



Article Info/Makale Bilgisi

✓Received/Geliş:03.01.2024 ✓Accepted/Kabul:06.03.2024

DOI:10.30794/pausbed.1413886

Research Article/Araştırma Makalesi

Sepli, A. (2024). "2021 Ağır Vasıta Sürücüsü Açığı Krizi: Brexit Sonrası Bir Semptom mu Yoksa Değil mi?", *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, sayı 61, Denizli, ss. 1-16.

## 2021 AĞIR VASITA SÜRÜCÜSÜ AÇIĞI KRİZİ: BREXİT SONRASI BİR SEMPTOM MU YOKSA DEĞİL Mİ?\*

Ayçe SEPLİ\*\*

### Öz

Birleşik Krallık'ta etkileri uzun yıllardır hissedilen ağır vasıta sürücüsü açığı 2021 yılına gelindiğinde akut bir hal alarak krize dönüşmüştür. Birleşik Krallık hükümeti söz konusu krizle mücadele noktasında çeşitli politikalar uygulamaya koymuştur; ancak güncel veriler ağır vasıta sürücüsü açığının halen devam ettiğini göstermektedir. Bu çalışma, Birleşik Krallık'ta 2021 yılında kriz ortamı yaratan ve etkileri halen hissedilen ağır vasıta sürücüsü açığının nedenlerine odaklanmaktadır. Çalışmanın temel araştırma sorusu, 2021 yılında zirve noktasına ulaşan ağır vasıta sürücüsü açığının Brexit'in yarattığı bir semptom olup olmadığıdır. Çalışma sonucunda elde edilen iki temel bulgu vardır. İlk bulgu, ağır vasıta sürücüsü açığının çok yönlü ve çok boyutlu olduğudur. Bu bakımdan Brexit, kriz boyutuna ulaşan bu açığın tek başına sorumlusu değildir. İkinci bulgu ise, Brexit'in ağır vasıta sürücüsü açığının krize dönüşmesinde diğer faktörlerin etkisini arttırıcı bir işlev gördüğü ve esasında etkileri küresel çapta da hissedilen sürücü açığının Birleşik Krallık'ta daha derinden hissedilmesine neden olduğudur.

**Anahtar kelimeler:** *Ağır Vasıta Sürücüsü Krizi, Ağır Vasıta Sürücüsü Açığı, Birleşik Krallık, Brexit, Göç.*

## 2021 HEAVY GOODS VEHICLE DRIVER SHORTAGE CRISIS: A POST-BREXIT SYMPTOM OR NOT?

### Abstract

The shortage of heavy goods vehicle (HGV) driver in the United Kingdom (UK) has become acute and turned into a real crisis in 2021 although it has been observed for many years. The UK government has implemented various policies to tackle this crisis; but recent data demonstrates that the shortage of HGV driver has still continued to exist. This study focuses on the reasons behind 2021 HGV driver shortage crisis. The main research question of the study is whether the HGV driver shortage crisis, which reached its peak in 2021, is a post-Brexit symptom or not. This study has two main findings. The first finding indicates that the shortage of HGV drivers is multifaceted and multidimensional. Therefore, Brexit is not the only culprit for this crisis-level shortage. The second finding accordingly reveals that Brexit has exacerbated the impact of other factors on the driver shortage crisis and caused this crisis to be experienced more strongly in the UK.

**Keywords:** *Heavy Goods Vehicle Driver Crisis, Heavy Goods Vehicle Driver Shortage, The United Kingdom, Brexit, Migration.*

\*Bu çalışma, 20-21 Kasım 2021 tarihleri arasında düzenlenen I. Uluslararası Artuklu İktisadi, İdari ve Siyasi Bilimler Kongresi'nde sunulan "Ağır Vasıta Sürücüsü Krizini Brexit Çerçevesinde Yeniden Düşünmek" başlıklı bildirinin güncellenerek genişletilmiş halidir.

\*\*Dr. Öğr. Üyesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, İİBF, Uluslararası İlişkiler Bölümü, TRABZON.

e-posta: ayceseplici@ktu.edu.tr, (<https://orcid.org/0000-0002-6648-4242>)

## 1. GİRİŞ

Birleşik Krallık 23 Haziran 2016 tarihinde gerçekleştirilen Avrupa Birliği (AB) referandumunda %51,9 oranında seçmenin evet oyu vermesi neticesinde AB üyeliğinden ayrılma (*Brexit*) kararı almış (bkz. The Electoral Commission, 2016) ve 31 Ocak 2020'de AB üyeliğini resmen sonlandırmıştır. Birleşik Krallık ile AB arasındaki geçiş süreci ise, 31 Aralık 2020'de tamamlanmıştır. 31 Aralık 2020'de tamamlanan Brexit süreci, tarihsel açıdan, tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 pandemisinin patlak verdiği ve etkilerinin derinden hissedildiği zorlayıcı bir dönemle örtüşmektedir. Covid-19 ilk olarak Aralık 2019'da Çin'in Wuhan şehrinde ortaya çıkmış ve küresel bir sağlık krizi yaratmasının ardından 11 Mart 2020 tarihinde Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi olarak ilan edilmiştir (World Health Organisation, 2020). Covid-19 pandemisi sağlık sistemi başta olmak üzere, siyasal, ekonomik ve sosyal alanlarda önemli etkiler doğurmuştur. Hiç kuşkusuz, Brexit kararı sonrasında AB üyeliğini sonlandıran ve geçiş sürecinde olan Birleşik Krallık da tüm dünyayı derinden etkileyen ve bunun da ötesinde sarsan bu pandemiden etkilenmiştir. Birleşik Krallık'ın karşı karşıya olduğu ağır vasıta sürücüsü açığı da böyle bir konjonktürde giderek artarak 2021 yılında zirve noktasına ulaşmış ve bir kriz ortamı yaratmıştır.

Birleşik Krallık'ta 2021 yılı öncesi dönemde de ağır vasıta sürücüsü arzında açık bulunmakla birlikte, 2021 yılında "akut" bir hal alan söz konusu açığın etkileri, özellikle, aynı yılın yaz aylarından itibaren belirgin bir biçimde hissedilmeye başlamıştır. Nitekim, bu süreçte, ağır vasıta sürücüsü arzındaki açık hızlıca derinleşmiş ve dönemin Birleşik Krallık hükümeti bu açıkları mücadele etme konusunda başarılı bir politika izlemekte oldukça zorlanmıştır. Nakliye sektöründe ağır vasıta sürücülerinin yetersizliği dolayısıyla ortaya çıkan tedarik sorunu, ülkede süpermarket raflarının boş kalmasına, restoranlara gıda ürünlerinin ulaştırılmasında aksamalar yaşanmasına ve bazı restoranların kapanmasına neden olmuştur. 2021 yılının Eylül ayında yaşanan akaryakıt arzındaki kriz ve bu kriz sırasında bazı benzin istasyonlarının geçici olarak kapanması ise, bu zincirin son halkasını oluşturmuştur. Zira benzin istasyonlarındaki arz sıkıntısının medyaya yansması sosyo-ekonomik açıdan ciddi sonuçlar doğurmuş ve akaryakıtta panik satın almalarına yol açmıştır.

Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği'ne göre (*International Road Transport Union-[IRU]*), sürücü açığı yalnızca Birleşik Krallık'ı etkileyen bir sorun olmayıp Amerika'dan Avrupa'ya Avrupa'dan Asya'ya küresel anlamda hareketliliği ve tedarik zincirlerinin istikrarını tehdit eden bir sorun niteliğindedir (IRU, 2022). Dahası, ağır vasıta sürücüsü açığının günümüzde de devam etmesi bağlamında gerek küresel anlamda gerekse Birleşik Krallık özelinde yeni bir kriz yaşanması da çok uzak bir ihtimal değildir (IRU, 2023; Smith, 2023). Diğer taraftan, 2021 yılında Birleşik Krallık'ta sürücü açığının yarattığı kriz incelendiğinde, bu krizin diğer ülkelere kıyasla daha derin etkiler doğurduğu görülmektedir (bkz. Arnold ve Vladkov, 2021; BBC, 2021d; Dempsey ve Plimmer, 2021). İngiliz Sanayi Konfederasyonu'na göre, bu durumun temel nedeni, Covid-19 pandemisi ile tetiklenen küresel arz tedarikindeki bozulmaların, Birleşik Krallık'ta Brexit'in yarattığı aksamalar ile birleşmesidir (Partington ve Partridge, 2021a). Yapılan bu açıklama çerçevesinde, İngiliz Sanayi Konfederasyonu'nun Brexit ve Covid-19'u, Birleşik Krallık'ın yaşadığı ağır vasıta sürücüsü krizinin temel sorumluları olarak algıladığı anlaşılmaktadır. Benzer şekilde, Birleşik Krallık İşe Alım ve İstihdam Konfederasyonu da (*Recruitment and Employment Confederation-[REC]*) Brexit ve Covid-19 pandemisini yaşanan krizin temel sorumlusu olarak kabul etmiştir (bkz. REC, 2022). Ağır vasıta sürücüsü arzındaki açık dolayısıyla yaşanan krizin Birleşik Krallık'ın yanı sıra diğer Avrupa ülkeleri ve Amerika Birleşik Devletleri'ni de etkilediğini vurgulayan Birleşik Krallık hükümeti ise, bu krizi başta Covid-19 pandemisinden kaynaklı sorunlar olmak üzere, işgücünün giderek yaşlanması ve yerli işgücünden ziyade yabancı işgücüne yatırım yapılması gibi gerekçelere dayandırmıştır (bkz. GOV.UK, 2023). Hükümet tarafından yapılan bu açıklamada açıkça görüldüğü üzere, yaşanan krizin Brexit ile ilgisi kabul edilmemiştir. Aksine, Brexit'in etkilerini daha hafif göstermek için Covid-19 pandemisi krizin esas sorumlusu olarak yansıtılmaya çalışılmıştır. Farklılaşan bu görüşlerden hareketle bu çalışmada, ağır vasıta sürücüsü krizinin nedenleri ve bu bağlamda Brexit ile ilişkisi araştırılacaktır. Bu kapsamda, çalışmanın temel araştırma sorusu, Birleşik Krallık'ta 2021 yılında zirve noktasına ulaşan ağır vasıta sürücüsü açığı krizinin Brexit sonrası süreçte uygulamaya koyulan göç politikaları bağlamında Brexit'in yarattığı bir semptom olup olmadığıdır. Ağır vasıta sürücüsü krizini yaratan dinamiklerin tespit edilmesi ve Brexit ile sürücü krizi arasındaki ilişkinin ortaya koyulmasının, hala devam eden sürücü açığıyla mücadele bağlamında bir yol haritası çıkartılmasına katkıda bulunması beklenmektedir.

Çalışma, Brexit sürecinin Covid-19 pandemisinin etkilerinin küresel çapta en yoğun olarak hissedildiği bir döneme denk düşmesi bağlamında, Brexit'in Birleşik Krallık üzerindeki kesin etkilerini açığa çıkartmanın zorlaştığı ön kabulüyle ilerletilmiştir. Bununla birlikte, bu çalışmada, Covid-19 pandemisinin etkilerinin zaman içerisinde hafiflemesi ve pandemiyle ilişkili tedbirlerinin gevşetilmesinden hareketle, ağır vasıta sürücüsü açığı krizine etki eden faktörlerin ve- diğer faktörler saklı kalmak koşuluyla- söz konusu krizin Brexit ile ilişkisinin tespit edilmesi amaçlanmaktadır. Bu çerçevede, çalışmanın giriş bölümünü takip eden ikinci bölümde Brexit sonrasında Birleşik Krallık'ta serbest dolaşım hakkının uygulanışı ve ağır vasıta sürücülerinin genel durumuna ilişkin tablo özetlenmektedir. Üçüncü bölümde, ağır vasıta sürücüsü açığının Brexit ve Covid-19 pandemisi ile ilişkisi Birleşik Krallık Ulusal İstatistik Ofisi (*Office for National Statistics- [ONS]*) ve Oxford Üniversitesi Göç Gözlemevi'nin yayımladığı veriler ışığında ele alınmaktadır. Dördüncü bölümde, ağır vasıta sürücüsü açığının krize dönüşmesi ve yansımaları incelenirken; beşinci bölümde, Birleşik Krallık hükümetinin krizle mücadele politikaları değerlendirilmektedir. Son bölümde ise, çalışmanın bulguları değerlendirilerek, ağır vasıta sürücüsü açığıyla mücadele kapsamında uygulamaya koyulabilecek olası politikalar tartışmaya açılmaktadır.

