve Farklılaşma/Güç ve Eşitsizlik İlişkileri Üzerine. F. Atacan, F. Ercan, M. Türkay, & H. Kurtuluş içinde, *Mübeccel Kıray İçin Yazılar* (s. 195-234). İstanbul: Bağlam Yayınları.
- Ercan, F. (2004). Sermaye Birikiminin Çelişkili Sürekliliği: Türkiye'nin Küresel Kapitalizmle Bütünleşme Sürecine Eleştirel Bir Bakış. N. Balkan, & S. Savran içinde, *Neoliberalizmin Tahribatı 2 - 2000'li Yıllarda Türkiye* (s. 9-42). İstanbul: Metis Yayınları.
- Erder, S. (2014). Yeni İstanbul Çalışmaları ve İstanbul'da Yapılan Yeni Çalışmalar. A. Bartu Candan, & C. Özbay içinde, *Yeni İstanbul Çalışmaları: Sınırlar, Mücadeleler ve Açılımlar* (s. 377-386). İstanbul: Metis Yayınları.
- Erder, S. (2015). "Nerelisin Hemşerim?". S. Erder içinde, *İstanbul Bir Kervansaray (Mı?)* (s. 53-66). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Erder, S. (2015). Kentsel Gelişme ve Kentsel Hareketler: Gecekondu Hareketi. S. Erder içinde, *İstanbul Bir Kervansaray (Mı?)* (s. 149-163). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Erder, S. (2015). Kentte Değişen Güç İlişkileri ve Kentsel Dönüşüm. S. Erder içinde, *İstanbul Bir Kervansaray (Mı?)* (s. 305-318). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Erder, S. (2018). İstanbul'un Boş-Alanları: Kime Niyet, Kime Kısmet! M. Z. Sözeri Yıldırım içinde, *Bir Şehri Düşünürken: İstanbul* (s. 61-74). İstanbul: Ceres Yayınları.
- Erdoğan, M. M. (2020). *Suriyeliler Barometresi 2019*. Ankara: Orion Kitabevi.

- Ergun, C., Gül, H., & Sallan Gül, S. (2013). Neoliberal Küreselleşme ve Küresel Kent. C. Ergun, M. Güneş, & A. Dericioğulları Ergun içinde, *Kent Üzerine Özgür Yazılar* (s. 40-69). İstanbul: Bağlam Yayınları.
- Eser, E. (2020, Ocak 7). *Taksimetre itiraf yazdı*. Eylül 30, 2020 tarihinde Hürriyet: <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/taksimetre-itiraf-yazdi-41413784> adresinden alındı
- Ferro, P. S., Behrens, R., & Wilkinson, P. (2013). Hybrid Urban Transport Systems in Developing Countries: Portents and Prospects. *Research in Transportation Economics*(39), 121-132.
- Finn, B. (2008). Market Role and Regulation of Extensive Urban Minibus Services as Large Bus Service Capacity is Restored – Case Studies from Ghana, Georgia and Kazakhstan. *Research in Transportation Economics*, 119-125.
- Fobosi, S. C. (2013). Formalisation, In-formalisation and the Labour Process within the Minibus Taxi Industry in East London, South Africa. Grahamstown: Master of Arts of Rhodes University.
- Fobosi, S. C. (2019). Employment Practices within the Minibus Taxi Industry in Johannesburg: A Study of Precariousness of Jobs in South Africa. *African Sociological Review*, 23(2), 99-119.
- Fourie, L. J. (2003). Rethinking the Formalisation of the Minibus-Taxi Industry in South Africa. Pretoria, South Africa: Department of Engineering and Technology Management University of Pretoria.
- Frank, H. (1986). Mass Transport and Class Struggle. E. de Boer içinde, *Transport Sociology* (s. 211-222). Oxford: Pergamon Press.
- Fukuyama, F. (1999). *Tarihin Sonu ve Son İnsan*. (Z. Dicleli, Çev.) İstanbul: Gün Yayıncılık.
- Gambetta, D., & Hamill, H. (2005). *Streetwise: How Taxi Drivers Establish Their Customers' Trustworthiness*. New York: Russel Sage Foundation.
- Gazete Duvar. (2020, Mart 16). *Toplu Taşıma Kullanma Oranı Yüzde 48 Azaldı*. Mart 30, 2020 tarihinde Gazete Duvar: <https://www.gazeteduvar.com.tr/gundem/2020/03/16/toplu-tasima-kullanma-orani-yuzde-48-azaldi> adresinden alındı

- Giddens, A. (2013). *Sosyoloji*. (İ. Yılmaz, Çev.) İstanbul: Kırmızı Yayınları.
- Glaeser, E. L., Kahn, M. E., & Rappaport, J. (2008). Why do the Poor live in cities? The role of Public Transportation. *Journal of Urban Economics*(63), 1-24.
- Global Labour Institute. (2019). *Nairobi Bus Rapid Transit Labour Impact Assessment Research Report*. Manchester: GLI.
- Göle, N. (1998). *Mühendisler ve İdeoloji: Öncü Devrimcilerden Yenilikçi Seçkinlere*. İstanbul: Metis Yayınları.
- Güler Müftüoğlu, B. (2008). Firmalar Arası Değişim İlişkisi: Fasonlaşma ve Taşeronlaşma. *Toplum ve Hekim*, 23(4), 243-253.
- Gürcan, E. C. (2019). Bir “Siyasal Süreç” Olarak Fransız Sarı Yelekliler Hareketi’nin Ortaya Çıkışı. *Mülkiye Dergisi*, 43(2), 435-458.
- Gwilliam, K. (2003). Urban Transport in Developing Countries. *Transport Reviews*, 23(2), 197-216.
- Gwilliam, K. M. (2005, February). Regulation of Taxi Markets in Developing Countries: Issues and Options. *Transport Note No. TRN-3*. Washington: The World Bank.
- GZT. (2010). *Informel Public Transport Recommended Reading and Links*. GTZ.
- Haber Global. (2020, Haziran 12). *Taksicilerden İBB'nin Yeni Taksi Projesine Tepki: "Esnafımızın Tansiyonu Şu An Yükselmiş Durumda"*. Haziran 13, 2020 tarihinde Haber Global: <https://haberglobal.com.tr/gundem/taksicilerden-ibb-nin-yeni-taksi-projesine-tepki-esnafimizin-tansiyonu-su-an-yukselmis-durumda-52030> adresinden alındı
- Haberler. (2020, Mart 28). *Esenyurt'ta Fazla Yolcu Alan Minibüsçüden İlginç Tepki... "O zaman çalışmayalım, kurtarmaz bizi bu..."*. Ekim 1, 2020 tarihinde Haberler: <https://www.haberler.com/esenyurt-ta-fazla-yolcu-alan-minibuscuden-ilginc-13064314-haberi/> adresinden alındı
- Habertürk. (2019, Aralık 23). *Taksicilerden 17 bin adet yerli oto siparişi*. Ekim 1, 2020 tarihinde Habertürk: <https://www.haberturk.com/taksicilerden-17-bin-adet-yerli-oto-siparisi-2552204-ekonomi> adresinden alındı
- Habertürk. (2019, Mayıs 31). *UBER'den Son Dakika karar! Uber, İstanbul'daki XL Faaliyetlerini Durdurdu*. Mayıs 2019, 2019 tarihinde Habertürk:

<https://www.haberturk.com/son-dakka-uber-stanbul-dak-xl-faalyetlern-durdurdu-2481235-teknoloj#> adresinden alındı

- Hamill, H., & Gambetta, D. (2006). Who Do Taxi Drivers Trust? *Contexts*, 5(3), 29-33.
- Harvey, D. (1985). *Consciousness and the Urban Experience*. Oxford: Basil Blackwell.
- Harvey, D. (1985). *The Urbanization of Capital*. Oxford: The John Hopkins University Press.
- Harvey, D. (2012). *Sermayenin Sınırları*. (U. Balaban, Çev.) Ankara: Tan Kitabevi Yayınları.
- Harvey, D. (2016). *Sosyal Adalet ve Şehir* (5 b.). (M. Moralı, Çev.) İstanbul: Metis Yayınları.
- Harvey, D. (2019). *Paris, Modernitenin Başkenti* (4 b.). (B. Kılınçer, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Hodgson, F. C., & Turner, J. (2003). Participation not Consumption: The Need for New Participatory Practices to Address Transport and Social Exclusion. *Transport Policy*, 265-272.
- Holcombe, R. G. (2018). *Political Capitalism*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Huws, U. (2018). *Küresel Dijital Ekonomide Emek*. (C. Şenesen, Çev.) İstanbul: Yordam Kitap.
- Hürriyet. (2015). *Taksi Plakası Sadece Taksiciye Kazandıracak*. Eylül 04, 2020 tarihinde Hürriyet: <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/taksi-plakasi-sadece-taksiciye-kazandiracak-28529179> adresinden alındı
- Hürriyet. (2020, Eylül 27). *Taksici Cinayetlerinden Sonra Dikkat Çeken Gelişme*. Eylül 27, 2020 tarihinde Hürriyet: <https://www.hurriyet.com.tr/gundem/taksici-cinayetlerinden-sonra-dikkat-ceken-gelisme-41621709> adresinden alındı
- İBB. (2011). *İstanbul Metropoliten Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- İBB. (2016). *İstanbul Ulaşım Ana Planı Hanehalkı Araştırması 2012*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- İBB. (2018). *İstanbul Yıllık Ulaşım Raporu 2017*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- İBB. (2019). *2020-2024 Stratejik Planı*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.
- İBB. (2020). *Faaliyet Raporu 2019*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi.

- İBB Ulaşım Daire Başkanlığı. (2020). *Karayolları Bazında Araç ve Hat Sayısı*. Eylül 1, 2020 tarihinde İBB Ulaşım Daire Başkanlığı: <http://data.ibb.gov.tr/dataset/karayolları-bazında-arac-ve-hat-sayısı> adresinden alındı
- İETT. (2014). *İETT Müşteri Memnuniyeti Araştırması 2014*. İstanbul: İETT.
- İETT. (2017). *Stratejik Plan 2018-2022*. İstanbul: İETT.
- İETT. (2019). *İETT Faaliyet Raporu 2018*. İstanbul: İETT.
- ILO. (1972). *Employment, Income and Equality - A Strategy for Increasing Productive Employment in Kenya*. Geneva: ILO.
- ILO. (2019). *World Employment Outlook - Trends 2019*. Geneva: ILO.
- İnci, E. (2018). Sarı Taksiler ve Gri Sulardaki Uber. *İktisat ve Toplum*(90), 33-39.
- International Transport Forum. (2016). *Regulation of For-Hire Passenger Transport: Portugal in International Comparison*. Paris: OECD.
- İstanbul İstatistik Ofisi. (2020). *Gösterge Paneli*. Ağustos 25, 2020 tarihinde İstanbul İstatistik Ofisi: <https://istatistik.istanbul/> adresinden alındı
- Işık, Ş. (2005). Türkiye'de Kentleşme ve Kentleşme Modelleri. *Ege Coğrafya Dergisi*(14), 57-71.
- Kabaran, R. (2018). Türkiye'de Karayolu Taşımacılık Sektöründe Çalışan Tır ve Kamyon Şoförlerinin Çalışma Şartları ve Zorlukları. *Birey ve Toplum*, 8(16), 189-216.
- Kahraman, T. (2013). Kentsel Hukukun Yeni Yüzü: Düzenleyici Devletten Seçkinleştirici Devlete. A. Çavdar, & P. Tan içinde, *İstanbul: Müstesna Şehrin İstisna Hali* (s. 17-50). İstanbul: Sel Yayınları.
- Kara, M. A., & Ciğerlioğlu, O. (2018). Türkiye Ekonomisinde Ulaşım Altyapısının Ekonomik Büyümeye Etkisi. *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 577-591.
- Karadağ, D. (2018, Mart 12). *18 bin yasal taksi 4 bin 'korsan' var*. Aralık 9, 2019 tarihinde İstanbul Gazetesi: <http://www.istanbulgazetesi.com.tr/istanbul/18-bin-yasal-taksi-4-bin-korsan-var-h17563.html> adresinden alındı
- Katz, S. (1986). Towards a Sociological Definition of Rent: Notes on David Harvey's The Limits to Capital. *Antipode*, 18(1), 64-78.
- Katznelson, I. (2019). *Marksizm ve Kent*. (C. Göğüş, Çev.) İstanbul: Ayrıntı Yayınları.

- Keleş, R. (1997). *Kentleşme Politikası* (4.b.). Ankara: İmge Kitabevi.
- Keyder, Ç. (2000). Arka Plan. Ç. Keyder içinde, *İstanbul Küresel ile Yerel Arasında* (s. 9-40). İstanbul: Metis Yayınları.
- Keyder, Ç. (2018). Nüfus, Coğrafya ve Büyük Dönüşüm. M. Z. Yıldırım Sözeri içinde, *Bir Şehri Düşünürken: İstanbul* (s. 10-17). İstanbul: Ceres Yayınları.
- Keyder, Ç., & Öncü, A. (1993). İstanbul Yol Ayrımında. *İstanbul Dergisi*(7), 28-35.
- Khosa, M. M. (1994). Accumulation and Labour Relations in the Taxi Industry. *Transformation*(24), 55-71.
- Kılınç, İ. (1993, Haziran). Türkiye'de Kentleşmenin Özellikleri. *Amme İdaresi Dergisi*, 26(2), 147-170.
- Kılınçaslan, T. (2017). Ulaşımın Tarihsel Gelişimi. T. Kılınçaslan içinde, *Kentsel Ulaşım* (s. 2-54). İstanbul: Ninova Yayınları.
- Kiper, P. (2004). Küreselleşme Sürecinde Kentlerimize Giren Yeni Tüketim Mekanları ve Yitirelen Kent Kimlikleri. *Planlama*(4), 14-18.
- Kıray, M. B. (1981). Azgelişmiş Ülkelerde Metropolenleşme Süreçleri. *Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi 1.Kitap* (s. 1-12). Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi.
- Kıray, M. (1982). *Ereğli: Ağır Sanayiden Önce Bir Sahil Kasabası*. Ankara: İletişim Yayınları.
- Kıray, M. B. (1999). *Toplumsal Yapı Toplumsal Değişme*. İstanbul: Bağlam Yayınları.
- Kıray, M. B. (1999). Üçüncü Beş Yıllık Planda Sosyal Politikalar. M. B. Kıray içinde, *Seçme Yazılar* (s. 78-101). İstanbul: Bağlam Yayınları.
- Kırmızı, Z. Z., & Tunalı Çalışkan, F. (2012). *İstanbul Ulaşım Zaman Dizini*. İstanbul: Cinius Yayınları.
- Kırmızı, Z., Kolağasıoğlu, M. Ş., & Tunalı Çalışkan, F. (2012). *Kentiçi Ulaşım Terimleri Sözlüğü*. İstanbul: Cinus Yayınları.
- Kiş, N. (2018). Paylaşım Ekonomisinin Ulaşım Sektörüne Yansımaları: Uber Örneği. *Uluslararası Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5(10), 57-68.
- Koçak, H. (2011). İstanbul "Emeksizleştirilirken". *İ. Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*(44), 41-48.

