

Kentsel Toplu Taşıma Aktörleri Üzerinde Yeni Bir Regülasyon Mekanizması: Mesleki Yeterlilik Sistemi

Eray AKTEPE*

Öz: Bu makale, ulusal ve uluslararası meslek standartlarını temel alarak, teknik ve mesleki alanlarda denetim, kontrol, ölçme-değerlendirme ve personel belgelendirme faaliyetlerini yürüten Mesleki Yeterlilik Kurumunun (MYK), kentsel toplu taşıma aktörleri üzerinde yeni bir regülasyon mekanizması haline gelmesinin, bir taraftan merkezi yönetim kurumlarının kentsel kamusal hizmetlerdeki sorunların çözümüne ilişkin müdahalelerini, bir taraftan ise regülasyon ve düzenleme aracılığıyla kent içi toplu taşıma işletmeleri üzerinde hakim bir aktöre dönüşümünü ele almaktadır. Çalışmada, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığına bağlı Mesleki Yeterlilik Kurumu koordinasyonunda çoklu aktör yapısı ile iş piyasasının ve eğitim kurumlarının öncelikli ihtiyaçları dâhilinde oluşturulan meslek standartları ışığında, kent içi toplu taşıma hizmetlerinin mesleki manada ölçme-değerlendirme ve personel belgelendirme sürecinin irdelenmesi amaçlanmaktadır. Çalışma, hem kentsel toplu taşıma hizmetlerinde yaşanan sorunun öncelikli muhatabı konumundaki kent içi ulaşım personelinin mesleki standartlaşmasının kentsel politikalara yansımaları, hem de kentsel ulaşım karar mekanizmaları, aktör yapıları ve regülasyon kurumları açısından yeni bir bakış açısı sunmayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: Kentsel Ulaşım, Kentsel Toplu Taşıma, Mesleki Yeterlilik Sistemi, Regülasyon

A New Regulation Mechanism On Urban Public Transport Actors: Vocational Qualifications System

Abstract: This article discusses how the Vocational Qualifications Authority (VQA), which carries out inspection, control, assessment-evaluation and personnel certification activities in technical and professional fields, based on national and international occupational standards, has become a new regulatory mechanism on urban public transport actors. This new regulation mechanism expresses the interventions of central government institutions in solving the problems in urban public services

*Dr. Öğr. Üyesi, Kastamonu Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü, KASTAMONU. eaktepe@kastamonu.edu.tr. ORCID: 0000-0002-5607-280X

Makale Geliş Tarihi: 07.12.2020

Makale Kabul Tarihi: 15.09.2021

Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi, Cilt 30, Sayı 4, Ekim 2021, s.61-84

on the one hand, and the transformation of them into a dominant actor over urban public transport enterprises through regulation on the other. In the study, it is aimed to examine the professional measurement-evaluation and personnel certification process of urban public transportation services in the light of the multi-actor structure and occupational standards established within the priority needs of the labor market and educational institutions under the coordination of the Vocational Qualifications Authority under the Ministry of Labor and Social Security. The study aims to reflect the professional standardization of urban transportation personnel, who are the primary addressees of the problem experienced in urban public transport services, on urban policies, and to present a new perspective in terms of urban transport decision mechanisms, actor structures and regulatory institutions.

Keywords: *Urban Transportation, Urban Public Transport, Vocational Qualification System, Regulation*

Giriş

Yirminci yüzyılın son çeyreğine girilirken, özellikle kapitalist devletlerde kamu politikalarının belirlenmesi, uygulanması ve regülasyonu sürecinde karar verme şekilleri, karar mekanizmaları, aktör yapıları ve katılım tarzlarını etkileyen temel dönüşümler yaşanmıştır. Devletin aktifliğine karşın, diğer aktörlerin pasif kaldığı geleneksel yönetim anlayışından, özel sektörden sivil toplum kuruluşlarına politikaların oluşturulması, kararların alınması ve sosyo-ekonomik amaçlara yönelik düzenlemelerde toplumun tüm kesimlerini içinde barındıran çok aktörlü yönetim anlayışına geçiş yaşanmıştır. Bu yeni kamu siyasa üretim süreci, sisteme bir şekilde dâhil olan aktörler nazarında kapsayıcı, dâhil edici bir prosesi beraberinde getirmiştir. Bu süreçte, bir aktörün belirli bir kamu siyaseti üzerinde daha baskın olması, diğer aktörlerin süreçte yer alamayacağı anlamına gelmemektedir. Dolayısıyla oluşturulan her kamu politikası, sürece dâhil olan tüm aktörlerin ortak bir nihai ürünü olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim çalışmanın temel varsayımı; bu çok aktörlü yönetim anlayışının, kendini özellikle kamunun yetersiz kaldığı sosyal ve ekonomik amaçlara yönelik teknik ve meslekî alanlarda göstermesi ve aktör etki düzeyinin farklılığıdır. Kamu erki bir taraftan kamusal hizmet yetersizliklerini bu yeni yönetim anlayışı ile aşmaya çalışırken, bir taraftan da oluşturduğu yeni regülasyon mekanizmaları ile üretilen tüm kamu politikalarında hakim konumunu güçlendirmeye çalışmaktadır. Bahsi geçen kamu yetersizliklerine ilişkin en bariz örnek, büyükşehirlerde meydana gelen hızlı nüfus artışına karşın yaşanan kentsel kamusal ulaşım hizmet yetersizlikleri ve sorunları ile meydana gelen çok aktörlü bir yönetim, koordinasyon ve regülasyon mekanizmasına sahip olan kentsel ulaşım hizmetleridir.

Çalışmanın amacı, ulusal ve uluslararası meslek standartlarını temel alarak, teknik ve meslekî alanlarda denetim, kontrol, ölçme-değerlendirme ve personel belgelendirme faaliyetlerini yürüten Mesleki Yeterlilik Kurumunun

(MYK), kentsel toplu taşıma aktörleri üzerinde yeni bir regülasyon mekanizması haline gelmesinin, bir taraftan merkezi yönetim kurumlarının kentsel kamusal hizmetlerdeki sorunların çözümüne ilişkin müdahalelerini, bir taraftan ise regülasyon ve düzenleme aracılığıyla kent içi toplu taşıma işletmeleri üzerinde hakim bir aktöre dönüşümünü ifade etmektedir. Çalışmada, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığına bağlı Mesleki Yeterlilik Kurumu koordinasyonunda çoklu aktör yapısı ile iş piyasasının ve eğitim kurumlarının öncelikli ihtiyaçları dâhilinde oluşturulan meslek standartları ışığında, kent içi toplu taşıma hizmetlerinin mesleki manada ölçme-değerlendirme ve personel belgelendirme sürecinin irdelenmesi amaçlanmaktadır.

Çalışma kapsamında, ulaştırma hizmetleri alanında faaliyet gösterilen 21 meslek grubu arasından kent içi ulaşım sektöründe yer alan taksicilik, minibüsçülük, servis aracı işletmeciliği ve şehir içi toplu taşıma otobüs işletmeciliğine ilişkin mesleki yeterlilik ve personel belgelendirme süreçleri ele alınmıştır. Bu meslek grupları, aynı zamanda ulaştırma sektöründeki esnaf ve sanatkârların içinde en fazla esnaf sayısı bulunan meslek grupları olması nedeniyle de dikkat çekicidir.

Kentsel toplu taşıma alanında yönetim ve koordinasyon mekanizmaları ve aktör yapısı hakkında bazı çalışmalar (Tekeli, 2009; Çürüksulu, 2017; Aktepe, 2019; Aktepe, 2020a; Aktepe, 2020b) ele alınmış olmasına rağmen, kentsel toplu taşıma meslek standartlarına ilişkin oluşturulmuş regülasyonlar ve bu konudaki düzenlemeler hakkında herhangi derinlemesine bir çalışma söz konusu değildir. Bu bağlamda, çalışma hem kentsel toplu taşıma hizmetlerinde yaşanan sorunun öncelikli muhatabı konumundaki kent içi ulaşım personelinin mesleki standartlaşmasının sektördeki yeri, hem de kentsel ulaşım karar mekanizmaları, aktör yapıları ve regülasyon kurumları açısından yeni bir bakış açısı sunmaktadır.

Mesleki Yeterlilik ve Personel Belgelendirme

1980’li yıllardan sonra izlenen neoliberal politikaların etkisiyle gündeme gelen devletin düzenleyici rolü, devletin kamusal hizmetleri üreten değil, bu hizmetlerin sunumunu yönlendiren (Bıçkı ve Sobacı, 2011:221), denetleyen, regüle eden vasfı ile karşımıza çıkmaktadır. Piyasaların bir üst otorite vasıtasıyla kontrol ve regüle edilmesi, yönetilmesi ve manipüle edilmesi olarak ifade edilen regülasyonun (Oğuz, 2011: 18-19), hangi devlet kurumu ya da organı aracılığıyla gerçekleştirileceği konusunda ortak bir anlayış söz konusu değildir. İdeal ve optimum devlet anlayışına göre, regülasyonların, merkezi yönetim yapısı dışında ele alabileceğimiz “Bağımsız İdari Otoriteler” ya da diğer bir deyişle “Düzenleyici ve Denetleyici Kurumlar” aracılığıyla gerçekleştirilmesi gerekmektedir (Kömürcüler ve Özçağ, 2015:84). Ancak modern devlet yapılarında kamu siyasetlerinin belirlenmesinde ve uygulanmasında

kamu erki içindeki her bir kamusal gücün kendi kararlarını kendisinin verdiği görülmektedir. Kamu kurumları kurumsal önceliklerini belirlemekte ve ona göre hareket etmektedirler. Konut, eğitim, sağlık, ulaşım gibi temel konularda dahi bu durum değişmemektedir (Denhardt ve Denhardt, 2001: 392) Bir başka ifadeyle, herhangi bir kamu siyasa üretim sürecinde, devletin ilgili tüm kurum, kuruluş ve organlarının denetleme ve düzenleme süreçlerin dahil olduğu, yani bir tür regülatör görevi üstlendiği (Kömürcüler ve Özçağ, 2015:84); bu görevi de genellikle sosyal ve ekonomik amaçlara yönelik teknik ve mesleki alanlarda uyguladığı görülmektedir.

