



**AZ GELİŞMİŞ VE GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELERDE YOL GÜVENLİĞİ
İLE KALKINMA YARDIMLARININ ROLÜ**

Fatih DALOĞULLARI

DOKTORA TEZİ

KAZALARIN ÇEVRESEL VE TEKNİK ARAŞTIRMASI ANA BİLİM DALI

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

TEMMUZ 2020

Fatih DALOĞULLARI tarafından hazırlanan “AZ GELİŞMİŞ VE GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELERDE YOL GÜVENLİĞİ İLE KALKINMA YARDIMLARININ ROLÜ” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ ile Gazi Üniversitesi Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması Ana Bilim Dalında DOKTORA TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Danışman: Doç. Dr. Fetullah AKIN

İktisat Ana Bilim Dalı, Hacı Bayram Veli Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

Başkan: Prof. Dr. Atilla Mirati MURATHAN

Kimya Mühendisliği Ana Bilim Dalı, Gazi Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

Üye: Prof. Dr. Göksel ÖZKAN

Kimya Mühendisliği Ana Bilim Dalı, Gazi Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

Üye: Doç. Dr. Nurcan AKDURAN

Radyasyon Hızlandırıcısı Teknolojisi Dairesi, Türkiye Atom Enerjisi Kurumu

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

Üye: Doç. Dr. Furkan EMİRMAHMUTOĞLU

Ekonometri Ana Bilim Dalı, Hacı Bayram Veli Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Doktora Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

Tez Savunma Tarihi: 22/07/2020

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Doktora Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.

.....

Prof. Dr. Sena YAŞYERLİ

Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYAN

Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Fatih DALOĞULLARI

22/07/2020

AZ GELİŞMİŞ VE GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELERDE YOL GÜVENLİĞİ İLE
KALKINMA YARDIMLARININ ROLÜ
(Doktora Tezi)

Fatih DALOĞULLARI

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Temmuz 2020

ÖZET

Her yıl 1,3 milyondan fazla kişi yol kazalarında hayatının kaybetmektedir. Yol kazaları nedeniyle yaşanan ölümlerin %80'i ise az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde görülmektedir. Bu çalışmanın amacı, resmi kalkınma yardımlarının ölümlü yol kazaları üzerine etkilerinin sektör bazında incelenmesi ve yardımların etkinliği alanında öneriler getirilmesidir. Çalışmada, Vietnam, Sırbistan, Bosna Hersek, Ermenistan ve Gürcistan'da, 2005-2016 arası dönem için yol kazalarında 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları ile ülkelerin ulaşım ve sağlık alanında aldığı kalkınma yardımları arasındaki ilişki regresyon analizi yöntemiyle incelenmiştir. Ayrıca kişi başına milli gelir değişkeni ile kalkınma yardımları arasındaki ilişki de istatistiksel olarak incelenmiştir. Çalışmanın bulguları, Vietnam, Sırbistan ve Bosna Hersek'in yol ulaşımı kapsamında aldığı kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki olduğu yönündedir. Tezde elde edilen bulgular ve yapılan araştırmalar sonucunda ülkelere sağlanan kalkınma yardımlarının, ülkedeki yol güvenliği politikaları dâhil olmak üzere ülkenin kalkınma ve refahına etkisinin artırılması için 5 ayrı kategoride öneriler getirilmiştir. Ayrıca analiz edilen ülkelerde, ulusal yol güvenliği stratejileri, yol güvenliği hedefleri, alınan önlemleri uygulama dereceleri, yeni ve mevcut yolların derecelendirilmesi, kırsal bölgelerdeki ulaşım politikaları gibi göstergeleri incelenmiş, var olan eksiklikler ülke verileri ile birlikte yorumlanmıştır. Çalışma sonucunda kalkınma yardımlarının doğru sektörlere aktarımı, iyi yönetim ve yerel yönetimlerin sahiplenmesi, doğru raporlama ve takip, kaynakların doğrudan aktarımı, donörler arasındaki koordinasyon, çok taraflı yardım kuruluşlarının tecrübe ve birikimi ile birlikte olumlu sonuçlar verebileceği, nicel veriler ve yapılan araştırmalar ile desteklenerek açıklanmış ve öneriler getirilmiştir.

Bilim Kodu : 91124
Anahtar Kelimeler : Yol güvenliği, yol güvenliği politikası, kalkınma yardımları etkinliği, az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler, ölümlü kazalar
Sayfa Adedi : 160
Danışman : Doç. Dr. Fetullah AKIN

THE ROLE OF DEVELOPMENT ASSISTANCE ON ROAD SAFETY IN
UNDERDEVELOPED AND DEVELOPING COUNTRIES

(Ph. D. Thesis)

Fatih DALOĞULLARI

GAZİ UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES

July 2020

ABSTRACT

More than 1.3 million people die every year in road accidents. Eighty percent of deaths due to road accidents are seen in underdeveloped or developing countries. The aim of this study is to examine the effects of official development assistance on fatal road accidents on a sector by sector basis and to make recommendations in the field of the effectiveness of aid. In the study, the relationship between the number of deaths per 1 million population from road accidents between 2005-2016 in Vietnam, Serbia, Bosnia and Herzegovina, Armenia and Georgia and the development aids received by countries in the field of transportation and health were analyzed using regression analysis method. The findings of the study indicate that there is a statistically significant relationship between development assistance on road transportation and deaths per 1 million population, in Vietnam, Bosnia and Herzegovina and Serbia. As a result of the findings and researches obtained in the thesis, suggestions were made in five different categories in order to increase the impact of development assistance provided to the countries, including road safety policies in the country. In addition, indicators such as national road safety strategies, road safety targets, degree of implementation of measures taken, rating of new and existing roads and transportation policies in rural areas were examined, and existing deficiencies were interpreted along with country data in the analyzed countries. As a result of the study, with the transfer of development aids to the right sectors, ownership of good management and local administrations, accurate reporting and follow-up, direct transfer of resources, coordination between donors, and the experience of multilateral aid, organizations can yield positive results. Also, our theory was supported by quantitative data and research.

Science Code : 91124

Key Words : Road safety, road safety policy, development aid effectiveness,
underdeveloped and developing countries, road fatalities

Page Number : 160

Supervisor : Assoc. Prof. Dr. Fetullah AKIN

TEŞEKKÜR

Öncelikle tezime ilişkin olarak desteklerini esirgemeyen kıymetli danışmanım, sayın hocam Doç. Dr. Fetullah AKIN hocama teşekkür ederim. Nasihatları ve kıymeli katkıları ile eğitim hayatımda birçok başarıyı elde etmeme vesile olan Prof. Dr. Atilla Mirati MURATHAN ve Prof. Dr. Ayşe MURATHAN hocalarıma minnetlerimi sunarım. Tezimin hazırlık aşamasında her daim ulaşabildiğim sayın Prof. Dr. Göksel ÖZKAN ve Doç. Dr. Nurcan AKDURAN hocalarıma şükranlarımı sunarım. Tezimin kavramsal çerçevesine yaptığı katkılardan dolayı sayın Dr. Öğr. Üyesi Ebru ARIKAN ÖZTÜRK hocama teşekkürlerimi sunarım. Sağladığı iş disiplini ile akademik ve kariyer hayatıma önemli katkılarda bulunan TİKA İnsan Kaynakları Daire Başkanı Dr. Zülküf ORUÇ'a teşekkür ederim. Tezimin yazım sürecinde yardımlarından ötürü Esmâ ARSLAN ve Egemen BABAİBAN'a teşekkür ederim. Kariyerimin her aşamasında bana yol gösteren Reyhan ERATAK ve her seferinde sorumluluklarımı hatırlamamda bana yardımcı olan, nasihatları ile hayatıma yön veren Ayşenur ÇELİK'e gönül borcumu bildiririm. Son olarak, sağlıklı oldukları için her gün şükrettiğim aileme, akademik hayatımızda öğrenemeyeceğimiz değerleri sabırla bizlere öğrettikleri ve her zaman yanımda oldukları için şükran ve minnetlerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER.....	vii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	x
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	xii
RESİMLERİN LİSTESİ.....	xv
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	xvi
1. GİRİŞ.....	1
2. LİTERATÜR.....	7
3. YOL GÜVENLİĞİ.....	15
3.1. Yol Kazalarının Ana Faktörleri.....	16
3.2. Kalkınma ve Yol Güvenliği	18
3.3. Uluslararası Girişimler	20
3.3.1. Yol güvenliği 2011-2020 on yıl eylem planı	20
3.3.2. 2018 Yılı yol güvenliği küresel durum raporu göstergeleri.....	21
3.4. Ülkeler Yol Güvenliği Göstergeleri	27
3.5. 2020 Sonrası Yol Güvenliği.....	42
3.5.1. Yol güvenliğinde 12 küresel hedefin önemi	42
4. KALKINMA YARDIMLARI	47
4.1. Uluslararası Kalkınma Yardımlarının Kurumsallaşması	47
4.2. Kalkınma Yardımlarının Etkinliği	51