- Koytak, E. (2020). Meslek Sosyolojisinde Teorik Yaklaşımlar. *Journal of Economy Culture and Society*, 1-27.
- Koyuncu, B. (2015). *Bir Atipik İstihdam Biçimi Olarak Şehirlerarası Çalışan Otobüs Şoförlerinin Çalışma İlişkileri*. T. C. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara.
- Kurtoğlu, A., & Noyan, M. (2014). *İstanbul'un 100 Ulaşım Aracı*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları.
- Kurtuluş, H. (2013). Sınıfların Mekansal - Kentlerin Sınıfsal İnşası ve Orta Sınıf. C. Ergün, M. Güneş, & A. Dericioğulları Ergun içinde, *Kent Üzerine Özgür Yazılar* (s. 15-30). İstanbul: Bağlam Yayınları.
- Kurtuluş, H. (2017). Kent Sosyolojisinde Değişen Kavrayışlar ve Türkiye'nin Kentleşme Deneyimi. Ö. Uğurlu, N. Ş. Pınarcıoğlu, A. Kanbak, & M. Şiriner içinde, *Türkiye Perspektifinden Kent Sosyolojisi Çalışmaları* (s. 177-225). İstanbul: Örgün Yayınevi.
- Kutlu, D., & Kaderoğlu Bulut, Ç. (2017). *Sınıfın Suretleri: Emek Süreçleri ve Karşı Hareketler*. Ankara: NotaBene Yayınları.
- Kümbetoğlu, B. (2017). *Sosyolojide ve Antropolojide Niteliksel Yöntem ve Araştırma* (5 b.). İstanbul: Bağlam Yayınları.
- Lam, H. (1992). *Minibüs Transport in Far Eastern Cities with Special Reference to Beijing*. London: London School of Economics & Political Sciences.
- Lámbarry, F., Trujillo, M. M., & Cumbres, C. G. (2016). Stress from an Administrative Perspective in Public Transport Drivers in Mexico City: Minibus and Metrobus. *Estudios Gerenciales*, 1-8. doi:10.1016/j.estger.2016.02.003
- Lefebvre, H. (2014). *Mekanın Üretimi*. İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Lefebvre, H. (2015). *Şehir Hakkı* (3 b.). (I. Ergüden, Çev.) İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Low, N. (2003). Is Urban Transport Sustainable? N. Low, & B. Gleeson içinde, *Making Urban Transport Sustainable* (s. 1-22). New York: Palgrave Macmillan.
- Makal, A. (2018). *Ameleden İşçiye: Erken Cumhuriyet Dönemi Emek Tarihi Çalışmaları* (4. b.). İstanbul: İletişim Yayınları.

- Makal, A., & Çelik, A. (2017). *Zor Zamanlarda Emek: Türkiye'de Çalışma Yaşamının Güncel Sorunları*. Ankara: İmge Kitabevi.
- Marmaray. (2020). *Marmaray Hakkında*. Ağustos 31, 2020 tarihinde Marmaray: <http://marmaray.gov.tr/marmaray-hakkinda/> adresinden alındı
- Marx, K. (2012). *Kapital II.Cilt*. (M. Selik, Çev.) İstanbul: Yordam Kitap.
- Marx, K. (2015). *Kapital III.Cilt*. (M. Selik, & E. Özalp, Çev.) İstanbul: Yordam Kitap.
- McEnery, T. (2020, Mayıs 11). *NYC Taxi Rescue Plan Calls for Revaluing All Medallions at \$250,000*. Mayıs 28, 2020 tarihinde New York Post: <https://nypost.com/2020/05/11/nyc-taxi-rescue-plan-calls-for-medallions-to-be-250000/> adresinden alındı
- Milliyet. (2020, Nisan 2). *Corona Virüs Taksi Plakası Sahipleri ve Şoförleri de Vurdu*. Nisan 3, 2020 tarihinde Milliyet: <https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/corona-virus-taksi-plakasi-sahipleri-ve-soforleri-de-vurdu-6179583> adresinden alındı
- Milliyet. (2020, Haziran 12). *İBB'den 5 Bin Yeni Taksi Plakası Çalışması*. Haziran 12, 2020 tarihinde Milliyet: <https://www.milliyet.com.tr/ekonomi/ibbden-5-bin-yeni-taksi-plakasi-calismasi-6233579> adresinden alındı
- Milliyet. (2020, Nisan 30). *Son dakika I İstanbul Valisi Duyurdu! 12 bin 500 Taksi Ücretsiz Taşıyacak*. Ekim 1, 2020 tarihinde Milliyet: <https://www.milliyet.com.tr/gundem/son-dakika-i-istanbul-valisi-duyurdu-12-bin-500-taksi-ucretsiz-tasiyacak-6202490> adresinden alındı
- Milliyet. (2020, Haziran 25). *Son dakika... Ekrem İmamoğlu'nun taksi teklifi! UKOME kararıyla reddedildi*. Haziran 25, 2020 tarihinde Milliyet: <https://www.milliyet.com.tr/gundem/son-dakika-ukomeden-ibbnin-6-bin-taksi-kiralama-teklifi-karar-6244113> adresinden alındı
- Mitra, D. (2009). Social Capital Investment and Immigrant Economic Trajectories: A Case Study of Punjabi American Taxi Drivers in New York City. *International Migration*, 50(4), 67-84.
- Moore, A. T., & Balaker, T. (2006). Do Economists Reach a Conclusion on Taxi Deregulation? *Econ Journal Watch*, 3(1), 109-132.
- Muehlberger, U. (2007). *Dependent-Self Employment*. London: Palgrave Macmillan.

- Murta, D. (2014). The Silence at the Stands: Agony in the Portuguese Market for Taxis. *Nota Economicas*, 36-47.
- Newman, P. (2003). Global Cities, Transport, Energy and the Future: Will Ecosocialization Reverse the Historic Trends? N. Low, & B. Gleeson içinde, *Making Urban Transport Sustainable* (s. 25-41). New York: Palgrave Macmillan.
- NTV. (2019, Mart 18). *Kadıköy'de Dolmuşçu Eylemi: Marmaray İşlerimizi Düşürdü*. Eylül 27, 2020 tarihinde NTV: <https://www.ntv.com.tr/turkiye/kadikoyde-dolmuscu-eylemi-marmaray-islerimizi-dusurdu,YKTx7lBvfkeSjBwEavQeqA> adresinden alındı
- NTV. (2019, Haziran 13). *Ticari Taksi Plakaları 400 Bin Lira Arttı (Uber Etkisi)*. Eylül 2020, 2020 tarihinde NTV: https://www.ntv.com.tr/ekonomi/taksi-plakasi-fiyatlari-2-haftada-400-bin-lira-artti,mPiMz-Z_xUSLNxAsrFBpgQ adresinden alındı
- NTV. (2020, Haziran 17). *İmamoğlu'dan Taksicilerin Açıklamasına Yanıt*. Haziran 17, 2020 tarihinde NTV: <https://www.ntv.com.tr/turkiye/imamogludan-taksicilerin-aciklamasina-yanit,QwX09KGmdUe3kIQ71EEExKw> adresinden alındı
- Oğuz, Ş. (2006). Sermayenin Uluslararasılaşması Sürecinde Mekansal Farklılaşmalar ve Devletin Dönüşümü. *Kapitalizmi Anlamak* (s. 147-212). içinde Ankara: Dipnot Yayınları.
- Oh, J. J. (2017). Russia. D. Pojani, & D. Stead içinde, *The Urban Transport Crisis in Emerging Economies* (s. 197-219). Switzerland: Springer.
- Onur, O. E. (2019). Kapitalist Toplumda Zanaatın Dönüşümünü Terzilik Üzerinden Okumak: İstanbul Örneği. T. C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Oppenheimer, M. (1972). The Proletarianization of the Professional. *The Sociological Review*, 20 (1), 213-227.
- Orhan, Ü. (2019). Türkiye’de Karayolu Taşımacılığında Çalışan Şoförlerin İş Hukuku Problemlerinin İncelenmesi. *Çalışma ve Toplum*(61), 1093-1114.
- Otobüs A.Ş. (2020). *Otobüs Filosu*. Eylül 1, 2020 tarihinde Otobüs A.Ş.: <http://www.otobus.istanbul/toplu-ta%C5%9Fima/otobus-filosu.aspx> adresinden alındı
- Öçal, M., & Korkmaz, A. (2019). Otobüs Şoförlerinin Çalışma Koşulları Üzerine Bir Araştırma. *Çalışma ve Toplum*(62), 1823-1852.

- Öktem, B. (2006). Neoliberal Küreselleşmenin Kentlerde İnşası: AKP'nin Küresel Kent Söylemi ve İstanbul'un Kentsel Dönüşüm Projeleri. *Planlama*(36), 53-64.
- Öktem, B. (2017). Küresel/Dünya Kenti. Ö. Uğurlu, N. Ş. Pınarcıoğlu, A. Kanbak, & M. Şiriner içinde, *Türkiye Perspektifinden Kent Sosyolojisi Çalışmaları* (3 b., s. 103-138). İstanbul: Örgün Yayınevi.
- Öngen, T. (2014). *Prometheus'un Sönmeyen Ateşi: Günümüzde İşçi Sınıfı* (3 b.). İstanbul: Yordam Kitap.
- Özbay, C. (2014). Yirmi Milyonluk Turizm Başkenti: İstanbul'da Hareketliliklerin Politik Ekonomisi. A. Bartu Candan, & C. Özbay içinde, *Yeni İstanbul Çalışmaları: Sınırlar, Mücadeleler, Açılımlar* (s. 166-197). İstanbul: Metis Yayınları.
- Özdemir, E. (2010, Mayıs). Kentin Tanımlanmasında Sosyolojik Yaklaşımlar: Toplumsal Süreç ve/veya Mekanın Çözümlemesi. *İdealkent, 1*, 44-77.
- Özdemir, N. (2006). *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*. T.C. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih (Türkiye Cumhuriyeti Tarihi) Anabilim Dalı Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara.
- Özer, İ. (2017). Türkiye'de Kent, Kentleşme ve Kentsel Değişme. M. Zencirkıran içinde, *Dünden Bugüne Türkiye'nin Toplumsal Yapısı* (6 b., s. 251-277). Bursa: Dora.
- Öztürk, A. (2010). *Osmanlı'dan Cumhuriyete İmtiyaz Usulüyle Yürütülen Belediye Hizmetleri (Yap-İşlet-Devret Uygulaması)*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları.
- Özügurlu, M. (2008). *Anadolu'da Küresel Fabrikanın Doğuşu - Yeni İşçilik Örüntülerinin Sosyolojisi* (2 b.). İstanbul: Kalkedon Yayınları.
- Pansters, W. (1985). Petty Commodity Production and Social Relations of Production. The Case of Ciudad Juarez, Mexico. *Boletín de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*(39), 45-61.
- Parkin, F. (1979). *Marxism and Class Theory*. New York: Columbia University Press.
- Pina, V., & Torres, L. (2001). Analysis of the Efficiency of Local Government Services Delivery. An Application to Urban Public Transport. *Transportation Research*, 929-944.

- Pınarcıoğlu, N. Ş., Kanbak, A., & Şiriner, M. (2017). Kent Kuramları. Ö. Uğurlu, N. Ş. Pınarcıoğlu, A. Kanbak, & M. Şiriner içinde, *Türkiye Perspektifinden Kent Sosyolojisi Çalışmaları* (Cilt 3, s. 71-102). İstanbul: Örgün Yayınevi.
- Pojani, D., & Stead, D. (2015). Sustainable Urban Transport in the Developing World: Beyond Megacities. *Sustainability*(7), 7784-7805.
- Portes, A. (2010). *Economic Sociology*. New Jersey: Princeton University Press.
- Portes, A., & Armony, A. C. (2018). *The Global Edge, Miami in the Twenty-First Century*. California: University of California Press.
- Prentice, B. E., Mossman, C., & van Schijnde, A. (2010). Taxi Fares And The Capitalization Of Taxi Licenses. *Canadian Transportation Research Forum. Proceedings Issue: 45th Annual Meeting*, (s. 769-783).
- Rathi, S. (2017). India. D. Pojani, & D. Stead içinde, *The Urban Transport Crisis in Emerging Economies* (s. 81-106). Switzerland: Springer.
- Rosenthal, B. M. (2019, Mayıs 19). ‘They Were Conned’: How Reckless Loans Devastated a Generation of Taxi Drivers. *The New York Times*. Temmuz 2020, 3 tarihinde <https://www.nytimes.com/2019/05/19/nyregion/nyc-taxis-medallions-suicides.html> adresinden alındı
- Rosenthal, B. M. (2020, Ocak 30). *New York Is Urged to Consider Surge Pricing for Taxis*. Mayıs 28, 2020 tarihinde The New York Times: <https://www.nytimes.com/2020/01/30/nyregion/surge-pricing-taxis.html#:~:text=The%20city%20could%20become%20one,prices%20when%20demand%20is%20high>. adresinden alındı
- Rusco, F. W., & Walls, D. (2001). Red Bus, Green Bus: Market Organization, Driver Incentives, Safety and Sorting. B. Starr McMullen içinde, *Transportation After Deregulation* (Cilt 6, s. 121-142). London: Elsevier.
- Saatçioğlu, C., & Yaşarlar, Y. (2012). Kentiçi Ulaşımında Toplu Taşımacılık Sistemleri: İstanbul Örneği. *Kafkas Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 3(3), 117-144.
- Sanz, L. D. (2014). Working Conditions of Microbus Drivers in Mexico City as a Risk Factor in Road Safety. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*(160), 188-194.
- Sassen, S. (1991). *The Global City*. New Jersey: Princeton University Press.