## **2.BREXİT SONRASI SERBEST DOLAŞIM VE AĞIR VASITA SÜRÜCÜLERİNİN DURUMU**

Göçün giderek küreselleştiği içinde bulunduğumuz bu çağda, göçten kaynaklanan kültürel, sosyal ve ekonomik değişimler toplumları derinden etkilemektedir. Bu durum, göç karşıtı olan ve göçü destekleyen gruplar arasında kutuplaşmaya yol açmaktadır (De Haas vd., 2020: 3). Birleşik Krallık'ta da kutuplaşma yaratan bir mesele olarak beliren göç, AB referandumu kampanyası sırasında en önemli gündem maddelerinden biri olmuş ve AB göçüne karşılık Brexit yönünde kampanya yürüten öncü grup Vote Leave'in en popüler temsilcilerinden biri olan Boris Johnson'un söylemlerinde önemli yer tutmuştur. Bu çerçevede Brexit yanlıları, referandum kampanyası sırasında ülkeye gelen göçün azaltılmasının ve dolayısıyla AB göçünün kontrol edilmesinin yolunun Brexit kararı almaktan geçtiğini ileri sürmüşlerdir (bkz. Goodwin ve Heath, 2016: 6). Brexit yanlılarının temel argümanlarından biri, göçmenlerin Birleşik Krallık ekonomisi ve kamu hizmetleri üzerinde bir yük oluşturdukları yönünde olmuştur (bkz. Dennison ve Geddes, 2018: 6-7; Hopkin, 2017). Dahası, yabancı işgücünün-ki burada özellikle AB işgücü göçü kastedilmiştir-Birleşik Krallık'a gelip, yerli işgücü için tehdit oluşturduğunu ve bunun önlenmesi gerektiğini savunmuşlardır (Becker, Fetzer ve Novy, 2017: 11-12). Bu savın temelinde, AB üyeliği dolayısıyla Birleşik Krallık vatandaşlarının AB vatandaşlarıyla aynı iş için rekabet ettikleri işgücü pazarında yer alıyor olmaları bulunmaktadır. Bu noktada Brexit yanlısı kesim, özellikle, AB'ye 2004 genişlemesiyle birlikte dahil olan Doğu Avrupa ülkelerinden gelen göçmenleri işaret etmiş ve AB vatandaşı göçmenlerin Birleşik Krallık vatandaşlarının işlerini elinden aldıklarını ve kamu hizmetleri üzerinde yarattıkları yük bakımından refah devletinin zayıflamasına neden olduklarını ileri sürmüştür (De Haas vd., 2020: 236). Bu konjonktürde, Brexit kampanyası yürütenlerin korumacı ve göçmen-karşıtı fikirleri, AB sınırları içerisinde kişilerin serbest dolaşımına muhalefet söylemine dönüşmüştür (Hopkin, 2017; Vasilopoulou, 2017: 32). En nihayetinde, kitlesel göç karşısında duyulan endişe ve göç-karşıtlığından beslenerek gelişen AB göçüne muhalif söylem Birleşik Krallık halkının AB referandumunda Brexit kararı almasının ardındaki belirleyici faktörlerden biri olmuştur (bkz. De Haas vd., 2020: 141; Swales, 2016; Vasilopoulou, 2016:222).

Birleşik Krallık'ın AB üyeliği süresince, Birleşik Krallık ve AB vatandaşları karşılıklı olarak ortak pazarın<sup>1</sup> avantajlarından yararlanmışlardır. Bu süreçte, AB vatandaşları ortak pazarın bir parçası olan Birleşik Krallık'a herhangi bir kontrole tabi olmadan giriş yapabilmiş ve ülkede işgücü arzı yaratmışlardır. Ancak, AB referandumu sonucunda alınan Brexit kararının uygulamaya koyulması ve Brexit için tanınan geçiş sürecinin 31 Aralık 2020'de tamamlanmasından bu yana ortak pazarın üzerine inşa edildiği kişilerin serbest dolaşımı prensibi artık Birleşik Krallık için geçerli değildir ve bu durum Birleşik Krallık'ta işgücü arzında düşüşe yol açarak pek çok sektör üzerinde olumsuz etki yaratmıştır ve yaratmaya da devam etmektedir. Bu sektörlerden biri de 2021 yılında patlak veren ve etkileri hala hissedilen krizin de gösterdiği üzere nakliye sektörü olmuştur.

Birleşik Krallık'ta 1 Ocak 2021 itibarıyla yürürlüğe giren yeni göç sistemi çerçevesindeki düzenlemeler ülkeye göç eden AB vatandaşlarının, AB dışı ülkelerin vatandaşlarına olduğu gibi daha kısıtlayıcı göçmenlik kurallarına tabi olmalarını beraberinde getirmiştir. Yeni göçmenlik kuralları, geçiş sürecinin tamamlandığı 31 Aralık 2020 tarihinden önce Birleşik Krallık'ta yaşayan AB, Avrupa Ekonomik Alanı ve İsviçre vatandaşları ile onların aile

<sup>1</sup> Avrupa bütünleşmesinin yapı taşı niteliğindeki ortak pazar, mal, hizmet, sermaye ve kişiler olmak üzere dört temel alanda serbest dolaşım prensibine dayanmaktadır (Jones, 2007: 17-18).

üyeleri için geçerli olmamakla birlikte, bu kişilerinde mevcut yerleşim statülerini güvence altına almak ve Birleşik Krallık'ta yasal olarak kalmaya devam edebilmek için 30 Haziran 2021 tarihine kadar<sup>2</sup> AB Yerleşim Programına (*EU Settlement Scheme- [EUSS]*) başvurmaları gerekmiştir. Başvurusu uygun bulunan kişilere, Birleşik Krallık'ta yaşadığı süreye bağlı olarak "yerleşik" ya da "yeni yerleşmiş" statüsü verilmiştir. Bu kapsamda, başvuru yaptıkları sırada Birleşik Krallık'ta en az beş yıldır kesintisiz ikamet eden kişiler yerleşik statü almaya hak kazanmışlardır. Birleşik Krallık'taki beş yıllarını henüz doldurmamış olan kişilere ise, yeni yerleşmiş statüsü verilmiştir. Bununla birlikte, yeni yerleşmiş statüsü verilen bu kişilerin de Birleşik Krallık'taki beş yıllık ikamet süresini tamamladıktan sonra yerleşik statü için başvuru yapabilecekleri belirtilmiştir (bkz. Cuibus, 2023; Home Office, 2020). EUSS'ye yapılacak başvurunun geçiş süreci tamamlanmadan önce Birleşik Krallık'ta yaşayan AB vatandaşları için gereklilik olarak sunulması hayatlarını Birleşik Krallık'ta şekillendiren, burada yaşamlarını sürdüren ve dolayısıyla ülkeye katkı sağlayan AB vatandaşlarının Brexit sonrası süreçte karşı karşıya kaldıkları ikinci sınıf insan muamelesini ortaya koyması bakımından önemlidir. Nitekim bu yönde eleştiriler de çok geçmeden gelmiştir. Yuliya Talmazan'ın da ifade ettiği gibi (2019), Brexit öncesi dönemde Birleşik Krallık'ta yaşayan, kariyerlerini ve ailelerini burada kuran AB vatandaşları, Brexit sonrası süreçte Birleşik Krallık'ta kalmak için başvuruda bulunmak zorunda olmalarını "aşağılayıcı" bir muamele olarak nitelendirmişlerdir.

1 Ocak 2021 tarihi itibarıyla Brexit sürecinin tamamlanmasını takiben, Birleşik Krallık'a yeni gelecek AB vatandaşları ise, yürürlüğe giren yeni göçmenlik sistemi çerçevesinde vize uygulamasına tabi olmalarının yanında belirli bir gelir düzeyinin üstünde olduklarını da belgelemek durumundadırlar (bkz. Cuibus, 2023). Bu çerçevede, AB işgücünün Birleşik Krallık'a girişi söz konusu olduğunda, AB vatandaşların Birleşik Krallık'ta nitelikli işçilere öncelik veren yeni sistem dâhilinde değerlendirildikleri görülmektedir. Nitelikli işçi vizesi, işçilerin onaylanmış bir işverenle uygun bir iş yapmak için Birleşik Krallık'a gelmelerine izin vermektedir. Ağır vasıta sürücülüğü ise, vize için uygun olan nitelikli meslekler listesinde yer almamaktadır (GOV.UK, 2021a). Bu durum, ağır vasıta sürücüsü açığının Brexit sürecinin tamamlanmasının ardından zirve yapmasını anlaşılır kılmaktadır. Nitekim AB vatandaşlarının uygulamaya koyulan yeni göçmenlik sistemine tabi olmaları ve bunun da ötesinde ağır vasıta sürücülerinin nitelikli işgücü kategorisinde değerlendirilmemesi, AB vatandaşı ağır vasıta sürücülerinin kaybını beraberinde getirmiştir. Zira, Brexit sonrasında AB vatandaşları için AB ülkelerinde iş bulmak daha kolay hale gelmiştir. Tüm bu gelişmelere ek olarak, AB referandumunun hemen ardından Sterlin'in (£) Euro (€) karşısında %20'ye yakın gerilemesi de (bkz. Gürsoy, 2019), AB vatandaşları açısından Birleşik Krallık'ta çalışmayı daha az arzu edilir hale getiren nedenlerden biri olmuştur (BBC, 2021d).

### **3. BİRLEŞİK KRALLIK'TA AĞIR VASITA SÜRÜCÜSÜ AÇIĞI, BREXİT VE COVID-19**

Ağır vasıta sürücüsü açığı Birleşik Krallık için yeni bir endişe unsuru değildir. Öyle ki, 2016-2017 yılında Birleşik Krallık hükümeti tarafından yayımlanan raporda ağır vasıta sürücüsü açığının 45,000 ila 60,000 kişi arasında seyrettiği ifade edilmiştir (bkz. House of Commons Transport Committee, 2016). Nakliye sektörünü temsil eden sanayi kuruluşu Karayolu Taşımacılığı Derneği de (*Road Haulage Association- [RHA]*), Birleşik Krallık'ta 2021 yılı öncesinde yaklaşık 60,000 kişilik ağır vasıta sürücüsü açığı bulunduğunu belirtmekle birlikte, bu açığın Haziran 2021'de 100,000 kişiye ulaşarak zirve yaptığını vurgulamıştır (RHA, 2021). Avrupa ülkeleri bazında incelendiğinde ise, 2021 yılında sürücü açığı 2020 yılına kıyasla %42 artmış ve boş sürücü pozisyonları Romanya'da 71,000, Polonya ve Almanya'da ise 80,000 kişiye kadar yükselmiştir (IRU, 2022). Aynı dönemde, Avrupa genelinde ağır vasıta sürücüsü açığının toplamda 400,000 kişiye ulaştığı tahmin edilmektedir (bkz. Arnold ve Vladkov, 2021). Bu veriler, ağır vasıta sürücüsü açığının yalnızca Birleşik Krallık'ı etkileyen bir sorun olmadığını; ancak Birleşik Krallık'ı diğer ülkelerden daha derinden etkilediği yönündeki iddiaları doğrulamaktadır. Bu noktada, ağır vasıta sürücüsü krizinin Birleşik Krallık'ta AB ülkelerine kıyasla daha fazla etkili olmasının özellikle Brexit ile yakından ilişkili olduğunu ileri sürmek mümkündür.