Sayfa

4.3. Etkinliği Arttırılması ve İş Birliği için Yapılan Girişimler	51
4.3.1. Binyıl kalkınma hedefleri	52
4.3.2. Kalkınmanın finansı üzerine Monterrey konferansı	53
4.3.3. Roma yüksek düzeyli forumu	54
4.3.4. Marakeş ortak bildirisi	55
4.3.5. Paris deklarasyonu (yüksek düzeyli forumu).....	55
4.3.6. Akra eylem planı toplantısı.....	57
4.3.7. Busan yüksek düzeyli forumu.....	58
4.3.8. Sürdürülebilir kalkınma hedefleri.....	59
5. YÖNTEM.....	63
5.1. Yol Kaza Verileri	64
5.1.1. Kalkınma yardımları verileri	66
5.1.2. Ulaşım alanında yapılan kalkınma yardımları verileri	66
5.1.3. Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımı verileri	68
5.1.4. Kişi başına düşen milli gelir verileri.....	69
6. BULGULAR	75
6.1. 1 Milyon Nüfusta Görülen Ölüm Sayısı	75
6.2. Yol Ulaşımı Kapsamında Yapılan Kalkınma Yardımları	77
6.2.1. Vietnam.....	79
6.2.2. Sırbistan	81
6.2.3. Bosna Hersek	83
6.2.4. Ermenistan	85
6.2.5. Gürcistan.....	87
6.3. Sağlık alanında yapılan Kalkınma Yardımları	89

	Sayfa
6.3.1. Vietnam.....	91
6.3.2. Sırbistan	93
6.3.3. Bosna Hersek	95
6.3.4. Ermenistan	97
6.3.5. Gürcistan.....	99
6.4. Toplam Resmi Kalkınma Yardımları	101
6.4.1. Vietnam.....	103
6.4.2. Sırbistan	105
6.4.3. Bosna Hersek	107
6.4.4. Ermenistan	109
6.4.5. Gürcistan.....	111
6.5. Kişi Başına Düşen Milli Gelir	113
6.5.1. Vietnam.....	115
6.5.2. Sırbistan	117
6.5.3. Bosna Hersek	119
6.5.4. Ermenistan	121
6.5.5. Gürcistan.....	123
7. TARTIŞMA	125
8. SONUÇ VE ÖNERİLER	137
KAYNAKLAR.....	151
ÖZGEÇMİŞ.....	159

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 3.1. Yol güvenliğine genel bakış	15
Çizelge 3.2. En çok görülen ölüm nedenleri.....	22
Çizelge 3.3. Vietnam Yol güvenliği göstergeleri ülke tablosu	27
Çizelge 3.4. Sırbistan Yol güvenliği göstergeleri ülke tablosu.....	30
Çizelge 3.5. Bosna Hersek Yol güvenliği göstergeleri ülke tablosu.....	33
Çizelge 3.6. Ermenistan Yol güvenliği göstergeleri ülke tablosu.....	36
Çizelge 3.7. Gürcistan Yol güvenliği göstergeleri ülke tablosu	39
Çizelge 3.8. Küresel yol güvenliği hedefleri	44
Çizelge 4.1. OECD Üye ülkeler	50
Çizelge 6.1. Yol kazalarında 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı	75
Çizelge 6.2. Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları / Milyon dolar	77
Çizelge 6.3. Vietnam 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu.....	79
Çizelge 6.4. Bosna Hersek 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu.....	83
Çizelge 6.5. Ermenistan 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu.....	85
Çizelge 6.6. Ermenistan 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu.....	87
Çizelge 6.7. 2005-2016 yılları sağlık alanında yapılan Kalkınma Yardımları	89
Çizelge 6.8. Vietnam 2005-2016 Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu	91
Çizelge 6.9. Sırbistan 2005-2016 Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu	93
Çizelge 6.10. Bosna Hersek 2005-2016 Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu.....	95

Çizelge	Sayfa
Çizelge 6.11. Ermenistan 2005-2016 Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu.....	97
Çizelge 6.12. Gürcistan 2005-2016 Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu.....	99
Çizelge 6.13. 2005-2016 Toplam resmi kalkınma yardımları	101
Çizelge 6.14 Vietnam 2005-2016 toplam kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu.....	103
Çizelge 6.15 Sırbistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu.....	105
Çizelge 6.16. Bosna Hersek 2005-2016 toplam kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu.....	107
Çizelge 6.17. Ermenistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu.....	109
Çizelge 6.18. Gürcistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu.....	111
Çizelge 6.19. 2005-2016 Kişi başına düşen milli gelir.....	113
Çizelge 6.20. Vietnam Toplam resmi kalkınma yardımları ile kişi başı milli gelir regresyon analizi tablosu.....	115
Çizelge 6.21. Sırbistan Toplam resmi kalkınma yardımları ile kişi başı milli gelir regresyon analizi tablosu.....	117
Çizelge 6.22. Bosna Hersek Toplam resmi kalkınma yardımları ile kişi başı milli gelir regresyon analizi tablosu.....	119
Çizelge 6.23. Ermenistan Toplam resmi kalkınma yardımları ile kişi başı milli gelir regresyon analizi tablosu.....	121
Çizelge 6.24. Ermenistan Toplam resmi kalkınma yardımları ile kişi başı milli gelir regresyon analizi tablosu.....	123

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 3.1. Nüfus, yol kaza ölümleri ve kayıtlı araç sayılarının gelir düzeylerine göre ilişkisi	23
Şekil 3.2. 2013-2016 yılları arasındaki yol kaza ölümleri değişimleri	23
Şekil 3.3. 2016 yılı bölgelerde 100 000 nüfusta görülen ölüm sayısı.....	24
Şekil 3.4. Vietnam 2005-2016 yılları 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı.....	29
Şekil 3.5 Sırbistan 2005-2016 yılları 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı	32
Şekil 3.6. Bosna Hersek 2005-2016 yılları 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı	35
Şekil 3.7. Ermenistan 2005-2016 yılları 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı	38
Şekil 3.8. Gürcistan 2005-2016 yılları 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı	41
Şekil 3.9. küresel yol güvenliği için mantıksal çerçeve (GRSP, 2020:8).....	45
Şekil 5.1. IRF 1 milyon nüfusta ölüm oranı veri havuzu.....	65
Şekil 5.2. UNECE Bosna Hersek 1 Milyon nüfusta ölüm oranları veri havuzu.....	66
Şekil 5.3. OECD 2005-2016 yılları toplam resmi kalkınma yardımları veri havuzu	66
Şekil 5.4. OECD Ulaşım alanında yapılan kalkınma yardımları veri havuzu	67
Şekil 5.5. Sağlık alanında toplam kalkınma yardımları veri havuzu	68
Şekil 5.6. Dünya Bankası kişi başına düşen milli gelir veri havuzu.....	69
Şekil 5.7. Vietnam yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayıları serpilme diyagramı	73
Şekil 6.1. 2005-2016 Yıllarında yol kazalarında 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı.....	76
Şekil. 6.2. 2005-2016 Yılların yol kazalarında 1 milyon nüfusta görülen toplam ölüm sayısı.....	76
Şekil 6.3. Yıllara göre yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları.....	78
Şekil 6.4. 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan Toplam kalkınma yardımları / Milyon Dolar	78

Şekil	Sayfa
Şekil 6.5. Vietnam 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı	80
Şekil 6.6. Sırbistan 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı	82
Şekil 6.7. Bosna Hersek 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı	84
Şekil 6.8. Ermenistan 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı	86
Şekil 6.9. Gürcistan 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı	88
Şekil 6.10. 2005-2016 yılları sağlık alanında yapılan Kalkınma Yardımları	90
Şekil 6.11. 2005-2016 yılları toplam sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları	90
Şekil 6.12. Vietnam 2005-2016 Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı	92
Şekil 6.13. Sırbistan 2005-2016 sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı	94
Şekil 6.14. Bosna Hersek 2005-2016 sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı	96
Şekil 6.15. Ermenistan 2005-2016 sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı	98
Şekil 6.16. Gürcistan 2005-2016 sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı	100
Şekil 6.17. Yıllara göre toplam resmi kalkınma yardımları.....	102
Şekil 6.18. Resmi kalkınma yardımları 2005-2016 yılları toplamı	102
Şekil 6.19. Vietnam 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı	104
Şekil 6.20. Sırbistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı	106
Şekil 6.21. Bosna Hersek 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı	108