- Saunders, P. (2013). *Sosyal Teori Kentsel Sosyoloji*. (S. Doğru Getir, Çev.) İstanbul: İdeal Kültür Yayıncılık.
- Savran, S. (2014). Sınıfları Haritalamak: Sınıflar Birbirinden Nasıl Ayrılır?. S. Savran, K. Tanyılmaz, E. A. Tonak içinde, *Marksizm ve Sınıflar: Dünyada ve Türkiye'de Sınıflar ve Mücadeleleri* (s.25-70). İstanbul: Yordam Kitap.
- Savul, G. (2018). *Sınıfın Yeni Görünümleri ve Bilişim Sektörü: Maddi, Gayri-Maddi Emek*. Ankara: NotaBene Yayınları.
- Sayer, A. (2016). *Sosyal Bilimde Yöntem - Realist Bir Yaklaşım*. (S. Gürses, Çev.) İstanbul: Küre Yayınları.
- Scase, R. (2000). *Sınıf: Yöneticiler, Mavi ve Beyaz Yakalılar*. (B. Şarer, Çev.) Ankara: Rastlantı Yayınları.
- Schalekamp, H. (2013). Attitudes to Public Transport Reform in South Africa: Results of In-Depth Interviews with Paratransit Operators. *13th World Conference on Transport Research*, (s. 1-21). Rio de Janeiro.
- Sennet, R. (2019). *Kamusal İnsanın Çöküşü* (6 b.). (S. Durak, & A. Yılmaz, Çev.) İstanbul: Ayrıntı Yayınları.
- Seymour, D. (2009). *Who Own Taxi Licences? Exclusive Taxi Licences and Transparency*. FCPP Policy Series No. 67.
- Sheahan, M., & Smith, P. (2003). Deviance and Marginal Occupations: The Case of Taxi Drivers. *Deviant Behavior*(24), 449-466.
- Slater, T. (2016). The Rise and Spread of Capitalism. P. Daniels, M. Bradshaw, J. Sideaway, & T. Hall içinde, *An Introduction to Human Geography* (5 b., s. 37-58). London: Pearson.
- Smerk, G. M. (1986). Urban Mass Transportation: From Private to Public to Privatization. *Transportation Journal*, 26(1), 83-91.
- Sørensen, A. B. (2014). Rant-Temelli Bir Sınıf Analizinin Esasları. E. O. Wright içinde, *Sınıf Analizinde Yaklaşımlar* (V. S. Öğütle, Çev., s. 157-196). Ankara: Nota Bene Yayınları.
- Spooner, D. (2011). *Transport Workers in the Urban Informal Economy: Livelihood Profile*. Temmuz 25, 2020 tarihinde <http://global-labour.net/wp->

content/uploads/2011/07/Spooner-D.-2011.-Urban-Informal-Transport-Livelihood-Profile.pdf adresinden alındı

Spooner, D., & Whelligan, J. (2017). *The Power of Informal Transport Workers*. Manchester: Global Labour Institute.

Sputniknews Türkiye. (2020, Ekim 20). *İBB, Yeni Taksi Yönetim Modelini Tanıttı: İngilizce Bilen Taksici Çalıştırılacak*. Ekim 20, 2020 tarihinde Sputniknews Türkiye: <https://tr.sputniknews.com/turkiye/202010201043063149-ibb-yeni-taksi-yonetim-modelini-kamuoyuna-tanitti-ingilizce-bilen-taksici-calistiracak/> adresinden alındı

Sputniknews Türkiye. (2018, Nisan 12). *İstanbul Taksiciler Birliği Başkanı Öztürk: Uber'e Binen Vatan Hainidir*. Eylül 29, 2020 tarihinde Sputniknews Türkiye: <https://tr.sputniknews.com/turkiye/201804121033005425-irfan-ozturk-uber-vatan-haini/> adresinden alındı

Sputniknews Türkiye. (2019, Temmuz 2). *TŞOF Başkanı Apaydın'dan 'Suriyeli Korsan Taksici' Tepkisi: Vergisiz Çalışmaları İnsanın Zoruna Gidiyor*. Temmuz 2019, 2 tarihinde Sputniknews Türkiye: <https://tr.sputniknews.com/turkiye/201907021039531842-tsof-baskani-apaydindan-suriyeli-korsan-taksici-tepkisi-vergisiz-calismalari-insanin-zoruna-gidiyor/> adresinden alındı

Sputniknews Türkiye. (2019, Aralık 24). *Türkiye'de Faaliyetleri Durdurulan Uber'e Erişim Tamamen Engellendi*. Aralık 25, 2019 tarihinde Sputniknews Türkiye: <https://tr.sputniknews.com/turkiye/201912241040902761-turkiyede-faaliyetleri-durdurulan-ubere-erisim-tamamen-engellendi/> adresinden alındı

Sputniknews Türkiye. (2020, Ocak 21). *Taksi Plakaları Tartışma Yarattı: 'Fiyatlar Yarı Yarıya Düşecek' İddiası*. Ocak 22, 2020 tarihinde Sputniknews Türkiye: <https://tr.sputniknews.com/turkiye/202001211041216593-taksi-plakalari-tartisma-yaratti/> adresinden alındı

Sunar, L. (2020). *Türkiye'de Çalışma Hayatı ve Meslekler*. İstanbul: Toplumsal Yapı Araştırmaları Programı.

Susilo, Y. O., & Joewono, T. B. (2017). Indonesia. D. Pojani, & D. Stead içinde, *The Urban Transport Crisis in Emerging Economies* (s. 107-126). Switzerland: Springer.

- Şakar, M. (2019). *Meslek Yüksekokulları İçin İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku* (12 b.). İstanbul: Beta.
- Şehir Hatları. (2020). *Tarihçe*. Ağustos 31, 2020 tarihinde Şehir Hatları: <https://www.sehirhatlari.istanbul/tr/kurumsal/tarihce-58> adresinden alındı
- Şengül, T. (2001). Sınıf Mücadelesi ve Kent Mekanı. *Praksis*(2), 9-31.
- Şengül, T. (2009). Yerel Devlet Sorunu ve Yerel Devletin Dönüşümünde Yeni Eğilimler. *Praksis*(9), 183-220.
- Şengül, T. (2012). Türkiye'nin Kentleşme Deneyiminin Dönemlenmesi. F. Alpkaya, & B. Duru içinde, *Türkiye'de Toplumsal Yapı ve Değişim* (2 b., s. 407-453). Ankara: Phoenix Yayınları.
- Şentürk, Y. (2014). İstanbul, Kent Çalışmaları ve Unutulan Emek. A. Bartu Canda, & C. Özbay içinde, *Yeni İstanbul Çalışmaları: Sınırlar, Mücadeleler, Açılımlar* (s. 133-165). İstanbul: Metis Yayınları.
- T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı. (2017). *Esnaf ve Sanatkarlar Özelinde Sektör Analizleri Projesi: Ulaştırma Sektörü*. Ankara: T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Yayınları.
- T.C. İşçileri Bakanlığı Sivil Toplumla İlişkiler Genel Müdürlüğü. (2020). *İllere ve Faaliyet Alanlarına Göre Dernekler*. Eylül 7, 2020 tarihinde T.C. İşçileri Bakanlığı Sivil Toplumla İlişkiler Genel Müdürlüğü. adresinden alındı
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. (2011). *Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023*. Ankara: T.C. Ulaştırma Bakanlığı.
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2014). *Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi (2014-2023)*. Ankara: T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.
- T24. (2018, Aralık 13). *Taksi Plakası Fiyatları Yüzde 30 Düştü*. Eylül 29, 2020 tarihinde T24: <https://t24.com.tr/haber/taksi-plakasi-fiyatları-yuzde-30-dustu,771857> adresinden alındı
- T24. (2019, Ocak 07). *Meclis Başkanı Yıldırım: Uber, teknolojinin bize getirdiği bir konfor*. Eylül 29, 2020 tarihinde T24: <https://t24.com.tr/haber/meclis-baskani-yildirim-uber-teknolojinin-bize-getirdigi-bir-konfor,792868> adresinden alındı

- T24. (2020, Eylül 25). *İmamoğlu ile İBB'nin Projesine Karşı Çıkan Taksiciler Arasında Tartışma: Sana Plaka Satmaya Mecbur Muyum?* Eylül 25, 2020 tarihinde T24: <https://t24.com.tr/haber/imamoglu-ile-ibb-nin-projesine-karsi-cikan-taksiciler-arasinda-tartisma-sana-plaka-satmaya-mecbur-muyum,905408> adresinden alındı
- T24. (2020, Haziran 18). *İstanbul Havalimanı Taksiciler Kooperatifi Başkanı: Belediyenin İş Taksicilik Yapmak Değil, Aç Geziyoruz.* Haziran 19, 2020 tarihinde T24: <https://t24.com.tr/haber/istanbul-havalimani-taksiciler-kooperatifi-baskani-belediyenin-isi-taksicilik-yapmak-degil-ac-geziyoruz,885028> adresinden alındı
- Tanış, M., & Öğüt, K. S. (2007). Orta Ölçekli Kentler İçin Toplu Taşıma Seçeneklerinin Teknik ve Mali Karşılaştırılması. 5. *Kentsel Altyapı Ulusal Sempozyumu* (s. 132-146). Antakya: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası.
- Taşçı, B. (2019, Mart 21). *Taksi plakası fiyatları sert yükseldi, sert düştü!* Mart 23, 2019 tarihinde Hürriyet: <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/taksi-plakasi-fiyatları-sert-yükseldi-sert-dustu-41156692> adresinden alındı
- Tekeli, İ. (1982). *Türkiye'de Kentleşme Yazıları*. Ankara: Turhan Kitapevi.
- Tekeli, İ. (1992). Dünya Kenti İstanbul. *Görüş*, 55-58.
- Tekeli, İ. (2009). Türkiye'de Kent Tarihçiliği. R. Burdett içinde, *İstanbul: Kesişimler Şehri* (s. 16-18). Urban Age.
- Tekeli, İ. (2010). *İstanbul ve Ankara İçin Kent İç Ulaşım Tarihi Yazıları*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ., & Okyay, T. (1981). *Dolmuşun Öyküsü*. Ankara: Çevre ve Mimarlık Bilimleri Derneği.
- Tekeli, İ., Gülöksüz, Y., & Okyay, T. (1976). *Gecekondulu, Dolmuşlu, İşportalı Şehir*. Ankara: Cem Yayınları.
- Teo, T. S., Kimes, E. S., & Yong, Z. (2019). The Rise and Fall of Taxi Club Management in New York. *Inform Transaction on Education*, 20(1), 28-32.
- Tetikol, A. (2018). *Küreselleşme Sürecinde Taksicilik Hizmetinin İktisadi Olarak İncelenmesi*. T.C. Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yerel Yönetimler Anabilim Dalı, Küresel Şehirler ve İstanbul Araştırmaları Bilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.

- The World Bank. (2002). *Cities On the Move*. Washington: The Wold Bank.
- The World Bank. (2014). *Turkey's Transitions*. The World Bank.
- Thynell, M. (2016). The Quest for Gender-Sensitive and Inclusive Transport Policies in Growing Asian Cities. *Social Inclusion*, 4(3), 72-82.
- Thynell, M. (2017). Roads to Equal Access. *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*(87), 1-12.
- Tilly, C. (1979). Proletarianization: Theory and Research. *CRSO Working Paper No. 2020*. University of Michigan.
- Toker Özkurt, A. (2012). *Evolution Of Paratransit System And Its Implementations In Turkey: Potential Design And Technology Impact On Ameliorating The Dolmuş-Minibus*. T.C. İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul.
- Toprak, Z. (2016). *Türkiye'de İşçi Sınıfı 1908-1946*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- TRT Haber. (2019, Mart 25). *CHP'nin İstanbul adayı İmamoğlu: Ben taksicinin yanındayım*. Eylül 29, 2020 tarihinde TRT Haber: <https://www.trthaber.com/haber/gundem/chpnin-istanbul-adayi-imamoglu-ben-taksicinin-yanindayim-409589.html> adresinden alındı
- TUHİM. (2020). *Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi*. Eylül 7, 2020 tarihinde TUDES: <https://apps.ibb.gov.tr/tuhim/icerikler/ttakb> adresinden alındı
- TUHİM. (2020). *Toplu Ulaşım Hizmet Kalitesi Değerlendirme Sistemi:TUDES*. Eylül 7, 2020 tarihinde TUDES: <https://apps.ibb.gov.tr/tuhim/icerikler/tudes> adresinden alındı
- Tuna, G. Ş. (2006). 1960'lı Yıllarda Sınıf Mücadelesi. TÜSAM içinde, *Türkiye'yi Sınıf Gerçeğiyle Anlamak* (s. 193-204). İstanbul: Sav Yayınları.
- Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu. (2020). *Tarihçe*. Eylül 2, 2020 tarihinde Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu: <http://www.tsof.org.tr/index.php/hakkimizda/tarihce> adresinden alındı
- Türkün, A. (2014). Kentsel Ayrışmanın Son Aşaması Olarak Kentsel Dönüşüm. A. Türkün içinde, *Mülk, Mahal, İnsan: İstanbul'da Kentsel Dönüşüm* (s. 3-15). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Türkün, A., & Kurtuluş, H. (2016). Giriş. H. Kurtuluş içinde, *İstanbul'da Kentsel Ayrışma* (s. 9-24). İstanbul: Bağlam Yayınları.

- Türkün, A., Aslan, Ş., & Şen, B. (2014). 1923-1980 Döneminde Kentsel Politikalar ve İstanbul'da Konut Alanlarının Gelişimi: Mevzuat, Aktörler ve Hakim Söylem. A. Türkün içinde, *Mülk, Mahal, İnsan - İstanbul'da Kentsel Dönüşüm* (s. 45-78). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Türkün, A., Öktem Ünsal, B., & Yapıcı, M. (2014). 1980'ler Sonrasında İstanbul'da Kentsel Dönüşüm: Mevzuat, Söylem, Aktörler ve Dönüşümün Hedefindeki Alanlar. A. Türkün içinde, *Mülk, Mahal, İnsan - İstanbul'da Kentsel Dönüşüm* (s. 79-139). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Tüýdeş, H., & Göker, A. Z. (2007). Toplu Taşımada Akıllı Ulaşım Yaklaşımları. 5. *Kentsel Altyapı Ulusal Sempozyumu*, (s. 98-120). Antakya.
- Uğurlu, Ö. (2017). Kentlerin Tarihsel Gelişimi. Ö. Uğurlu, N. Ş. Pınarcıoğlu, A. Kanbak, & M. Şiriner içinde, *Türkiye Perspektifinden Kent Sosyolojisi Çalışmaları* (3.Baskı b., s. 25-70). İstanbul: Örgün Yayınevi.
- Uludağ, A., & Vd. (2015). The Effect of Working Conditions to the Health Status in Taxi and Bus Drivers in Çanakkale, Turkey; Community Based Study. *Journal of Clinical and Analytical Medicine*, 1-4.
- Urry, J. (2011). Does Mobility Have a Future? M. Grieco, & J. Urry içinde, *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society* (s. 3-20). Farnham: Ashgate.
- Varcan, N. (2013). Yerel Yönetimin Kavramsal Yapısı. N. Varcan, A. Taraktaş, & C. Hacıköylü içinde, *Yerel Yönetimler* (s. 2-19). Eskişehir: T.C. Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Varçın, R. (2003). Enformel-Formel Sektör İlişkileri: Bağımlılık mı, Özerklik mi? *Mülkiye*, XXVII(239), 203-230.
- Vasconcellos, E. A. (2017). Brazil. D. Pojani, & D. Stead içinde, *The Urban Transport Crisis in Emerging Economies* (s. 11-31). Switzerland: Springer.
- Velásquez, J. M., & Hidalgo, D. (2017). Colombia. D. Pojani, & D. Stead içinde, *The Urban Transport Crisis in Emerging Economies* (s. 59-80). Switzerland: Springer.
- Volti, R. (2008). *An Introduction to the Sociology of Work and Occupations*. London: Pine Forge Press.