Mesleki regülasyon, mesleki ahlak ve disiplin öğelerinin düzenlenmesi meslek kuruluşlarının varlık sebeplerinden biridir. Özellikle gelişmiş ülkelerde mesleklere ilişkin ahlak ve disiplin ölçütleri, bunların düzenlenmesi ve uygulaması sivil toplum örgütleri bünyesinde meslek kuruluşları tarafından gerçekleştirilmektedir. Zorunlu bir üyelik süreci olmamasına karşın, kodifiye ettikleri mesleki standartlar, mesleki yeterlilik ölçütleri ve oluşturdukları meslek normları, mesleki ahlak ve disiplinin gelişiminde önemli bir yere sahiptir. Uluslararası Muhasebeciler Federasyonu (IFAC) ve Uluslararası İç Denetçiler Enstitüsü (IIA) bu konuda başarılı düzenlemeler ve uygulamalar gerçekleştirmiş uluslararası meslek örgütleridir (DDK, 2009: 577). Ancak yine de merkezi yönetimin kamu erki olarak, meslek kuruluşlarının meslek içi rekabet ve eşitliğin sağlanması, meslek mensuplarının hak ve menfaatlerinin gözetilmesi, mesleklere ilişkin özel veya kamusal yararın gerçekleştirilmesi ve meslek kuruluşlarının kuruluşu, örgütlenmesi ve örgütler arası çatışmalarının önlenmesi gibi regülatif roller üstlendiğini görmekteyiz. Bu durum, 1980'lere kadar devletin ekonomik ve sosyal yaşantıda sahip olduğu müdahaleci, işletmeci ve doğrudan girişimci sorumluluğunu (Talas 1980:306) günümüzde kaybetmiş olması ve bu tarihten sonra "politikanın ekonomikleştirilmesi" anlayışıyla (Rösner 1998: 11), kendine biçilmiş ve elindeki yegâne güç olan düzenleyici ve denetleyici role sahip çıkması olarak da ifade edilebilir.

Devletin mesleklere ilişkin düzenleyici ve regüle edici rolü, standartlar ve normlar belirlemekle kalmamakta, uygulama safhasına ilişkin denetimlerin gerçekleştirilmesini de kapsamaktadır. Nitekim mesleki kontrol ve denetim, mesleki regülasyonun yadsınamaz bir aşaması haline gelmektedir (DDK, 2009: 577). Mesleklere ilişkin ölçme ve değerlendirme süreçlerinden, mesleki standartların ve mesleki yeterliliklerin oluşturulmasına, ilgili kanun ve yönetmeliklerin oluşturulmasından, mesleki belgelendirme süreçlerine kadar devlet tüm kontrol ve denetim mekanizmalarında varlık göstermeye başlamıştır. Türkiye örneğinde de, meslek mensuplarının mesleklerine ilişkin tanımlamalar, mesleki standartlar, mesleki yeterlilikler, mesleğin ölçme ve değerlendirmeye tabi tutulması, personelin belgelendirilmesi ile bu sürecin mevzuata uygun

olarak yürütölüp yürütölmediğini denetleyip koordine edecek genel bir mesleki denetim mekanizması olarak Mesleki Yeterlilik Kurumu (MYK) kurulmuştur (MYK, 2020).

MYK'nın temel amacı, bir işte muvaffak olabilmek için sahip olunması gereken enformasyon, yetenek ve beceri ile tanımlanması gereken görev, sorumluluk ve işlemleri ifade eden asgari kurallar, kriterler ve ölçütler ışığında düzenlenmiş meslek standartlarını oluşturmaktır (Canbey Özgüler, 2018:131). 2006 yılı sonu itibarıyla faaliyetlerine başlayan MYK, Türkiye ve Avrupa Birliği ülkelerinde eğitim ve istihdam konularına ilişkin yeni uygulamaları takip etmek, ulusal istihdam bağlamında ulusal yeterlilikleri daha kolay oluşturulabilmek, Hayat Boyu Öğrenme stratejisi için bir çeviri aracı olan Avrupa Yeterlilikler Çerçevesine entegrasyonu sağlamak ve mesleki eğitimi geliştirmek gibi ek görevler üstlenmiştir (MYK, 2020). Bu minvalde, Türkiye'de tehlikeli ve çok tehlikeli meslek mensuplarının MYK koordinasyonunda ilgili kuruluşlar vasıtasıyla gerçekleştirilecek ölçme ve değerlendirme sonucu mesleki yeterliliğini ibraz eden bir belge sahip olması mecburi hale gelmiştir. Yapılan düzenlemeler ile MYK'ya atfedilen ilave görev ve sorumluluklar, bu kurumu Türkiye çapında tüm mesleki yeterlilikleri belirleyen bir regülasyon kurumuna dönüştürmüştür.

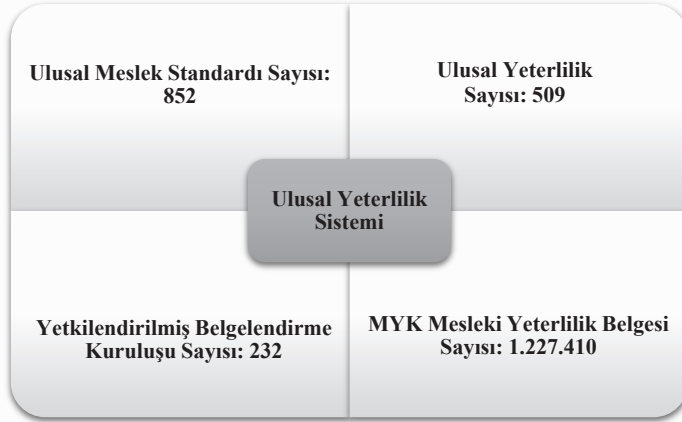
Ulusal mesleki yeterlilik sistemi, ulusal yeterlilik çerçevesi ve ulusal meslek standartları, 2006 yılında yürürlüğe giren 5544 sayılı Mesleki Yeterlilik Kurumu Kanununda vurgulanan üç temel bileşendir (Erdal, 2007). Ulusal mesleki yeterlilik sistemi, ulusal düzeydeki mesleklere ilişkin her türlü ölçme, değerlendirme, kontrol, denetim, standartlaştırma, yetkilendirme ve belgelendirme ile ilgili mevzuat ve uygulamaları ifade ederken, Ulusal yeterlilik çerçevesi, eğitim sistemindeki yeterlilikleri ve bunların ilk, orta, yükseköğrenim eğitim öğretim programlarının birbirleriyle ilişkilerini tanımlamaktadır. Ulusal mesleki standartlar ise, bir meslek mensubunun mesleğini icra etmesi için gerekli olan bilginin, yeteneğin, becerinin, görev ve sorumlulukların kıstaslarını ifade eden asgari standartlardır (MYK, Ulusal Meslek Standardı Tanımı ve İçeriği, 2020).

Ulusal Mesleki Yeterlilik Sisteminin oluşturulmasındaki temel gaye, eğitim kurumları ve iş çevreleri arasında işlevsel bağın kurulmasıdır. Bu yeterlilik sistemi, Türkiye'nin uluslararası ekonomik arenada rekabet edebilmesini sağlayacak nitelikli işgücünün yetiştirilmesinde önemli bir role sahiptir (Tübider, 2013:1). Yeterlilik sisteminin en can alıcı özelliklerinden biri, sosyal ve ekonomik faaliyetlere ilişkin bireylerin kişisel bilgi ve becerilerini geliştirmeyi amaçlayan yaşam boyu öğrenme anlayışını temel almasıdır. Bu bağlamda, hayatı boyunca kişisel ya da toplumsal nedenler dolayısıyla herhangi bir eğitime tabi olmadan mesleği icra ederek meslek hakkında bilgi ve beceri sahibi olmuş kişilerin de mesleki

yeterliliklerini ibraz eden bir belgeye sahip olmaları mümkün olmalıdır. Nitekim tam da bu noktada, herhangi bir eğitim ya da belgeye sahip olmayan meslek mensuplarının kendi sektörlerinde bilgi ve becerisine sahip oldukları mesleğe ilişkin yeni öğrenimleri elde edebilmesi ve bunu belgelendirebilmesi gibi olanaklar mesleki yeterlilik sistemi vasıtasıyla hayata geçirilmektedir (Mevlana Kalkınma Ajansı, 2012:63).

Mesleki Yeterlilik Sistemi bünyesinde oluşturulan ulusal meslek standartları sadece meslek adayının bilgi ve becerisinin ölçülmesi ve değerlendirilmesi sürecinde değil, aynı zamanda mesleki ve teknik eğitim ve öğretim programlarının hazırlanmasında da ölçüt olarak karşımıza çıkmaktadır (MYK, Sıkça Sorulan Sorular, 2020). Bu bağlamda, Mesleki Yeterlilik Kurumunun üstlenmiş olduğu düzenleyici ve regülatif rol, tüm meslek ve dolayısıyla piyasadaki tüm sektörleri kapsadığı gibi, bu geniş kapsam yelpazesinde eğitimden akreditasyona, ölçme-değerlendirmeden belgelendirmeye kadar tüm aşamalarını organize etmektedir. Bunu yaparken de, regülasyon mekanizması içinde eğitimden iş dünyası temsilcilerine çok aktörlü ve etkileşimli bir yapı tercih etmektedir. Bu bağlamda, teknik ve mesleki konularda kapsamı ve sınırları geniş bir regülasyon mekanizması haline gelen mesleki yeterlilik, bir taraftan çok aktörlü bir yönetim anlayışı örneği sergilerken, bir taraftan da devletin regüle edici, denetleyici ve düzenleyici rolü gereği baskın bir aktör olarak sahneye çıkmasına neden olmaktadır. Dolayısıyla, Mesleki Yeterlilik Sistemi, eğitim-öğretim programlarını yönlendiren, meslek mensuplarının mesleklerine ilişkin bilgi ve becerileri ölçen, değerlendiren ve belgelendiren; bunu yaparken de sektör temsilcilerinden, eğitim kurumlarına, özel sektörden üniversitelere kadar birçok aktörü bünyesinde barındıran bir sistemi ifade etmektedir.