Şekil	Sayfa
Şekil 6.22. Ermenistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı	110
Şekil 6.23. Gürcistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı	112
Şekil 6.24. 2005-2016 Yıllara göre kişi başına düşen milli gelirdeki değişimler	114
Şekil 6.25. Vietnam 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve kişi başına düşen milli gelir serpilme diyagramı	116
Şekil 6.26. Sırbistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve kişi başına düşen milli gelir serpilme diyagramı	118
Şekil 6.27. Bosna Hersek 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve kişi başına düşen milli gelir serpilme diyagramı	120
Şekil 6.28. Ermenistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve kişi başına düşen milli gelir serpilme diyagramı	122
Şekil 6.29. Gürcistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve kişi başına düşen milli gelir serpilme diyagramı	124
Şekil 7.1. 2005-2016 Yılları toplam 1 milyon nüfusta ölüm sayısı	125
Şekil 7.2. Yol ulaşımı kapsamında yapılan 2005-2016 yılları toplam kalkınma yardımları	126
Şekil 7.3. Sağlık alanında yapılan 2005-2016 yılları toplam kalkınma yardımları	130
Şekil 7.4. 2005-2016 yılları alınan resmi kalkınma yardımları toplamı	133
Şekil 7.5. 2005-2016 Kişi başına düşen milli gelir ABD Doları	135

RESİMLERİN LİSTESİ**Resim****Sayfa**

Resim 3.1. Az gelişmiş ülkelerde görülen yol durumu..... 25



SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış simgeler ve kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Simgeler

Açıklamalar

km	Kilometre
s	Saat
g	Gram
dl	Desiliter
p	p değeri
R²	Determinasyon katsayısı

Kısaltmalar

Açıklamalar

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
BM	Birleşmiş Milletler
CARE	Avrupa'da Amerikan Yardımı Merkezi
CPA	Ülke Program Yardımları
DAC	Kalkınma Yardımları Komitesi
DSÖ	Dünya Sağlık Örgütü
ESCAP	BM Asya Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
GRSP	Global Road Safety Partnership
GSYİH	Gayri safi yurtiçi hasıla
IMF	Uluslararası Para Fonu
ITF	Uluslararası Ulaşım Forumu
IRTAD	Uluslararası Trafik Güvenliği Data ve Analiz Gurubu
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı
OEEC	Avrupa Ekonomik İş Birliği Teşkilatı
OXFAM	Oxford Kıtık Mücadele Örgütü
PRSP	Yoksulluğun Azaltılması Strateji Belgesi
UNECE	BM Avrupa Ekonomik Komisyonu
UNHCR	BM Mülteciler Yüksek Komitesi

Kısaltmalar

UNICEF

UNRRA

Açıklamalar

BM Çocuklara Yardım Fonu

BM Yardım ve Rehabilitasyon İdaresi



1. GİRİŞ

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) verilerine göre her yıl 1,3 milyondan fazla kişi yol kazalarında hayatının kaybederken 20 milyonun üzerinde kişi ise ciddi yaralanmalara maruz kalmaktadır. DSÖ'nün Yol Güvenliği Küresel Durum raporuna göre, yol kazaları nedeniyle yaşanan ölümlerin %80'i az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde görülmektedir. Dünyada bulunan toplam araç sayısının yarısı az gelişmiş ülkelerde bulunmaktadır. Az gelişmiş ülkelerde düşük araç sayısına rağmen ölüm oranlarının yüksek olması yol güvenliğine ilişkin yeterli önlem alınmadığını göstermektedir. Günümüzde yol kazaları sonucunda görülen ölümler, HIV/AIDS, tüberküloz ve ishal kaynaklı hastalıklardan daha çok can almaktadır. Yol kazaları, en çok görülen ölüm nedenleri sıralamasında 8. sırada yer almaktadır. Eğer yeterli önlem alınmazsa mevcut yükselme trendi ile 2030 yılında en çok görülen ölüm nedenleri sıralamasında yol kazaları, 8. sıradan 5. sıraya yükselmesi beklenilmektedir (DSÖ, 2018:4).

Jacobs ve arkadaşlarının İngiltere Uluslararası Kalkınma Departmanı için hazırladıkları 1999 yılı raporunda; gerekli önlem ve eylemlerin alınmaması halinde 10 yıl içinde yol kazaları nedeniyle 1-1,3 milyon ölüm beklendiği belirtilmiştir. Jacobs ve arkadaşlarının tahminleri 2013 yılında gerçekleşerek dünyada toplam yol kaza ölüm sayısı 1,24 milyona ulaşmıştır. Artışların büyük bir çoğunluğu gelişmekte olan ülkelerde gerçekleşmiştir (Jacobs, Thomas ve Astrop 1999 :1,3; DSÖ, 2013:7).

Ölümlü kazalardaki artış oranının az gelişmiş ülkelerde, batılı gelişmiş ülkelere nazaran oldukça yüksek olması gelişmekte olan ülkelerdeki motorlu araç sayısındaki artışlara bağlanmaktadır. 15-44 yaş aralığında üretken ve genç nüfusun, kazalarda hayatını kaybedenlerin %60'ını oluşturması, ekonomik kaybın görünenden daha da yüksek olduğunu göstermektedir. Alınan önlem ve eylemler sayesinde 1,6 milyar insanın yaşadığı 88 ülkede 2007 ile 2010 yılları arasında yol kazalarına bağlı ölümler azaltılmıştır (DSÖ, 2013:7).

Yol kazaları sonucunda, hane halkı yaşadığı duygusal travmaya ek olarak kaza sonrası oluşan sağlık harcamaları, cenaze işlemleri gibi ekonomik kayıplarla da karşılaşmaktadır. Yol kaza ölüm ve yaralanmaları düşük gelir gruplarında daha fazla görülmektedir. Hindistan'ın Bangalor şehrinde yapılan bir araştırmada, sosyoekonomik olarak fakir olan gruplarda her 100 bin kişide görülen ölüm oranı, şehirde 13,1 kırsalda ise 48,1 olmaktadır.

Aynı çalışmada yüksek gelirli gruplar incelendiğinde 100 bin kişide görülen ölüm oranı şehirde 7,8 kırsalda ise 26,1 olmaktadır (Gururaj, Thomas, Sexton ve Rahman, 2004). Düşük gelirli grupların sahip olduğu ekonomik imkânların sınırlı olması, yol kazalarının sonuçlarının etkisinin uzun süre hissedilmesine neden olmaktadır.

Yol kazaları kaynaklı yaralanma, ölüm ve maddi kayıplar, ülkelerin sağlık sistemlerine ve bütçelerine ağır yük bindirmektedir. Bu sebeple, DSÖ'nün 2009 yılı raporunda, yol kazaları nedeniyle yaşanan ekonomik kayıpların 518 milyar dolar olduğu ve bu rakamın ülkelerin gayri safi yurtiçi hasılasının %1 ila 5'ine tekabül ettiği belirtilmektedir (DSÖ, 2009:2).

II. Dünya Savaşı Sonrası, politika yapıcılar ve iktisatçılar doğru kalkınma hamlelerini ve stratejilerini tasarlayabilmek için kalkınma sürecine ilişkin çalışmalara daha fazla ilgi duymaya başlamışlardır. Bağımsızlığına yeni kavuşan, az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler için iktisat politikası tasarımlarında bir rehber ihtiyacı duyulduğu görülmüştür. Kalkınma iktisadının ortaya çıktığı bu süreç, politika hedefine ekonomik büyümeyi yerleştirmiştir. Bu hedefin gerçekleştirilmesine ilişkin ortaya konulan kuramsal yaklaşımlar dış yardımları az gelişmiş ülkelerin ekonomik büyümesine ve kalkınmasına yönelik bir araç olarak görmüşlerdir.

Az gelişmiş ülkelerin kalkınmaları, II. Dünya Savaşından bu yana dünya politikası ve uluslararası ilişkilerin gündemindeki ana başlıklardan birisi olarak karşımıza çıkmaktadır. 2000'li yılların başına kadar olan süreçte kalkınma yardımları ağırlıklı olarak Batılı ülkelerin başını çektiği OECD Kalkınma Yardımları Komitesi (DAC) çatısı altında sağlanmaktadır. Son dönemde Brezilya, Çin ve Türkiye gibi DAC üyesi olmayan ülkelerin de bağımsız olarak kalkınma yardımlarında aktif rol aldıkları görülmüştür.