- Vuchic, V. R. (2007). *Urban Transit Systems and Technology*. New Jersey: John Wiley & Sons.
- Welle, B. (2018). Paratransit in African Cities: Operations, Regulation and Reform. *Transport Reviews*, 1-3. doi:10.1080/01441647.2018.1523254
- White, P. R., & Turner, R. P. (1987). Development of Intensive Urban Minibus Services in Britain. *ogistics and Transportation Review*, 23(4), 385.
- Williams, C. C., & Lapeyre, F. (2017). *Dependent Self-Employment: Trends, Challenges and Policy Responses in the EU*. Geneva: ILO.
- Wirth, C. J. (1996). Transportation Policy in Mexico City - Politics and Impacts of Privatization. *Urban Affairs Review*, 33(2), 155-181.
- Wong, C. K., & Vd. (2012). The Impact of Work Nature, Lifestyle, and Obesity on Health-Related Quality of Life in Chinese Professional Drivers. *JOEM*, 54(8), 989-994.
- Wright, T. (2018). *The Impact of The Future of Work for Women in Public Transport*. International Transport Workers' Federation.
- Wyman, K. M. (2013). Problematic Private Property: The Case of New York Taxicab Medallions. *Yale Journal on Regulation*, 30(1), 125-187.
- Yago, G. (1983). The Sociology of Transportation. *Ann. Rev. Social.*(9), s. 171-190.
- Yaprak, Ş., & Akbulut, A. M. (2019). *Trafik Kaza ve Denetim İstatistikleri*. Ankara: Polis Akademisi Yayınları.
- Yıldırım, A., & Şimşek, H. (2018). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri* (11 b.). Ankara: Seçkin.
- Yıldızgöz, K. (2018). *Dijitalleşme Çağında Taksiler*. İstanbul: Marmara Belediyeler Birliği Kültür Yayınları.
- Yıldızgöz, K. (2020). Toplu Taşımacılıkta COVID-19 Süreci Nasıl Yönetilmelidir? *Kent*(1), 30-33.
- Yılmaz, T., Sözcü, Z., & Kışoğlu, H. (2019). Dolmuş ve Minibüs Şoförleri İş Stres Düzeylerinin İş- Aile Çatışması Üzerine Etkileri: Sakarya İli Örneği. *Karatahta / İş Yazıları Dergisi*(15), 25-38.
- Yırtıcı, H., & Uluoğlu, B. (2003). Mekanın Altyapısal Dönüşümü. *İtüdergisi/a*, 3(1), 43-52.

EKLER

Ek-1. Görüşme Listesi

Görüşmeci	Araç	Görüşmecinin Niteliği	Meslek Yılı	Eğitim Durumu	Yaş
1.Görüşmeci	Taksi	Plaka Sahibi	*	Üniversite	32
2.Görüşmeci	Taksi	Şoför	16	Ortaokul	48
3.Görüşmeci	Minibüs	Plaka Sahibi/Şoför	28	Lise	57
4.Görüşmeci	Minibüs/Taksi	Plaka Sahibi/Şoför	35	Lise Terk	55
5.Görüşmeci	Taksi	Şoför/Plaka Kiracısı	22	Lise	42
6.Görüşmeci	Taksi	Şoför	3	Lise	27
7.Görüşmeci	Taksi/Korsan	Şoför	7-8	Üniversite	29
8.Görüşmeci	Taksi	Şoför	3	İlkokul	44
9.Görüşmeci	Taksi	Plaka Sahibi	*	Üniversite	40
10.Görüşmeci	Taksi	Şoför/Kâhya	7	Lise	36
11.Görüşmeci	Minibüs	Şoför/Kâhya	25	İlkokul	40
12.Görüşmeci	Minibüs/İETT	Şoför	15	Lise	32
13.Görüşmeci	Minibüs	Şoför	22	İlkokul	41
14.Görüşmeci	Taksi	Plaka/Durak İşletmecisi	22	Üniversite	58
15.Görüşmeci	Taksi	Şoför	2,5	Lise Terk	28
16.Görüşmeci	Taksi	Şoför /Plaka Kiracısı	4	Lise	30
17.Görüşmeci	Taksi-Dolmuş	Şoför/Kâhya	38	İlkokul	59
18.Görüşmeci	Taksi-Dolmuş	Şoför	39	Lise	59
19.Görüşmeci	Taksi	Şoför	17	Ortaokul	47
20.Görüşmeci	Taksi	Şoför	16	Lise	43
21.Görüşmeci	Taksi/İETT	Şoför	15	Lise Terk	44
22.Görüşmeci	Taksi	Şoför	12	Lise	33
23.Görüşmeci	Minibüs	Plaka Sahibi/Dernek Yöneticisi	*	Üniversite	28
24.Görüşmeci	Minibüs	Plaka Sahibi/Dernek Yöneticisi	*	Lise	42
25.Görüşmeci	Minibüs	Plaka Sahibi	*	İlkokul	51

26.Görüşmeci	Minibüs	Plaka Sahibi/Şoför	20	Lise	40
27.Görüşmeci	Minibüs	Plaka Sahibi/Şoför/Dernek Yöneticisi	5	Ön Lisans	55
28.Görüşmeci	Taksi/Korsan	Şoför/Durak Sahibi	22	İlkokul	45
29.Görüşmeci	Taksi	Plaka Sahibi	*	Ortaokul	52

“*” İşareti “aile işi” olarak bir plakayı işletmeyi devam ettirenler için kullanılmakta, bu kişiler için meslek yılı belirtilmemektedir.



Ek-2.Görüşme Soruları

A. Taksi, Minibüs ve Taksi-Dolmuş Şoförleri İçin Soru Kâğıdı:

1.Demografik Özellikler ve Kişisel Bilgiler:

- 1.1. Kaç yaşındasınız?
- 1.2. Doğum yeriniz neresidir?
- 1.3. Medeni durumunuz nedir?
- 1.4. Hangi semtte oturuyorsunuz?
- 1.5. Oturduğunuz ev size mi ait? Kaç kişi yaşıyor?
- 1.6. Özel bir aracınız var mı? Ev veya araç dışında bir mülkünüz var mı?
- 1.7. Kaç yıldır İstanbul'dasınız? Göç hikâyenizi biraz anlatır mısınız?
- 1.8. Çocuğunuz var mı? Kaç tane?
- 1.9. Eşiniz çalışıyor mu?
- 1.10. Ailenizde bakmakla yükümlü olduğunuz kaç kişi var?
- 1.11. En son bitirdiğiniz okul nedir?

2.Mesleki Durum ile İlgili Sorular:

2.1. Mesleğiniz nedir? Eğer şoförlük dışında bir mesleğiniz varsa, kaç yıldır bu mesleği sürdürüyorsunuz? Başka bir işiniz varsa şoförlüğü de mesleğiniz olarak görüyor musunuz?

- 2.2. Hangi aracın şoförsünüz? Araca ortak mısınız?
- 2.3. Kaç yıldır şoförlük yapıyorsunuz?
- 2.4. Kaç farklı araç/plaka/hat sahibi ile çalıştınız? Çok sık değiştirir misiniz?
- 2.5. Ailenizde bu mesleği yapan başka birisi bulunuyor mu?
- 2.6. Taşıt kullanmaya kaç yaşında başladınız?
- 2.7. Şoförlüğe nasıl başladınız?
- 2.8. Daha önce ne iş yapıyordunuz?
- 2.9. Hayalinizdeki iş neydi?
- 2.10. Çocuğunuzun şoförlük yapmasını ister misiniz?
- 2.11. Şoförlük yapmaktan memnun musunuz? Başka bir iş yapmak ister miydiniz?
- 2.12. Şoförlük yaparken bir ek işiniz var mı? Şoförlük harici mesleğinizi yaparken ek iş yaptınız mı?

2.13. Sizce şoförlük mesleğine İstanbul'da gereken itibar gösteriliyor mu? Son zamanlarda meslek itibarında bir artış veya azalış gözlemliyor musunuz?

2.14. Kadın şoförler (taksi/dolmuş/minibüs) ve plaka/hat sahipleri hakkında ne düşünüyorsunuz?

2.15. Siz İstanbul'da hangi ulaşım araçlarını kullanıyorsunuz?

3.İstihdam Özellikleri:

3.1. Şoförlük sizce nasıl bir iş? Bir iş gününüzü anlatır mısınız?

3.2. Kullandığınız aracın şoförlüğünü diğer araçların şoförlüğünden ayıran bir özellik var mı? Varsa nedir?

3.3. Bir günde kaç saat çalışıyorsunuz?

3.4. Gece çalışması yapar mısınız? Haftada kaç gece çalışıyorsunuz? Gece çalışması kaç saat sürüyor?

3.5. Tatil günlerinde çalışıyor musunuz? Haftada/Ayda kaç gün izniniz var? Hangi gün izin gününüz? Gerekli durumlarda kolayca izin alabiliyor musunuz? İzin durumları ile ilgili olarak bir sorun ile karşılaşılıyor musunuz?

3.6. Hiç izin almadan çalıştığınız bir dönem oldu mu? İzin günlerinde ücret alınıyor mu?

3.7. Çalışma süre ve düzeninde sizin söz hakkınız bulunuyor mu?

3.8. Ücretiniz nasıl ödeniyor?

a) Günlük b) Haftalık c) Aylık

3.9. Ücret sistemi nasıl işliyor ve neye göre belirleniyor? Ücretler arasında bir farklılık var mı? Gelirinizin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? Geliriniz ne kadar? Sizce ne kadar olmalı?

3.10. Bu işten başka bir gelir kaynağınız var mı?

3.11. Bir durak nasıl kurulur ve nasıl faaliyete geçer?

3.12. Yaptığınız işte nasıl bir çalışma düzeni ve organizasyonu bulunmaktadır?

3.13. Ana durağın çalışma düzenini tarif eder misiniz? Burada yaşanan problemler nelerdir?

3.14. Plaka sahibini tanıyor musunuz? Plaka sahibi ile tanışıklığınız nereden geliyor? Hat sahibi ile ilişkiniz nasıl?

3.15. Plaka sahibi ile hangi konularda anlaşamıyorsunuz? Böyle durumlar nasıl çözülür?

3.16. İstanbul'da ulaşımda yaşanan dönüşümleri nasıl değerlendiriyorsunuz? (Uber, Metro vs.) Siz bu gelişmelerden etkileniyor musunuz? İş arkadaşlarınız veya çevrenizdekiler bu süreçten nasıl etkilendi?

3.17. Sizce İstanbul'da veya ulaşım alanında meydana gelen değişim ve gelişmeler çalışma koşullarını nasıl etkilemektedir?

4. Çalışma İlişkilerinde Rekabet ve Diğer Ulaşım Formları ile Kurulan İlişki:

4.1. Sizce en zor şoförlük hangisi?

4.2. Araçların birbirlerini haberdar etmesi, yolu kapatması, belirli sürelerle tabi olarak hızlı veya yavaş gitmesi gibi olaylara şahit oluyoruz. Bunu şoförler neden yaparlar? Bu örneğe benzer uygulamalar var mı?

4.3. Dolmuş/Minibüs/Taksi içindeki rekabet sizi nasıl etkiliyor? Siz kendiniz için nasıl önlemler alıyorsunuz?

4.4. Diğer ulaşım araçları ile bir rekabetiniz var mı? Diğer ulaşım araçları ile aranızda nasıl bir ilişki var? Sizin en önemli rakibiniz kim? Farklı araçlarla olan bu rekabet içinde nasıl önlemler alıyorsunuz?

4.5. Siz taksi/dolmuş/minibüs şoförlerini meslektaş olarak görüyor musunuz? Kendi kullandığınız aracın şoförlüğünü mü yoksa diğer araçların şoförlüğünü mü tercih ederdiniz?

4.6. Diğer şoförlerle ortak çıkarlarınız olduğunu düşünüyor musunuz? Bu çıkarlar nelerdir? Neden?

5. İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği:

5.1. Şoförlüğe ilişkin bir sigortanız var mı? Hangi Sigorta? Ne kadar zamandır var?

5.2. Şoför olarak sigortalı olmadan çalıştığınız dönem/dönemler oldu mu? Primleri ödemekte sorun yaşıyor musunuz?

5.3. Sigortasız çalışan var mı? Mesleğin sigorta konusundaki konumunu nasıl değerlendirirsiniz?

5.4. İş güvenceniz var mı? İş güvencesini sağlamak adına bir sistem bulunmakta mıdır?

5.5. Hiç işsiz kaldınız mı? İşsiz kalma endişeniz var mı?

5.6. Bu meslekte işsizlik yaygın karşılaşılan bir durum mu?

5.7. Eğer işsiz kaldıysanız en uzun işsizlik süreniz ne kadardı?

5.8. Yaptığınız işten dolayı bedensel veya ruhsal herhangi bir sağlık sorunu yaşadınız mı? Bu mesleği yapanların en yaygın sağlık sorunları nelerdir? Bu nedenle çalışmadığınız bir dönem oldu mu?

5.9. Sağlığınızla ne kadar ilgileniyorsunuz? Bu mesleği yapanların belirli aralıklarla sağlık kontrollerine gitmesi gerekiyor mu?

5.10. Sigortanız yoksa sağlık harcamalarını nasıl karşılıyorsunuz?

6.Örgütlenme ve Direniş Biçimleri:

6.1. Bir meslek örgütüne üye misiniz? Meslek örgütüne üye olmanın yararlı olduğunu düşünüyor musunuz? Siz bir yararını gördünüz mü? Örnek bir olay anlatabilir misiniz?

6.2. Meslektaşlarınız arasında odaya üye olmayanlar var mı? Sizce neden üye olmuyorlar?

6.3. Korsan çalışma var mı? Varsa nasıl gerçekleşiyor? Tahmini ne kadar?

6.4. En yakın iş arkadaşınız nerelidir? İşiniz ile ilgili bir durum olduğunda ilk başvuracağınız arkadaşınız mı, hemşerinizi mi yoksa meslek örgütünüz mü olurdu?