Birleşik Krallık'ta ağır vasıta sürücüsü açığı yaşanmasının ardındaki faktörler esasında oldukça çeşitlidir. Sürücülere ve sürücü eğitimine yatırım yapılmaması, sürücü ehliyeti almanın maliyeti, yol kenarındaki tesislerin vaziyeti, kötü ve ağır çalışma koşulları, sektördeki sürücülerin çoğunlukla 45 yaş üstündeki erkeklerden oluşması, diğer işlerin çekiciliği ve AB referandumunda Brexit kararı alınması sürücü açığına yol açan genel faktörler olarak sayılabilir (House of Commons Transport Committee, 2016). 2021 yılına gelindiğinde sürücü açığının kriz ortamı

<sup>2</sup> Uygun başvuru sahipleri "makul gerekçe" sahibi olmaları koşuluyla daha sonraki bir tarihte de başvuruda bulunabilmişlerdir (Home Office, 2020).

yaratmasının ardında ise, Brexit; Covid-19 pandemisi ve bu nedenle sürücü sınavı sayısında azalma; sürücülerin emekliye ayrılması ve IR35 olarak bilinen vergi ödeme şekline ilişkin değişiklikler bulunmaktadır (bkz. RHA, 2021). Ayrıca, tüm bunlara ek olarak, sürücülerin aldığı düşük ücretler de sürücü açığının ardındaki önemli faktörlerden biridir (bkz. Mercer, 2021). Bu noktada, REC tarafından yapılan açıklama dikkate değerdir. REC, Birleşik Krallık'ta ağır vasıta sürücüsü açığının aslında uzun yıllardır var olduğunun altı çizmekle birlikte, Brexit ve Covid-19 pandemisinin bu açığı daha da kötüleştirdiğini ileri sürmüştür (REC, 2022). Nitekim veriler de Birleşik Krallık'ta ağır vasıta sürücüsü krizinin esasında 2021 yılı öncesinde de var olduğunu; ancak Brexit ve Covid-19 pandemisinin durumu daha da belirgin hale getirdiğini ortaya koymaktadır.

ONS'nin Ağustos 2020'de yayımladığı verilere göre, AB vatandaşlarının Birleşik Krallık'a iş nedeniyle göçü AB referandumunun yapıldığı 2016 yılından itibaren düşüş eğilimi sergilemektedir. Haziran 2016'da 190,000 kişi ile en yüksek seviyesine ulaşan AB işgücü göçü, Mart 2020 itibarıyla 75,000 kişiye kadar gerilemiştir (ONS, 2020). AB işgücü göçündeki düşüşün, ağır vasıta sürücülerinin sayısına da yansımaları söylemek mümkündür. Nitekim ONS tarafından yayımlanan Yıllık Nüfus Araştırması verileri incelendiğinde (bkz. ONS, 2022), Birleşik Krallık genelinde ağır vasıta sürücülerinin sayısındaki gerileme dikkat çekmektedir. Aynı veriler ışığında, Birleşik Krallık'ta ağır vasıta sürücüsü olarak çalışan genç nüfustaki genel azalma eğiliminin aksine, özellikle Mart 2019 sonrasında yaşlı nüfusun (56 + yaş) artış gösterdiği de gözlemlenmektedir.

Aşağıda yer alan Tablo 1'de görüldüğü üzere, Mart 2017 sonrasında ağır vasıta sürücü sayısı belirgin bir şekilde azalmaya başlamakla birlikte, bu azalmanın temel kaynağı Birleşik Krallık vatandaşı olan ağır vasıta sürücülerinin sayısındaki azalmadır. Öte yandan, Mart 2020- Mart 2021 döneminde yaşanan azalmada AB vatandaşlarının payı yadsınamaz. Öyle ki, Mart 2021 verilerine göre, AB vatandaşı ağır vasıta sürücülerinin sayısı Mart 2020'ye kıyasla 15,000 kişi civarında azalmıştır. Mart 2020- Mart 2021 döneminde toplam ağır vasıta sürücüsü sayısındaki azalmanın yaklaşık 25,000 kişi olduğu dikkate alındığında, AB işgücünün Birleşik Krallık açısından önemi ortaya çıkmaktadır. Nitekim, Mart 2020- Mart 2021 arası dönemde Birleşik Krallık'taki ağır vasıta sürücü sayısındaki düşüşün yarısından fazlası ağır vasıta sürücüsü olarak çalışan AB vatandaşlarının sayısındaki düşüşten kaynaklanmıştır.

**Tablo 1: Uyruklarına ve Yaşlarına Göre Ağır Vasıta Sürücülerini**

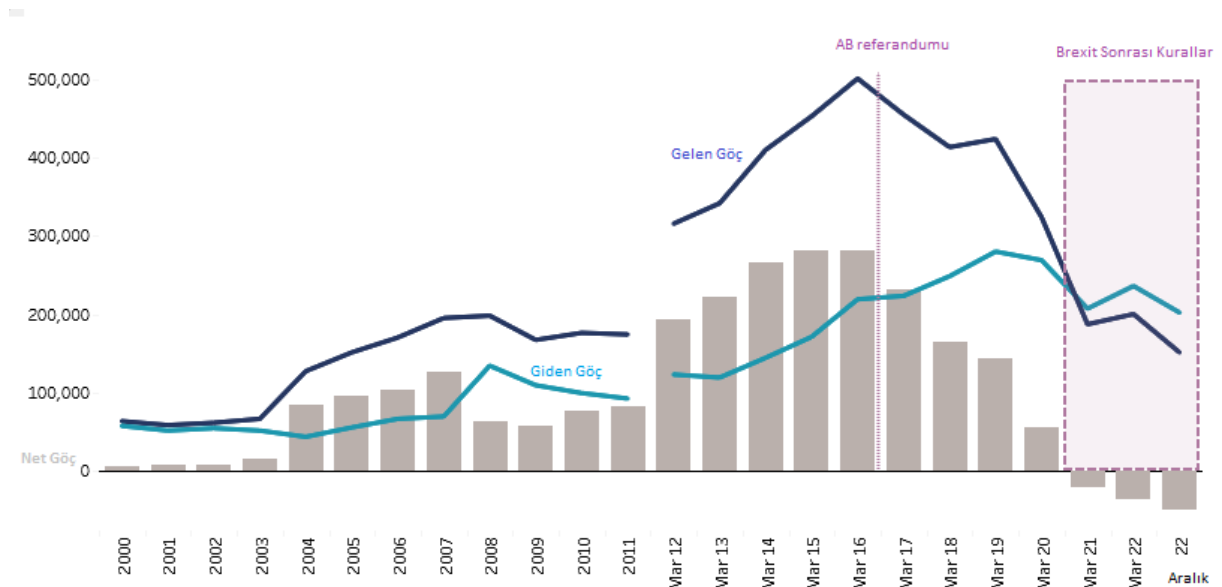
Dönem	Toplam (Bin)	Uyruk			Yaş					
		Birleşik Krallık	AB	AB-dışı	16-25	25-35	36-45	46-55	56-65	66+
Nisan 2014- Mart 2015	289	264	22	3	7	41	71	100	61	9
Nisan 2015- Mart 2016	290	258	30	3	7	45	67	101	60	9
Nisan 2016- Mart 2017	321	282	37	2	8	50	70	115	68	10
Nisan 2017- Mart 2018	311	271	37	3	7	50	66	110	67	11
Nisan 2018- Mart 2019	304	260	39	5	7	54	62	99	68	13
Nisan 2019- Mart 2020	306	259	43	3	9	57	59	98	73	11
Nisan 2020- Mart 2021	281	250	28	3	9	46	56	86	75	9
Nisan 2021- Mart 2022	276	242	32	2	7	50	47	84	77	11
Nisan 2022- Mart 2023	294	251	39	4	5	49	54	85	85	15

Kaynak: ONS, 2022.



Birleşik Krallık'taki AB vatandaşı ağır vasıta sürücülerinin sayısındaki ciddi azalmanın yaşandığı Mart 2020- Mart 2021 arasındaki dönem, Brexit geçiş sürecinin yaşandığı 31 Ocak 2020-31 Aralık 2020 tarihleri arası dönem ile 11 Mart 2020'de Covid-19 salgınının pandemi olarak ilan edilmesini takip eden süreçte salgının etkilerinin en yoğun olarak hissedildiği döneme denk gelmiştir. Bu durum, sürücü sayısındaki söz konusu azalmanın kesin nedenini ya da hangi faktörün ağır vasıta sürücü sayısındaki azalmada daha etkili olduğunu ortaya koymayı zorlaştırmaktadır. Diğer taraftan, Tablo 1 incelendiğinde Birleşik Krallık'taki ağır vasıta sürücü sayısındaki azalmanın Mart 2022 sonrası dönemde toparlanma sürecine girdiği görülmektedir. AB vatandaşı sürücülerin sayısı ise, Mart 2021 sonrası süreçte, belirli dönemler için dalgalanmalar görülmekle birlikte, artış eğilimine girmiştir (bkz. ONS, 2022). Covid-19 pandemisinin etkilerinin zaman içerisinde hafiflediği ve pandemiyle ilişkili tedbirlerinin giderek gevşetildiği dikkate alındığında, Mart 2020- Mart 2021 döneminde AB vatandaşı ağır vasıta sürücülerinin sayısındaki ani düşüş Covid-19 dolayısıyla uygulanan kapanmalar, iş bırakmalar ve kısıtlama tedbirleri çerçevesinde açıklanabilir hale gelmektedir. Ayrıca, Mart 2020- Mart 2021 arasındaki dönem, 12,000 kişi ile Birleşik Krallık'taki 46-55 yaş aralığındaki ağır vasıta sürücülerinin sayısındaki en önemli düşüşün yaşandığı dönemdir. Aynı dönemde 16-25 yaş arası sürücülerin sayısı sabit kalırken; 25-35 ve 36-45 yaş aralığındaki sürücülerin sayısı da azalmış; ancak 56 yaş üstü sürücülerin sayısında artış görülmüştür. Smith'e göre (2023), bu dönemde 45[46]-55 yaş grubundaki sürücülerin sayısındaki azalma, diğer faktörlerin etkisi saklı kalmak koşuluyla, Covid-19 pandemisi ile yakından ilgilidir. Öyle ki, bu yaş grubundaki sürücüler Covid-19 pandemisinin ilk dönemlerinde aşılama öncelikli grup arasında yer almamaları dolayısıyla ya emekliye ayrılmışlar ya da iş değişikliği için daha esnek olmaları bağlamında farklı sektörlere geçiş yapmışlardır (Smith, 2023).