21. yüzyıla geldiğimizde, özellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde, kalkınma yardımları, yoksulluğu azaltmak, sürdürülebilir ekonomik büyümeyi sağlamak ve sürdürülebilir kalkınmayı kalıcı hale getirecek bir sistem inşa etme kısmi de olsa başarı elde edilmesinde önemli bir araç olmuştur. Az gelişmiş ülkelerde tasarruf oranlarının düşük, yatırım ihtiyacının yüksek olması sebebiyle kalkınma yardımları küresel ekonominin büyümesi için etkili bir araç olarak da karşımıza çıkmaktadır. Soğuk savaş döneminde siyasi ve politik amaçlara hizmet eden kalkınma yardımları iki kutuplu dünyada kamplaşma

sürecinde ciddi bir silah olarak değerlendirilmektedir. Kalkınma yardımları soğuk savaş sonrası dönemde düşüşe geçse de akabinde toparlanma yaşamıştır.

Araştırmanın amacı

Yol kazaları kaynaklı ölüm ve yaralanmaların ortaya çıkardığı ekonomik kayıplar, az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerin gayri safi yurtiçi hasıllarının yaklaşık %5'ini oluşturmaktadır (GRSP, 2016:5). Yol kazalarının neden olduğu ekonomik kayıplar, bazı az gelişmiş ülkelerde kalkınma yardımı kapsamında alınan desteklerden daha fazladır. Çalışma, bu ülkelerin yol güvenliği politikalarında yapılacak iyileştirmelerle, alınan kalkınma yardımlarından daha fazla ekonomik kazanç elde edilebileceği fikrine dayanmaktadır.

Doğru yönlendirilen kaynaklar ve yönetimlerce doğru kullanılan yardımların, ülke ekonomisine dolaylı yoldan katkıda bulunacağı, bunun da Birleşmiş Milletler(BM) sürdürülebilir kalkınma hedefleri doğrultusunda ülke refahına ve kalkınmasına fayda sağlayacağı düşünülmektedir.

Çalışmanın bir diğer yaklaşımı ise Kalkınma Yardımlarının etkinliğinin ölçülmesi, özellikle yapılan kalkınma yardımlarının ülkelerde anahtar sektörler üzerine yoğunlaşması gerektiğidir. Ulaşım ve sağlık gibi altyapıların güçlendirilmesi sadece ülkede ürünlerin taşınması, zaman ve enerji kazancı getirmeyecek aynı zamanda ölümlü kaza ve yaralanmaların önüne geçerek hane halkı ekonomisine ve dolaylı yoldan ülke ekonomisine katkıda bulunacaktır. Ölümlü kazalar sonucunda yaşanan ekonomik kayıplara ek olarak bahse konu kazaların %80 oranında 15-44 yaş grubu arasında gerçekleşmesi genç ve üretken grubun ekonomiden çekilmesine yol açarak zaten kırılgan durumda olan gelişmekte olan ülkelerin ekonomilerine uzun vadeli zararlar vermektedir.

Araştırma konumuza kalkınma yardımları perspektifinden baktığımızda, 2015 yılında BM'ye üye devletler tarafından kabul edilen 17 sürdürülebilir kalkınma hedefi belirlenmiştir. Bu hedefler arasında 3. sırada yer alan “iyi sağlık” ve 11. sırada yer alan “sürdürülebilir şehir ve topluluklar” hedeflerine ulaşılması halinde 2020 yılına kadar dünyada gerçekleşen ölümlü kaza ve yaralanmaların yarı yarıya azaltılması hedeflenmiştir (UNECE, 2019:8). Az gelişmiş ülkelere bakıldığında, bu hedefin oldukça gerisinde kaldığı görülmektedir.

Ridell'e göre kalkınma yardımları, mallar, beceriler, teknik bilgi, finansal hibe ve imtiyazlı kredi formlarındaki kaynakların bir ülkeden diğer ülkeye gönüllü olarak aktarılması şeklinde tanımlanmıştır (Ridell, 2008). Uluslararası kalkınma yardımı tarihi bundan 70 yıl önceye dayanmaktadır. Büyük kalkınma yardımı programları ilk olarak 1940'lı yılların sonunda başlamıştır. İlk yürütülen programlar, İkinci Dünya Savaşı sonrasında meydana gelen jeopolitik değişimlere bir yanıt olarak ortaya çıkmıştır. Buna karşın kalkınma yardımlarını sadece politik ve ideolojik amaçlara hizmet ettiğini düşünmek yanlış olur. Az gelişmiş ülkelere verilen kalkınma yardımları, yardım veren ülke toplumlarınca insani yönü dolayısıyla oldukça olumlu karşılanmıştır.

Araştırmamız sonucunda kalkınma yardımlarının yalnızca yol güvenliğine etkileri incelenmeyecek aynı zamanda bu yardımların doğru yönlendirilmesi halinde, faydalanan ülkelerin refahına katkıda bulunabileceği de tartışılacaktır. Aynı zamanda kalıcı politika değişiklikleri ve teknik personel eğitimi ile belirli anlayışların kalıcı hale gelebileceği düşünülmektedir. Bu sayede, sürdürülebilir kalkınmanın nasıl elde edilebileceğine ilişkin önerilerde de bulunulması hedeflenmektedir.

Çalışmada; Vietnam, Sırbistan, Bosna Hersek, Ermenistan ve Gürcistan'da 2005-2016 yıllarında yapılan resmi kalkınma yardımlarının tamamı, alt sektörler temelinde incelenmiştir. Ülkelerin aldığı resmi kalkınma yardımlarının yol güvenliği ve ölümlü kazalar üzerindeki etkisi istatistiksel olarak analiz edilmiştir. Ulaşım ve sağlık alanında yapılan kalkınma yardımlarının 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayılarına etkilerine ilişkin, her bir ülke verileri yorumlanarak çıkarımlar yapılmıştır. Ülkelerin yol güvenliği politikalarını ve kapasitelerini arttırmalarında kalkınma yardımlarının bir araç olarak başarısındaki rolü sorgulanmıştır. Çalışma sonucunda kalkınma yardımlarının yol güvenliğine etkilerinin yanı sıra doğru yönlendirilmesi halinde, faydalanan ülkelerin refahını ne düzeyde etkilediği tartışılacaktır.

Araştırma sorusu

Araştırmamız kapsamında az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde kalkınma yardımlarının yol güvenliği ve yol kazalarına olan etkileri, ülkeler arası karşılaştırmalı analizler ile incelenmek sureti ile aşağıdaki sorulara cevap aramıştır.

Az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde alınan kalkınma yardımlarının yol ölümlü kazaları üzerinde anlamlı etkisi var mı?

Kalkınma yardımlarının düzenli ve dengeli sağlanması insan hayatına doğrudan etkileyebilecek sonuçlar doğurabilir mi?

Kalkınma yardımlarının sektörel ve alan temelinde sağlanmasının yardım alan ülkelerdeki yol ölümlerine etkisi nedir?

Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımlarının, yol güvenliği ve yol ölümlü kaza oranları üzerinde etkisi var mı?

Kalkınma yardımları ile yol güvenliği ve ölümlü kazalar arasındaki anlamlı ilişki kişi başına düşen milli gelire de yansıyor mu?

Toplam olarak yapılan Resmi Kalkınma Yardımlarının ülkedeki yol güvenliği parametrelerine etkileri ile yol ulaşımı kapsamında yapılan yardımlar arasında fark var mı?

Araştırma, az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin kırılgan yapıları ve zayıf ekonomileri sebebi ile dışarıdan destek almadan ya da düşük destek miktarları ile tek başlarına yol güvenliği politikalarında yaptıkları iyileştirmelerin sahadaki sonuçlara etkisi üzerinde yorum yapmamıza da imkân vermiştir.



2. LİTERATÜR

Bu konudaki literatür yol güvenliği, gelir düzeyi, sürücü davranışları, yardım mimarisi ve yardımların etkinliği gibi geniş bir yelpaze üzerine Şekillenmiştir.

Yol güvenliği

Araştırma konumuzda sorulan sorulara yanıt almak için kapsamlı bir literatür taraması yapılmıştır. Yol güvenliğine ilişkin dünya genelinde birçok çalışmaya yer verildiği tespit edilmekte beraber özellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere ilişkin yürütülen çalışmalara daha fazla yer verilmesi gerektiği kanaati oluşmuştur. Özellikle meydana gelen ölümü kazaların %80'nin az gelişmiş ülkelerde meydana gelmesi bu araştırmalara olan ihtiyacı ve akabinde kalıcı politika değişiklikleri ile desteklenmesi gerektiği gerçeğini ortaya koymaktadır. Ancak az gelişmiş ülkelerin çoğunda verilere ulaşım zorluğu ya da bulunmaması, sağlıklı ve güvenilir veri toplanmaması ve ortak bir terminoloji bulunmaması araştırmacıları zorlayan etmenler arasında yer almaktadır. Yol kazaların bazı fakir ülkelerde ciddi bir sağlık sorunu olarak tanımlanmaması, yol güvenliğine yol açan sorunların anlaşılabilmesi ve veri toplanması noktasında yapılan çalışmaların azlığı ile sonuçlanmaktadır. Ayrıca rapor ve çalışmaların çoğu gelişmiş ülkelerdeki yol altyapısı, hız limitleri, alkollü araç kullanımı yönetmelikleri, kask ve çocuk kemeri kullanımı gibi uygulamaların etkinliği üzerine öneri ve tartışmalara yer vermektedir. Ancak bu çalışmaların sahada kullanımlarının çok sınırlı olacağı gözlemsel verilere dayandığı görülmekte olup, sonuç ve önerilerin az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere uygulanmasının oldukça zor olduğu düşünülmektedir.