6.5. İstanbul'da belirli mesleklerde hemşerilik ilişkilerinin önemli olduğu belirtilir. Sizin mesleğiniz içinde bunun geçerli olduğu söylenebilir mi? Nereliler? Siz nerelisiniz? Bir örnek olay anlatabilir misiniz?

6.6. Hemşerilik, arkadaşlık ilişkileri çalışma düzeninizi veya koşullarınızı nasıl etkilemektedir? Çalışma esnasında ortak hareket eder misiniz?

6.7. Çalışma koşullarınızda bir sorun olması durumunda bireysel mi çözüm ararsınız yoksa diğer arkadaşlarınızla mı?

6.8. Hiç meslek odasına başvurduğunuz mu? Hangi vesileyle başvurduğunuz? Sonuç aldınız mı?

6.9. Meslek örgütünün toplantılarına gider misiniz? Aktivitelerini takip eder misiniz?

6.10. Meslek örgütünüzün yönetiminde yer aldınız mı veya aday oldunuz mu?

6.11. Sizce meslek odası sizin çıkarlarınızı/haklarınızı koruyor mu?

6.12. Meslek odasında hemşerilik ilişkileri etkili oluyor mu?

6.13. Oda başkanının faaliyetlerinden memnun musunuz? Kendisini tanır mısınız?

7. Devletin/Belediyelerin sizin işinizi zorlaştıracı veya kolaylaştıracı uygulamaları var mı? Varsa bunlar nelerdir?
8. Gelecekte plaka veya hat sahibi olmayı düşünüyor musunuz?
9. En önemli sorunlarınız nedir?
10. Mesleğinizdeki sorunların çözümü için neler yapılmalı? Sizin önerileriniz nelerdir?

B. Taksi, Minibüs ve Taksi-Dolmuş Plaka Sahipleri İçin Soru Kâğıdı:

1. Demografik Özellikler ve Kişisel Bilgiler:

- 1.1. Kaç yaşındasınız?
- 1.2. Doğum yeriniz neresidir?
- 1.3. Medeni durumunuz nedir?
- 1.4. Kaç yıldır İstanbul'dasınız? Göç hikâyenizi biraz anlatır mısınız?
- 1.5. Hangi semtte oturuyorsunuz?
- 1.6. Oturduğunuz ev size mi ait? Kaç kişi yaşıyor?
- 1.7. Bir aracınız var mı? Ev veya araç dışında bir mülkünüz var mı?
- 1.8. Çocuğunuz var mı? Kaç tane?
- 1.9. Eşiniz çalışıyor mu?
- 1.10. Ailenizde bakmakla yükümlü olduğunuz kaç kişi var?
- 1.11. En son bitirdiğiniz okul nedir?

2. Mesleki Duruma İlişkin Bilgiler:

- 2.1. Mesleğiniz nedir? Ayrıca bir mesleğiniz var mı?
- 2.2. Hangi araca ait plaka sahibisiniz? Bir ortağınız var mı?
- 2.3. Kaç yıldır plaka sahibisiniz?
- 2.4. Nasıl plaka sahibi oldunuz? Bu süreci biraz anlatabilir misiniz?
- 2.5. Hiç şoförlük yaptınız mı?
- 2.6. Kaç farklı şoför ile çalıştınız? Çok sık değiştirir misiniz?
- 2.7. Ailenizde şoförlük yapan başka birisi bulunuyor mu?
- 2.8. Daha önce yaptığınız başka bir iş var mıydı?
- 2.9. Aylık ortalama geliriniz nedir?
- 2.10. Kadın şoförler (taksi/dolmuş/minibüs) ve plaka/hat sahipleri hakkında ne düşünüyorsunuz?

2.11. Siz İstanbul’da hangi ulaşım araçlarını kullanıyorsunuz?

3. Çalışma İlişkileri:

3.1. Sizce şoförlük nasıl bir iş?

3.2. Aracınızda çalışacak olan şoförleri nasıl belirliyorsunuz? Şoför bulamadığınız dönemler oluyor mu?

3.3. Çalışma düzenini ve sürelerini nasıl belirliyorsunuz?

3.4. Çalıştırdığınız şoförlerin ücretlerini ve izinlerini nasıl belirliyorsunuz?

3.5. Yaptığınız işte nasıl bir çalışma düzeni ve organizasyonu bulunmaktadır? Ana durağın çalışma düzenini tarif eder misiniz? Burada yaşanan problemler nelerdir?

3.6. Çalıştırdığınız şoförü tanıyor musunuz? Şoför ile tanışıklığınız nereden geliyor? Şoför veya şoförlerle ilişkileriniz nasıl?

3.7. Eğer şoförünüzün başka bir mesleği varsa bunu biliyor musunuz? Eğer emekli ise emekli olmadan önceki mesleğini biliyor musunuz?

3.8. Şoför ile hangi konularda anlaşamıyorsunuz? Böyle durumlar nasıl çözülür?

3.9. Bir durak nasıl faaliyete geçer? Durakların nasıl bir işleyişi var?

3.10. İstanbul’da ulaşımда yaşanan dönüşümleri nasıl değerlendiriyorsunuz? (Uber, Metro vs.) Siz bu gelişmelerden etkileniyor musunuz? İş arkadaşlarınız veya sizin gibi hat sahipleri bu süreçlerden nasıl etkileniyor?

3.11. İstanbul’da yukarıda belirtilen ulaşım ile ilgili değişimler şoförünüzle olan çalışma ilişkisi nasıl etkiliyor?

3.12. Dolmuş/Minibüs/Taksi içindeki rekabet sizi nasıl etkiliyor? Siz kendiniz için nasıl önlemler alıyorsunuz?

3.13. Diğer ulaşım araçları ile bir rekabetiniz var mı? Diğer ulaşım araçları ile aranızda nasıl bir ilişki var? Sizin en önemli rakibiniz kim? Farklı araçlarla olan bu rekabet içinde nasıl önlemler alıyorsunuz?

3.14. Diğer minibüs/dolmuş/taksi hat/plaka sahipleri ile ortak çıkarlarınız olduğunu düşünüyor musunuz?

3.15. Çalışan şoförler ile aranızda bir sigorta anlaşması var mı? Hem çalışan sigortası hem de araç ile ilgili sigortaları değerlendirebilir misinizi?

4.Örgütlenme:

4.1. Bir meslek örgütüne üye misiniz? Meslek örgütüne üye olmanın yararlı olduğunu düşünüyor musunuz? Siz bir yararını gördünüz mü? Örnek bir olay anlatabilir misiniz?

4.2. Meslek odasına bir aidat ödüyor musunuz? Eğer ödüyorsanız ne kadar aidat ödüyorsunuz?

4.3. Korsan çalışma var mı? Varsa nasıl gerçekleşmekte? Tahmini olarak ne kadar?

4.4. İstanbul'da belirli mesleklerde hemşerilik ilişkilerinin önemli olduğu söylenir. Sizin yaptığınız iş için de bunun geçerli olduğu söylenebilir mi?

4.5. Plaka sahipleri genel olarak nereliler? Siz nerelisiniz? Bu ilişkiler işin yürütülmesinde etkili oluyor mu? Bir örnek olay anlatabilir misiniz?

4.6. Plaka ile ilgili bir sorun olması durumunda bireysel mi çözüm ararsınız yoksa toplu bir şekilde mi? Toplu olacaksa kimlerle birlikte çözüm ararsınız?

4.7. Hiç meslek odasına başvurduğunuz mu? Hangi vesileyle başvurduğunuz? Sonuç aldınız mı?

4.8. Meslek örgütünün toplantılarına gider misiniz? Aktivitelerini takip eder misiniz?

4.9. Meslek örgütünüzün yönetiminde yer aldınız mı veya aday oldunuz mu?

4.10. Meslektaşlarınız arasında odaya üye olmayanlar var mı? Üye olanlara göre üye olmamak avantajlı mı?

4.11. Sizce meslek odası sizin çıkarlarınızı/haklarınızı koruyor mu?

4.12. Meslek odasında hemşerilik var mı?

4.13. Oda başkanının faaliyetlerinden memnun musunuz? Kendisini tanır mısınız?

5.Yönetim ile Kurulan İlişki:

5.1. Devletin/Belediyelerin sizin işinizi zorlaştırmacı veya kolaylaştırmacı uygulamaları var mı? Varsa bunlar nelerdir?

5.2. Taksi/Dolmuş/Minibüs geliri nasıl vergilendiriliyor? Siz bunun hakkında ne düşünüyorsunuz?

6. En önemli sorunlarınız nedir?

7. Mesleğinizdeki sorunların çözümü için neler yapılmalı? Sizin önerileriniz nelerdir?

C. Dernek Yöneticisi Olan Plaka Sahiplerine Ayrıca Yöneltilen Sorular:

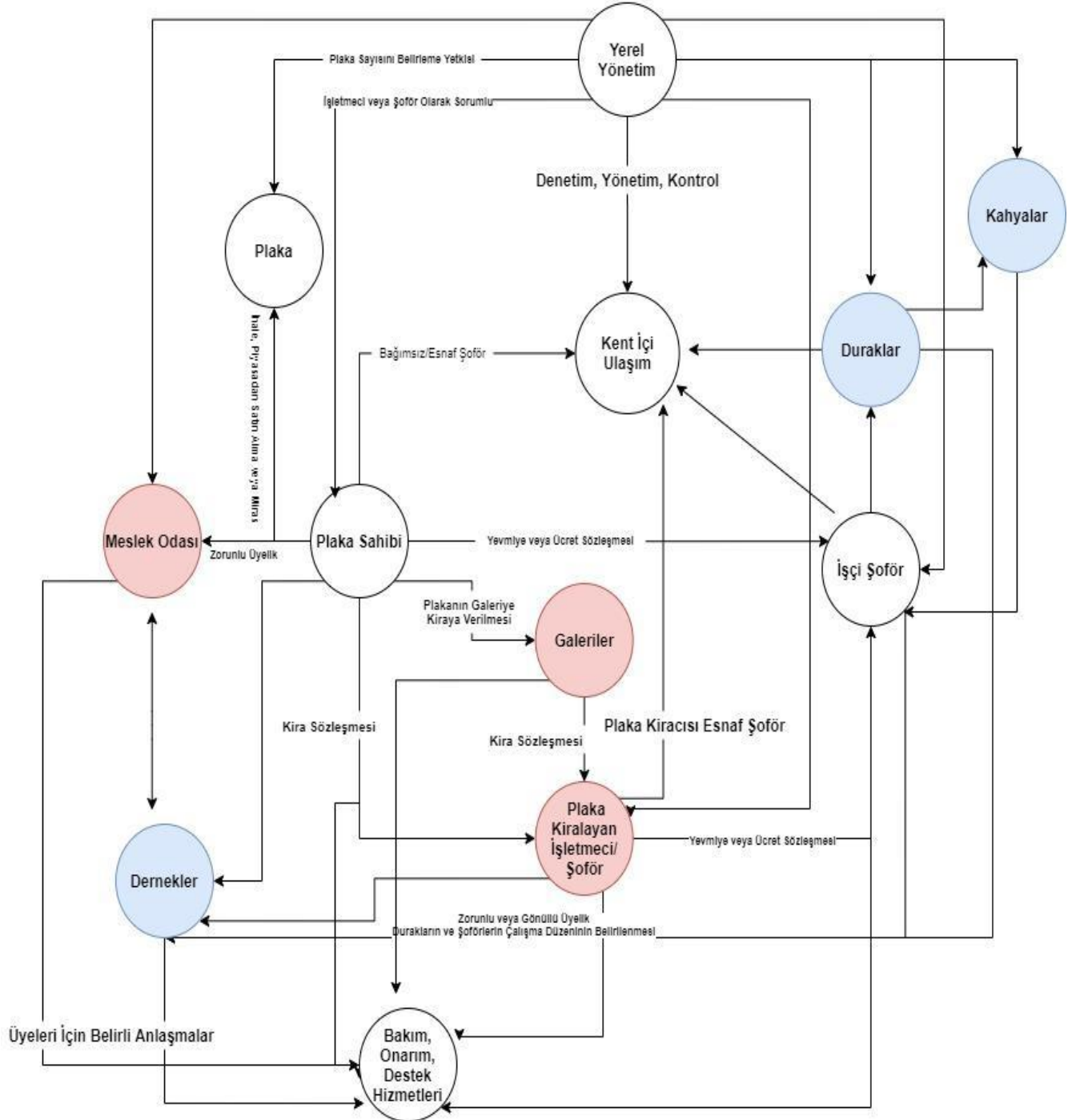
1. Meslek örgütünüz ne zaman kuruldu?
2. Kaç üyeniz var?
3. Nasıl üye olunur? Üyelik aidatı ne kadar?
4. Üyelik zorunlu mu? Eğer üyelik gönüllü ise üye sayısını arttırmak için neler yapıyorsunuz?
5. Eğer üye olmak zorunluysa yine de üye olmayanlar var mı?
6. Alanınızda faaliyet gösteren başka bir derken veya meslek örgütü var mı? Varsa bunlara üye olmak zorunlu mu?
7. Şoförlük sizce nasıl bir meslek? Kimler bu işi yapıyor?
8. Şoförler nasıl çalışıyorlar?
9. Meslek örgütünüzde kararlar nasıl alınır? Alınan kararların uygulanmasını takip edebiliyor musunuz?
10. İstanbul'da ulaşım ile ilgili kararlar üzerinde etkili olabiliyor musunuz? UKOME ile bir temasınız var mı? Meslek örgütünüzün kararlar üzerinde bir etkisi olduğunu düşünüyor musunuz?
11. Üyelerinizin çıkarlarını korumak için neler yapıyorsunuz?
12. Ücret düzenlemeleri, meslek hastalıkları, izinler, iş güvencesi, sigorta gibi konular hakkında neler yapılabiliyor?
13. Üyelerinizi sağlık kontrollerine zorluyor musunuz?
14. Üyelerinizin sizin belirlediğiniz kurallarına uygun davranıp davranmadığını nasıl denetliyorsunuz? Uyguladığınız yaptırımlar nelerdir?
15. Üyeleriniz için meslek icrası sırasında belirlediğiniz özel kurallar var mı? Buna dönük olarak nasıl tepkiler alıyorsunuz?
16. Meslek örgütü olarak üyelerinize herhangi bir eğitim veriliyor mu? Kamudan bir eğitim veya sertifika alınmasını istiyor musunuz? Kendiniz çalışmaya dair bir sertifika veriyor musunuz?
17. Bir durak nasıl faaliyete geçer? Durakların işleyişi nasıldır? Bir durağın oluşması için gereken özellikler nelerdir?
18. Meslek örgütünüz içinde hemşeriliğin bir etkisi var mı?
19. İlçe belediyeleri ile ilişkiniz var mı? İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile ilişkileriniz var mı? Bu ilişkiyi nasıl değerlendirirsiniz? Meslek odası mensupları arasından belediye meclis üyesi olan var mı?