Ulusal mesleki standartlar ve ulusal yeterliliklerde belirlenmiş meslek ve bu meslekleri ölçme, değerlendirme ve belgelendirme süreçleri, Türk Akreditasyon Kurumu tarafından TS EN ISO/IEC 17024 standardına göre akredite edilmiş ve MYK tarafından yetkilendirilmiş belgelendirme kuruluşları tarafından gerçekleştirilmektedir (MYK, Kimler Yetkilendirilmiş Belgelendirme Kuruluşu Olabilir, 2020). Yapılan teorik ve uygulamalı sınavlar neticesinde belgelendirmeye hak kazanan meslek mensubu, sadece ulusal değil, aynı zamanda uluslararası standartlara uygun bir belgelendirmeye tabi tutulmuş olmaktadır. Sonuç olarak, mesleki yeterlilik, yaşam boyu öğrenme hedeflerine uygun, kalite güvencesini önceleyen, formel eğitim olmaksızın elde edilen becerilerin ölçülmesine ve belgelendirilmesine imkan tanıyan ve bunu yaparken de tüm karar mekanizmalarında sivil toplum kuruluşlarından özel sektöre katılımcı bir anlayış öngören, saydam bir sistemi ifade etmektedir (MYK, Sıkça Sorulan Sorular, 2020).



Şekil 1. Ulusal Yeterlilik Sistemi (*Kaynak: MYK Web Portalı, 2020*)

Mesleki Yeterlilik Sistemi kapsamında, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının 2015 yılında ilan etmiş olduğu toplamda 143 meslek alanında belge zorunluluğu söz konusudur. Farklı dernek, oda, sendika, birlik, genel müdürlük, enstitü ve vakıflar tarafından hazırlanmış (metal, inşaat, eğitim, ağaç, elektrik-elektronik, maden, otomotiv v.b.) 27 sektörde (1-8 seviye) yürürlükte olan 852 ulusal meslek standardı, bu standartlardan oluşturulmuş yürürlükte olan 509 ulusal yeterlilik bulunmaktadır. Şu ana kadar oluşturulan 27 sektörde (belgelendirme yapılan 20 sektörde) 218 aktif kuruluş mesleki yeterlilik faaliyetleri çerçevesinde 1.227.410 personeli belgelendirmiştir (MYK, 2020).

Ulusal Meslek Standartları ve Ulusal Yeterlilik

Ulusal Meslek Standartları, bir mesleğin yürütülmesi ve işlevinin başarı ile yerine getirilebilmesi için Mesleki Yeterlilik Kurumu tarafından kabul edilen gerekli görev, işlev ve beceri ölçütlerini içeren asgari standartlardır. Ulusal mesleki standardı oluşturulacak meslekler, işgücü piyasalarının ve eğitim/öğretim kurumlarının öncelikli ihtiyaçları ışığında, sektöre ilişkin kurum veya kuruluşların görüşleri alınarak değerlendirilmekte ve MYK'nın ilgili sektör komitesi tarafından incelendikten sonra yönetim kurulu tarafından kabul edilmektedir (MYK, 2020).

Ulusal Meslek Standartlarının Hazırlanması Hakkında Yönetmeliğin 4. maddesi hazırlanacak meslek standartlarının nasıl belirlendiğini açıklamaktadır. Mesleki standartlar, iş dünyası ve eğitim kurumlarının temel ihtiyaçları ve MYK bünyesinde oluşturulan sektör komitelerinin önerileri ışığında MYK yönetim kurulu tarafından belirlenmektedir. Belirlenen meslek standardı, uluslararası örnekler, Avrupa Yeterlilik Çerçevesi kriterleri ve Avrupa Birliği'nin öngördüğü yeterlilik seviyeleri dikkate alınarak hazırlanmaktadır (Ulusal Meslek Standartlarının ve Ulusal Yeterliliklerin Hazırlanması Hakkında Yönetmelik, 2015).

Yine aynı yönetmeliğin 6. maddesi mesleki standartlar ve mesleki yeterlilikler için belirlenen temel ölçütleri ifade etmektedir. Buna göre, ulusal meslek standartları, bir mesleğe ilişkin araştırma yapılması, bilgi elde edilmesi ve değerlendirilmesi süreçlerinden oluşan bir iş analizine dayanmaktadır. Hem ulusal meslek standartları hem de ulusal yeterlilikler, çok aktörlü ve katılımcı bir anlayış ile oluşturulmaktadır. Standartlar ve yeterlilikler açık, anlaşılır, eşitlikçi bir anlayış ile hayat boyu öğrenme ilkesi gereği meslek mensubunun kendini geliştirmesi odaklı hazırlanmaktadır. Bu yaklaşım, meslek mensubu olacak adayın mesleğine ilişkin bilgi ve becerisi kalite güvencesi altına alacaktır.

Ulusal meslek standartlarının ve ulusal yeterliliklerin hazırlanması hakkında yürürlüğe giren yönetmeliği incelediğimizde; Rhodes (1996: 657)'un vurguladığı gibi etkileşim, birlikte regüle etme ve kamu, özel sektör ve sivil toplum işbirliği anlayışına dayanan bir yönetim yaklaşımı sergilediğini söyleyebiliriz. Nitekim ulusal meslek standartlarının ve ulusal yeterliliklerin oluşturulması ve uygulanması sürecinde etkin, verimli, açık, şeffaf, eşitlikçi ve katılımcı bir anlayışa vurgu yapılmaktadır (Ulusal Meslek Standartlarının ve Ulusal Yeterliliklerin Hazırlanması Hakkında Yönetmelik, 2015).



Şekil 2. Ulusal Yeterliliklerin İçeriği (*Kaynak: MYK Web Portalı, 2020*)

Ulusal yeterlilik, ulusal meslek standardı veya uluslararası standartları temel alınarak hazırlanan, Mesleki Yeterlilik Kurumu Yönetim Kurulu tarafından onaylanan, öğrenim, ölçme-değerlendirme ve belgelendirme süreçlerini tanımlayan teknik dokümanlardır. Ulusal yeterlilikler, bağımsız olarak ölçülebilen ve transfer edilebilen yeterlilik birimleri ile bir öğrenme süreci sonra elde edilen bilgi ve becerileri ifade eden öğrenme çıktılarından meydana gelmektedir. Yeterlilik birimleri her ulusal yeterliliğin kendine özgü birimlerinin yanı sıra, iş sağlığı ve güvenliği, çevre güvenliği, kalite yönetim ve iş organizasyonu bilgi ve becerilerini kapsamaktadır (MYK, Ulusal Yeterlilikler, 2020). Ulusal Yeterlilik belgesinin içerisinde mesleki yeterlilik süreci sonunda elde edilecek öğrenme çıktıları, başarı ölçütleri ve yetkinlik denetim listeleri bulunmaktadır. Yeterlilikte yer alan yeterlilik biriminin ölçme ve

değerlendirmesinde kullanılacak kontrol listesi, meslek mensubunun bilgi ve becerilerinin başarı ölçütlerini standardize eden bir liste özelliği taşımaktadır (şekil 2). Ulusal yeterliliklerde ayrıca, yeterliliğin adı, seviyesi, kapsam ve amacı, dayandığı meslek standardı, meslek mensubunun sınava giriş için sahip olması gereken özellikler, alınacak belgenin geçerlilik süresi ve yenileme koşulları, yeterliliği geliştiren kuruluş ve süreçte yer alan sektör komitesi hakkında da bilgi verilmektedir (MYK Web Portalı, 2020).

Ulusal yeterlilikler; sadece ulusal meslek standartlarının hazırlanmasında sorumluluk almış kuruluşlar değil, aynı zamanda yetkilendirilmiş belgelendirme kuruluşları, genel kurul ve yönetim kurulunda bulunan işçi ve işveren sendikaları, sivil toplum ve meslek kuruluşları ile bunlarla müşterek çalışan yine çok aktörlü sektör komiteleri vasıtasıyla oluşturulmaktadır. Ulusal yeterlilikler için oluşturulmuş temel ölçütlerin katılımcı bir anlayışa vurgu yapması (MYK, Ulusal Yeterlilik Tanım ve İçeriği, 2020), yeterliliklerin oluşturulmasında etkin bir rol oynayan sektör komitelerinin çok aktörlü, etkileşimli ve katılımcı yapısı ile ilintilidir.

Sektör Komiteleri

Sektör komiteleri MYK tarafından görevlendirilen kuruluşlar ve/veya meydana getirilen çalışma grupları aracılığıyla ilgili sektörler için hazırlanan ulusal meslek standartlarının ve ulusal yeterliliklerin Yönetim Kurulu tarafından kabul edilmesi için inceleme yapıp, öneri ve görüş bildiren komitelerdir. Sektör Komiteleri Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler, Milli Eğitim ve ilgili mesleğe ilişkin diğer bakanlıklar ile Yükseköğretim Kurulu, genel kurulda temsil edilen işçi, işveren ve meslek kuruluşları ve Mesleki Yeterlilik Kurumundan birer temsilcisinden oluşmaktadır (MYK, Sektör Komiteleri, 2020).

Şu ana kadar adalet ve güvenlikden ağaç işlerine bilişim teknolojilerinden enerjiye kimya, petrol, lastik ve plastikten ulaştırma, lojistik ve haberleşmeye kadar oluşturulan 27 sektörden belgelendirme yapılan 20 sektörde aktif bir şekilde faaliyet gösterilmektedir. Sektör Komitelerinin görevleri arasında, meslek standartlarının ve yeterliliklerin taslaklarının ve formatlarının oluşturulması, standart ve yeterliliklerin güncellenmesi ve geliştirilmesi, ilgili mesleğe ilişkin teknik inceleme ve saha çalışmasının yapılması bulunmaktadır.