Bununla birlikte araştırmaların yol güvenliği alanındaki farkındalık araçlarının ve kampanyaların ülkede bulunan kanun ve yönetmeliklerle birlikte yürütülmesi ve birbirlerini tamamlayıcı olması gerektiği kanunlara uyulmasının güvenlik faydalarının altı çizilmesi, kanunlara uyulmaması halinde karşılaşılabilecek ceza ve uygulamalar ile ilgili bir bilinç oluşturulması üzerine yoğunlaşması gerektiği düşünülmektedir.

Yol güvenliği alanında çok az miktarda çalışmanın araç kullanıcı davranışları ve sosyal etkenler üzerine araştırma yaptığı gözlemlenmiştir.

Factor, Mahalel ve Yair çalışmalarında, 9 yıllık bir dönem için İsrail’de kullanılan veri merkezlerini incelemiş ve sürücülerin kazaya karışma olasılıklarını araştırmıştır. Veri tabanı, sürücülerin sosyoekonomik ve demografik özelliklerinin incelenmesine olanak sağlarken, tahmini günlük mesafe ve lisans türü gibi çeşitli değişkenleri de içermektedir. Kaza yapma olasılıklarının, erkeklerin kadınlara göre, Yahudi olmayan sürücülerin Yahudilere göre, Afrika ve Asya kökenli sürücülerin Amerika ve Avrupalılara göre daha yüksek olduğu sonucuna varmışlardır. Ayrıca trafik kazalarının sosyal sebeplerden ortaya çıkabileceğini de ortaya koymuşlardır. Aynı Şekilde, eğitim ve sosyoekonomik durumun gelişmişliğinin, kaza-katılım olasılığını bir o kadar düşürdüğü sonucunu elde etmişlerdir. Her bir alt grubun farklı alışkanlık, beceri ve karakteristik özellikleri olduğunu, bunun da farklı risk alma seviyeleri anlamına geldiğini belirtmişlerdir (Factor, Mahalel ve Yair, 2008).

Gelir düzeyi ve diğer ekonomik parametreler üzerine yapılan araştırmalar

Literatürde, gelir düzeyi ile ölümlü kazalar arasındaki ilişkiyi inceleyen çok sayıda (Jacobs ve Cutting 1986; Beeck, Borsboom ve Mackenbach 2000; Kopits ve Cropper, 2005; Anbarci, Escaleras ve Register 2006; Bishai, Quresh ve James 2006; Paulozzi, Ryan ve Espitia Hardeman 2007) çalışma mevcuttur. Bu çalışmaların çoğunun ortak özelliği, düşük gelirli ülkelerde gelirin yükselmesiyle her 100 bin kişide görülen ölüm oranının, belli bir düzeye kadar arttığı yönündedir. Ülkelerin güvenlik önlemlerine yatırım yapma kabiliyetlerinin oluşması ve gelir düzeyinin yükselmesiyle görülen davranış farklılıkları, ölüm oranlarını önce artırmış, ardından azaltmıştır.

Gelir düzeyi ile yol kaza ölüm oranları arasında önce artan sonra azalan bu eğilim, ilk olarak Beeck ve arkadaşları tarafından belirtilmiştir. Çalışma; yol kaza ölümleri ile gelişmiş batılı ekonomilerdeki refah seviyeleri arasındaki ilişki, 1962 ile 1990 yılları arasındaki veriler incelenerek 21 ülke bazında yapılmıştır. Yol kaza ölümleri ile refah ve zenginlik arasında doğrusal olmayan bir ilişki olduğu ortaya konulmuştur (Beeck, Borsboom ve Mackenbach 2000).

Jacobs ve Cutting (1986) tarafından yapılan bir diğer çalışmada da ölüm oranları ile gelişmekte olan ülkelerin sosyal, ekonomik ve altyapı özellikleri arasındaki bağı bulmak için analizler yapılmıştır. Araştırmacılar, gelire ek olarak ülkedeki motorlu araç sayısı, yol yoğunluğu, kilometre başına düşen araç sayısı, hekim başına düşen nüfus ve hastane yatak

başına düşen nüfus verilerini kullanmıştır. Çalışma, sağlık altyapısı ve diğer sağlık harcamalarına ayrılan bütçeyle, ölümlü kaza oranları arasında ilişki olduğunu göstermiştir. Ölüm oranları ile hastane yatak başına düşen nüfus oranı ve araç yoğunluğu arasında anlamlı ilişki tespit edilmiştir (Jacobs ve Cutting, 1986).

Söderland ve Zwi (1995) 1990 yılı verileri ile 83 ülkeyi kapsayan regresyon analizi çalışması yürütmüşlerdir. Araştırmada, kişi başına düşen milli gelirin 100 bin nüfusta görülen ölüm oranıyla pozitif korelasyon verdiği ancak 1000 araçta görülen ölümlü yol kazaları ile negatif korelasyon gösterdiği saptamıştır (Söderlund Zwi, 1995).

Bishai ve diğerleri (2006), araştırmalarında, gelir ve trafik kazaları arasındaki bağlantıya odaklanmıştır. Çalışmada, 1992-1996 yılları arasında 41 ülkenin verisi analiz edilmiştir. Kişi başı milli geliri 1500 ile 8 bin ABD doları arasındaki ülkelerde milli gelirdeki artışların, ölüm oranlarını değil kaza sayısı ve yaralanmaları artırdığı ortaya konmuştur. Yüksek gelir düzeyine sahip ülkelerde Gayri safi yurt içi hasıla (GSYİH) ile ölüm oranları arasındaki negatif korelasyon sağlık hizmetlerinin kalitesi ile ilişkilendirilmiştir.

Anbarci ve diğerleri (2006), yaptıkları çalışmada, 1982-2000 yılları arasında farklı ülke gruplarına ait toplam 1356 veriyi irdelemişlerdir. Araştırmada Afrika'dan 23, Amerika'dan 12, Avrupa'dan 26 ve Asya'dan 16 ülke bulunmaktadır. Kullanılan veriler, gelir, yolsuzluk endeksi, cehalet ve ölüm oranıyla kullanımda olan dört tekerlekli motorlu araçların sayısını içermektedir. Çalışmada öne çıkan bulgu, uluslararası ülke risk rehberi tarafından ölçülen yolsuzluk oranlarının, özellikle fakir ülkelerde ölüm oranlarını önemli ölçüde artırdığıdır. Bu artış; sahte sürücü ehliyetleri, kanun ve düzenlemelerin yeteri kadar uygulanmaması ve araç bakım ve güvenlik ihmalleriyle açıklanmaktadır (Anbarci ve diğerleri, 2006).

Traynor (2008), ABD'nin Ohio eyaletindeki ilçeleri kapsayan çalışmasında, gelir ve yol kaza ölümleri arasındaki ilişkiyi farklı parametreler ile analiz etmiştir. Kullandığı parametreler arasında nüfus, nüfus yoğunluğu, alkol kullanımı ve genç sürücülerin oranı gibi farklı değişkenler bulunmaktadır. İlçelerde nüfus yoğunluğunun, kırsal bölgelerde eyaletler arası otoyolların bulunmasının, şiddetli alkol kullanımının, genç sürücülerin oranının ve yüksek oranda üniversite öğrencisi varlığının, ölüm oranlarıyla istatistiksel olarak anlamlı ilişkileri olduğunu saptamıştır. Buna karşın, incelediği birçok bölgede, kişi başına düşen milli gelir

ile karayolu kaynaklı ölümler arasındaki ilişki, istatistiksel olarak anlamlı çıkmamıştır (Traynor, 2008).

Ansari, F. Akhdar, M. Mandoorah, K. Moutaery çalışmalarında Suudi Arabistan'da yol kazalarının sağlık sistemi üzerindeki etkilerini incelemişlerdir. Çalışmalarında yol kaza ölüm ve yaralanmalarının hastane doluluk oranlarında yük oluşturduğunu ve sağlık hizmetlerinde aksaklıklara sebep olduğunu tespit etmişlerdir. Hastanelerde her üç yataktan birinin yol kaza mağdurları tarafından kullanılmakta olduğu belirtmişlerdir (Ansari, Akhdar, Mandoorah ve Moutaery, 2000).