ONS verileri ışığında, Covid-19 pandemisinin Birleşik Krallık'taki ağır vasıta sürücülerinin geneli üzerinde yarattığı negatif etki görünür olmakla birlikte, Brexit'in AB vatandaşı ağır vasıta sürücülerinin üzerinde yarattığı etkiyi de göz ardı etmemek gerekir. Bu bağlamda, Brexit sonrası süreçte AB göçünün nasıl şekillendiğini anlamak, AB vatandaşlarının Birleşik Krallık'ta yaşama ve çalışmaya yönelik algılarının nasıl şekillendiğini kavramak açısından ipucu sağlayacaktır. Bu noktada, Oxford Üniversitesi Göç Gözlemevi'nin yayımladığı veriler (bkz. Cuibus, 2023), Brexit sonrası süreçte AB göçüne ilişkin önemli bir bakış açısı sunmaktadır. Söz konusu veriler, Birleşik Krallık'a gelen net AB göçünün, 2016 AB referandumunun hemen öncesinde, 2016 Mart ayında yılında zirve yaptığını; ancak referandumun hemen ardından net AB göçünde belirgin bir düşüş yaşandığını ve Brexit sürecinin tamamlanması sonrasında ise net AB göçüne ilişkin değerlerin negatif seyrettiğini gözler önüne sermektedir.



**Grafik 1: Birleşik Krallık'ta AB Ülkelerinden Gelen Göç, AB Ülkelerine Giden Göç ve Net AB Göçü**

Kaynak: Cuibus, 2023.

AB vatandaşları için de geçerli olan yeni göçmenlik sistemi Ocak 2021’de aktif hale gelmesine rağmen, Grafik 1’de de görüldüğü üzere, AB vatandaşlarının net göçü AB referandumu itibarıyla düşüş eğilimi göstermiştir. Bu düşüş eğiliminin ardında, başta Birleşik Krallık’taki siyasi ve sosyal belirsizlik ortamı olmak üzere, referandum sonrasındaki ekonomik göstergeler, Euro bölgesi krizinin etkilerinin hafiflemiş olması, AB göçünün referandum öncesinde çok yüksek oluşu ve zaten düşmesinin beklenmesi ile AB dışı göçün artış göstermesi gibi gerekçeler bulunmaktadır (Cuibus, 2023; Sumption, Walsh ve Brindle, 2023). Grafik 1’e göre, net AB göçü Mart 2020’de bir önceki yılın aynı dönemine göre %50’den fazla azalmış ve 2021 yılında ise negatife dönmüştür. 2020 yılı, Birleşik Krallık-AB arasındaki geçiş sürecinin başladığı ve tamamlandığı ve Covid-19 pandemisinin patlak verdiği yıldır. Dolayısıyla, Brexit süreci ve Covid-19 gibi iki önemli faktörün 2020 ve 2021 yılları arasında gerçekleşen net AB göçü üzerinde negatif etki yaratması anlaşılabilir bir durumdur. Diğer taraftan, net AB göçündeki negatif yöndeki bu eğilimin takip eden yıllarda da artarak devam etmiş olması dikkate alınması gereken bir veridir ve AB göçü ile Brexit arasındaki ilişkinin kavranması bakımından önemlidir.

Oxford Üniversitesi Göç Gözlemevi’nin yayımladığı son veriler uyarınca, 2022 Aralık sonu itibarıyla AB vatandaşlarının net göçü -51.000 kişi olarak ölçülmüştür ve bu sayı 2022 yılında net AB göçünün 2016 yılındaki zirve noktasına kıyasla neredeyse %70 oranında azaldığını ortaya koymaktadır (Cuibus, 2023). Veriler dikkatle okunduğunda, AB referandumunun ardından Birleşik Krallık’tan ayrılma kararı alarak ülkelerine dönen AB vatandaşlarının sayısının periyodik olarak azaldığı ve Covid-19 pandemisinin yarattığı tetikleyici etkiyle birlikte ise, net AB göçünün negatife döndüğü ortaya çıkmaktadır. Covid-19 pandemisinin tetikleyici etki yaratması, Brexit kararı dolayısıyla Birleşik Krallık’taki statüleri zaten belirsiz durumda olan AB vatandaşı ağır vasıta sürücülerinin, Covid-19 pandemisi sırasında uygulamaya koyulan kısıtlama tedbirlerinin de etkisiyle pek çok sorunla karşı karşıya kalmalarıyla ilgilidir. Örneğin, o dönemde Birleşik Krallık’ta sürücü sınavlarında<sup>3</sup> yaşanan aksamlar bu sorunlardan yalnızca birisidir. RHA verilerine göre, pandemi öncesinde bir yılda ortalama 72,000 aday ağır vasıta sürücüsü olmak için eğitim alırken, yaklaşık 40,000’i başarılı oluyordu. Ancak, 2020 yılında pandemi sırasında uygulanan kısıtlamalar dolayısıyla mesleki sürücü sınavlarında aksamlar yaşanmış ve yalnızca 15,000 kişi ağır vasıta sürücüsü eğitimini başarıyla tamamlayabilmiştir (RHA, 2021). Bu veriler, mesleğe başlayabilecek binlerce kişinin sınavlarda yaşanan aksamlardan kaynaklı sektöre giremediğini ortaya koymaktadır. Covid-19 pandemisi dolayısıyla ağır vasıta sürücülerinin yaşadığı sorunlara verilebilecek bir diğer örnek ise, Fransa’nın 2020 yılının Noel’inde Covid-19 tedbirleri kapsamında sınırlarını kapatarak, 6,000’den fazla araç sürücüsünü testleri negatif çıkana kadar Dover Limanı dışında park halindeki araçlarında bekletmesidir (BBC, 2020). Bu durum, zaten zor çalışma koşulları altında, düşük ücretlerle çalışan ağır vasıta sürücülerinin Noel tatillerini ailelerinden ayrı ve daha da önemlisi yalnız geçirmelerine neden olmuş ve mesleki motivasyonlarını azaltan bir etki yaratmıştır.

Yaşanan bu gelişmelerden ve çalışma kapsamında incelenen verilerden Birleşik Krallık’ın tecrübe ettiği ağır vasıta sürücüsü açığının önemli bir bileşeni konumunda olan AB vatandaşı ağır vasıta sürücülerine yönelik olarak çıkartılabilecek en makul sonuç, zaten çeşitli gerekçelerle meslekten uzaklaşan bu sürücülerinin, Brexit geçiş sürecinin yarattığı belirsizlik Covid-19 pandemisinin yarattığı negatif etkilerle birleşince meslekten ayrılmayı tercih ettikleridir. Bu bakımdan, Covid-19 pandemisinin ağır vasıta sürücüsü krizinde açık bir şekilde etkili olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Dolayısıyla, Birleşik Krallık hükümetinin Covid-19 pandemisini krizin esas sorumlusu olarak yansıtmaya çalışılması aslında çok da temelsiz değildir. Nitekim, ağır vasıta sürücüsü krizinde Brexit kadar Covid-19 pandemisi de etkilidir. Diğer taraftan, AB referandumu sonrasında karşı karşıya kalabilecekleri muhtemel olumsuzluklar dolayısıyla Birleşik Krallık’tan ayrılan ya da Covid-19 pandemisi sırasında ülkelerine dönen AB vatandaşı ağır vasıta sürücülerinin, Brexit sürecinin tamamlanması sonrasında uygulamaya koyulan yeni göçmenlik sistemi çerçevesinde nitelikli işçi vizesinin kapsamı dışında kaldıkları ve bu nedenle Birleşik Krallık’a geri dönemedikleri ya da dönmeyi tercih etmedikleri de unutulmamalıdır. Nitekim, RHA da (2021), “Brexit ve gelecekteki Birleşik Krallık’ta yaşama ve çalışma haklarına ilişkin belirsizlik” dolayısıyla Birleşik Krallık’tan ayrılan AB vatandaşı ağır vasıta sürücülerinin, geri dönmediklerini ve dönmelerinin de beklenmediğini ifade etmiştir. Brexit’in ağır vasıta sürücüsü açığı krizine etkisi bu çerçevede değerlendirildiğinde, onun sürücü krizinin ardında yatan diğer faktörlerin- Covid-19 dahil- etkisini arttırıcı bir işlev gördüğü sonucuna varmak mümkündür.

<sup>3</sup> Birleşik Krallık’ta ağır vasıta sürücüsü olmak isteyen adayların aldıkları eğitim sonrasında mesleki yeterliliklerini ispatlayarak, Sürücü Mesleki Yeterlilik Sertifikası (Driver Certificate of Professional Competence-CPC) almaları gerekmektedir (bkz. GOV.UK, t.y.).

#### **4.AĞIR VASITA SÜRÜCÜSÜ AÇIĞININ KRİZE DÖNÜŞMESİ VE YANSIMALARI**

RHA tarafından Haziran 2021’de dönemin Birleşik Krallık Başbakanı Boris Johnson’a gönderilen mektupta hükümet tarafından ağır vasıta sürücüsü açığının giderilmesine dair adımlar atılmadığı sürece durumun kronik bir hale geleceği vurgulanmıştır. RHA, söz konusu mektupta, yaz aylarında yiyecek ve içecek talebindeki artışa ve Noel dönemine yönelik ağustos/eylül aylarında başlayan hazırlıklara dikkat çekerek hükümeti sürücü açığı krizini çözmek ve tedarik zincirini korumak için eyleme geçmeye davet etmiştir (RHA, 2021). Nakliye şirketleri ise, Temmuz 2021’de, ücretleri yukarı çeken ve mal fiyatlarını arttıracak büyük ve ciddi bir ağır vasıta sürücüsü açığıyla karşı karşıya olduğunu bildirmişlerdir (Harvey, 2021). Nitekim bu süreçte, çaresiz kalan büyük süpermarket zincirleri teslimatların mağazalarına zamanında ulaşmasını sağlamak için mevcut sürücülere neredeyse iki katı ücret teklif etmeye başlamışlardır (Harvey, 2021). Bu sırada, The Guardian gazetesinin yayımladığı bir habere göre, Birleşik Krallık’taki sürücü açığı ve bu açık nedeniyle tedarik zincirinde yaşanan aksaklıklar, perakende stoklarının Ağustos 2021’de son 38 yılın en düşük seviyesine gerilemesine neden olmuştur (Partington ve Partridge, 2021a). Birleşik Krallık’ın en büyük gıda marketlerinden biri konumundaki Tesco ise, yaşanan sürücü açığının her hafta 48 ton gıda israfına yol açtığını açıklamıştır (Butler, 2021). Sürücü açığı, gıda israfının yanı sıra Birleşik Krallık genelinde yaklaşık 18 belediyenin çöp toplama hizmetlerinde de aksamalar yaşanmasına neden olmuştur. Bunun üzerine, Birleşik Krallık hükümet yetkilileri İngiliz sürücülerin istihdamının artırılmasına yönelik önerilerde bulunmuşlardır. Ancak, yeni sürücülerin gerek eğitimi gerekse işe alım süreçleri zaman gerektirmektedir. Bu nedenle, sürücü sıkıntısı yaşayan belediyelerin bazıları dönemin İçişleri Bakanı Priti Patel’den, Avrupalı nitelikli ağır vasıta sürücülerine geçici vize vermesini talep etmişlerdir (Russon ve Jones, 2021).