Kentsel Toplu Taşıma Meslek Grupları ve Mesleklerin Regülasyonu

Altıncı ve Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planlarında yer alan Özel İhtisas Komisyon Raporlarına göre, kentsel toplu taşıma hizmetlerinde sahip olunan problemler incelendiğinde, kentsel ulaşım hizmet sunumu ve işletmeciliğini yönlendirecek plan ve uygulamaları belirleyecek temel standart, norm ve ilkelerin belirlenememiş olduğu görülmektedir (DPT, Kentiçi Ulaşım Alt Ko-

misyonu Raporu, 1995:2-3). Kentiçi toplu taşıma hizmetlerinin sunumunda var olan çok aktörlü yapı nedeniyle organizasyon, yetki ve sorumlulukların paylaşımı konularında yaşanan belirsizlik ve eksikliklere paralel olarak ortaya çıkan temel standart ve norm eksiklikleri, kentsel ulaşım hizmetlerinin kalitesini düşüren en önemli sorunlar olarak ifade edilmektedir. Nitekim kentsel ulaşım hizmetlerinin sunumunda yer alan kamu veya özel tüm personelin standartlaştırılmış bir program çerçevesinde eğitilmesi, ölçme ve değerlendirilmesinin yapılması gerekmektedir (DPT, Kentiçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu, 1995:5). Ulusal düzeyde var olan bir kurum ya da kuruluş vasıtasıyla, kent içi toplu taşımaya ilişkin politikaların, düzenlemelerin ve standartların temel norm ve ilkelerinin belirlenmesi ve belirlenen standartların belediyeler ve özel sektör girişimcileri tarafından uygulanmasının sağlanması, sekizinci beş yıllık kalkınma planında yer alan ulaştırma özel ihtisas komisyon raporunda yer alan hedefler arasındadır (DPT, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 2007:30). On birinci Kalkınma Planı (2019-2023) Kentiçi Ulaşım Özel İhtisas Komisyon Raporu'na göre, kent içi toplu ulaşım hizmetlerinin kalitesinin artırılması, dolmuş, servis, minibüs ve özel halk otobüsleri gibi ara toplu taşıma türlerinin düzenli, güvenilir ve regüle edilebilir toplu taşıma türlerine dönüştürülmesi ve kentsel ulaşım politikalarına ilişkin katılımcı bir anlayışla çok aktörlü karar alma sürecine sahip olunması, Türkiye'nin kentsel ulaşım hizmetleri alanındaki uzun erimli hedefleri arasında yer almaktadır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 11. Kalkınma Planı, 2018:57).

Sonuç olarak 2004 yılında kabul edilen 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanununun 9. maddesi gereği büyükşehirlerde sağlanan her türlü taşımacılık hizmetinin koordinasyonun sağlanması için Ulaşım Koordinasyon Merkezleri (UKOME) kurulurken, 2006 yılında kabul edilen 5544 sayılı Mesleki Yeterlilik Kurumu (MYK) Kanunu ile kent içi toplu taşıma meslekleri de içinde olmak üzere bine yakın mesleğin ulusal meslek standartları ve ulusal yeterliliklerin hazırlanması için bir araya gelen kamu kurum/kuruluşları, işçi, işveren, meslek ve sivil toplum örgütlerinin koordinasyonunu sağlamak için de Mesleki Yeterlilik Kurumu kurulmuştur.

Tablo 1. Esnaf ve Sanatkar ve İlgili Kuruluşların Sayıları

Kuruluş	Toplam Sayı
Esnaf ve Sanatkar	1.602.182
Oda	3.048
Birlik	82
Federasyon	13
Konfederasyon	1

Kaynak: (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Yayınları, 2017:6)

Çalışmada, genel olarak ulaştırma hizmetleri sektöründe faaliyet gösteren 21 meslek grubu (ESBİS, 2015) içinden kent içi toplu taşıma alanında; taksicilik, minibüsçülük, servis aracı işletmeciliği ve şehir içi toplu taşıma otobüs işletmeciliğinde hizmet veren personele ilişkin mesleki yeterlilik ve belgelendirme süreçleri ele alınmıştır. Çalışmada ele alınan meslek grupları, aynı zamanda ulaştırma sektöründeki esnaf ve sanatkârların içinde en fazla esnaf sayısı bulunan meslek grupları olması nedeniyle de dikkat çekicidir (Tablo 2). Tablo 1’de de görüldüğü üzere, Türkiye Esnaf ve Sanatkârları Konfederasyonuna üyeliği bulunan “13 mesleki federasyon ve 82 birlik içinde 3.040 oda ve bu odalara üyeliği bulunan 1.602.182 esnaf ve sanatkâr bulunmaktadır (T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Yayınları, 2017:6).

Tablo 2. Ulaştırma Hizmetlerine İlişkin Esnaf ve Sanatkârların Mesleki Dağılım

Meslek Grubu	İşyeri Sayısı
<i>Minibüsçülük</i>	110.064
<i>Taksicilik</i>	76.282
<i>Servis Aracı İşletmeciliği</i>	58.221
<i>Otobüsçülük</i>	28.552
Nakliyecilik ve Nakliyat Komisyonculuğu	80.290
Kamyonculuk, Kamyonetçilik	52.706
Oto Galericiliği (Oto Alım-Satım)	9.329
Her Türlü Oto Kiralama İşletmeciliği	3.628
Oto Park ve Garaj İşletmeciliği	1.979
Arzuhâlcilik, Trafik Müşavirliği ve İş Takipçiliği	1.929
Bıçerdöver İşletmeciliği	1.792
Deniz, Göl ve Nehir Taşımacılığı ve İşletmeciliği	1.456
Kargo ve Kurye Hizmetleri	1.050
Oto Kurtarıcı ve Çekme Aracı İşletmeciliği	1.005
İş Makineleri İşletmeciliği	956
Otobüs Bilet Acenteliği (Otobüs Yazıhane İşletmeciliği)	632
Hamallık	314
Sigorta Acenteliği	258
At Arabacılığı ve Faytonculuk	171
Nakliyat Anbarları İşletmeciliği	143
Motorsuz Taşıt Aracı Nakliyeciliği	181

Kaynak: (ESBİS, 2015 ve T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Yayınları, 2017)

Gümrük ve Ticaret Bakanlığının 2014 ve 2016 yıllarında yayınladığı raporlarda, taksicilik, minibüsçülük, servis aracı işletmeciliği ve şehir içi toplu taşıma otobüs işletmeciliği sayısı en fazla terkin olunan, en fazla tescil olunan ve en fazla artan ilk 20 meslek grubu içinde olduğu görülmüştür (GTB, 2014; GTB, 2016). 110.064 işyerine sahip minibüsçülük, 76.282 işyerine sahip taksicilik, 58.221 işyerine sahip servis aracı işletmeciliği ve 28.552 işyerine sahip otobüsçülük mesleklerinin 491 meslek grubu içindeki payı %16,21'dir. Bu mesleklerin ulaştırma hizmetlerine ilişkin esnaf ve sanatkârlar içindeki payı ise yaklaşık %60'dır. Bu pay, kentsel toplu taşıma araçlarının genel olarak ulaştırma hizmetleri içindeki yerini ve kayda değer önemini vurgulamaktadır.

Ulaştırma, Lojistik ve Haberleşme Sektör Komitesi

Şu ana kadar oluşturulan 27 sektör komitesinden biri olan Ulaştırma, Lojistik ve Haberleşme sektör komitesi, Mesleki Yeterlilik Kurumu tarafından görevlendirilen kurum ve kuruluşlarca ulaştırma, lojistik ve haberleşme sektöründe yer alan kamu kurum ve kuruluşları, işçi ve işveren meslek örgütleri veya sivil toplum kuruluşları tarafından hazırlanan meslek standartlarının ulusal meslek standardı, yeterliliklerin de ulusal yeterlilik olarak kabul edilebilmesi için inceleme yapmakta ve önerilerde bulunmaktadır.

Çalışmada ele alınan kent içi ulaşım sektöründe yer alan taksicilik, minibüsçülük, servis aracı işletmeciliği ve şehir içi toplu taşıma otobüs işletmeciliğine ilişkin meslek standartlarını Türkiye Esnaf ve Sanatkârları Konfederasyonu (TESK), ulusal yeterlilikleri ise MYK'nın görevlendirdiği Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu (TŞOF) hazırlamıştır. Bu süreçte ulusal mesleki standartları doğrulayan da, ulusal yeterlilikleri MYK Yönetim kurulunun onaylaması için inceleyen de MYK Ulaştırma, Lojistik ve Haberleşme Sektör Komitesidir. Nitekim Ulaştırma, Lojistik ve Haberleşme sektörüne ilişkin Çalışma ve Sosyal Güvelik, Milli Eğitim, Enerji ve Tabii Kaynaklar, Ticaret ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlıklarının temsilcilerinin yanı sıra, Yükseköğretim Kurulu, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Türkiye Esnaf ve Sanatkârları Konfederasyonu, Hak-İş Konfederasyonu, Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu ve Mesleki Yeterlilik Kurumu temsilcilerinden oluşan bir komite karar mekanizmasına sahiptir (MYK Web Portalı, 2020).

Kentsel Toplu Taşıma Meslek Standartları ve Ulusal Yeterlilikler

Ulaştırma, haberleşme ve lojistik sektöründe ilk taslak yeterlilik tren makinisti (seviye 4) mesleği için 2011 yılında hazırlanmıştır. 2012 yılında raylı sistemler ve liman işletmeciliği üzerine yaklaşık 20 meslek standardı daha hazırlanmıştır. 2013 yılında Meslek standartlarının belirlenmesi amacıyla Mesleki Yeterlilik Kurumu ve Türkiye Esnaf ve Sanatkârları Konfederasyonu (TESK) arasında imzalanan "Meslek Standardı Hazırlama İşbirliği Protokolü" kap-

samında hazırlanan Minibüs Şoförü (Seviye 3), Servis Aracı Şoförü (Seviye 3), Taksi Şoförü (Seviye 3) ve Şehir İçi Toplu Taşıma Otobüs Şoförü (Seviye 3) mesleklerine (tablo3) ilişkin taslak meslek standartları onaylanarak Ulusal Yeterlilikler olarak yürürlüğe girmiştir².