La Torre, Van Beeck, Quaranta, Mannocci ve Ricciardi (2007), araştırmalarında diğer araştırmalardan farklı olarak ölümlü kaza oranları ve toplam kaza sayıları (bağımlı değişken) ile sosyo-demografik faktörler, araçlar, altyapılar ve sağlık hizmetleri (bağımsız değişken) çoklu regresyon modeli ile incelenmiştir. İtalya'da yapılan çalışmada 100 bin nüfusta görülen ölüm oranlarının 5,5 ile 20 arasında değişim gösterdiği belirtilmiştir. Kuzey bölgelerde ölüm oranlarını yükseldiği saptanmıştır. Çalışmada trafik ölümleri ve kaza sayılarına anlamlı etki eden en güçlü iki göstergenin, işsizlik oranı ve alkol kullanımı olduğu ortaya konmuştur (La Torre, Van Beeck, Quaranta, Mannocci ve Ricciardi, 2007).

Sürücü Davranışları üzerine yapılan araştırmalardan bazıları

Fosgerau (2005), Danimarka ulusal seyahat veri merkezinin 1996-2001 yılları verilerini kullandığı çalışmasında, hızlı araç kullanma alışkanlığının yaşla birlikte azaldığını, erkeklerin kadınlara, bekârların evlilere göre daha hızlı sürdüğünü ve kentleşmeyle hızın azaldığını tespit etmiştir. Ayrıca, bu çalışma, gelirin, hız üzerindeki etkisinin pozitif ve istatistiksel olarak anlamlı olduğunu göstermektedir. Daha yüksek gelirin, zamanın değerini artırdığını buna karşın para cezalarını değersizleştirdiğini ortaya koymuş, gelir artışıyla birlikte hız yapma eğiliminin de yükseldiğini belirtmiştir (Fosgerau, 2005).

Lave (1985) çalışmasında yol kazalarındaki ölüm oranlarını, ABD'deki eyaletler arası hız sınırı mevzuatlarını dikkate alarak incelemiş ve hız sınırlarının doğru politikalarla oluşturulmadığını belirtmiştir. Ortalama hızın değil, hızdaki değişimlerin yol kaza ölümlerine neden olduğunu belirtmiştir. Sürücülerin aynı sürat ile gitmesi gerektiği, yavaş sürücülerin de trafiği tehlikeye atabileceği sonucuna varmıştır (Lave, 1985). Keeler (1994),

yaptığı çalışmada eğitimin, güvenlik üzerinde pozitif bir etkisi olduğu sonucuna varmıştır (Keeler 1994).

Sürücü alışkanlıklarının sebep olduğu ölümlü kazalar ve bu kazaların modellenmesi üzerine oldukça az çalışma yapıldığı gözlemlenmektedir. Sürücü alışkanlıkları üzerine yapılan çalışmalarda ölümlü kazaların alışkanlıklar ile ilişkilendirildiği modellemeler yapılmaktadır. Ortaya konulan modelde sürücülerinin kendi güvenlik önlemlerine (emniyet kemeri, hız, araç kalitesi) ve diğer sürücülerin sürüş davranışına ve çevresel faktörlere bağlı olan belirli bir olasılık ortaya konulmuştur (Blomquist, 1986; Boyer ve Dionne, 1987; Bishai ve diğerleri, 2006).

Carpenter (2004) çalışmasında, ABD’de alkole sıfır tolerans kanunlarının genç sürücüler üzerindeki etkilerini analiz etmiştir. 1984 ile 2001 yılları arasında elde ettiği verileri kullandığı araştırmasında, alkollü araç kullanımına ilişkin kanunlar, işsizlik oranı, alkol vergileri ve alkol kullanma yaşı gibi verileri kontrol değişkenleri olarak kullanmıştır. Araştırmacı, alkolden alınan vergiyle alkol kullanım yaşının, ölümlü kaza oranlarına etkisinin az olduğu sonucuna varmıştır (Carpenter, 2004).

Bertrand, Djankov, Mullainathan ve Hanna çalışmalarında ehliyet alma süreçlerinde yolsuzlukların oynadığı rol üzerinde durmuşlardır. Araştırmalarında Hindistan, Delhi’deki ehliyet lisansı için idari süreçleri analiz etmişlerdir. 882 başvuru sahibi ile yapılan araştırmalarda 3 adet deney gurubu kullanılmıştır. 1. grup para ödemesi, 2. grup ücretsiz ders 3. grup ise referans gurubu olarak seçilmiştir. Gruplara ehliyetlerini daha hızlı almaları halinde para ve ücretsiz ders ödülleri verileceği belirtilmiş olup para ödemesi gurubu içerisindeki ehliyetlerini %40 daha hızlı ve %20 daha yüksek skorlar ile elde etmişlerdir. Para ödemesi gurubuna uygulanan bağımsız ehliyet sınavında %69 oranında başarısızlık gözlemlenmiştir. Kişilerin ehliyetlerini alma süreçlerini bağımsız araçlar vasıtası ile bürokratlara rüşvet verdiği gözlemlenmiştir (Bertrand, Djankov, Mullainathan ve Hanna, 2006).

Habyarimana ve Jack (2009), Kenya’da rastgele seçtikleri kontrol ve deney grupları üzerinde analizler yapmışlardır. Deney grubundaki minibüslerin yolcuları, sürücünün tehlikeli davranışı nedeniyle tedirgin hissettiklerinde sürücüyü şikâyet etmeleri için teşvik

edilmişlerdir. Araştırmacılar, deney grubundaki kaza oranlarında %45 gibi önemli bir azalma tespit etmişlerdir (Habyarimana ve Jack 2009).

Literatürde sürücüler ve diğer yol kullanıcıları arasındaki mağdurların karşı karşıya kaldıkları ekonomik ve sağlık sorunlarına ilişkin fazla çalışma olmadığı gözlemlenmektedir. Bununla birlikte, az gelişmiş ülkelerde yayaların, iki tekerlekli motor ve bisiklet sürücülerinin en savunmasız grup içerisinde kaldıkları, gelişmiş ülkelerde ise araç sürücülerinin yüksek oranda etkilendikleri literatürde göze çarpmaktadır (Jacobs ve diğerleri, 2000; Ansari ve diğerleri, 2000; Montazeri, 2003; DSÖ Güney Doğu Asya Bölgesel Sağlık Forumu, 2004:4; Paulozzi ve diğerleri, 2007).

Yardım mimarisi ve yardımların etkinliği

Çalışmada dış yardımların bağımsız değişken olarak incelenmesinde öne çıkan hipotez az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde dış yardımların etkinliğinin ölçülmesi bu konuda bir politika analizi yapılmasıdır. Dış yardımların etkinliği ikinci dünya savaşından bu yana birçok araştırmacı tarafından incelenmiş ve eleştiri konusu olmuştur. Kalkınma yardımların etkinliği anlamında literatürde birçok yanı ile ele alınmıştır. Araştırmamızda yardımların doğru kilit sektör ve alanlara yönlendirilmesi halinde olumlu sonuçlar alınabileceği, var olan olumlu düzelmelerde anlamlı etkileri olacağı düşünülmektedir. Dış yardımların etkinliğine ilişkin geniş bir literatür bulunmakta olup bazı literatür incelemeleri tez kapsamında paylaşılmaktadır.

Bourguignon ve Sundberg (2007), çalışmalarında kalkınma yardımlarının kırılğan yapısına dikkat çekse de tamamen etkisiz olmadıkları tespitini yapmışlardır. Kalkınma stratejisinin alıcı ülkelere benimsenmesi ve sahiplenilmesi gerektiği, yardımların dağıtılmasına ilişkin olarak da izlenebilir sonuçlara odaklanması gerektiği vurgulanmıştır (Bourguignon ve Sundberg, 2007).

Santiso (2001), çalışmasında iyi yönetim ile daha etkili bir kalkınma sağlanabileceği üzerinde durmuştur. İyi yönetimin, demokrasi ile sağlanabileceği ve bu iki değer birbirine bağlı olduğunun altını çizmiştir. Şartlı/koşullu dış yardımın, gelişmekte olan ülkelerde iyi yönetimi güçlendirecek en iyi yaklaşım olmadığını tartışmaktadır (Santiso, 2001).

Hansen ve Tarp, çalışmasında, dış yardımlar ile büyüme arasında pozitif bir korelasyon olduğunu saptamıştır. Çalışmada kullandıkları göstergeler arasında dış yardım tasarrufları ve dış yardım yatırımları bulunmaktadır (Hansen ve Tarp, 2000).