Sürücü açığına ek olarak gıda işletme tesislerinde yaşanan işgücü sıkıntısı da gıda sektöründe tedarikte aksamalara neden olurken, McDonalds Ağustos 2021’de milkshake ve kutulu içecekleri menüsünden çıkartmak zorunda kalmış; tavuk ürünleriyle ünlü Nando’s ise tavuk kanat tedarikinde yaşanan sıkıntıdan ötürü 45 şubesini geçici olarak kapattığını açıklamıştır (Partington ve Partridge, 2021a). Ayrıca, Wetherspoons olarak bilinen işletme de tedarik zincirindeki sorunlar dolayısıyla Eylül 2021’de stoklarındaki bazı alkollü ve alkolsüz içeceklerin tükendiğini bildirmiştir (Espiner, 2021). İlaveten, dünyanın en büyük konteyner nakliye şirketlerinden biri olan Maersk, Felixstowe Limanı sürücü açığı dolayısıyla konteynerlerle dolu olduğu için gemilerini Birleşik Krallık’a yanaştırıp mal boşaltımını gerçekleştirememiştir (Dempsey ve Plimmer, 2021). Diğer taraftan, yaşanan sürücü açığı akaryakıt sektörünü de bariz bir şekilde etkilemiştir. British Petrol (BP) Temmuz 2021’de yaptığı açıklamada, sürücü sıkıntısı dolayısıyla akaryakıt tedariki konusunda bazı sorunların yaşandığını ifade etmiştir. BP, her ne kadar sorunun gün içinde çözüldüğünü bildirirse de bazı benzin istasyonlarının geçici olarak kapandığını duyurmuştur. Bu noktada, BP personelinin Covid-19 pandemisi dolayısıyla zorunlu izolasyonunun da benzin istasyonlarının kapanmasında etkili olduğunu vurgulamak gerekir (Race, 2021). Bu çerçevede değerlendirildiğinde, yaşanan akaryakıt krizi Brexit ve Covid-19’un etkileşimi sonucunda ortaya çıkan olumsuz etkiye örnek oluşturmaktadır.

Gıda ve akaryakıt teslimatında yaşanan gecikmeler dolayısıyla hükümete pek çok çağrı yapılmıştır; ancak Johnson hükümetinin konuya yönelik çözüm üretmede geç kaldığını söylemek mümkündür. BP’nin 2021 Temmuz’unda açıkladığı geçici kapatmalardan yalnızca birkaç ay sonra, sürücü açığı dolayısıyla yeniden bir kapatmaya gitmesi bu durumu gözler önüne sermektedir. Zira BP, 23 Eylül 2021 tarihinde 100 kadar benzin istasyonunda akaryakıt sıkıntısı yaşandığını ve teslimatta yaşanan sorunlar nedeniyle, bazı benzin istasyonlarının kapanmak zorunda kaldığını açıklamıştır. Benzer bir biçimde, Esso da benzin istasyonlarında yakıt sıkıntısı yaşandığını aktarmıştır (Partington ve Partridge, 2021b). Bunun üzerine, Birleşik Krallık genelinde panik havası oluşmuş ve başta Londra ve Güney Doğu İngiltere olmak üzere akaryakıt stoğu bulunan istasyonların önünde uzun kuyruklar oluşmuştur. Oluşan panik havası dolayısıyla yapılan aşırı alımlar tedarik zincirindeki mevcut aksamalarla birleşince, doğal olarak, var olan akaryakıt sıkıntısını daha da arttırmıştır. Akaryakıt tedarikindeki aksamalar ve bu durumun bir krize dönüşmesi, halk arasında panik havası yaratmanın yanında benzin fiyatlarındaki artışı da beraberinde getirmiştir. Öyle ki, 5 Ekim 2021 tarihinde yayımlanan haftalık istatistiklere göre, Birleşik Krallık benzin istasyonlarında bir hafta önce litresi 1.35 £’den satılan benzin fiyatı 1.36£’e yükselerek son 8 yılın en yüksek seviyesine ulaşmıştır (Department for Business, Energy and Industrial Strategy, 2021). Bu durum, süregelen ağır vasıta sürücüsü açığının nasıl bir kriz ortamı oluşmasına zemin hazırladığını gözler önüne sermektedir. Öte yandan, Başbakanlık Ofisi’nden yapılan açıklamada ise, akaryakıt sıkıntısı olmadığı iddia edilerek insanların benzin alımlarına normal şekilde devam etmeleri gerektiği tavsiye edilmiştir (Partington ve Partridge, 2021b). Yapılan resmî açıklamalar



vasıtasıyla, işgücü açığının yarattığı krizin etkilerinin daha yumuşak bir tondan halka aktarılmaya çalışıldığını söylemek mümkündür. Söz konusu kriz her ne kadar etkileri hafifletilerek aktarılmaya çalışılsa da Birleşik Krallık hükümeti krizle mücadele noktasında gecikmeli de olsa politikalar geliştirerek, uygulamaya koymak durumunda kalmıştır.

## **5. BİRLEŞİK KRALLIK HÜKÜMETİNİN KRİZLE MÜCADELE POLİTİKALARI VE DEĞERLENDİRME**

Birleşik Krallık'ta 2021 yılında akut hale gelerek kriz ortamı yaratan ağır vasıta sürücüsü açığı dolayısıyla tedarik zincirinde yaşanan aksamalar hükümet üzerindeki baskıların giderek artmasına neden olmuştur. Johnson hükümeti krizin erken dönemlerinde yaptığı açıklamalar aracılığıyla sürücü krizini olduğundan daha küçük çaplı göstermeye çalışsa da ilerleyen süreçte daha da ciddi boyutlara ulaşan bu krizin üstesinden gelebilmek için bir dizi önlemler aldığını açıklamıştır. Bu bağlamda, krizin çok yoğun olarak hissedildiği 2021 yılının yaz aylarını takip eden süreçte göreve gelen Birleşik Krallık hükümetleri tarafından ağır vasıta sürücüsü açığıyla mücadele noktasında kısa ve uzun vadede izlenecek önlemleri içeren toplam 33 politika uygulamaya koyulmuştur (bkz. GOV.UK, 2023). Bu politikaları, Tablo 2'de yer alan altı ana başlık çerçevesinde ele almak mümkündür.

**Tablo 2: Birleşik Krallık Hükümetinin Ağır Vasıta Sürücüsü Açığıyla Mücadele Politikaları**

1. Mevcut tedarik zincirlerinde verimliliğin artırılması
2. Yeni ağır vasıta sürücülerine destek ve eğitim sağlanması
3. Ağır vasıta sürücüsü test kapasitesinin artırılması ve sürecin iyileştirilmesi
4. Eski sürücülerin sektöre geri kazandırılması ve koşulların iyileştirilmesi
5. Yakıt tedarik zincirinin istikrarının sağlanması
6. Taşımacılık sektörünün desteklenmesi

**Kaynak:** GOV.UK, 2023'ten yararlanarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 2'de yer alan politikalar bağlamında, Birleşik Krallık hükümeti ağır vasıta sürücü adaylarının eğitiminin finansmanı için fon ayırmış ve bu kapsamda 11,000'den fazla kişilik kapasitesi olan ağır vasıta sürücülüğü eğitim kampları oluşturmak için harekete geçmiştir. Ayrıca, direksiyon sınav sayısını arttırarak, sınav formatında sürücüler lehine değişiklikler yapmıştır (bkz. GOV.UK, 2023). Birleşik Krallık hükümetinin uygulamaya koyduğu bu politikalar özellikle yeni sürücülerin istihdama katılması bağlamında uzun vadede etki yaratacak politikalardan bazılarıdır. Birleşik Krallık hükümetinin yol kenarlarındaki tesislerde güvenlik, aydınlatma ve hijyen koşullarının iyileştirilmesi için 20 milyon sterlinlik bir fon ayırdığını açıklaması da söz konusu krize yönelik atılan uzun vadeli adımlar arasındadır (GOV.UK, 2022, GOV. UK, 2023). Hükümetin ağır vasıta sürücülerinin çalışma saatlerinin geçici olarak gevşetme kararı alması ve iş verenlere belirli şartları sağlamaları durumunda teşvik ödemeleri yapması (GOV.UK, 2023) ise hem yeni sürücü adayları hem eski sürücüler hem de taşımacılık sektöründeki işverenler açısından teşvik faktörü oluşturan kısa vadeli politikalardan olmuştur. Eski sürücülerin sektöre geri kazandırılması noktasında, kriz sırasında Ulaştırma Bakanlığı tarafından sürücülere gönderilen mektup da dikkat çekicidir. Önceki yıllarda ağır vasıta sürücüsü olarak çalışan kişileri mesleğe geri dönmeye teşvik etmeyi amaçlayan bu mektupta ağır vasıta sürücülerinin çalışma koşulları ve ücretleri konusunda yapılan iyileştirmelere yer verilmiştir (bkz. GOV. UK, 2021c).

Hükümet, ayrıca, benzin istasyonlarındaki baskıyı azaltmak için 300'ü akaryakıt tankeri, 4700'ü ise gıda kamyonu sürücüsü olmak üzere toplamda 5000 ağır vasıta sürücüsüne sınırlı bir süre için Birleşik Krallık'ta bulunmalarına olanak tanıyan geçici vize vereceğini açıklamıştır. Dahası, gıda endüstrisi için geçici göçmenlik düzenlemelerinin hayata geçirilmesi kararlaştırılmıştır. Tüm bu düzenlemelere ek olarak, 4 Ekim 2021 itibarıyla 200 askeri personelin akaryakıt tedarikinde destek sağlamak için görevlendirileceği açıklanmıştır (GOV.UK, 2023). Uygulamaya koyulan tüm bu politikalar ve iyileştirmeler, krizin erken dönemlerinde benimsenen ağır vasıta sürücüsü açığını İngiliz işçilerin istihdamını arttırarak kapatma yönündeki tutumun değiştiğinin bir göstergesidir. Bununla birlikte, ağır vasıta sürücülerine vize kolaylığı sağlama kararı alınması ve bunun da ötesinde askeri personelin ağır vasıta sürücüsü olarak görevlendirilmesi durumunun ne kadar ciddi olduğunu ortaya koyması bakımından oldukça önemlidir.

Hükümetin Birleşik Krallık'ta çalışmak için 5000 ağır vasıta sürücüsüne geçici vize vereceğini açıklaması üzerine vize başvurularına yönelik detaylar çok geçmeden ilan edilmiştir. İçişleri Bakanlığı'ndan yapılan açıklamaya göre, akaryakıt tankeri sürücülerini için verilecek geçici vizeye, 1 Ekim 2021 ve 15 Ekim 2021 tarihleri arasında Birleşik Krallık'a gelen kişilerin başvurabilecekleri ve bu kişilerin gerekli nitelikleri taşımaları durumunda 31 Mart 2022'ye kadar Birleşik Krallık'ta çalışabilecekleri ifade edilmiştir (Home Office, 2021). Gıda nakliyesinde istihdam edilecek sürücülerin ise, 2021 yılının Ekim ayının sonundan itibaren ülkeye gelebilecekleri ve 28 Şubat 2022'ye kadar geçerli olacak çalışma vizesi alabilecekleri belirtilmiştir (GOV.UK, 2023). Hükümet, gıda endüstrisine yönelik sağlanacak vize kolaylığı kapsamında ise, 5,500 kümes hayvancılığı işçisine geçici vize vereceğini açıklamıştır. Yapılan resmî açıklamaya göre, geçici vize için başvuruların 11 Ekim-15 Kasım 2021 tarihleri arasında alınacağı ve verilecek vizelerin 31 Aralık 2021 tarihine kadar geçerli olacağı duyurulmuştur (GOV.UK, 2021b). Dönemin Başbakanı Johnson'un idaresindeki hükümet tarafından uygulamaya koyulan vize kolaylığı yönündeki politikalar dikkatle değerlendirildiğinde, hükümetin kalıcı çözümler sunmak yerine yaklaşan Noel tatilini temel alarak genellikle kısa vadeli çözüm yöntemlerine yöneldiği görülmektedir.