20. Üyelerinizin çıkarlarının korunmasında merkezi yönetim mi, yoksa belediyeler mi etkili?
21. Ulaşım planlama süreçlerinde meslek örgütü olarak yer alıyor musunuz? Bu alanda etkinizi arttırmak için nasıl bir çaba gösteriyorsunuz?
22. Sizce İstanbul'da veya ulaşım alanında meydana gelen değişim ve gelişmeler çalışma koşullarını nasıl etkilemektedir?
23. İstanbul'da kent içi ulaşımında kadın şoförler (taksi/dolmuş/minibüs) hakkında ne düşünüyorsunuz?
24. Meslek örgütünüzün performansını yeterli buluyor musunuz? Kendinizi en başarılı bulduğunuz ve eksik bulduğunuz alanlar nelerdir?
25. En önemli sorunuz nedir? Bunu çözmek için neler yapmanız gerektiğini düşünüyorsunuz?

Ek-3.Araştırma Kapsamındaki Ulaşım Sistemlerinde Aktör/Kurum Etkinliği

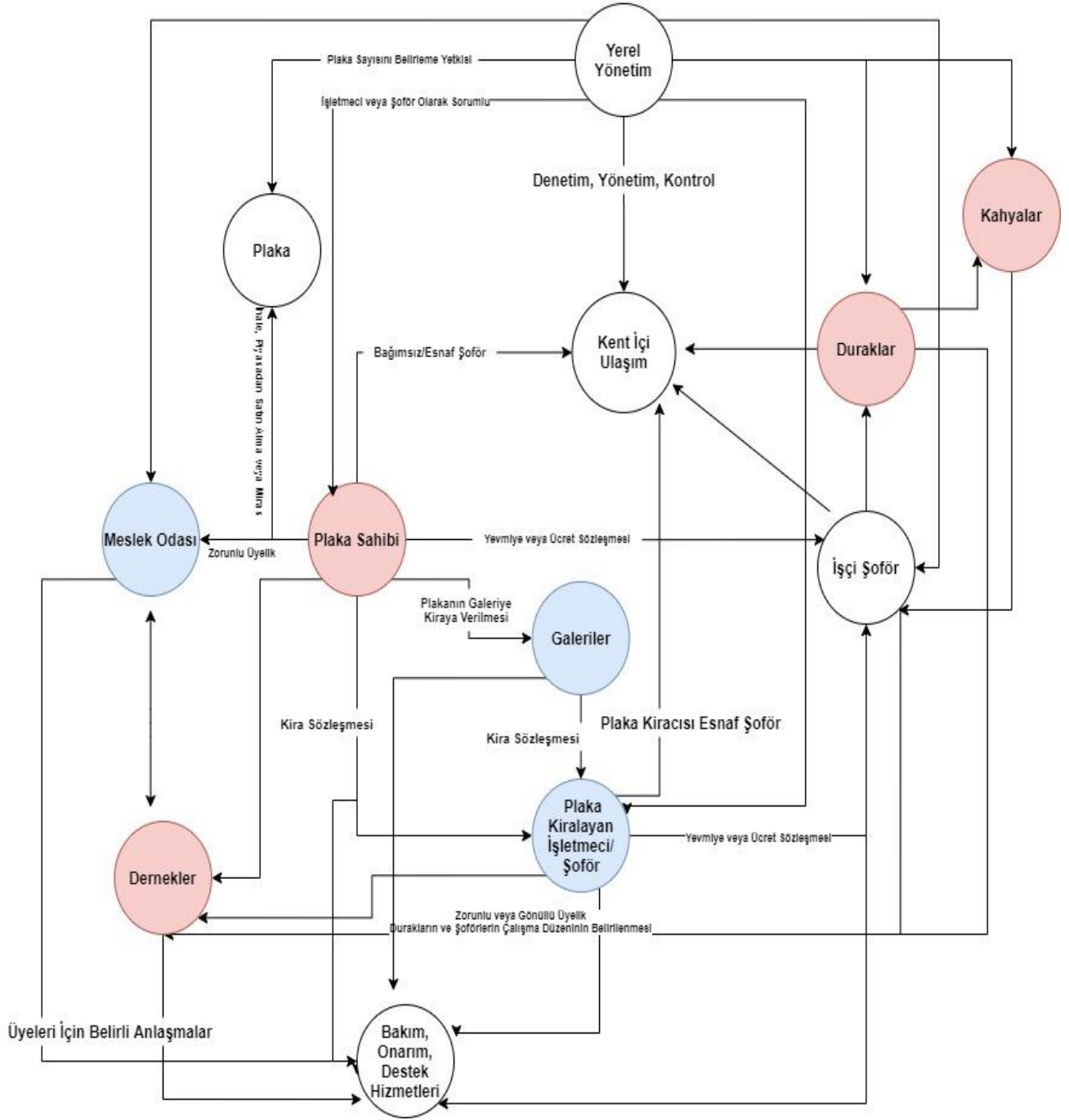
Taksilerde Ulaşım Hizmet Süreci ve Aktör/Kurum Etkinliği

Not: Kırmızı renkli şemalar aktörler veya kurumlar ile etkileşimin / etkinliğin taksi-dolmuş ve minibüs ulaşım moduna göre daha yüksek olduğunu, mavi renk ise daha az olduğunu ifade etmektedir



Minibüs ve Taksi-Dolmuş Ulaşım Hizmet Süreci ve Aktör/Kurum Etkinliği

Not: Kırmızı renkli şemalar aktörler veya kurumlar ile etkileşimin / etkinliğin taksi ulaşım moduna göre daha yüksek olduğunu, mavi renk ise daha az olduğunu ifade etmektedir



09.05.2018 Tarih ve 2018/3-6 Sayılı UKOME Kararı, EK-1 Hizmet Kalite Kesintisi Yaptırım Cetveli

Handwritten signatures and initials:

- Handwritten signature (top)
- Handwritten signature (middle)
- Handwritten signature (bottom)

10	Devlet Yöneticilerine herhangi bir nedenle hakarete bulunması/Toplu olarak taşımacılığı ve trafiğin aksatılması, durdurulması, Taşıt ile birlikte gösteri yapılması, kamu düzenini ve otoritesini sarsacak vb. eylemlerde bulunması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	İlgili kişinin izin belgesi 30 gün askıya alınır. Otobüs taşımacılarının ruhsatı iptal edilir.	Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 30 gün askıya alınır.
11	Taşımacılık faaliyeti esnasında şoför tarafından gerçekleştirilen veya denetim birimlerine bildirilmeyen Fiziksel Taciz olması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	25 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 1000 tam İstanbulkart bedeli uygulanır	Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi süresiz iptal edilir.
12	Taşımacılık faaliyeti esnasında şoför tarafından gerçekleştirilen veya denetim birimlerine bildirilmeyen Psikolojik Taciz ve/ya Nefret (ırkçı, dinse, vb.) içeren konuşmalar olması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	25 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 1000 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 30 gün süre ile askıya alınır.
13	Terör örgütleri ile diğer yasadışı teşekküller yararına faaliyette bulunması ve propagandasının yapılması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	İlgili kişinin izin belgesi iptal edilir ve ilgili kişiye bir daha izin belgesi düzenlenmez. Taşımacı Encümen vasıtasıyla faaliyetten men edilir. Otobüs taşımacılarının ruhsatı iptal edilir.	Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi süresiz iptal edilir.
14	Taşımacılık esnasında ölümlü kazaya sebep olunması durumunda, (Trafik raporunda sürücünün asli kusurlu bulunması halinde)	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 1000 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi süresiz iptal edilir.
15	Yaralanmalı kazaya sebep olunması durumunda, (Trafik raporunda sürücünün asli kusurlu bulunması halinde)	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 250 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	25 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
16	Maddi hasarlı kazaya sebep olunması durumunda, (Trafik raporunda sürücünün asli kusurlu bulunması halinde)	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
17	Haksız kazanç sağlanması ve toplu taşımacılık faaliyetiyle ilgili usulsüz yöntemlere başvurulması veya hanut yapılması/ Yolcunun dolandırılması (sahte para verilmesi, verilen paranın başka parayla değiştirilmesi vb.) durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	7 gün süre ile izin belgesi askıya alınır. Otobüs taşımacılarına 10 000 tam İstanbulkart bedeli uygulanır. Tekrar durumunda 30 gün süre ile izin belgesi askıya alınır. Otobüs taşımacılarına ise 20 000 tam İstanbulkart bedeli uygulanır ve zorunlu devir yaptırılır.	Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi süresiz iptal edilir.
18	Doktor, Polis, Belediye Zabıtası veya Denetim Görevlisi raporuyla ya da kamera kaydı ile belgelemek şartıyla idare personeline, denetim görevlilerine, yolcuya, diğer taşımacılara veya 3. şahıslara fiili saldırıda bulunması, kavgaya karışılması, kişilerin darp edilmesi veya görev yapılmasının engellenmesi durumunda	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	25 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 2000 tam İstanbulkart bedeli uygulanır. Tekrar durumunda 30 gün süre ile izin belgesi askıya alınır. Otobüs taşımacılarına ise 3000 tam İstanbulkart bedeli uygulanır ve zorunlu devir yaptırılır.	Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi süresiz iptal edilir.
19	İdare Personeline, denetim görevlilerine, yolculara, diğer taşımacı/personeline veya 3. şahısları öldürmek ya da yaralamak kastıyla ateşli veya ateşsiz silahla saldırıda bulunması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	15 gün süre ile izin belgesi askıya alınır. Otobüs taşımacılarına 20000 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi süresiz iptal edilir.

[illegible]

20	İdare personelini, denetim görevlisini, yolecuyu, diğer taşımacı/personelini veya 3. şahısların kasten yaralanması veya öldürülmesi durumunda.	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	1 ay süre ile izin belgesi askıya alınır. Otobüs taşımacılarının ruhsatı iptal edilir.	Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi süresiz iptal edilir.
21	Başka taşıtların çalışmasının engellenmesi/ilgili idareden izinsiz taşıtın başka işlerde kullanılması,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 400 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
22	İdarece veya sözleşme ile belirlenen otopark dışında parklanma ve/ya depolanma (UKOME tarafından belirlenen durak, depolanma ve/ya parklanma yeri ve sayıları hariç) yapılması/Sözleşme ile belirlenen otopark ile yasal güzergâh başlangıcı arasında yolcu taşımacılığı yapılmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
23	Taşıt yolu üzerinde duraklanmanın ve parklanmanın yasak olduğu yerlerde duraklama ve parklanma yapılması durumunda	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
24	Yazılı, görsel veya sosyal medyada kurum itibarını zedeleyen demec verilmesi, paylaşımında bulunması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	25 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 1000 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	25 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
25	Kamu güvenliği, insan sağlığı ve genel ahlaka aykırı davranışlarda bulunması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	25 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 1000 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
26	Uygun sürücü belgesine (Ehliyet) sahip olmayan şoför çalıştırması/şoförün çalışması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 1000 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
27	Taşımacılık faaliyeti esnasında kamu görevi yapmanın bilincinde olunmaması/Yolculara kaba-nezaketsiz davranılması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 300 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	25 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
28	Taşımacılık esnasında; İzin Belgesinde yazılı güzergâhların takip edilmemesi/çalışma alanında faaliyet gösterilmemesi/çalışması gereken hattın ve/veya güzergâhın veya çalışma alanının dışında çalışılması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 400 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
29	Mücbir sebeplerle oluşacak hallerde, trafik zabıtası ve/ya belediye zabıtasınca yönlendirilecekleri geçici güzergâhlara uyulmaması/Gün içinde tamamlanan hizmet aralarında Taşıtların beklemek zorunda olduğu sürelerde park etmek amacıyla ana arter ve cadde üzerinde trafiği aksatılan durumda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar ve sonrası tekrar durumunda Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli, diğer taşımacılara 5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.



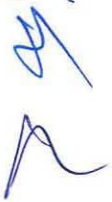






30	Taşıtlarda yolcuları ve çevreyi rahatsız edecek şekilde teyp, radyo, cd çalar vb. dinlenilmesi/izlenilmesi durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar ve sonrası tekrar durumunda Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli, diğer taşımacılara 5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
31	Taşımacılık esnasında (şoför/sürücü ve yolcular dâhil) sigara, tütün ve bütün mamulleri kullanılması ya da kullanılmasına göz yumulması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar ve sonrası tekrar durumunda Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli, diğer taşımacılara 5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
32	Taşıtlarda UKOME kararlarıyla belirlenmemiş veya İBB'den izni alınmamış tablet, taksimetre, araç takip, kamera sistemleri vb. sistemlerin ya da cihazların bulundurulması ve kullanılması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 300 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
33	Taşıtlarda Reklam İzin Belgesi Alanlar ve yönerge gereği zorunlu olan yazı, şekil, logo, bilgi bandı (sticker), sembol, tabela vb. hariç iç veya dış aparat, aksesuar, özel yazı, şekil, sembol, siyasi amblem, tabela vb. bulundurulması/ Reklam İzin Belgesi reklam ve afiş uygulanması/Araç içi ve dışının İBB'nin kurumsal kimliğine uygun olmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır. Taşıt uygun hale getirilene kadar izin belgesi geçersiz sayılır/servisten men edilir.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
34	Taşıtların arka camının dış yüzünün sağ alt köşesinde Alo 153 Beyaz Masa telefon numarasını gösteren bilgi bandı (çıkartma) bulundurulmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar ve sonrası tekrar durumunda Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli, diğer taşımacılara 5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
35	UKOME tarafından belirlenen duraklara; trafiği aksatacak, can ve mal güvenliğini tehlikeye düşürecek ve durak alanını taşıyacak şekilde gayri nizami yavaşlaması/ Durakta UKOME-UTK kararında belirtilen sayıdan fazla taksi bulundurulması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
36	Trafik kuralları uymaması/Can ve mal güvenliğini tehlikeye sokacak şekilde araç kullanılması (hatalı sollama, kırmızı ışıkta geçmek, emniyet şeridi olarak ayrılan yolları gayri yasal olarak kullanmak) durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
37	İlgili idarece belirlenen Kılık – kıyafet uygulamasına uyulmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
38	Yolcu veya yolculuk ayırımı yapılmaması/İlgili mevzuat çerçevesinde ücretsiz veya indirimli yolculuk hakkı olan yolcuların taşınmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	25 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
39	Taşıt içinde acil hallerde kullanılmak üzere, yolcuların rahatlıkla ulaşabilecekleri yerlerde cam kırma-imdat çekicinin bulundurulmaması veya eksik olması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır. Taşıt uygun hale getirilene kadar izin belgesi geçersiz sayılır/servisten men edilir.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.