Doucouliağosa ve Paldam, araştırmalarında, kalkınma yardımıyla büyüme oranlarını regresyon modeli ile analiz etmişlerdir. Bu alanda yapılan diğer çalışma verilerinin analiz edildiği çalışmada, dış yardım ile büyüme arasında anlamlı istatistiksel bir korelasyon bulunmadığı sonucuna ulaşmışlardır (Doucouliagosa ve Paldam, 2008).

Bigsten ve Tengstam, uluslararası yardım koordinasyonu ve etkinliğini konu alan çalışmalarında, Paris deklarasyonu çerçevesindeki 4 ana temel ilkenin analizlerini yapmışlardır. Proje bazında yapılan yardımların yerine program temelli ve uzun vadeli yardımların daha efektif olacağı sonucuna varmışlardır. Donör ülkelerin koordinasyonu ile yoksulluk oranlarında kayda değer bir azalma gözleneceğini saptanmıştır (Bigsten ve Tengstam, 2015).

Booth çalışmasında, Paris ve Busan'da gerçekleşen yüksek düzeyli iş birliği forumları sonucunda yardım alan ülkelerin, yapılan yardımlara, sahiplik çerçevesinde yaklaşması gerektiği sonucuna varmıştır. Yüksek düzeyli iş birliği forumlarının çıktılarına eleştirel bir yaklaşım getirmiştir. Dış yardımların koordinasyonunun vurgulandığı toplantılarda, yardım alan ülkelerin kalkınma odaklı politikalara sahip olduğu varsayımının, oldukça yanlış olduğunun altı çizilmiştir. Buradan hareketle, öncelikle donör ülkelerin yardım çerçevesine uymayan politikalarını gözden geçirmeleri gerektiğini vurgulayarak, bu politikaların ekonomik ve politik sisteme zarar verdiğini belirtmiştir. Ülkedeki aktörlerin müşterek aksiyon alma sorunlarına ilişkin iş birliğine ihtiyaç olduğunu belirtmiştir (Booth, 2012).

Bearce ve Tirone (2010), çalışmalarında, kalkınma yardımlarında stratejik ve politik çıkar olmamasının, ülkelerdeki ekonomik büyümeye katkıda bulunacağını belirtmişlerdir. Stratejik çıkarın yüksek olması durumunda dış yardımların efektif olmadığı tespit edilmiştir. Batılı ülkelerin stratejik çıkarlar temelinde sağladıkları kalkınma yardımları kapsamında alıcı ülke yararına gerçekleşecek ekonomik reformları güvenilir Şekilde dayatamadıkları ortaya konmuştur. Soğuk savaş öncesi ve sonrası dönemlerde yaşanan kalkınma yardımlarındaki paradigma değişiminin altını çizmiştir (Bearce ve Tirone, 2010).

Loxley ve Sackey (2008), Afrika kıtasındaki dış yardımları inceledikleri çalışmalarında, Afrika özelinde dış yardımın, ekonomik büyüme ve kişi başı milli gelirden pozitif etkilerinin olduğunu belirtmiştir. Afrika'nın yardıma bağlı gelişmemesi gerektiği, ülkelerin kendi yatırım ortamlarını yaratmaları gerektiğine dikkat çekilmiştir (Loxley ve Sackey, 2008).

Angeles ve Neanidis (2009), çalışmalarında, yerel elitlerle kurulacak ilişkinin, yardımın dağıtımını ve etkinliğine olumlu etki ettiği üzerinde durmuşlardır. Yerel elitlerin yardım veren donörler ile hükümet ve etki gücü olan firmalar arasında köprü olabileceğini, bu sayede yardımlardan maksimum fayda sağlanabileceği belirtilmiştir. Yerel elitlerin, düşük gelir gruplarını önemsememeleri halinde, sahip oldukları ekonomik ve politik güç ile kalkınma yardımlarını kendi çıkarları için kullanabileceklerinin altı çizilmiştir. Kolonyal dönemde yerleşen Avrupalıların oranı ile dış yardımların etkinliği arasında negatif bir ilişki olduğunu ekonomik büyüme odaklı analizleri ile tespit etmişlerdir (Angeles ve Neanidis 2009).

Michaelowa ve Weber, çalışmalarında, eğitim sektörüne yapılan kalkınma yardımlarını incelemişlerdir. Araştırmalarında, söz konusu yardımlarla ilköğretime kayıt oranları arasında pozitif bir ilişki tespit edilmiştir. Bununla birlikte, en iyi tahminlerin gerçekleşmesi durumunda bile herkes için benimsenen uluslararası eğitim hedefine, dış yardımlarla ulaşılması ihtimalinin oldukça düşük olduğu vurgulanmıştır. İlköğretim hedeflerinin başarılması için eğitim harcamalarının etkinliğinin artırılması gerektiği vurgulanmaktadır. Kötü idare ile kalkınma yardımının etkisinin negatif seyredebileceğinin altı çizilmiştir (Michaelowa ve Weber, 2006).

3. YOL GÜVENLİĞİ

Yol güvenliği temel olarak; sürücü davranışına, altyapı kalitesine ve araç güvenliği gelişmelerine bağlıdır. Yol güvenliği iyileştirmeleri tüm bu faktörler göz önüne alınarak elde edilebilir. Bu anlamda, uluslararası ve yerel düzeylerde belirlenen hedeflere ulaşılması için zorluklarla karşılaşmaktadır. Çizelge 3.1.' de belli başlı zorluklar ve uluslararası toplumun bu anlamda alabileceği aksiyonlar özetlenmiştir.

Çizelge 3.1. Yol güvenliğine genel bakış (UNECE, 2015)

Anahtar kelimeler	
	✓ Yönetim ✓ Davranış ✓ Altyapı ✓ Araçlar ✓ Çarpışma sonrası hizmetler
Temel zorluklar	• Küresel düzeyde yol güvenliğinde ilerleme görülüyor. • Başarısız ve etkisiz yol güvenliği yönetimi, zayıf düzenleyici kanunlar ve yetersiz düzeyde fonlanan ulusal ve yerel yol güvenliği programları. • Belirgin yol işaret ve yönlendirmeleri ile güvenli bir yol altyapısı inşa etmek yeterli değildir ve bunların korunması ve sürdürülebilir şekilde yönetilmesi, denetlenmesi, yenilenmesi gerekir. • Trafik kurallarının uygulanması genellikle yerel unsur ve ortamlara göre tasarlanmamaktadır. • Araçları kullanım ömürleri boyunca güvende tutmak, periyodik araç bakımı eksikliği yol güvenliğini riske atar. • Motosikletler, iki tekerlekli diğer araçlar, bisikletler ve yaya kayıpları trafik kazalarında çok karşılaşılmakta ve yeterince önlem alınmamaktadır. • Kaliteli toplu taşıma, yayalar ve bisikletliler için trafik yönetimi ve güvenli altyapı karayolu güvenliği performansını artırmaktadır. • Yol güvenliği verileri uluslararası standartlara göre toplanmamaktadır. • Birçok ülkede sigorta kapsamı hala geliştirilmeye açık haldedir. • Çarpışma sonrası travma servis ve hizmetleri iyileştirilmelidir.

Çizelge 3.1. (devam) Yol güvenliğine genel bakış

Birleşmiş Milletler ve uluslararası kuruluşların rolü	• Birleşmiş Milletler yol güvenliği çerçevesindeki yasal altyapılarına erişimin ve bunların daha iyi uygulanmasının teşvik edilmesi gerekir. 1968 Karayolu Trafik Sözleşmeleri, 1968 Yol İşaretleri ve Sinyalleri Sözleşmesi, 1958 ve 1998 Taşıt Yönetmeliği Anlaşmaları; Taşıtların Periyodik Teknik Muayene Anlaşması (1997), Karayoluyla Tehlikeli Maddelerin Taşımacılık Anlaşması • Yol güvenliği konusunda hükümetler arası çalışma grupları ve forumları sağlamak. • Yol güvenliğini artırmak için teknik yardım ve kapasite geliştirme sağlamak. • Analitik faaliyetler yürütmek ve yol güvenliği politikalarına destek sağlamak.
---	--

Ölümlü yol kazaları ile ilgili raporlama ve verilerin sahadan toplanması nispeten kolay olduğu bilinmektedir. Buna karşın, trafik kazaları insanların yaşamları ve ekonomileri üzerinde ciddi etkileri olan ve ölümcül olmayan yaralanmalara da yol açabilmektedir. Ancak, yaralanmaların düzgün ve analiz edilebilir bir formatta kaydedilmesi oldukça zordur. Ağır yaralanma verilerinin ülkeler arası karşılaştırması yaşanan zorluklar sebebi ile tavsiye edilmemektedir (UNECE,2015:90). 2011 yılındaki Uluslararası Trafik Güvenliği Data ve Analiz Gurubu (IRTAD) raporunda, ciddi yaralanma verilerinin analiz edilmesi önerilmiş ve tıbbi teşhis temelinde ağır yol kazası yaralanmaları için ortak tanımlama rehberi oluşturulması tavsiye edilmiştir (IRTAD, 2011:7-11). Avrupa Komisyonu daha sonra benzer bir tanımlamayı benimsemiştir (IRTAD, 2013).