Johnson, 5 Ekim 2021 tarihinde BBC'de yayınlanan sabah programında AB ülkelerinden yalnızca 127 akaryakıt sürücüsünün geçici vize için başvurduğunu açıklamış ve az sayıda başvuru yapılmış olmasını ücretler ve sürücülere sağlanan sosyal olanakların yetersizliğiyle açıklamıştır (BBC, 2021a). 1 Ekim 2021 itibarıyla Birleşik Krallık'a gelen kişilerin akaryakıt tankeri sürücüsü olmak için vize başvurusunda bulunabileceği ve vize kolaylığı kapsamında 300 akaryakıt sürücüsüne vize verileceği göz önünde bulundurulduğunda, 127 başvuru azımsanacak bir sayı değildir. Ancak bu başvurunun AB vatandaşları tarafından yapılmış olması, Mart 2020-Mart 2021 dönemi arasında (bkz. Tablo 1) AB vatandaşı 15,000 ağır vasıta sürücüsünün sektörden ayrıldığı göz önünde bulundurulursa oldukça düşüktür. Bu noktada, Johnson'un açıkladığı 127 başvuruya karşılık Ticaret Bakanlığı'nın ise, yalnızca 27 başvuru tespit edildiğini bildirdiğini de belirtmek gerekir (bkz. BBC, 2021c). Yapılan resmî açıklamalarda dile getirilmemekle birlikte, vize kolaylığı sağlanacak sürücüler ve kümes hayvancılığı işçileri yalnızca AB vatandaşlarını kapsamasa da Johnson'un başvuruların çoğunluğunun AB vatandaşlarından gelmesini beklediğini söylemek yanlış olmayacaktır. Johnson'un geçici vize başvurusunda bulunan kişi sayısına yönelik olarak yaptığı açıklamada vize başvurusunda bulunan AB vatandaşlarının sayısını özellikle belirtmesi ve hatta Ticaret Bakanlığı'nın verdiği sayılarla çelişkili olarak başvuru yapan AB vatandaşlarının sayısını daha fazla olarak açıklaması bunun bir göstergesi niteliğindedir. Çelişkili açıklamalarından da anlaşılacağı üzere Johnson, derinleşen sürücü açığı kriziyle mücadelede geliştirdiği kısa vadeli önlemleri işlevsel olarak göstermek istemesinin yanı sıra, söz konusu krizi Brexit ile ilişkilendirmekten kaçınmıştır. Öyle ki, AB ülkelerinden gelen başvuru sayısının düşüklüğünü sürücülerin ücretlerinin düşüklüğü ve sürücülere sağlanan sosyal şartların kötü olmasıyla açıklamaya çalışmıştır.

Dönemin Birleşik Krallık Ulaştırma Bakanı Grant Shapps ise, ağır vasıta sürücülerini ve kümes hayvanı işçileri için getirilen yeni vize kolaylığına yönelik olarak İngiliz işçileri azaltmak istemediklerini; ancak tedarik zincirinde yaşanan aksamlar karşısında kayıtsız kalamayacaklarını ifade etmiştir (Therrien, 2021). Shapps, ayrıca, yaşanan sorunların kaynağını Brexit olarak gösteren kesimin yanıldıklarını ifade eden açıklamalarda da bulunmuştur (bkz. Mercer, 2021). Esasında, ağır vasıta sürücülerini ve kümes hayvanı işçileri için getirilen vize kolaylığı Birleşik Krallık açısından yabancı işgücünün ne derece önemli olduğunun bir göstergesidir. Diğer taraftan, Shapps'ın açıklamaları Birleşik Krallık hükümetinin gelinen noktaya rağmen ağır vasıta sürücüsü krizini Brexit ile bağdaştırmak istemediğini ve okları Brexit'ten farklı bir yöne çevirmeye çalıştığını bir kez daha ortaya koymuştur. Nitekim, Birleşik Krallık hükümetinin resmî web sitesinde bulunan ağır vasıta sürücüsü açığının nedenlerine ilişkin yazıda da Brexit'e yer verilmemiştir. Bunun yerine, Covid-19 kaynaklı sorunlar, yaşlanan işgücü ve deniz aşırı işgücüne bağımlılık süregelen ağır vasıta sürücüsü açığının nedenleri olarak ön plana çıkarılmıştır (bkz. GOV.UK, 2023). Burada dikkat çeken bir diğer nokta ise, "deniz aşırı işgücüne bağımlılık" ifadesine yer verilerek, AB işgücünün Birleşik Krallık için önemine değinmekten kaçınılmasıdır. Ancak, ağır vasıta sürücüsü arzında yaşanan kriz, Birleşik Krallık'ta Brexit sonrası süreçte hayata geçirilen yeni göç sistemi bağlamında uygulanan sınırlayıcı politikalarla yakından ilgilidir. Nitekim Johnson BBC'ye verdiği bir röportajda (bkz. BBC, 2021b), Birleşik Krallık'ın "oldukça dirençli" bir tedarik zinciri olduğunu vurgulamıştır. Birleşik Krallık halkının AB referandumda "niteliksiz, kitlesel göç" karşısında oy kullandığını belirten Johnson, aynı röportajda kitlesel göçe izin vererek İngiliz işçiler için kötü sonuçlar doğuran kontrolsüz göç dönemine dönmeyeceğini ve geçmiş "başarısızlıklarını" tekrarlanmasına izin vermeyeceğini ifade etmiştir.

Öte yandan, 2021 yılında zirve noktasına ulaşan sürücü açığı ve özellikle gıda sektöründe görülen işgücü açığı Birleşik Krallık'ın yabancı işgücüne ve dolayısıyla da göçe, özellikle de AB göçüne, ne derece ihtiyaç duyduğunu ortaya koymuştur. Ağır vasıta sürücülerinin sayısına ilişkin veriler ile sektörden ayrılan AB vatandaşlarının sayısı arasındaki paralellik, Johnson hükümetinin açıklamaları ve her ne kadar geçici önemler olarak sunulsa da ağır vasıta sürücülerine vize kolaylığı sağlama yönünde izlenen politikalar vasıtasıyla yabancı işgücünün teşvik edilmeye çalışılması, Birleşik Krallık'ta yaşanan sürücü krizinin Brexit ile bağlantısını açığa çıkartan politikalar olarak dikkat çekmektedir. Ayrıca, uygulamaya koyulan tüm politikalara rağmen ağır vasıta sürücüsü krizinin etkilerinin hafiflemekle birlikte sürücü açığının halen devam etmesi de söz konusu açığın Brexit ile ilişkisi bağlamında kayda değer bir göstergedir.

Birleşik Krallık lojistik sektöründeki en büyük iş gruplarından biri olan "Logistic UK" tarafından Mayıs 2022'de yapılan açıklamaya göre, Birleşik Krallık'ın ağır vasıta sürücüsü istihdam politikaları zaman içerisinde etkisini göstermeye başlamıştır; ancak, Birleşik Krallık'taki ağır vasıta sürücüsü açığı artık "kronik" bir hal almıştır. Öyle ki, istihdamdaki ağır vasıta sürücüsü sayısındaki düşüş ve dolayısıyla açık devam etmesine rağmen sürücülerin sektörden ayrılma hızı 2021 yılına kıyasla, 2022 yılının ilk çeyreğinde yavaşlamış ve sektörde kalan sürücü sayısı artmıştır (Logistic UK, 2022). The Chartered Lojistik ve Taşımacılık Enstitüsü'nün (*Chartered Institute of Logistics and Transport*-[CILT]) ağır vasıta sürücüsü açığı kriziyle ilgili olarak düzenlediği anket de Birleşik Krallık'ta sürücü açığının 2022 yılında da devam ettiğini ortaya koyması bakımından önemlidir. Ankete katılanların %78'i hali hazırda sürücü açığıyla karşı karşıya olduklarını belirtmişlerdir (Chartered Institute of Logistics and Transport [CILT], 2022). Bu noktada, her ne kadar Birleşik Krallık'ta diğer ülkelere kıyasla daha şiddetli etki gösterse de ağır vasıta sürücüsü açığının etkilerinin küresel çapta hissedildiğini de göz önünde bulundurmak ve söz konusu açığı bu çerçevede değerlendirmek gerekir. Nitekim Birleşik Krallık Ulaştırma Bakanlığı'nın talebiyle Ulusal Sosyal Araştırmalar Merkezi (*National Centre for Social Research*- NATCEN) tarafından ağır vasıta sürücülerinin istihdam edilmelerinde ve elde tutulmalarında karşılaşılan engellere dair 2023 yılında yayımlanan raporda, Mayıs 2023 itibarıyla ağır vasıta sürücüsü açığının hem Birleşik Krallık hem de dünya genelinde halen devam ettiği vurgulanmıştır (Owen vd., 2023). IRU'ya göre, Birleşik Krallık'ın dahil olduğu durumda Avrupa genelinde 2023 yılı itibarıyla mevcut sürücü pozisyonlarının %7'si açık durumdadır (IRU, 2023). Ağır vasıta sürücüsü açığının 2023 yılında küresel anlamda arttığını belirten IRU, söz konusu açığın 2028 yılına kadar ikiye katlanabileceğini öngörmektedir (IRU, 2023). Benzer şekilde, Birleşik Krallık'ta faaliyet gösteren "Driver Require" isimli sürücü istihdam ajansı tarafından yayımlanan bültende ise, ONS'nin revize edilmiş verileri<sup>4</sup> ışığında 2021 sürücü açığı krizi yeniden değerlendirilmiş ve ağır vasıta sürücüsü arzında düşünüldüğünden daha yakın bir zamanda yeni bir kriz ortaya çıkma ihtimalinin oldukça yüksek olduğu ileri sürülmüştür. Öyle ki, ONS'nin ilk yayımladığı verilere göre 2021 yılının ikinci çeyreğinde ağır vasıta sürücüsü sayısında pandemi öncesi döneme kıyasla gözlemlenen %23'lük düşüş krizin zirve noktasını işaret etmekteyken, revize edilmiş ONS verilerine göre aynı dönem için bu oran yalnızca %15'tir (Smith, 2023: 3).

Ağır vasıta sürücüsü açığı krizi Birleşik Krallık tarafından her ne kadar söylemsel olarak daha küçük çaplı yansıtılmak istenilmiş olsa da söz konusu açığın günümüzde de hala devam etmesi durumun ciddiyetini gözler önüne sermektedir. Ayrıca, ONS'nin revize edilmiş verileri ve IRU'nun öngörülleri yakın gelecekte benzer bir ağır vasıta sürücüsü krizinin yaşanma olasılığının çok da uzak olmadığını göstermektedir. Bu konjonktürde, mevcut açıkla mücadelede gerçekçi ve uzun vadeli adımların atılması gerekmektedir. Zira ağır vasıta sürücüsü açığı daha da ciddi boyutlara ulaşma riski taşımaktadır. Bu bakımdan, daha fazla sürücünün sektöre çekilmesi ve özellikle mevcut sürücülerin elde tutulması için uygulanan politikaların yeniden gözden geçirilmesi gerektiği de ortadadır.

Birleşik Krallık'ta lojistik sektöründeki işverenlerle çalışan bir topluluk olan "Talents in Logistics" tarafından Temmuz 2021'de yürütülen bir anket kapsamında, Birleşik Krallık'taki ağır vasıta sürücülerinin nasıl istihdam edilebilecekleri ve hangi teşvikler aracılığıyla sektörde tutulabilecekleri araştırılmıştır. Anket sonuçlarına göre, ağır vasıta sürücülerini sektöre çeken en cazip beş teşvik sırasıyla: gelir koruma sigortası, ölümcül hastalık teminatı, hizmet yılı için ekstra tatil, daha yüksek emeklilik katkı payı ve esnek çalışma olarak belirtilmiştir. İlaveten, ankette bulunan açık uçlu sorulara verilen cevaplar doğrultusunda sürücülerin sektörde kalmaya devam etmelerinin mesleklerine gösterilen "saygı" ile yakından ilişkili olduğu ortaya koyulmuştur (bkz. Talent in Logistics, 2021).