40	Karayolları Trafik Yönetmeliğine veya UKOME Kararıyla belirlenen koltuk sayısından fazla yolu taşınması, koltuk sayısının artırılması, eksiltilmesi, koltuk ebadı ve koltuklar arası mesafe aralığı rahat oturulabilir-geçilebilir şekilde olmaması, ek koltuklar konulması, koltuk başlıklarının olmaması durumunda	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır. Taşıt uygun hale getirilene kadar izin belgesi geçersiz sayılır/servisten men edilir.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
41	Taşıtlara yolcuların can güvenliğini tehlikeye düşürecek özelliğe sahip yancık, parlayıcı- patlayıcı, kirletici, kesici vb. malzemeler ile taşıma kafesi olmayan evcil hayvan alınması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
42	Araçın yasal trafik sigortası, ferdî kaza sigortası, kaskosunun yaptırımdan çalışılması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır ve izin belgesi gerekli belgeler sağlanana kadar askıya alınır. Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır ve servisten men edilir.	-
43	Çıgırıklılık yaparak veya klakson çalarak yolcu çağırılması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
44	Türkçe ve İngilizce olarak hazırlanmış Ücret tarifsinin bulundurulmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar ve sonrası tekrar durumunda Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli, diğer taşımacılara 10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
45	UKOME tarafından belirlenen ücret tarifesi dışı ücret talep edilmesi durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
46	Taşıt iç sıcaklığını gösteren, yolcular tarafından rahatlıkla görülebilecek elektronik termometre bulundurulmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
47	Taşıtların; 5378 Sayılı Engelliler Hakkında Kanun doğrultusunda yürürlüğe girmiş olan Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği'nce belirlenen şartlara uygun olmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	İlgili kanunda belirtilen hususlara uygun taşıt kullanılana kadar ilgili izin belgesi geçersiz sayılır. Otobüs taşımacılarına 400 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	-
48	Uygun taşıta yağmen engelli yolcu, personel veya öğrencilerin taşıma hizmetinin sağlanmaması, mevcut ekipmanların kullanılmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 400 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
49	Taşıtın iç tarafında; görme engelli yolcular için, kabartma (brilla) alfabesiyle hazırlanan taşıt plakası ve ALO 153 yazısının bulunduğu belirlenen ebatta levha bulundurulmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
50	Taşıtta yolcu kalmasa dahi hattın son durağına kadar gidererek seferini tamamlamaması ya da aynı istikamete giden başka bir araçta (arızalanma hariç) aktarma yapmaması/Mazeretsiz olarak planlanan bir ara seferin gerçekleştirilmemesi durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.

51	UKOME kararlarına aykırı hareket edilmesi durumunda,	Servis Taşımacılığı Minibüs Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 300 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
52	UKOME Kararı ile belirlenen gövde (kaporta) renk kodlarına uyulmaması/ Taşıtı Turkuaz veya Lüks taksi kapsamında çalışması uygun olan taşımacıların gövde rengini değiştirmeden taksimetre ayarlatması/ Taşıtı Turkuaz veya Lüks taksi kapsamında çalışması uygun olan taşımacıların İBB' den izinsiz taksimetre ayarlatması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	25 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Söz konusu durum düzeltilene ilgili izin belgesi geçersiz sayılır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
53	Lisansız akaryakıt kullanılmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 2000 tam İstanbulkart bedeli uygulanır ve servisten men edilir.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
54	Mevsimine uygun lastik kullanılmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	25 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 300 tam İstanbulkart bedeli uygulanır ve servisten men edilir.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
55	Ücret Toplama Sistemi ve taşıma tarifeleri ile ilgili kuralara uyulmaması (GKM'nı çalışır halde bulundurmamak ve benzeri) durumunda,	Otobüs Taşımacılığı	100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
56	Çalışma Programına uyulmaması durumunda, (Yazılı saatten önce veya rötarlı hareket etmek, seyir esnasında yavaş giderek arkasındaki aracın, hızlı giderek önündeki aracın zamanını ihlâl etmek.)	Otobüs Taşımacılığı	100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
57	Çift katlı otobüslerde ayakta yolcu taşınması durumunda,	Otobüs Taşımacılığı	150 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
58	Araç personelinin mevzuatta belirlenen süreden fazla çalışması durumunda,	Otobüs Taşımacılığı	200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
59	Görünürlü ve sesli bilgilendirme sistemlerini etkin olarak çalıştırmaması durumunda,	Otobüs Taşımacılığı	200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
60	Yolcular tarafından unutulmuş veya kendisine teslim edilen her türlü eşyanın idareye teslim edilmemesi durumunda,	Otobüs Taşımacılığı	200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
61	Otobüsün mazeretsiz servise hazır halde tutulmaması durumunda, (Yakıt eksikliği ve benzeri)	Otobüs Taşımacılığı	200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	-
62	Araçta personel bildirimi yapılmamış sürücü çalıştırılması/Sürücü değişikliğinin idareye bildirilmemesi durumunda,	Otobüs Taşımacılığı	100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
63	Araç tutanaklarının eksik veya standartlara aykırı olması durumunda, (Asgari 20 adet)	Otobüs Taşımacılığı	100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	-
64	Adblue sisteminin devre dışı bırakılması durumunda,	Otobüs Taşımacılığı	500 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	-
65	Usulsüz kullanım nedeniyle el konulan kartların teslim edilmemesi durumunda,	Otobüs Taşımacılığı	200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
66	Kaza, hasar, arıza ve benzeri durumların ilgili birimlere haber verilmemesi durumunda,	Otobüs Taşımacılığı	200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
67	Araç bilgisayar sisteminin etkin çalıştırılmaması durumunda, (Gerekli donanımların araç bilgisayarlara ile bağlantılarının kesilmesi, harici elektronik cihazların araç bilgisayara bağlanması ve benzeri)	Otobüs Taşımacılığı	300 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
68	Araç validatörünün etkin bir şekilde çalıştırılmaması durumunda,	Otobüs Taşımacılığı	500 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
69	Araçta trafik seti (İlk yardım çantası, reflektör ve benzeri) bulundurulmaması veya eksik bulundurulması durumunda,	Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	-

Te. 23.05.2018 R. H.7

70	İşle ilgili emir ve kuralara uyulmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
71	Duraklarda durulmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
72	Duraklarda gereksiz bekleme yapılması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
73	Durak harici yolcu alınması ve indirilmesi durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
74	Kapı açık yolculuk yapılması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
75	Taşımacılık esnasında taşıt iç sıcaklığının 20-24°C değerleri arasında kalması için ısıtma ya da soğutma sisteminin (klima, havalandırma) çalıştırılmaması (hava koşullarına göre) durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
76	Mevzuat ve İdare talimatlarında belirlenen hız limitlerine uyulmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
77	Mazeretsiz olarak tam gün çalışmama durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 400 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	-
78	Mazeretsiz olarak ORER'de tanımlı ilk veya son seferlerin gerçekleştirilmemesi durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
79	İzinsiz güzergâh değiştirilmesi durumunda,	Otobüs Taşımacılığı	Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
80	Seyir esnasında cep, araç telefonu vb. haberleşme cihazlarının kullanılması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.






81	Seyir esnasında yiyecek-içecek tüketilmesi durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
82	İdare personeli ve denetim görevlilerine haksız isnatlarda bulunulması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 300 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
83	Usulsüz kullanım nedeniyle el koyulan kartın içindeki kontörün araç GKM cihazında boşaltılması durumunda,	Otobüs Taşımacılığı	Otobüs taşımacılarına 1000 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
84	İlgili İzin Belgesi ve Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi görevliler tarafından talep edilmesi halinde ibraz edilmemesi, denetim görevinin ifasının engellenmesi durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 500 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
85	Otobüs üzerinde sürekli bulundurulması gereken belgelerin (Geçici çalışma ruhsatı, sigorta poliçeleri, bakım ve muayene evrakları, son akaryakıt pompa fişi ve benzeri belge ve kayıtlar) bulundurulmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
86	Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesini sisteme tanımlamadan çalışılması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
87	Aracın teknik muayenesinin yaptırılmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır ve servisten men edilir.	-
88	Aracın yasal trafik muayenesinin yaptırılmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır ve servisten men edilir.	-
89	Aracın periyodik bakımlarının yaptırılmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır ve servisten men edilir.	-
90	Aracın mevzuata ve idare teknik talimatnamelerine aykırı veya onaysız tadilat yaptırılması/ Aracın teknik özelliklerinin, iç veya dış dizaynının değiştirilmesi durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır ve servisten men edilir.	-
91	Aracın iç temizliği ve dezenfektasyonunun yaptırılmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.

92	Aracın dış temizliğinin yaptırılmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
93	Araç koltuklarının kırık, yırtık veya standartlara aykırı olması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 100 tam İstanbulkart bedeli uygulanır ve servisten men edilir.	-
94	Araçta yangın söndürme tüplerinin veya battaniyelerinin eksik ya da standartlara aykırı olması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır ve servisten men edilir.	-
95	İlgili idare tarafından bildirilen bayrak, flama, afiş vb. uygulamalara aykırı hareket edilmesi durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır ve servisten men edilir.	-
96	İl Sağlık Müdürlüğü tarafından belirlenecek merkezlerde rastgele yapılacak taramalara ve Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü tarafından düzenlenen eğitimlere mazeretisiz olarak katılım sağlanmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	İlgili taramaya ve eğitime katılmaya kadar Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi askıya alınır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
97	Taşıt içinde yolcudan para alınması/elektronik bilet kullanılan taşıtlarda nakit para alınması durumunda,	Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
98	Toplu Ulaşım Denetim ve Yönetim Merkezi, Taksi Yönetim Merkezi, Denetim görevlilerinin görevini yapmasının ve ilgili cihazlara erişiminin engellenmesi/Toplu Ulaşım Denetim ve Yönetim ve Taksi Yönetim Merkezi sistemine tanınmamış, herhangi bir alet, kablo, uzantı takılması ve/veya sisteme dışarıdan müdahale edilmesi/Cihazların konumunun izinsiz şekilde değiştirilmesi durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı	50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. 2. Tekrar ve sonrası Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 7 gün süreyle askıya alınır.	50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
99	Taşıtlarda Toplu Ulaşım Denetim ve Yönetim/Taksi Yönetim Merkeziyle uyumlanmış cihazların (tablet, araç takip, kamera sistemleri vb.) bulundurulmaması/ Taşıtlarda Toplu Ulaşım Denetim ve Yönetim ve Taksi Yönetim Merkezine üye olunmadan çalışılması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı	Taşıtlarda Toplu Ulaşım Denetim ve Yönetim/Taksi Yönetim Merkeziyle uyumlanmış cihazlar bulundurulana ve üye olunana kadar ilgili izin Belgesi askıya alınır ve 20 hizmet kalite puanı uygulanır.	-
100	Taşıtlarda emniyet kemeri bulundurulmaması ve çalışır konumunda olmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
101	Taşıtların ön ve arka camlarının sağ üst köşelerine dışarıdan görülecek şekilde hat numaraları yazılmaması, Ön, arka camlarının sağ iç alt taraflarına şoförün görüşünü engellemeyecek ve dışarıdan görülecek şekilde 15x30 cm ebadında hat başlangıç ve bitiş bilgilerini içeren Dijital Gösterge, sağ yan cama 30x30 cm ebadında güzergâh bilgilerini içeren Dijital Gösterge (Kayan Yazı Panosu) konulmaması,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
102	Minibüs Geçici Çalışma Ruhsatnamesinde belirtilen hat numarası ve hat adının yazılı olduğu ışıklı tabela (şapka) minibüsün üstünde bulundurulmaması ve çalıştırılmaması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Otobüs taşımacılarına 200 tam İstanbulkart bedeli uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
103	Karayolları Trafik Yönetmeliği 1 sayılı cetvelin (c) maddesinde Taksi Dolmuşlar-Taksiler için belirtilen niteliklerde ışıklı tabela (şapka) Taksi Dolmuşun/Taksinin üstünde bulundurulmaması ve çalıştırılmaması durumunda,	Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.

Handwritten signatures and initials are present in the right margin of the page.

104	Bagaj boyutunu ve isiap haddini aşmayan uygun olan eşyadan ücret talep edilmesi veya bagajın kabul edilmemesi durumunda,	Taksi Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
105	Köprü, otoyol ve otopark kullanımı hariç taksimetrede yazılı bedelin dışında ücret alınması/ Köprü, otoyol ve otopark gibi yerlerden geçiş ücretinin olduğundan fazla alınması/Taksi yolculuklarında Anadolu-Avrupa kıta geçişlerinde Avrasya Tüneli'nin kullanılması talep edilmesi durumunda yolcudan Avrasya Tüneli geçiş ücretine ilaveten dönüş için 15 Temmuz Şehitler Köprüsü ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nde uygulanan köprü geçiş ücretinin dışında ücret talep edilmesi durumunda,	Taksi Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
106	Mesafe (kısa mesafe) ve/ya trafik yoğunluğu bahanesi ile yolcu çağrılarına cevap vermemek veya yolcunun gitmek istediği adrese başka yolu bilhassa istemediği müddetçe en kısa yoldan götürmemesi durumunda,	Taksi Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	20 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
107	Taksimetre cihazları yolcu tarafından görülebilecek şekilde, taksii içerisinde monte edilmiş ve her zaman kullanılabilir durumda olmaması durumunda,	Taksi Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	25 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
108	Arızalı ve hatalı taksimetre ile taşımacılık yapılması durumunda,	Taksi Taşımacılığı	25 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. Taksimetre muayenesi yaptırılana kadar izin belgesi askıya alınır.	25 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
109	Taksimetrenin yolcunun bindiği noktadan itibaren açılmaması durumunda,	Taksi Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	25 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
110	(T), (C) ve (M) seri plakalı taksiler tahsis edildikleri çalışma alanı sınırları dışından yola alınmaları durumunda,	Taksi Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
111	Taksilerin tavani ve her iki ön kapısına yazılacak plaka numaraları, UKOME Kararı ile belirlenen kriterler doğrultusunda olmaması durumunda,	Taksi Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
112	(C) ve (M) seri plakalı taksilerin ihale/tahsis edildikleri ilçe adının yazılmaması ve UKOME Kararı ile belirlenen kriterler doğrultusunda olmaması durumunda,	Taksi Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
113	Taksilerde; toplamda 0,5 m ² 'yi aşmayan taksii durağı bilgileri haricinde, özel yazı, şekil ve sembol bulundurulması durumunda (Reklam İzin Belgesi alanlar hariç).	Taksi Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
114	Elektronik Ulaşım Yönetim Lisansı almamış olan gerçek veya tüzel kişilerce işletilen mobil-web uygulamasına/çağrı merkezlerine üye olunması durumunda,	Taksi Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar durumunda 10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. 3. tekrar ve sonrası tekrar durumunda Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 30 gün süreyle askıya alınır.	İhtar verilir. 2. Tekrar durumunda 50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. 3. tekrar ve sonrası tekrar durumunda Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 30 gün süreyle askıya alınır.
115	Ruhsat yenilenme döneminde İBB'nin Taksii Yönetim Merkezi Sistemi için belirttiği yer ve zamanda gelinmemesi durumunda,	Taksi Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar durumunda 10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. 3. tekrar ve sonrası tekrar durumunda Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 30 gün süreyle askıya alınır.	İhtar verilir. 2. Tekrar ve sonrası tekrar durumunda 10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
116	Taksi Yönetim Merkezi Sistemi kapsamında Panik butonuna gereksiz basılması durumunda,	Taksi Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar ve sonrası tekrar durumunda 5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. 2. tekrar ve sonrası tekrar durumunda Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 30 gün süreyle askıya alınır.
117	Taksi Yönetim Merkezi Sistemi kapsamında Araç içinde bulunan kameraların görüntü almalarının engellenmesi durumunda,	Taksi Taşımacılığı	Engel ortadan kaldırılana kadar belge askıya alınır. 2. Tekrar durumunda 50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. 3. tekrar ve sonrası tekrar durumunda ilgili izin belgesi 3 gün süreyle askıya alınır.	50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. 2. tekrar ve sonrası tekrar durumunda Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 30 gün süreyle askıya alınır.