Tablo 3. Kent İçi Toplu Taşıma Meslek Standartları

Standart Kodu	Standart Adı	Seviye	Sektör	Hazırlayan Kuruluş	Resmi Gazete Tarihi ve Sayısı
13UMS0375-3	Taksi Şoförü	Seviye 3	Ulaştırma, Lojistik ve Haberleşme	Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonu (TESK)	26.12.2013 - 28863
13UMS0376-3	Şehir İçi Minibüs Şoförü				
13UMS0377-3	Servis Aracı Şoförü				
13UMS0378-3	Şehir İçi Toplu Taşıma Otobüs Şoförü				

Kaynak: (MYK Web Portalı, 2020)

MYK Yönetim Kurulunca onaylanmış ilgili ulusal meslek standartlarına göre, taksi, servis, minibüs ve otobüs kentsel ulaşım araçlarının şoförlerine ilişkin mesleki tanımlama; çevresel unsurlara ve trafik kurallarına riayet eden iş sağlığı ve güvenliği yönetim anlayışına hâkim, ticari bir motorlu taşıt vasıtasıyla belirli bir ücret karşılığı yolcu taşıyan, kamu hizmeti sağlayan nitelikli kişiler olarak ifade edilmektedir. Kent içi toplu ulaşım mesleklerinin uluslararası sınıflandırma sistemlerindeki yeri, servis aracı, minibüs ve taksi şoförlüğü için ISCO 08: 8322 (Otomobil, taksi ve kamyonet sürücüleri), şehir içi toplu taşıma otobüs şoförlüğü için ise ISCO 08: 8331 (Otobüs ve tramvay sürücüleri) olarak ifade edilmektedir. Ulusal meslek standartlarına göre, mesleği icra eden şoförler tüm coğrafi ve iklim koşullarında çalışmaya yetkindir. Vardiyalı çalışma sistemine sahip oldukları için şoförler için mesai saati dışı saatleri ve tatil günlerini de kapsayan daha esnek bir çalışma anlayışı söz konusudur. Ulusal meslek standartlarına göre, taksi, servis, minibüs ve otobüs kentsel ulaşım araçlarının şoförlerinin sürücü adayları ve sürücülerde aranacak sağlık şartlarına ilişkin mevzuatla belirlenmiş sürücü belgelerine sahip olmaları ve yine İş Sağlığı Güvenliği Kanunu'nun 15. Maddesinde belirtildiği üzere sağlık gözetiminden geçmeleri gerekmektedir.

Servis Aracı İşletmeciliği

Karayolları Trafik Yönetmeliğinin tanımlar başlıklı 3. maddesinde personel ve umum servis araçları farklı tanımlanmıştır. Personel Servis Aracı, bir antlaşma karşılığında bir kurum, özel kişi veya tüzel kişiliğin personelini taşı-

² 2018 yılında alınan yönetim kurulu kararı gereği yürürlük süresinin 5 sene daha devam etmesine karar verilmiştir.

yan minibüsler olarak ifade edilirken, umu servis araçları hem okul hem de personel servis aracı olarak tanımlanmıştır. Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin tanımlar başlıklı 4. maddesinde servis taşımacılığı hakkında yolcuların (öğrenci, personel vb.) farklı duraklardan alınıp hedef durağa taşınması ve yine aynı yolcuların bırakıldığı yerden alınıp toplandığı yerlere bırakılması ifadesi kullanılmıştır.

Ticari Taksi İşletmeciliği

Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 14. maddesinde T1, T2 veya T3 yetki belgesi alma şartlarına ilişkin olarak yolcuların kent içi ulaşımını gerçekleştiren servis araçları ve ticari taksilerin indirme ve bindirme yapabilecekleri yeterli bir alan ile genel bir otoparkın bulunması ifade edilmektedir. Karayolları Trafik Yönetmeliğinin “Araç Kullanma ve Dinlenme Sürelerine Uyuma Mecburiyeti ve Denetleme Esasları” başlıklı 3. bölümünde, yolcu taşımacılığı yapan toplu taşıma araçlarını işletenler ve/veya bu yolcu araçlarını süren şoförlerin mesleki yeterlilik belgesi almasının zorunlu olduğu ifade edilmiştir (KTY, madde 98). Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin tanımlar başlıklı 4. maddesinde ise taşıma maksatlı kullanılan tüm motorlu taşıt kullanıcıları olarak şoförü, “mesleki yeterlilik belgesine sahip olan sürücü” olarak ifade etmektedir. Karayolu trafik ve taşıma yönetmeliklerinde yer alan şoför tanımı ve ölçütlerinin mesleki yeterlilik süreçlerine uygun bir şekilde düzenlenmiş olması, mesleki yeterlilik düzenlemelerini kent içi toplu taşımayı da kapsayan bu yönetmeliklerin öne sürdüğü gereklilikleri de belirleyen bir regülasyon mekanizmasına dönüştürmektedir.

Şehir İçi Minibüs İşletmeciliği

Karayolları Trafik Yönetmeliğinde minibüsler için otobüs tanımının içerisinde tanımlanmış, ayrı bir ifadeye yer verilmemiştir. Bu tanıma göre, şoför ile birlikte 17 kişiden az oturma yeri olan otobüslere minibüs denilmektedir. Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde ise minibüsler küçük otobüsler olarak ifade edilirken kapasiteleri 10 ila 17 arasında oturma yeri olan araçlar olarak tanımlanmıştır.

Minibüsler, şehir içi toplu taşımacılık alanında yaklaşık yüzde otuz bir paya sahip ve bu yönüyle sektörde vazgeçilmesi zor bir ara ulaşım aracına dönüşmüştür. Şehirlerin farklı bölgelerinden şehir merkezine yolcu taşımacılığı yapan minibüs işletmecilerinin hat, güzergâh ve durak düzenlemeleri, karar alma ve diğer regülasyonlara dair eylemlerden belediye yönetimleri sorumlu (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2013:104) olmalarına rağmen, mesleki anlamda minibüsleri kullanan şoförlerin mesleki yeterliliğinin ölçme ve değerlendirmesini koordine eden Mesleki Yeterlilik Kurumuna karşı sorumludur.

Şehir İçi Toplu Taşıma Otobüs İşletmeciliği

Karayolu Taşıma ve Karayolu Trafik Yönetmeliklerine göre yolcu taşıma maksadıyla imal edilmiş ve şoför ile birlikte 9 ila 17 kişiden fazla oturma yeri olan motorlu taşıtlara otobüs denmektedir (Karayolu Taşıma Yönetmeliği, 4. Madde; Karayolları Trafik Yönetmeliği 3. madde). Karayolları Trafik Yönetmeliğinde otobüsün yanı sıra, özel halk otobüsü tanımlamasına da yer verilmiştir. Yönetmelikte özel halk otobüsü, belediye yönetimleri tarafından verilen güzergâh izinleri ve çalışma ruhsatı kapsamında özel veya tüzel kişiler tarafından yolcu taşımacılığı, şehir içi toplu taşıma otobüs işletmeciliği için kullanılan (şoför dâhil) 17 kişiden fazla oturma yeri bulunan ticari araçlar olarak ifade edilmektedir. Karayolları Trafik Yönetmeliğinin sürücü belgelerinin sınıflarına ilişkin 75. maddesinde ise, minibüs ve otobüs şoförlerinin D sınıfı sürücü belgesi alması gerekmektedir. Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin “Taşıma İşlerinde İstihdam Edilenler” başlıklı ikinci bölümünün 34. maddesi gereği, otobüs kullanıcılarının, “mesleki yeterlilik belgesine sahip olmaları gerekmektedir.

Ulusal Meslek Standartları çerçevesinde kent içi toplu taşıma araçlarını kullanan şoförlere ilişkin hazırlanan meslek profiline baktığımızda, şoförlerin iş sağlığı, çevre ve araç güvenliğinden kalite yönetimine; işin organizasyonundan mesleki gelişim faaliyetlerine kadar geniş bir yelpazeye yayılan bir sorumluluğu söz konusudur. Bu görev ve sorumluluklarına karşılık bir taraftan iş sağlığı ve güvenliği ile kalite yönetim sistemine hâkimiyet, bir taraftan ise trafik kuralları, araç mekanik ve elektronik aksam bilgisi, müşteri memnuniyeti odaklı hizmet sağlama gibi başarı ölçütleri yer almaktadır (tablo 4).

Servis aracı, minibüs, taksi ve şehir içi toplu taşıma otobüs şoförlüklerine ilişkin ulusal yeterliliklere göre, yeterlilik sınavına girmek isteyen adayların, Karayolları Trafik Kanununda belirtilen kendi mesleklerine uygun sürücü belgesine ve şoförlerin zihinsel ve psikomotor yetenek düzeylerini ölçen değerlendirme raporuna sahip olması gerekmektedir. Ayrıca, Türk Ceza Kanununda yer alan cinsel saldırı ve istismar, uyuşturucu madde kullanımına ilişkin maddeler ve Kabahatler Kanununun sarhoşluğa ilişkin maddeleri uyarınca hüküm giymemiş olması gerekmektedir. Servis aracı, minibüs, taksi ve şehir içi toplu taşıma otobüs şoförlüklerine ilişkin ölçme ve değerlendirme süreci, ilgili meslek standartlarını esas alan ulusal yeterliliklere göre uygun olan sınav merkezlerinde yazılı ve/veya sözlü teorik ve uygulamalı olarak gerçekleştirilmektedir.

Adayların yeterlilik belgesini alabilmeleri için “İş Sağlığı ve Güvenliği, Çevre ve Kalite” ve “Araç Kontrolü ve Yolcu Ulaşımı” sınavlarından başarılı olması gerekmektedir. Sınavı geçerek yeterlilik belgesine sahip olan şoförlerin mesleki yeterlilik belgelerinin geçerlilik süresi 5 yıl olarak belirlen-

miştir. 5 yılın sonunda belge sahibi şoförler belgelerini yenilemek zorundadırlar. Yeterlilik belgesi için yapılan sınav sonunda, adayların acil durum, iş sağlığı ve güvenliği, kalite, çevre güvenliği ve müşteri memnuniyeti konularında bilgi ve becerisi tespit edilmekte ve öğrenim süreci tamamlanmaktadır.

