**Karayolu Yük Taşımacılığının Büyüyen Sorunu: Şoför Krizi**

Dünyanın her yerinde olduğu gibi karayolu taşımacılığı Türkiye’nin iç ve dış ticaret faaliyetlerinde önemli role sahip. Ülkemizde uluslararası karayolu yük taşımacılığı değer ve ağırlık bazında uluslararası denizyolu yük taşımacılığından sonra ikinci sırayı almakta, ilk ve son taşıma ayakları haricinde, çıkış ve varış noktaları arasında kesintisiz taşımacılığı olanaklı kılması sebebiyle, taşıma operasyonunun tamamında yüksek oranda karayolu araçları kullanılmaktadır. Yurt içi yük taşıma faaliyetlerinde karayolu yaklaşık %90 oranında tercih edilmektedir.

Bugün karayolu taşımacılığı lojistikçiler, dış ticaret firmaları, dağıtıcılar ve tüketiciler gibi ekonomik hayatın taraflarını çok yakından ilgilendiren bir kriz ile karşı karşıya: şoför krizi. Karayolunun hayat damarı olan şoför istihdamında yaşanan kriz dış ticaret faaliyetlerini etkileyecek duruma gelmektedir. Ekonomiyi iyileştirmek ve ihracatı artırmak amacıyla üretim faaliyetlerinin desteklenmesi, üretilen malların tüketicilere ulaştırılmasında yaşanacak muhtemel sorunlar sebebiyle beklenen etkiyi veremeyebilecektir. Filo sahibi firmaların günümüzde karşılaştığı ve gerekli önlemler alınmazsa kısa vadede ticari faaliyetlerini olumsuz etkileyecek en önemli sorunu şoför istihdam etmek. Lojistik sektöründe önde gelen ülkelerden biri olan Almanya’da bile her yıl yaklaşık 40.000 kamyon sürücüsü açığı bulunmaktadır.

Üretilen malların tüketiciye ulaştırılmasında şoför istihdamı kaynaklı ekonomik etkinin lojistik maliyetleri etkileyen bir başka boyutu da bulunuyor. Filo sahibi firmalar karayolu taşımacılığı faaliyetlerinde istihdam edecekleri şoförleri işbaşında tutabilmek için ekonomik iyileştirmeler yapma yoluna başvuruyor. Firmaların giderlerinin artması ile lojistik maliyetler artacak, ülkeye değer sağlaması beklenen ihracatçı zorlanacak ve artış gösteren maliyetler sebebiyle Türkiye’de üretilen ihracat ürünlerinin rekabetçi gücü olumsuz etkilenecektir. Tüketici fiyatlarının artış göstermesi de beklenebilecek bir sonuçtur.

Şoför krizine giden süreci hazırlayan unsurları tahmin etmek aslında pek de zor değil. Sınır kapılarında özellikle de Kapıkule’de yaşanan uzun beklemeler ve gecikmeler, bu uzun bekleyişlerin insani şartları zorlaması bu unsurların arasında yer almaktadır. Bu soruna yönelik UTİKAD tarafından yapılan basın açıklaması kamuoyunda geniş yer buldu. Bakanlıklar konuyla ilgili çalışmalarda ve tespitlerde bulundular. Bu alanda iyileştirmeler yapılıyor olsa da zaten yorgun düşen kamyon şoförleri pandemiyle tümden zor bir sürece girmiş oldular.

Bu yılın başında yayınlanan UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2020’de de bahsedildiği üzere “koronavirüsün fiziksel temas yoluyla bulaşması sebebiyle ülkelerce alınan tedbirlerin başında sınır geçişlerini kapatmak ve sınırlandırmak oldu. Sürücülere getirilen karantina ve sağlık taramaları uygulamaları gibi kısıtlamalar sebebiyle uluslararası yük taşımacılığında gecikmeler yaşandı, sınır kapılarında uzun kuyruklar oluştu. Ülkelerden transit geçecek araçlar için zorunlu konvoy uygulamaları da bu gecikmelere sebebiyet veren bir diğer unsur olarak öne çıktı.” Yüke ilişkin bu sorunlar yaşanırken o yükü taşıyan şoförlerin durumları nasıldı? Şoförler uzun saatler hatta günler boyunca araçlarının içinden çıkmadan beklemek zorunda kaldılar. Bizler evlerimizde sokağa çıkma yasağı yüzünden kısıtlanmış hayatlar yaşarken uluslararası kamyon şoförleri evlerinden kilometrelerce uzaklıkta şoför kabininde günlerini geçirdiler. COVID-19 tedbirleri kapsamında gittikleri ülkelerde karantinaya alındılar. Salgının ilk zamanlarında maske bulmakta zorlandılar. Pandemi öncesi süreçte birçok olumsuz şart altında çalışan kamyon şoförlerinden bir kısmı COVID-19 pandemisinde uluslararası yük taşımacılığı operasyonlarında çalışmayı tercih etmedi.