<sup>4</sup> ONS'nin Üç aylık İşgücü İstatistiklerine ilişkin 2021 yılına ait veriler, aynı yılın başında yapılan iş kodlarındaki değişiklikler dolayısıyla hatalıdır ve bu nedenle revize edilmiştir (bkz. Smith, 2023).

2022 yılında CILT tarafından yürütülen bir diğer ankette ise, “sizce sürücü açığından hangi faktörler sorumlu?” sorusuna verilen cevaplar sürücülerin elde tutulması noktasında atılması gereken adımlar açısından yol gösterici niteliktedir. Bu soruya ankete katılanların yaklaşık %80’i “sosyal olmayan saatler” cevabını vermiştir. Bu cevabı, sektörün imajı, uzun çalışma saatleri, Avrupalı sürücü eksikliği ve sürücülerin yaşlanması gibi cevaplar takip etmiştir (bkz. CILT, 2022). Bu anlamda, işverenlerin sürücülerin taleplerine kulak vermeleri ve kısa vadeli çözümler yerine uzun vadede sürücülere sağlanan hak ve güvenceleri geliştirmeleri gerektiği açıktır.

## **6.SONUÇ**

Ağır vasıta sürücüsü açığı yalnızca Birleşik Krallık açısından değil, dünya genelinde pek çok devlet açısından bir meydan okuma niteliğinde değerlendirilebilir. Bununla birlikte, Birleşik Krallık açısından incelendiğinde, söz konusu açık 2021 yılında akut bir hal alarak kriz ortamı yaratmıştır. Birleşik Krallık’ta 2021 yılı öncesinde 60,000 kişi olarak tespit edilen ağır vasıta sürücüsü açığı, 2021 yılına gelindiğinde yaklaşık 40,000 kişi daha artarak 100,000 kişi ile zirve noktasına ulaşmıştır. Birleşik Krallık’ta 2021 yılında ortaya çıkan ağır vasıta sürücüsü açığı krizinin temel gerekçeleri Covid-19 pandemisi ve Brexit olarak gösterilmektedir. Bununla birlikte, ağır vasıta sürücülerinin eğitim maliyeti, kötü çalışma koşulları, düşük ücretler, yaşanan nüfus vb. gibi gerekçeler de bu açığın belirleyicileri arasında yer almaktadır. Birleşik Krallık’ta ağır vasıta sürücüsü açığının 2021 yılında zirve noktasına ulaşmasının temel gerekçeleri olarak Brexit ve Covid-19 pandemisinin gösterilmesinden hareketle, bu çalışmada ağır vasıta sürücüsü açığının yarattığı krizin Brexit ile ilişkisi araştırılmış ve bu krizin Brexit sonrası süreçte uygulamaya koyulan göç politikaları bağlamında Brexit sonrası bir semptom olup olmadığı sorusuna yanıt aranmıştır. Bu soruya yanıt aranırken, ağır vasıta sürücüsü krizi ile Brexit ile arasında direkt bir ilişki olup olmadığını ekonometrik bir analiz yapmadan ortaya koymanın zorluğunu göz önünde bulundurulmuş ve çalışma kapsamında ikincil kaynaklardan elde edilen ağır vasıta sürücü sayıları ve göçe ilişkin veriler, ağır vasıta sürücüsü krizine ve krizin dinamiklerine- Brexit ile ilişkisine- ilişkin genel trendi anlama noktasında ipucu sağlayan araçlar olarak kullanılmıştır.

Birleşik Krallık’ın AB üyeliği süresince serbest dolaşım prensibi çerçevesinde herhangi bir izne tabi olmaksızın Birleşik Krallık’a gelip burada yaşama ve çalışma hakkı elde edebilen AB vatandaşları, Brexit sürecinin 31 Aralık 2020 tarihinde tamamlanmasını takiben uygulamaya koyulan yeni göç sistemi nedeniyle Brexit öncesi süreçte olduğu gibi istedikleri zaman Birleşik Krallık’a gelememekte ve burada çalışmamaktadırlar. Öyle ki, artık AB üyesi olmayan Birleşik Krallık ortak pazarın bir bileşeni konumunda değildir ve serbest dolaşım prensibi Birleşik Krallık ve AB vatandaşları için karşılıklı olarak sonlandırılmıştır.

Çalışmanın bulguları, ağır vasıta sürücüsü açığının krize dönüşmesinin ardındaki gerekçelerin çok çeşitli ve çok boyutlu olmakla birlikte, özellikle Brexit sürecinin durumu Birleşik Krallık açısından diğer ülkelere kıyasla daha kötü hale getirdiğini doğrular niteliktedir. Birleşik Krallık açısından temel sorun, tedariki sağlayacak ağır vasıta sürücülerinin sayısının yetersiz olması ile yakından ilgilidir. Nitekim ağır vasıta sürücülerinin sayısındaki açık, stok kıtlığı ihtimalini ve sürücülerin ücretlerindeki artışı da beraberinde getirmiştir. Stok kıtlığı ve sürücü ücretlerindeki artışlar ise, ürünler için daha yüksek fiyat belirlenmesi anlamına gelmiştir. Bu bakımdan, 2021 yılında akut bir hal alarak krize dönüşen ağır vasıta sürücüsü açığının özellikle Covid-19 pandemisinin negatif etkilerinin giderek zayıfladığı günümüzde de devam etmesi ve dolayısıyla kronik bir görünüme bürünmesi, AB üyeliğinin ortak pazara kesintisiz erişim sağlaması bağlamında ve AB göçünün yarattığı artı değer çerçevesinde Birleşik Krallık ekonomisine yaptığı pozitif katkıyı gözler önüne sermektedir.

Şüphesiz ki, Brexit geçiş süreci ile aynı dönemde yaşanan Covid-19 pandemisi de sorunun önemli bir bileşeni konumundadır. Bu anlamda pandemi, Brexit’in etkilerini ortaya koymayı zorlaştırmıştır. Covid-19’un pandemi olarak ilanından sonra yaşanan kaos ortamı, kapanmalar ve seyahat kısıtlamaları ekonomik daralmayı da beraberinde getirmiş ve AB vatandaşı olan ağır vasıta sürücülerinin kendi ülkelerine dönmelerine neden olmuştur. Covid-19 pandemisi sırasında ülkelere dönen ağır vasıta sürücülerini, Brexit’in getirdiği belirsizlikler ve en nihayetinde geçiş sürecinin tamamlanmasının ardından uygulamaya koyulan yeni göç sisteminin doğal bir sonucu olarak, Birleşik Krallık’a dönmek istememişler ya da isteseler dahi sınırda pek çok prosedüre tabi olacakları için geri dönmeyi tercih etmişlerdir. Bu bağlamda Brexit, Birleşik Krallık açısından ağır vasıta sürücüsü açığının krize evrilmesine neden olan ve bu krizin yönetimini zorlaştıran bir dinamik olarak, başta Covid-19 pandemisi olmak üzere ağır vasıta sürücüsü açığının ardındaki diğer faktörlerin yarattığı etkiyi arttıran bir işlev görmüştür.

Ağır vasıta sürücüsü açığının krize dönüştüğü süreçte, başta gıda sektörü olmak üzere mal tedarikinde yaşanan sorunlar ve takip eden süreçte yaşanan akaryakıt krizi Birleşik Krallık hükümetini sorunun kısa ve uzun vadede çözümü için etkili olacak adımlar atmaya ve politikalar uygulamaya sevk etmiştir. Yabancı uyruklu ağır vasıta sürücülerine sağlanan vize kolaylığı sürücü açığının kısa vadede çözümüne yönelik uygulamaya koyulan politikaların başında gelmiştir. Günümüzde, ağır vasıta sürücüsü sayısı 2021 yılında yaşanan kriz dönemine göre artış göstermiş olsa da özellikle AB işgücünün Birleşik Krallık ekonomisine katkısı göz önünde bulundurulduğunda, göç konusunda uzun vadeli ve daha cazip düzenlemelerin gerekli olduğu açıktır. Ayrıca, göç konusunda gerekli olan düzenlemeler dışında uzun vadede sürücülerin istihdamdaki düşüşünü önlemek ve yeni sürücülerini de sektöre katmak amacıyla hayata geçirilen politikaların gözden geçirilmesi ve bu kapsamda gerekli iyileştirmelerin yapılması da oldukça önemlidir. Sürücü eğitimleri için ayrılan fonlar, ücret artışları ve artan sürücü testi sayısı vasıflı işçilerin sektörden ayrılmasını önleyen faktörler arasında yer almaktadır. Bununla birlikte, sürücü eğitim maliyetlerinin azaltılması, sürücülerin sosyal güvencelerinin artırılması, çalışma koşullarının ve ortamlarının iyileştirilmesi yönünde atılan adımlar ve yaşanan nüfus göz önünde bulundurularak genç ve özellikle de kadın sürücülerin istihdamının teşvik edilmesi yönünde alınacak önlemler sürücü açığıyla mücadelede uzun vadede fark yaratacaktır.

#### **KAYNAKÇA**

- Arnold, M. ve Vladkov, A. (2021). Europe's trucker shortage becoming 'extremely dangerous', Financial Times. Elde edilme tarihi: 11 Aralık 2023, <https://www.ft.com/content/e8ca2a08-308c-4324-8ed2-d788b074aa6c?signupConfirmation=success>
- BBC (2020, 24 Aralık). Kent lorry chaos: Truckers warned of Christmas in their cabs, Elde edilme tarihi: 1 Aralık 2023, <https://www.bbc.co.uk/news/uk-england-kent-55434966>
- BBC (2021a, 5 Ekim). Petrol shortage: Is the fuel crisis improving, Elde edilme tarihi: 7 Ekim 2021, <https://www.bbc.com/news/explainers-58709456>
- BBC (2021b, 2 Ekim). Fuel crisis: Boris Johnson urged to recall Parliament, Elde edilme tarihi: 7 Ekim 2021, <https://www.bbc.com/news/uk-politics-58767330>
- BBC (2021c, 5 Ekim). Fuel stocks in South and London behind rest of UK, Elde edilme tarihi: 27 Kasım 2023, <https://www.bbc.co.uk/news/business-58800848>
- BBC (2021d, 15 Ekim). How serious is the shortage of lorry drivers?, Elde edilme tarihi: 15 Aralık 2023, <https://www.bbc.com/news/57810729>
- Becker, S. O.; Fetzer, T. ve Novy, D. (2017). "Who Voted For Brexit? A Comprehensive District-Level Analysis", *Centre For Economic Performance Discussion Paper*, No 1480, 1-62.
- Butler, S. (2021, 28 Haziran). Lorry driver shortage: UK government and retailers in emergency talks, The Guardian, Elde edilme tarihi: 27 Kasım 2023, <https://www.theguardian.com/business/2021/jun/28/lorry-driver-shortage-uk-government-and-retailers-in-emergency-talks-covid-brexite>
- Chartered Institute of Logistics and Transport [CILT] (2022). CILT Driver Shortage Crisis 2022 Report, Bus Mark & Log Mark.
- Cuibus, M. V. (2023). EU Migration to and from the UK, the migration observatory. (20.11.2023), Elde edilme tarihi: 28 Kasım 2023, <https://migrationobservatory.ox.ac.uk/resources/briefings/eu-migration-to-and-from-the-uk/>
- De Haas, H.; Castles, S. ve Miller, M.J. (2020). *The Age of Migration: International Population Movements in the Modern World*, 6. Baskı, Macmillan: Basingstoke.
- Dempsey, H. ve Plimmer, G. (2021). Maersk diverts big cargo ships from UK as Felixstowe fills up, Financial Times, Elde edilme tarihi: 11 Aralık 2023, <https://www.ft.com/content/6eccab48-eaf2-4f67-ac0e-0005e7e21ef6>
- Dennison, J. ve Geddes, A. (2018). "Brexit and the Perils of 'Europeanised' Migration", *Journal of European Public Policy*, 25/ 8, 1-17.
- Department for Business, Energy and Industrial Strategy (2021). Statistical data set: Weekly road fuel prices (CSV). (05.10.2021), Elde edilme tarihi: 6 Ekim 2021, [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/1023090/CSV\\_041021.csv/preview](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1023090/CSV_041021.csv/preview)