Tablo 4. Kent İçi Toplu Taşıma Araç Şoförlerine İlişkin Meslek Profilleri

Görev	İşlem	Başarı Ölçütü
İş sağlığı ve çevre güvenliği ile kalite Yönetim Sisteminin Uygulanması	Acil durum ve iş sağlığı/güvenliği	İş Sağlığı ve İş güvenliğine ilişkin mevzuata hâkimiyet
		Herhangi bir koruma ya da müdahale için acil durum ekipmanlarının kontrolü
		Trafik kurallarına uygun hareket etmek ve araç güvenliğini sağlamak
		Herhangi bir koruma ya da müdahale anında prosedürlere hâkimiyet
	Çevre güvenlik önlemleri	Kaynakların verimli kullanımı, çevre ve gürültü kirliliğine ilişkin gerekli önlemlerin alınması
	Kalite Yönetim Sistemi ve müşteri memnuniyeti	İlgili kuruluşlarca belirlenen kaliteli hizmet anlayışı ilkelerine uygun hareket etmek
		Trafik kurallarına uygun hareket etmek
		Araç ve iş sürecindeki hata ve aksaklıkları gidermek
Müşteri memnuniyeti odaklı ısı, ışık, ses vb. unsurların ayarlanması		
İşin organizasyonu	İş öncesi Hazırlık	Araç, gereç ve ekipman kontrolü
		Hatalı ve eksik ekipmanın bildirilmesi
		Araç periyodik bakımının aksatmadan yapılması
	Belge/eşya kontrolü	Zorunlu belgelerin araçta bulundurulması
Araç bakımı	Araç iç/dış kontrolleri	Araç iç ve dış temizliği
		Araç dışı hasar kontrolü ve tespiti
		Araç motor aksamı hata/hasar kontrolü ve tespiti
	Araç lastik kontrolü	Araç lastik aşınma ya da aksaklık, basınç kontrolü ve tespiti
	Araç Mekanik ve Elektronik Aksam Kontrolü	Araçtaki tüm mekanik ve elektronik aksamın (yakıt dâhil) hata/hasar kontrolü ve tespiti
	Ulaşım hizmeti (Sürüş öncesi/sonrası faaliyetler)	Müşteri İniş/Biniş
Müşteri İlişkileri		Müşteriye yol durumu, hat ve güzergâh mesafe ve süre bilgisi sağlamak
Ücret Tahsisi		Mevzuata uygun ücret alımı ve satış fişi kesmek
Mesleki gelişim faaliyetlerine katılmak	Bireysel mesleki gelişim	Eğitim ihtiyacının tespiti ve sürekli eğitimlere katılım
	Mesleki Bilgi paylaşımı	Yeni personelin bilgi ve beceri tespiti yapmak ve yönlendirmek

Kentsel toplu taşıma alanındaki Servis aracı, minibüs, taksi ve şehir içi toplu taşıma otobüs şoförlüklerine ilişkin meslek yeterliliklerini geliştiren kuruluş, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu (TŞOF)'dur. Zira 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanununun 9. maddesi gereği büyükşehirlerde her türlü yolcu taşımacılığı kamu hizmetinin uyum ve düzenini sağlamak için kurulan Ulaşım Koordinasyon Merkezlerinin aktörleri arasında TŞOF da yer almaktadır. Federasyonun görevlendireceği ilgili odanın temsilcisi her türlü kent içi toplu taşıma araçlarının sayıları, bilet ücretleri, zamanlama, hat ve güzergâh düzenlemeleri ve durak yerleri hakkındaki tüm regülasyon süreçlerinde karar verme ve oy hakkına sahiptir. Bu durum özel toplu taşıma araçlarının temsilcisi konumunda olan TŞOF'un kent içi toplu taşıma alanında hem regülasyon hem de karar mekanizmasına dahilini ifade etmektedir. Diğer bir ifadeyle, farklı düzenleme ve denetleme mekanizmalarında farklı işlevsellikler üzerinden birden fazla aktör statüsü kazanan TŞOF, aynı sektör içindeki çok aktörlü karar ve regülasyon yapıları sayesinde avantajlı bir konum sağlamaktadır.

5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanununun 9. maddesi gereği büyükşehirler dâhilindeki her türlü taşımacılık hizmetinin koordinasyonun sağlanması adına Ulaşım Koordinasyon Merkezleri (UKOME) kurulmuştur. Kentte yer alan tüm taksi, servis, minibüs ve toplu taşıma otobüslerinin sayısının belirlenmesi, bilet ücretlerinin ve ulaşım tarifelerinin kararının verilmesi, tüm bu toplu taşıma araçlarının zaman, hat ve güzergâh düzenlemelerinin yapılması ve durak yerlerinin belirlenmesi kent içi toplu taşıma hizmetlerinin sunumu esnasında UKOME'nin görev ve yetkileri dâhilindedir. Ayrıca, toplu taşıma araçlarının teknik özelliklerini belirlemek dâhil, ilgili işletmecilerin çalışma şekil ve şartlarını belirlemek, bunlara hat ve güzergâh izinleri ile çalışma ruhsatı vermek yine UKOME'nin görev yetkileri dâhilindedir (UKOME Yönetmeliği 18. Madde). UKOME kentsel ulaşım için tüm bu görev yetkileri, merkezi yönetim kurumları, sivil toplum kuruluşları, yerinden yönetim kurumları ve kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının temsilcilerinden oluşan çok aktörlü bir yapı ile yerine getirmektedir. 19 Şubat 2020 tarihli ve 31044 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan değişiklikle, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliğinin 17. maddesinin birinci fıkrasına eklenen yeni aktörler arasında yer alması, kentsel ulaşım alanında hizmet veren toplu taşıma aracı şoförlerinin yeterliliklerinin ölçme/değerlendirme ve regülasyon süreçlerinde belirleyici aktör olması ile açıklanabilir. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığına bağlı Mesleki Yeterlilik Kurumu koordinasyonunda oluşturulan kent içi toplu taşıma meslek standartları, şehir içi yolcu taşımacılığında yer alan mesleklerin ölçme-değerlendirme ve personel belgelendirme süreçlerini regüle etmektedir. Bu durum, bir taraftan aynı sektör içinde farklı regülasyon meka-

nizmalarının varlığını, diğer taraftan aynı aktörlerin farklı mekanizmalardaki rollerini ve işlevlerini ortaya koymaktadır.

Kentsel Toplu Taşıma Alanında Personel Belgelendirme Süreci

Sınav ve belgelendirme süreci, belirlenen ulusal yeterliliklerde akredite olmuş ve MYK tarafından yetkilendirilmiş kurum/kuruluşlarca yürütülmektedir. Bu süreçteki tüm işlemler, MYK'nın gözetim ve denetimi altında ilerlemektedir. Nitekim Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının ilgili kuruluşu olan MYK nezdinde personel belgelendirme sürecine dâhil olan toplam 20 sektör içerisinde Ulaştırma, Lojistik ve Haberleşme sektöründe sınav ve belgelendirme yapan kuruluş sayısı 76'dır. Ulaştırma, Lojistik ve Haberleşme sektörü içerisinde yer alan operatörden, operasyon elemanına, bakım ve onarımcıdan makinistine kadar 55 ulusal yeterlilik alanında belgelendirme mecburiyeti söz konusudur. Üniversitelerden, konfederasyonlara, sendikalardan derneklere, limited şirketlerinden anonim şirketlerine toplamda 76 yetkilendirilmiş belgelendirme kuruluşu Ulaştırma, Lojistik ve Haberleşme sektörü içerisinde sınav ve belgelendirme faaliyeti göstermektedir. Tablo 5'de de görüldüğü üzere, ulusal yeterlilik alanlarından taksi şoförlüğü mesleğine ilişkin 26, minibüs şoförlüğüne ilişkin 18, servis aracı şoförlüğüne ilişkin 50 ve şehir içi toplu taşıma otobüs şoförlüğüne ilişkin 18 yetkilendirilmiş belgelendirme kuruluşu bulunmaktadır. Ulaştırma, Lojistik ve Haberleşme sektörü dâhilinde Taksi şoförlüğü ulusal yeterlilik alanında, 16 tanesi limited şirketi, 8 tanesi anonim şirketi, 1 üniversite ve 1 odalar birliği olmak üzere toplam 26 yetkilendirilmiş belgelendirme kuruluşu bulunmaktadır.

MYK tarafından yetkilendirilmiş belgelendirme kurum veya kuruluşu vasıtasıyla yapılacak sınav sonrası ilgili meslek adayları uygun görüldüğü takdirde, MYK Mesleki Yeterlilik Belgesi almaya hak kazanmaktadırlar. Belgelendirme sürecine ilişkin gerekli koşullar, Ulusal Yeterliliklerle belirlenmektedir. Kısacası, personel belgelendirme süreci, meslek mensuplarının MYK denetiminde yetkilendirilmeye hak kazanmış kuruluşlar vasıtasıyla mesleki yeterliliklerinin sırandığı ve belgelendirildiği, personelin belge sahibi olduktan sonra ise belgeyi aldığı kuruluş üzerinden süreci takip ettiği bir prosestir.

Tablo 5. Kent İçi Ulaşım Ulusal Yeterlilik Alanlarındaki Belgelendirme Kuruluşları³

Ulusal Yeterlilik	Meslek Adı	Yetkilendirilmiş Belgelendirme Kuruluş Sayısı
17UY0330-3/00	Taksi Şoförü	26
17UY0329-3/00	Minibüs Şoförü	18
17UY0328-3/00	Servis Aracı Şoförü	50
17UY0327-3/00	Şehir İçi Toplu Taşıma Otobüs Şoförü	18

Kent içi toplu taşıma sektörü ulusal yeterlilik alanlarındaki belgelendirme kuruluşları incelendiğinde, üniversitelerden, odalara, birliklerden konfederasyonlara; çoğunluğunu limited ve anonim şirketlerinin oluşturduğu özel sektör ağırlıklı çok aktörlü bir yapı söz konusudur. Nitekim özel sektör kuruluşlarının sahip olduğu rekabet ve kar maksimizasyonu odaklı, hızlı hareket eden, pro-aktif ve ritmik yönetim anlayışı, sınav ve belgelendirme sürecindeki diğer kurum ve kuruluşlara karşı nicel ve nitel üstünlüklerini kanıtlayan en önemli unsurlardan biridir.