Hem şoför hem de işveren tarafında yükümlülükler barındıran şoförlük mesleği, sınırlardaki beklemeler, pandeminin getirdiği zorluklar, vize almada yaşanan sıkıntılar, vize sürelerinin dolması ve yenilenmeyen vize problemi, kaçak göçmenlerin şoförlerin hayatlarını ve mesleki kariyerlerini riske atması, mola yerlerinin temiz olmayışı, yemek yemek için uygun yerlerin bulunmayışı, park yerlerinin yeterli olmayışı gibi sebeplerden ötürü cazibesini yitirdi. Önceki dönemlerde iyi kazanç sağlayan, farklı ülkeleri görme fırsatı sunan ve gençler tarafından da tercih edilen bir meslek iken şimdiki dönemde firmalar şoför bulmakta sıkıntı yaşamaktadır. Özellikle pandemiye yakalanmış ve karantinada olan şoförlerin yerine hızlı olarak profesyonel bir şoför bulmak firmalar için oldukça zorlaştı. Yüklerini emanet edecekleri kadar güvenilir, teknik ve mesleki olarak yeterli/tecrübeli şoför arayışına giren firmalar bugünlerde yaşadıkları en önemli sorun olarak bu eksikliği göstermektedirler. İlerisi için ise daha endişeliler.

Uluslararası kamyon şoförlüğü özellikle gençler tarafından tercih edilen bir meslek olmaktan çok uzakta gibi görünmekte. Özellikle 2000’li yıllardan sonra bilimin ve teknolojinin kucağındaki bir dünyaya doğanlar bu mesleği artık tercih etmemektedir. Her ne kadar kamyonlar son teknoloji ile donatılıp geniş bir konfora sahip olsa da yaşam koşullarının zor olması, güzergaha göre iki ay – üç ay boyunca kamyonda kalmak zorunda olunması, sosyal hayatın kısıtlı olması ve tabii ki yukarıda saydığımız diğer sıkıntılar, 80’li 90’lı yıllardaki birçok çocuğun hayalini süsleyen bu meslek için yeterli gelmemektedir.

Gençler tarafından tercih edilmeyen bu meslek kadınlar tarafından da tercih edilmemektedir. Yurt dışında örneklerini görmemize rağmen ülkemizde kadın kamyon şoförü haberlere konu olacak kadar nadirdir. Kadınlar için tüm belirtilen sorunların yanına güvenlik sorununu da eklemek yerinde olacaktır. Kadınların aktif olarak bulunamadığı şoförlük mesleğinde sadece erkek şoförlerin yer alması ve mesleğin “erkek mesleği” imajına sahip oluşu işgücü pazarını kısıtlamaktadır.

Emeklerine ve tecrübelerine ihtiyacımız olan şoförlerin bu mesleği sürdürebilmeleri ve şoförlüğün gençler arasında da tercih edilmesi için görülmekte olduğu gibi birçok paydaşın ortak hedef doğrultusunda hareket etmesi gerekmektedir. Çalışma şartları iyileştirilmeli, gerek vize alımı gerekse sınır geçişlerindeki gibi sorunlarda kolaylıklar sağlanmalı, şoförler dünya vatandaşı olarak kabul edilmeli, dinlenme ve konaklama tesislerinin durumu iyileştirilmeli, şoförlüğün düşük sosyal statü olduğu algısı değiştirilmeli, kurumlar tarafından şoförlük mesleğine özel eğitimler düzenlenmeli, kadınlar da kamyon şoförlüğüne özendirilmeli, en nihayetinde bu meslek yeniden cazip hale getirilmeli ve canlandırılmalıdır. Şoför krizi dış ticaretin tüm paydaşları ile birlikte ele alınmalı ve oluşturulacak eylem planı hızlıca hayata geçirilmelidir.

Dünya her ne kadar dijitalleşme yolunda ilerlese de insan gücü ve insana duyulan ihtiyaç yadsınamaz bir gerçektir. Sürücüsüz araçlar, otonom kamyonlar neredeyse her platformda dile getirilse bile unutulmamalı ki dünya hala insanların avucunun içinde. Bu yüzden insanların şekillendirdiği bir dünyada sürücüsüz araçlar tasarlanıyor olsa dahi insanın varlığını göz ardı etmemek gerekir. Aksi takdirde taşınan yükler gelecek dönemde sektöre ağır gelmeye başlayacaktır.

**Ezgi Demir**

**UTİKAD Sektörel İlişkiler Uzmanı**