118	Taksi Yönetim Merkezi Sistemine'ne giriş yapılmadan taşımacılık yapılması ve bir başka şöförün bilgileri ile sisteme girilmesi durumunda,	Taksi Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar durumunda 10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. 3. tekrar ve sonrası tekrar durumunda Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 30 gün süreyle askıya alınır.	İhtar verilir. 2. Tekrar durumunda 50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. 3. tekrar ve sonrası tekrar durumunda Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 30 gün süreyle askıya alınır.
119	Taksi Yönetim Merkeziyle uyumlu olmayan taksimetre kullanılması durumunda,	Taksi Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar durumunda 10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. 3. tekrar ve sonrası tekrar durumunda Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 30 gün süreyle askıya alınır.	İhtar verilir. 2. Tekrar durumunda 50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. 3. tekrar ve sonrası tekrar durumunda Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 30 gün süreyle askıya alınır.
120	Taksimetre cihazlarının, Taksi Yönetim Merkezi cihazını engellemesi, taşımacılık faaliyeti esnasında şöför tarafından müdahale edilmesi veya yolcu tarafından rahatça görülebilecek bir şekilde taksit içerisinden monte edilmemiş olması durumunda,	Taksi Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar durumunda 10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. 3. tekrar ve sonrası tekrar durumunda Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 30 gün süreyle askıya alınır.	İhtar verilir. 2. Tekrar durumunda 50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. 3. tekrar ve sonrası tekrar durumunda Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 30 gün süreyle askıya alınır.
121	Durakta çalışan taksitlerin, isminin, logosunun ve durak iletişim bilgilerini gösteren bilgi bandının belirtilen standartlara uygun olmaması durumunda,	Taksi Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar durumunda 10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. 3. tekrar ve sonrası tekrar durumunda Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 30 gün süreyle askıya alınır.	İhtar verilir. 2. Tekrar durumunda 50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. 3. tekrar ve sonrası tekrar durumunda Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 30 gün süreyle askıya alınır.
122	Taksi Yönetim Merkezi'nden gelen yolcu çağrılarının mazeretsiz şekilde günde 5 den fazla cevap verilmemesi durumunda,	Taksi Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar ve sonrası tekrar durumunda 10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	İhtar verilir. 2. Tekrar ve sonrası tekrar durumunda 20 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
123	Taksi Yönetim Merkezi'nden gelen çağrının olumlu cevaplanmasına rağmen çağrıya gidilmemesi, sonradan iptal edilmesi ve bir başka yolcu alınması durumunda,	Taksi Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar ve sonrası tekrar durumunda 5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	İhtar verilir. 2. Tekrar ve sonrası tekrar durumunda 10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
124	Taksi Yönetim Merkezi Sistemi kapsamında kabul edilen ödeme seçeneğinin yolculuk sırasında veya sonrasında kabul edilmemesi ya da yolcu rızası dışında değiştirilmesi durumunda,	Taksi Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar ve sonrası tekrar durumunda 10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	İhtar verilir. 2. Tekrar durumunda 50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır. 3. tekrar ve sonrası tekrar durumunda Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 30 gün süreyle askıya alınır.
125	Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı Sahibi tüzel kişinin, şirket merkezinin/şubesinin İstanbul'dan taşınması, tasfiye olması ve unvanının değişmesi durumlarında,	Taksi Taşımacılığı	Toplu Ulaşım Denetim Komisyonunun değerlendirmesi ve onaylanmasına müteakip Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı iptal edilir.	-
126	Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı Sahibi 500 adet ve üzeri taşımacı üyeliği olan gerçek veya tüzel kişilerin, taşımacı ve yolculara 7/24 sabit telefon numarası üzerinden hizmet verecek şekilde müşteri hizmetleri bulundurmaması durumunda,	Taksi Taşımacılığı	Toplu Ulaşım Denetim Komisyonunun değerlendirmesi ve onaylanmasına müteakip 5000 X Sarı Taksit Açılış Ücreti Bedeli ceza uygulanır, söz konusu ihlal konusu giderilene kadar Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı askıya alınır.	-





127	Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı Sahibi tarafından Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansının vizenlenmesi durumunda,	Taksi Taşımacılığı	Toplu Ulaşım Denetim Komisyonunun değerlendirmesi ve onaylamasına müteakip 5000 X Sarı Taksi Açılış Ücreti Bedeli ceza uygulanır. söz konusu ihlal konusu giderilene kadar Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı askıya alınır.	-
128	Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı sahibi gerçek veya tüzel kişiler ile taksi taşımacılığı kapsamında sisteme üye olacak taşımacı ve şoförlere ilişkin İBB'ye verilen gizlilik taahhüdünün uyulmaması durumunda,	Taksi Taşımacılığı	Toplu Ulaşım Denetim Komisyonunun değerlendirmesi ve onaylamasına müteakip 5000 X Sarı Taksi Açılış Ücreti Bedeli ceza uygulanır. söz konusu ihlal konusu giderilene kadar Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı askıya alınır.	-
129	Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı Sahibi tarafından İBB Toplu Ulaşım Müdürlüğü çevrimiçi uygulamalar üzerinden çevrimiçi kimlik doğrulaması yapılmamış taşımacılar ve şoförler çalıştırılması durumunda,	Taksi Taşımacılığı	Toplu Ulaşım Denetim Komisyonunun değerlendirmesi ve onaylamasına müteakip Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı iptal edilir.	-
130	Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı Sahibi Tüzel kişilerin ISO 9001 (Kalite Yönetim Sistemi), ISO 27001 (Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemi) belgelerinin süresi dolduğunda yenilenmemesi durumunda,	Taksi Taşımacılığı	Toplu Ulaşım Denetim Komisyonunun değerlendirmesi ve onaylamasına müteakip 3000 X Sarı Taksi Açılış Ücreti Bedeli ceza uygulanır. söz konusu ihlal konusu giderilene kadar Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı askıya alınır.	-
131	Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı sahibi gerçek veya tüzel kişiler tarafından, kendi sistemleri üzerinde yapılan seyahatlerle ilgili, anlık veya periyodik olarak istenilen bilgilerin İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile paylaşılması durumunda,	Taksi Taşımacılığı	Toplu Ulaşım Denetim Komisyonunun değerlendirmesi ve onaylamasına müteakip 5000 X Sarı Taksi Açılış Ücreti Bedeli ceza uygulanır. söz konusu ihlal konusu giderilene kadar Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı askıya alınır. 2. Tekrar ve sonrası ihlalinde Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı iptal edilir.	-
132	Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı sahibi ile taşımacılar arasında yapılacak sözleşme örneklerinin Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğüne bildirilmemesi durumunda,	Taksi Taşımacılığı	Toplu Ulaşım Denetim Komisyonunun değerlendirmesi ve onaylamasına müteakip 5000 X Sarı Taksi Açılış Ücreti Bedeli ceza uygulanır. söz konusu ihlal konusu giderilene kadar Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı askıya alınır.	-
133	Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı kapsamında takılmasından önce İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nden araç içi montajından önce İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nden araç içi montaj yeri ve cihazlar için uygunluk görüş alınmaması durumunda,	Taksi Taşımacılığı	Toplu Ulaşım Denetim Komisyonunun değerlendirmesi ve onaylamasına müteakip 5000 X Sarı Taksi Açılış Ücreti Bedeli ceza uygulanır. söz konusu ihlal konusu giderilene kadar Elektronik Ulaşım Yönetimi Lisansı askıya alınır.	-
134	Taşımacı; çalıştığı şoförün veya varsa Rehber Personelin her türlü kanuni sorumlulukları, sigorta ve benzeri yükümlülüklerini yerine getirmemesi durumunda,	Servis Taşımacılığı	25 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	-
135	Okul öncesi eğitim, ilköğretim ve ortaokul öğrencilerini taşıyan öğrenci servis araçlarında, rehber personelin bulundurulmaması/çalıştırılmaması durumunda,	Servis Taşımacılığı	50 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
136	Taşımacılık faaliyeti kapsamında sözleşmeli taşımacı kullanılması durumunda, taşımacı ile sözleşmeli taşımacı arasında yapılacak sözleşme şartlarına uygun olarak ödemelerin düzenli yapılması durumunda,	Servis Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar durumunda, Toplu Ulaşım Denetim Komisyonu tarafından Taşımacı tüzel kişi ise tüzel kişiliğin grubu 7 gün arası süreyle bir alt gruba düşürülür. 2. tekrar ve sonrası tekrarda da tüzel kişiliğin grubu 15 gün süreyle bir alt gruba düşürülür.	-






137	Taşımacının, alt taşımacıdan kurum ve/ya kuruluş ile yaptığı taşımacılık sözleşmesi kapsamı dışında (Akaryakıt Kartı, Trafik Sigortası, Kasko, Kravat, Gömlek, Lastik vesaire alımı ile ilgili tedarik adresi bazında zorlama ve yönlendirme gibi) yaptırımlar istemesi durumunda,	Servis Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar durumunda, Toplu Ulaşım Denetim Komisyonu tarafından Taşımacı tüzel kişi ise tüzel kişiliğin grubu 7 gün arası süreyle bir alt gruba düşürülür. 2. tekrar ve sonrası tekrarda da tüzel kişiliğin grubu 15 gün süreyle bir alt gruba düşürülür.	-
138	Aynı okuldaki gelen öğrenci taleplerinin güzergâh kısıtı (aracın trafığa girmesi, taşıma süresinin uzaması vb. nedenler) nedeniyle karşılanmak istenmemesi durumunda,	Servis Taşımacılığı	10 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	20 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
139	Taşımacılık faaliyeti kapsamında; taşımacı ile sözleşmeli taşımacı arasında yapılacak sözleşme şartlarına uygun davranılmaması, Yönerge ve UKOME Kararlarına aykırı sözleşme yapılması durumunda,	Servis Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar durumunda, Toplu Ulaşım Denetim Komisyonu tarafından Taşımacı tüzel kişi ise tüzel kişiliğin grubu 7 gün arası süreyle bir alt gruba düşürülür. 2. tekrar ve sonrası tekrarda da tüzel kişiliğin grubu 15 gün süreyle bir alt gruba düşürülür.	-
140	Taşımacılık faaliyeti kapsamında; taşımacı(tüzel kişi) ile taşınan kişi (öğrenci velisi vb. kişi)/kurum/kuruluş arasında yapılacak sözleşme şartlarına uygun davranılmaması, Yönerge ve UKOME Kararlarına aykırı sözleşme yapılması durumunda,	Servis Taşımacılığı	İhtar verilir. 2. Tekrar durumunda, Toplu Ulaşım Denetim Komisyonu tarafından Taşımacı tüzel kişi ise tüzel kişiliğin grubu 7 gün arası süreyle bir alt gruba düşürülür. 2. tekrar ve sonrası tekrarda da tüzel kişiliğin grubu 15 gün süreyle bir alt gruba düşürülür.	-
141	Taşımacılık faaliyeti kapsamında; taşımacı(gerçek kişi) ile taşınan kişi (öğrenci velisi vb. kişi)/kurum/kuruluş arasında yapılacak sözleşme şartlarına uygun davranılmaması, Yönerge ve UKOME Kararlarına aykırı sözleşme yapılması durumunda,	Servis Taşımacılığı	İlgili izin belgesi 7 gün arası süreyle askıya alınır. 2. tekrar ve sonrası tekrarda ilgili izin belgesi 15 gün süreyle askıya alınır.	-
142	Çevrenin kirlenmesi, dikkatsiz araç kullanılarak yayaların korkutulması ya da yayalara rahatsızlık verecek (su sıçratılması vb.) şekilde araç kullanılması durumunda,	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	5 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.	20 Hizmet Kalite Puanı Kesintisi uygulanır.
143	Taşıma faaliyeti konusu/Sahip olunan belgenin amacı dışında başka bir taşımacılık faaliyetinde bulunulması durumunda,*	Minibüs Taşımacılığı Taksi Dolmuş Taşımacılığı Taksi Taşımacılığı Servis Taşımacılığı Otobüs Taşımacılığı	1. ihlalde; 180 gün boyunca ilgili belge askıya alınarak süre boyunca ilgili belge türünde yeni bir belge düzenlenmez. Otobüs taşımacılarına 400 tam İstanbulkart bedeli uygulanır. 2. ve sonrası ihlallerde ilgili belge türüne ait tüm belgeler iptal edilerek 2 yıl boyunca herhangi bir taşımacılık türüne ait belge düzenlenmez.	1. ihlalde Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 180 gün süre ile askıya alınır. 2. ihlalde Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi 2 yıl boyunca askıya alınır. 3. ihlalde şoföre bir daha Toplu Taşıma Aracı Kullanım Belgesi düzenlenmez.
Tam İstanbulkart Bedeli: UKOME tarafından "İETT Otobüsleri, Tünel, Nostalitik Tramvay, Özel Halk Otobüsleri, Otobüs A.S. ve Rarlı Sistemler" için belirlenen tam elektronik bilet bedelini ifade eder. * Servis taşımacılığında amacı dışında kullanılan taşıtlar, el değiştirmiş olsa dahi şase numaraları belirlenerek İBB Toplu Ulaşım E-ruhsat sistemi üzerinden «Turizm Yolcu Taşımacılığı Belgesi düzenlenmez» ibaresi eklenir ve bu taşıtlar kara listeye alınır.				