Sonuç olarak, kentsel toplu taşımaya ilişkin meslek standartlarının hazırlanmasından ulusal yeterliliklerin belirlenmesine; ilgili personelin bilgi, beceri ve yetkinliklerinin ölçülmesinden belgelendirilmesine teknik ve mesleki alt mekanizmaların bulunduğu merkezi hükümetin kontrolünde şemsiye bir örgütlenme söz konusudur.

Kent içi ulaşım hizmetlerinde görev alacak belediye personelinin işe alım sürecinde yer alan şartlar arasında artık Mesleki Yeterlilik Belgesi de yer almaktadır. Belgelendirme süreci, yeterlilik belgesi alması zorunlu olan personelin bireysel ya da kurumsal başvurusu ile başlayıp, belgelendirme kuruluşu niteliği taşıyan kurum ve kuruluşların organize ettiği sınavlarla devam eden tüm bu sürecin sınırlarını çizen meslek standartlarının ve yeterliliklerin MYK nezdinde oluşturulan mekanizmalar tarafından belirlendiği ve sonunda başarılı olması kaydıyla ilgili personelin belgelendirildiği bir prosestir. Bu yeni süreç, kentsel bir hizmetin sunumunda yer alan personelin yeni bir regülasyon mekanizması ve bu mekanizma içinde yer alan aktörlerle dolaylı da olsa ilişkilenebilmesine neden olmaktadır. Diğer bir deyişle, kent içi toplu taşıma hizmeti aracılığıyla yerel yönetimler yeni bir merkezi idare vesayeti altındadır. Örneğin, Mersin Büyükşehir Belediyesi kent içi toplu taşıma hizmetlerinde

³ Kent içi ulaşım hizmetlerinde yer alan personelin bilgi, beceri ve yetkinliklerini ölçen teorik ve performans sınavlarında ve sonrasında yapılan belgelendirme süreçlerinde görev alan kurum ve kuruluşların listesine Mesleki Yeterlilik Kurumuna ait https://portal.myk.gov.tr/index.php?option=com_kurulus_ara&view=kurulus_ara&layout=default web sitesinden ulaşabilirsiniz.

çalışacak 184 otobüs şoförünün alımında, Mesleki Yeterlilik Belgesini başvuru şartları arasına almıştır (Mersin Büyükşehir Belediyesi, 2020). Senelerdir İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ulaşım birimleri tarafından sübvans edilen özel halk otobüsleri ile İstanbul Ulaşım A.Ş. otobüslerinin İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü (İETT) çatısı altında birleşmesi sonrasında tüm otobüs şoförlerine eğitimler ve mesleki yeterlilik sertifikası zorunlulukları getirilmiştir. Zorunlu hale gelen “Mesleki Yeterlilik Belgesi” alınmasına yönelik İETT çatısı altında bulunan 3.600 otobüs şoförüne teorik ve performans sınavları düzenlenmiştir (İETT, 2020). Yine Sakarya Büyükşehir Belediyesi (SBB) ve Sakarya Esnaf ve Sanatkarlar Odaları Birliği (SESOB) işbirliğiyle 146 otobüs şoförüne “Şehir İçi Toplu Taşıma Otobüs Şoförü Mesleki Yeterlilik Belgesi” verilmiştir (Sakarya Büyükşehir Belediyesi, 2020). Tüm bu sınav ve personel belgelendirme süreçlerinin organizasyonu aşamasında çatı aktör rolü üstlenen Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ve bakanlığa bağlı Mesleki Yeterlilik Kurumu, otobüs şoförü olarak görev yapan belediye personelinin bilgi, beceri ve yetkinliklerini ölçen ve regüle eden bir kuruma dönüşmektedir.

Kentsel kamusal hizmetlerin sunumundan aşamalı bir biçimde çekilen ve yerini piyasa mekanizmasına bırakan belediyeler, mesleki yeterlilik belgesi zorunluluğu ve bu sürecin Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından takip edilmesi nedeniyle de kentteki kolektif hizmetlerin regülatörü, kontrol edicisi, denetleyicisi rolünü de bir başka aktöre bırakmıştır. Kentsel kamusal hizmet niteliği taşıyan kent içi toplu taşıma hizmetlerinin çoklu aktör yapılarına sahip yeni karar ve regülasyon mekanizmalarına tabi olması, halka en yakın hizmetleri sunma özelliği ile demokrasinin temel kurumları olan yerel yönetimlerin merkezi yönetimin tahakkümü altına alınmasına neden olmaktadır. Diğer bir ifadeyle, yönetim paradigması çerçevesinde oluşturulan yeni çok aktörlü karar ve regülasyon mekanizmaları, merkezi hükümetin dahil, etkin ve baskın olduğu ve böylece yerel kolektif hizmetlerin kontrol edicisi haline geldiği yeni bir hizmet yönetim anlayışı meydana getirmektedir. Kent içi toplu taşıma hizmetleri, yerel nitelikte kolektif hizmetler olarak tanımlansa da; yerel yönetimlerin değil, merkezi hükümetin denetimi ve kontrolü altında gerçekleştirilen hizmetlere dönüşmektedir. Zaten yerel yönetimlerin ulaşım hizmetlerinin sunumunun yegâne ve değişmez gerçekleştiricisi olmadığı aşikar iken, karar ve regülasyon süreçlerindeki gücünü de kaybetmesi, adeta hizmetin sadece sevk ve idaresini sağlayan aracı kurumlara dönüşmesine neden olmaktadır.

Sonuç ve Değerlendirme

Geleneksel yönetim ile yönetim paradigmaları arasında devletin temel görevi olan kamusal mal ve hizmetlerin dağıtılmasına ilişkin karar alma, uygulama ve regülasyon safhalarında kendine özgü birçok farklılık bulunmaktadır. Ge-

leneksel yönetim paradigmasında kamu yöneticilerinin rolü, belirli bir kamu siyasa üretim sürecinde yer alan çeşitli aktörler arasında bağlantı, uyum, düzen, koordinasyon ve planlamayı sağlamak, süreci yönlendirmek, kamu uygulamalarının bütçe ve raporlamasını yapmak olarak ifade edilebilir (Gulick, 1937: 13-14). Buna karşın, 1970'lerin sonlarına doğru, kamu politikalarının belirlenmesi, uygulanması ve regülasyonu sürecinde karar verme şekilleri, karar mekanizmaları, aktör yapıları ve katılım biçimlerini etkileyen temel dönüşümler yaşanmıştır. Bu dönüşüm, kapitalist iktisadi yapının meydana getirdiği piyasa temelli, çok aktörlü ve ölçekli, karmaşık, dinamik ve giderek kentleşen sosyal organizasyona karşılık, kamu yönetiminin özel sektör yönetim tarzına uygun bir biçimde yeniden yapılandırılması olarak karşımıza çıkmaktadır (Bayırbağ, 2013: 48-49).

Ortaya çıkan yeni kamu yönetim ekolojisi, her ne kadar geleneksel yönetim paradigmasına dayanan karar alma ve uygulamada kontrolün tamamen kamu erkinde olduğu anlayışı önemli ölçüde aşındırsa da; günümüzde regülasyon, karar alma, koordinasyon ve planlama gibi birçok aşamada devletin halen baskın bir aktör özelliği taşıdığını söyleyebiliriz.

Çalışmanın konusunu oluşturan Mesleki Yeterlilik süreci, sosyal ve ekonomik amaçlara yönelik teknik ve meslekî alanları kapsayan bir ölçme ve değerlendirme süreci olması nedeniyle katılım ve çok aktörlülük vurgusu ön plana çıkmaktadır. Bu süreç, ulusal meslek standartlarının ve ulusal yeterliliklerin belirlenmesi, ölçme değerlendirme, sınav ve belgelendirme aşamalarını da kapsayan regülasyonun çok ölçekli bir biçimde şekillendiği, çeşitli sivil toplum ve meslek örgütlerinin, üniversitelerin, özel sektör ve kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının iktisadi işletmelerinin karar verme mekanizmasına dâhil olduğu bir yapıyı ifade etmektedir. Bu süreç, her ne kadar farklı yapılardaki çok aktörlü bir organizasyon olarak karşımıza çıksa da; sevk, idare ve koordinasyonu merkezi yönetim kurumu olan MYK tarafından sağlanan bir regülasyon sürecidir. Ulusal yeterliliklerin ve ulusal meslek standartlarının hazırlanmasında işçi ve işveren sendikaları, sivil toplum ve meslek kuruluşları ile bunlarla müşterek çalışan yine çok aktörlü sektör komitelerinin; sınav ve personel belgelendirmelerinin yapımı aşamasında özel sektör, üniversite ve kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının ve tüm bu aktörlerin koordinasyonunu sağlayan ve süreci regüle eden Mesleki Yeterlilik Kurumunun var olduğu çok aktörlü bir yönetim modeli söz konusudur.

Mesleki Yeterliliğin ölçülmesi, sınanması ve personelin belgelendirilmesi süreçlerinde sivil toplum kuruluşları, üniversiteler, kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının iktisadi işletmeleri ve özel sektör işletmelerinin lojistik ve işleyiş bağlamında karar mekanizmasına dâhil olduğu görülmektedir. Ancak bu aktörlerin hem MYK koordinasyonu ve yönetimi ile kontrol edilmesi, hem de bu süreçte sınav ve belgelendirme yapan kuruluşların MYK

denetimi ve tetkiki altında olması, merkezi yönetimin karar alma süreçlerindeki etkinliğini şekillendirmektedir. Diğer bir deyişle, merkezi yönetimin ilgili kuruluşu olan Mesleki Yeterlilik Kurumu yönetimi, koordinasyonu ve denetimi ile sınırları çizilmiş bir işleyiş yapısı içerisinde yürütülen bir mesleki yeterlilik ve personel belgelendirme faaliyeti söz konusudur.