- Goodwin, M. J. ve Heath, O. (2016). "The 2016 Referendum, Brexit and the Left Behind: An Aggregate-Level Analysis of the Result", *The Political Quarterly*, 1-10.
- GOV.UK (t.y.). Find training to become a heavy goods vehicle (HGV) driver, Elde edilme tarihi: 7 Aralık 2023, <https://www.gov.uk/training-hgv>
- GOV.UK, (2021a). Skilled Worker visa, Elde edilme tarihi: 8 Ekim 2021, <https://www.gov.uk/skilled-worker-visa>
- GOV.UK (2021b). Recruit a poultry worker or HGV food driver with a temporary visa. (07.10.2023). Elde edilme tarihi: 8 Ekim 2021, <https://www.gov.uk/guidance/recruit-a-poultry-worker-or-hgv-food-driver-with-a-temporary-visa>
- GOV.UK (2021c). HGV driver shortage: employment opportunities. (25.09.2021). Elde edilme tarihi: 22 Aralık 2023, <https://www.gov.uk/government/publications/hgv-driver-shortage-employment-opportunities>
- GOV.UK (2022). £20 million to improve roadside facilities for HGV drivers. (13.04.2022). Elde edilme tarihi: 1 Aralık 2023, <https://www.gov.uk/government/news/20-million-to-improve-roadside-facilities-for-hgv-drivers>
- GOV.UK (2023) UK government action to reduce the HGV driver shortage, Elde edilme tarihi: 1 Aralık 2023, <https://www.gov.uk/government/topical-events/hgv-driver-shortage-uk-government-response/about>
- Gürsoy, Y. (2019). "Brexit: Türkiye-Birleşik Krallık-AB İlişkilerinde Siyasi ve Ekonomik Riskler ve Fırsatlar", *Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu*, İstanbul.
- Harvey, D. (2021, 2 Temmuz). Brexit and Covid cause big jump in pay for lorry drivers, BBC, Elde etme tarihi: 3 Ekim 2021, <https://www.bbc.com/news/uk-england-somerset-57656327>
- Home Office (2020). Media factsheet: EU Settlement Scheme, GOV.UK. (02.07.2020). Elde etme tarihi: 3 Aralık 2023, <https://homeofficemedia.blog.gov.uk/2020/07/02/media-factsheet-eu-settlement-scheme/>
- Home Office (2021). Concession for temporary leave to allow employment as HGV fuel drivers, GOV.UK. (2 Ekim 2021). Elde etme tarihi: 6 Ekim 2021, <https://www.gov.uk/guidance/concession-for-temporary-leave-to-allow-employment-as-hgv-fuel-drivers>
- Hopkin, J. (2017). "When Polanyi Met Farage: Market Fundamentalism, Economic Nationalism, And Britain's Exit From The European Union", *The British Journal Of Politics And International Relations*, Special Issue Article, 1–14.
- House of Commons Transport Committee (2016). Skills and workforce planning in the road haulage sector: Fourth Report of Session 2016–17. (29.07.2016). Elde etme tarihi: 11 Aralık 2023, <https://publications.parliament.uk/pa/cm201617/cmselect/cmtrans/68/68.pdf>
- International Road Transport Union [IRU] (2022). Global driver shortages: 2022 year in review. (22.12.2022). Elde etme tarihi, 9 Aralık 2023, <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/global-driver-shortages-2022-year-review>
- IRU (2023). Global truck driver shortage to double by 2028, says new IRU report. (20.11.2023). Elde etme tarihi: 10 Aralık 2023, <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/global-truck-driver-shortage-double-2028-says-new-iru-report>
- Jones, A. (2007). Britain and the European Union, 1. Baskı, Edinburgh Üniversitesi Yayınları, Edinburg, eBook Academic Collection (EBSCOhost). Elde edilme tarihi: 1 Temmuz 2018, <http://eds.b.ebscohost.com/eds/ebookviewer/ebook/bmxlymtfxzE5NDE1NF9fQU41?sid=60af5d6b-e901-47d5-a09c-e4de1fee57c0@sessionmgr101&vid=3&format=EB&rid=1>
- Logistic UK (2022). HGV driver shortage persists but recruitment initiatives starting to bear fruit, says Logistics UK. (18.05.2022). Elde edilme tarihi: 12 Kasım 2023, <https://logistics.org.uk/media/press-releases/2022/may/hgv-driver-shortage-persists-but-recruitment-initi>
- Mercer, D. (2021, 11 Ekim). Fuel supply crisis: Why is there an HGV driver shortage and how bad could the problem get?, Sky News, Elde edilme tarihi: 1 Aralık 2023, <https://news.sky.com/story/supply-crisis-why-is-there-a-hgv-driver-shortage-and-how-bad-could-the-problem-get-12417317#:~:text=There%20has%20also%20been%20a,in%202020%20than%20in%202019.>

- Office for National Statistics [ONS] (2020). Dataset: Provisional long-term international migration estimates. (27.08.2020). Elde edilme tarihi: 8 Ekim 2021, <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/populationandmigration/internationalmigration/datasets/migrationstatisticsquarterlyreportprovisionallonlongterminternationalmigrationltimeestimates>
- ONS (2022). HGV drivers by nationality and 10 year age group. (27.09.2022). Elde edilme tarihi: 28 Kasım 2023, <https://www.ons.gov.uk/employmentandlabourmarket/peopleinwork/employmentandemployeetypes/adhoc/14398hgvdriversbynationalityand10yearagegroup>
- Owen, R; Pullerits, M.; Link, S.; Vanson, T. ve Davies, M. (2023). HGV driver recruitment and retention rapid evidence assessment, National Centre for Social Research, GOV.UK, (23.05.2023). Elde edilme tarihi: 11 Aralık 2023, <https://www.gov.uk/government/publications/hgv-driver-recruitment-and-retention-rapid-evidence-assessment>
- Partington, R. ve Partridge, J. (2021a, 24 Ağustos). UK plunges towards supply chain crisis due to staff and transport disruption, The Guardian, Elde edilme tarihi: 3 Ekim 2021, <https://www.theguardian.com/business/2021/aug/24/uk-retailers-stock-supply-shortages-covid-pingdemic>
- Partington, R. ve Partridge, J. (2021b, 24 Eylül). BP closes some petrol stations amid HGV driver shortage, The Guardian, Elde edilme tarihi: 3 Ekim 2021, <https://www.theguardian.com/business/2021/sep/23/bp-rations-petrol-and-diesel-deliveries-to-its-service-stations>
- Race, M. (2021, 21 Temmuz). Race, BP: Lorry driver shortages closing some sites temporarily, BBC, Elde edilme tarihi: 28 Kasım 2023, <https://www.bbc.com/news/business-57912922>
- Recruitment and Employment Confederation [REC] (2022). HGV Driver Shortage – The Causes, the Facts and the Potential Solutions. (01.02.2022). Elde edilme tarihi: 28 Kasım 2023, <https://www.rec.uk.com/our-view/news/news-our-business-partners/hgv-driver-shortage-causes-facts-and-potential-solutions>
- Road Haulage Association [RHA] (2021). RHA letter to prime minister. (23.06.2021). Elde edilme tarihi: 3 Ekim 2021, <https://www.rha.uk.net/Portals/0/News/Policy%20and%20Campaigning/Policy%20and%20Campaigning%20Documents/RHA%20letter%20to%20Prime%20Minister%20230621.pdf?ver=2021-06-23-163949-737> (03.10.2021).
- Russon, M-A. ve Jones, L. (2021, 3 Eylül). Councils hit by bin collection delays due to driver shortage, BBC, Elde edilme tarihi: 27 Kasım 2023, <https://www.bbc.com/news/business-58424343>
- Smith, K. (2023). HGV Driver Shortage Crisis: Another Crisis on the Horizon?, Driver Require. (Ağustos 2023). Elde edilme tarihi: 7 Aralık 2023, <https://driverrequire.co.uk/resources/bulletin-the-hgv-driver-shortage-crisis-another-crisis-on-the-horizon>
- Sumption, M.; Walsh, P.W. ve Brindle, B. (2023). Net migration to the UK, The Migration Observatory. (09.08.2023). Elde edilme tarihi: 28 Kasım 2023, <https://migrationobservatory.ox.ac.uk/resources/briefings/long-term-international-migration-flows-to-and-from-the-uk/>
- Swales, K. (2016), "Understanding the Leave Vote", National Centre for Social Research, Elde edilme tarihi: 17 Mayıs 2019, <https://natcen.ac.uk/our-research/research/understanding-the-leave-vote/>
- Talent in Logistics (2021). The Drivers For Drivers; Which Incentives and Benefits Really Matter?, Elde edilme tarihi: 11 Aralık 2023, [https://www.talentinlogistics.co.uk/wp-content/uploads/2021/09/TIL\\_LGV-Driver-Incentives-Benefits-Survey-Findings.pdf](https://www.talentinlogistics.co.uk/wp-content/uploads/2021/09/TIL_LGV-Driver-Incentives-Benefits-Survey-Findings.pdf)
- Talmazan, Y. (2019, 31 Aralık). E.U. nationals face 'humiliation' of applying to stay in the U.K. post-Brexit, NBC News, Elde edilme tarihi: 3 Aralık 2023, <https://www.nbcnews.com/news/world/e-u-nationals-face-humiliation-applying-stay-u-k-post-n1108541>
- The Electoral Commission (2016). Report on the 23 June 2016 referendum on the UK's membership of the European Union. (Eylül 2016). Elde edilme tarihi: 9 Nisan 2021, <https://www.electoralcommission.org.uk/who-we-are-and-what-we-do/elections-and-referendums/past-elections-and-referendums/eu-referendum/report-23-june-2016-referendum-uks-membership-european-union>
- Therrien, A. (2021, 26 Eylül). Hauliers and poultry workers to get temporary visas, Elde edilme tarihi: 1 Aralık 2023, <https://www.bbc.com/news/business-58694004>

World Health Organisation (2020). WHO Director-General's opening remarks at the media briefing on COVID-19- 11 March 2020. (11.03.2020). Elde edilme tarihi: 23 Ocak 2022, <https://www.who.int/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020>

Vasilopoulou, S. (2016). "UK Euroscepticism and the Brexit Referandum", *The Political Quarterly*, 87/2, 219-227.

Vasilopoulou, S. (2017). "Theory, Concepts and Research Design in the Study of Euroscepticism", *The Routledge Handbook of Euroscepticism*, (Ed: Benjamin Leruth vd.), 1 Baskı, eBook ISBN: 9781315464015, Elde edilme tarihi: 27 Ocak 2020, <https://www.routledgehandbooks.com/doi/10.4324/9781315464015.ch3>

#### **Beyan ve Açıklamalar (Disclosure Statements)**

1. Bu çalışmanın yazarları, araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyduklarını kabul etmektedirler (The authors of this article confirm that their work complies with the principles of research and publication ethics).

2. Yazarlar tarafından herhangi bir çıkar çatışması beyan edilmemiştir (No potential conflict of interest was reported by the authors).

3. Bu çalışma, intihal tarama programı kullanılarak intihal taramasından geçirilmiştir (This article was screened for potential plagiarism using a plagiarism screening program).