Yerel kamu hizmeti niteliğindeki kentsel ulaşım hizmetlerinin karar alma, uygulama ve regülasyon süreçlerinde yaşanan dönüşüm, yönetim paradigmasında yer alan etkileşim ve çok aktörlülük vurgusu ile devletin regüle edici ve düzenleyici rolü arasında yaşanan hakimiyet mücadelesini yansıtmaktadır. Yeni kamu yönetim ekolojisinde, her ne kadar teknik ve mesleki özellik taşıyan hizmetlerin karar alma ve koordinasyonunda çoklu aktör yapısı ve mekanizmaları kaçınılmaz bir yönetim anlayışı olsa da, kamu erkinin baskın düzenleyici rolü bu hâkimiyet mücadelesini devlet lehine çevirmektedir. Mahalli müşterek niteliği gereği yerinden yönetim birimleri ve aktörleri tarafından kontrol ve koordinasyonu sağlanması gereken kent içi toplu taşıma hizmetleri; standartlaşma, ölçme, değerlendirme, sınama ve belgelendirme gibi süreçler vasıtasıyla merkezi kurumların inisiyatifinde regüle edilmektedir.

Çalışmanın vurgu yaptığı temel nokta, Ulaştırma Koordinasyon Merkezi aktör yapısında meydana gelen değişikliklerle birlikte kentsel ulaşım kararlarında hâkim konuma yükselen merkezi hükümet (19 Şubat 2020 tarihli ve 31044 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik); kent içi toplu taşıma alanındaki hat, güzergâh, otobüs sayısı, durak yeri, durak sayısı, işletmecilerin dikkat etmesi gereken kurallar ve alacağı cezalar konusunda zaten belirleyici bir aktör duruma gelmiştir. Mesleki anlamda kentsel ulaşımı da kapsayan standartlaşmaya ilişkin dönüşüm, kent içi ulaşım sektöründe yer alacak işletmecilerin mesleki yeterliliğinin de yine merkezi hükümet kurumu olan MYK tarafından denetlenir hale getirmesi ile kentsel ulaşım karar mekanizması merkezi yönetim ölçeğinde bir karar alma sürecine evriltmiştir. Diğer bir deyişle, kent içi toplu taşımada personelden ulaşım aracına, takip edilecek hat ve güzergâhlardan duraklara kadar sektördeki işletme unsurlarının tümünde yer alan baskın bir merkezi yönetim aktörü karşımıza çıkmaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İl Trafik Komisyonu, merkezi hükümet temsilcilerinin çoğunlukta olduğu Ulaştırma Koordinasyon Merkezlerinin yanı sıra, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının ilgili kuruluşu olan Mesleki Yeterlilik Kurumunun kent içi toplu taşıma meslek yeterliliği alanında hakim bir regülasyon kurumuna dönüşmesi, kentsel kamusal hizmetler arasında yer alan kent içi ulaşım işletmeciliğinde geleneksel kamu yönetim paradigmasına dayanan merkezi yönetim kontrol ve denetimini gözler önüne sermektedir.

Kaynakça

- Aktepe, E. (2019). Small Entrepreneurs in Urban Bus Public Transportation in Ankara: Government Failure or Market Failure? Doctorate Thesis. METU Institute of Social Sciences.
- Aktepe, E. (2020a). Kamu Yetersiz Kalınca: Kentsel Ulaşım Hizmetlerinin Sunumunda Küçük Girişimcilik Kesiminin Meşrulaştırılması. İDEALKENT, 11 (29) , 432-453. DOI: 10.31198/idealkent.684276
- Aktepe, E. (2020b). *Small Entrepreneurs in Urban Bus Public Transportation in Ankara: Government Failure or Market Failure?* Ankara: Gazi Kitabevi.
- Bayırbağ, M. K. (2013). Kamu Politikası Analizi için Bir Çerçeve Önerisi. Mete Yıldız ve Zahid Sobacı (Der.), *Kamu Politikası: Kuram ve Uygulama* içinde (s. 48-71). Ankara: Adres Yayınevi.
- Bıçkılı, D. ve Sobacı, M. Z. (2011). Yerel Yönetimden Yerel Yönetişime: Post-Fordizm Bağlamında Yerel Yönetimleri Anlamak. *Yönetim Bilimleri Dergisi*, 9 (2), 215-234.
- Canbey Özgüler, V. (2018). İşgücü Piyasalarında Gençler Ve Mesleki Yeterlilikler Sistemi. *Verimlilik Dergisi*, (2) , 115-132.
- Çürüksulu, G. (2017). 6360 Sayılı Kanun Ekseninde Ulaşım Hizmetleri: Toplu Taşıma ve UKOME Sorunlar ve Çözüm Önerileri. Hamza Ateş (Ed.), *Yerel Hizmetler* içinde (s. 33-76). İstanbul.
- Denhardt, Robert B. -Denhardt, Janet V. (2001). The New Public Service: Putting Democracy First, *National Civic Review*, Vol. 90, No. 4, ss. 391-400.
- Erdal, M. (2007). Mesleki Yeterlilik ve Sektörel Gelişim. *Toprak İşveren Dergisi*, s.74.
- Esnaf ve Sanatkarlar Bilgi Sistemi (ESBİS) (2015). <https://www.turkiye.gov.tr/gtb-esnaf-ve-sanatkarlar-bilgi-sistemi>
- Gulick, Luther (1937). Notes on the Theory of Organization (Ed. Luther Gulick ve L. Urwick, Papers on the Science of Administration, *Institute of Public Administration*, New York.
- İETT (2020). Erişim adresi: <https://www.iett.istanbul.tr/main/news/iett-soforleri-sinava-tabi-tutulacak/2347>
- Kömürcüler, E. ve Özçağ, M. (2015). Bir Regülasyon Kurumu Olarak Yargı Organı: Anayasa Mahkemesi ve Danıştay Kararlarında Devletin Düzenleyici Rolü. *Yönetim ve Ekonomi: Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 22 (1) , 83-97.
- Mersin Büyükşehir Belediyesi (2020). Erişim adresi: <https://www.mersin.bel.tr/haber/mersin-buyuksehir-bunyesine-184-otobus-soforu-katiyor>
- Mesleki Yeterlilik Kurumu (2020), MYK Web Portalı, MYK Genel İstatistikler. https://portal.myk.gov.tr/index.php?option=com_istatistik. (Erişim Tarihi Ekim 15, 2020)
- Mesleki Yeterlilik Kurumu (2020), Sıkça Sorulan Sorular. <https://www.myk.gov.tr/index.php/tr/skca-sorulan-sorular>. (Erişim Tarihi Ekim 24, 2020)
- Mesleki Yeterlilik Kurumu (2020), Ulusal Meslek Standardı Tanımı ve İçeriği. <https://www.myk.gov.tr/index.php/tr/ulusal-meslek-standard-tanm-ve-cerii>. (Erişim Tarihi

Ekim 24, 2020)

Oğuz, F. (2011), Devlet ve Piyasa Regülasyon Ekonomisine Giriş, Ankara: Seçkin Yayıncılık. REEL, Yeşim (2010), “Elektrik Sektörünün Regülasyonu”, *Enerji, Piyasa ve Düzenleme*, Cilt:1, Sayı:2, 194-218.

Rhodes, R. A. W. (1996). The New Governance: Governing without Government, *Political Studies*, XLIV, s. 652-667.

Rösner H. J. (1998). Küreselleşme ve Devletin Yeni Rolü (Türkiye Raporu Nr. 03/98), Konrad Adenauer Vakfı, Ankara

Sakarya Büyükşehir Belediyesi (2020). Erişim adresi: <https://www.sakarya.bel.tr/tr-norama.php/Haber/toplu-tasima-soforlerine-sertifikali-program/16569>

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı (1989). Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990–1994), Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu <https://www.sbb.gov.tr/ozel-ih-tisas-komisyonu-raporlari/> (Erişim Tarihi Kasım 24, 2020)

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı (1995). Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Kentiçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu. Yayın No: DPT: 2388 – ÖİK: 451. <https://www.sbb.gov.tr/ozel-ih-tisas-komisyonu-raporlari/> (Erişim Tarihi Kasım 24, 2020)

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı (2001). Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu. Yayın No: DPT: 2586 – ÖİK: 598. <https://www.sbb.gov.tr/ozel-ih-tisas-komisyonu-raporlari/> (Erişim Tarihi Kasım 24, 2020)

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu (2009). Araştırma ve İnceleme Raporu, Kamu Kurumu Niteliğindeki Meslek Kuruluşlarının Teşkilat ve Mali Yapıları, Denetimleri, Organlarının Seçimlerine Dair Esasların Değerlendirilmesi ile Bunların Etkin ve Verimli Şekilde Hizmet Yürütmelerinin ve Geliştirilmesinin Sağlanması Amacıyla Alınması Gereken Tedbirler.

T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Yayınları (2017). Esnaf ve Sanatkarlar Özelinde Ulaştırma Sektörü, Sektör Analizleri Projesi. Uluslararası Piri Reis Kültür Ajansı. Ankara

T.C. Kalkınma Bakanlığı (2017). On Birinci Kalkınma Planı (2019 - 2023), Özel İhtisas Komisyonları ve Çalışma Grupları El Kitabı. <https://www.sbb.gov.tr/ozel-ih-tisas-komisyonu-raporlari/> (Erişim Tarihi Kasım 24, 2020)

Talas C. (1980). *Ekonomik Sistemler*, Sevinç Matbaası, Ankara

Tekeli, İ. (2009). İstanbul ve Ankara İçin Kentiçi Ulaşım Tarihi Yazıları, İlhan Tekeli Toplu Eserler-9, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

TÜBİDER (2013), Mesleki Yeterlilik Belgeleri ve Mühendislik Diplomalarının Amaç ve Fonksiyonları Birbirinden Farklıdır (2013). <https://tubider.org.tr/basin-aciklamasi-mesleki-yeterlilik-sertifikalari-muhendislik-diplomasi-esdegeri-degildir/>

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2013). 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası, Kentiçi Ulaşım Çalışma Grubu Sektör Raporu, Ankara