3.1. Yol Kazalarının Ana Faktörleri

Karayolu trafiği ve ortak yol işaret ve sinyalleri ile ilgili ortak kuralların oluşturulmasından bu yana¹, alkollü araç kullanma, hız yapma, emniyet kemeri ve kaskların kullanılmaması ve sürüş sırasında cep telefonlarının kullanımı gibi unsurlar yol güvenliği riske atmaktadır. Hedefli eğitim programları, sürücü davranışları, yasalar ve uygulamaların değiştirilmesine yönelik düzenlemelerin önemli faydalar sağlayabileceğini düşünülmektedir.

¹ 1949 tarihli Trafik ve Yol İşaretleri ve Sinyalleri kongresini 1968'de Viyana Trafik ve Yol İşaretleri ve Sinyalleri kongresi izlemiştir. Bu sözleşmeler, yol işaret ve sinyallerinin, trafik ışıklarının ve trafik kurallarının belli standartları sağlaması için yapılmıştır. 2003 yılında kavşaklarda ve tünellerdeki işaretleri içeren güncelleme yapılmıştır (UNECE, 2015).

Alkollü araç kullanımı

Alkollü araç kullanımı sonucunda oluşan kazalar, kazaya karışan yol kullanıcılarının en az birinin alkolün etkisi altında olduğu kazalar olarak tanımlanmaktadır. Ülkeler alkolün etkisi altında olmayı iki farklı şekilde tanımlamıştır. Bunlar, kandaki alkol içeriği pozitif olan sürücüler ve kan alkol içeriği izin verilen üst sınırın üzerinde olan sürücülerdir. Ayrıca, alkol sınırları değişik ülkelerde farklılık gösterdiğinden ülkeler arası yapılan karşılaştırmalar sağlıklı olmamaktadır (IRTAD,2013:26). Bununla birlikte, neredeyse ülkelerin tamamı, alkollü araç kullanımının ölümlü kazalarda en önemli etmenlerden biri olduğunu, birçok ülkede ölümle sonuçlanan kazaların üçte birinin alkolden kaynaklandığı görülmektedir (IRTAD, 2013:7-9). Alkollü araç kullanımı UNECE ülkeleri arasında çok yakından incelenmekte olan bir konudur. UNECE ülkelerinin çoğunda, kandaki üst sınır alkol seviyesi %0.05'dir (UNECE, 2012:60).

Hız yapma

Ölümlü kazalar, yaklaşık %30 gibi önemli bir oranda, uygunsuz veya aşırı hız sebebi ile gerçekleşmektedir. Hız sınırlarındaki değişiklikler ile ölümlü kaza sayısı arasında yakın bir ilişki vardır. Avrupa'daki birçok ülke şehirler içindeki hız sınırlarını 50 km/s ve bazı kentsel alanlarda 30 km/s'ye düşürmüştür. Otoyollarda ise hız sınırı 100 km/s ile 130 km/s arasında değişmektedir. 20-30 km/s'lik hız sınırı farklarının yol ölümleri üzerinde önemli etkileri olabileceği düşünülmektedir (UNECE, 2015:91).

Emniyet kemeri

Emniyet kemeri kullanımı ülkelerin çoğunda ön koltuklarda zorunludur. Ayrıca, birçok ülkede arka araç koltukları için zorunlu emniyet kemeri kanunları da bulunmaktadır. Avrupa gibi gelişmiş bölgelerde genellikle yüksek düzeyde kurallara uyma eğilimi olmasına rağmen, ön ve arka koltuklar arasında emniyet kemeri kullanımında hala önemli bir fark vardır. Ön koltuklarda kemer kullanımı genellikle %80 ile 100 arasında değişirken, arka koltuklar için bu aralık Sırbistan'da %3 ile en düşük, Almanya ve Avusturya'da %90 ile en yüksek olarak görülmektedir.

Emniyet kemerleri takmayan sürücülerin, hız yapma ve alkollü araç kullanımı gibi diğer yüksek riskli sürüş alışkanlıklarını sergileme olasılıklarının daha yüksek olması sebebiyle, hem ön hem de arka araç koltuklarındaki kemer kullanımı için teşvik edici uygulamalara ihtiyaç vardır (IRTAD, 2013:7).

Koruyucu kask

Ülkelerin çoğunda motorsiklet sürücü ve yolcuları için ulusal koruyucu kask yasaları vardır. Genel olarak yüksek yol güvenliği performansına sahip ülkelerde koruyucu kask kullanımı oranları %90'ın üzerindedir. Kasklar Avustralya, Finlandiya ve Yeni Zelanda gibi birkaç ülkede tüm bisikletçiler için zorunludur. Bazı ülkelerde çocuklar için de kask kullanımı gerekmektedir. Dünya genelindeki kask kullanma oranları hakkında çok az veri vardır. Bununla birlikte, ana faktörler arasında olmamasına rağmen, birçok ülkede sürüş sırasında cep telefonlarının kullanılmasını yasaklayan yasalar olmasına rağmen, bu ülkelerde araç sürerken cep telefonlarını kullanan birçok sürücü bulunmaktadır (UNECE, 2015:92).

Yol altyapısının kalitesi

Daha güvenli tasarlanan yol ağları ve yol altyapısındaki iyileştirmeler, trafik kazalarının şiddetini önemli ölçüde azaltabilir ve kazalarda önleyici faktör olarak rol oynayabilir. Karayolu tasarımı ve bakım standartları yoluyla güvenlik yönetimi ülkeler arasında farklı olduğundan, iyi uygulamalar temel alınmalı ve yol güvenliğinin karayolu altyapı kalitesi açısından değerlendirilmesine yardımcı olabilecek göstergeler belirlenmelidir (IRTAD, 2013:36).

3.2. Kalkınma ve Yol Güvenliği

Karayolu kazalarından kaynaklanan insan kayıpları ve sağlık sorunlarının büyüklüğü, yol güvenliğini, az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin sağlık ve ulaşım sektörleri için bir kalkınma önceliği haline getirmektedir. Yoksul nüfus grupları, içinde bulundukları sosyoekonomik faktörler ve çevresel unsurlardan dolayı yaşanan sağlık sorunları ve ölümlerden daha fazla etkilenmektedir. Bu kapsamda, sağlık imkânlarına ulaşım ve imkânların adil dağılımı, kalkınma stratejileri temelinde önemini artırarak sürdürmektedir.

Ülkelerde kalkınma; insanların ekonomik ve sosyal hayata katılım kapasitelerinin geliştirilmesi için daha iyi sağlık ve eğitim imkânları ile yüksek yaşam standartlarının sağlanmasını da amaçlamaktadır. Az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde yol güvenliğindeki iyileştirmeler, yol kazaları ölüm ve yaralanmaları gibi felaketler ile karşılaşan kırılgan yoksul grupların bu acıları çekmesinin önüne geçerek kalkınma hedeflerine katkıda bulunmaktadır. Yol güvenliği yüksek miktarda yatırım, kurumsal kapasite, standartlara uygun araç ve kaliteli sağlık hizmetleri gerektirmektedir.

Etkili yol güvenliği stratejileri düşük karbon tüketimine sahip ulaşım sistemleri ile temiz havaya, bulaşıcı olmayan hastalıkların azalmasına olan etkisi ile daha aktif ve sağlıklı nüfus oranının artmasına vereceği katkı sayesinde diğer küresel kalkınma hedeflerinin sağlanmasına da katkıda bulunacaktır. Bu nedenle, yol güvenliği önceliklerini hedef alan sağlık sistemi iyileştirmeleri ve adil-eşit hizmetin sağlanması, mutlaka küresel girişimler ile uyumlu olarak sürdürülebilir ulaşımı hedeflemelidir.

Ülke sağlık ve ulaşım sektörleri kalkınma sürecinde zorluklarla karşılaşmaktadır. Az gelişmiş ülkelerde etkisiz yol güvenliği yönetim kapasitesi, başarı için önemli bir engel olmaya devam etmektedir. Etkili stratejilerin oluşturulması ise kaynaklar gerektirmektedir. Az gelişmiş ülkelerde motorlu araç sayısındaki artışlar ve kırılgan yol altyapıları önemli bir sorun teşkil etmektedir. Az gelişmiş ülkelerin, batılı ülkelerin karayolu güvenliği performanslarını sürdürülebilir bir şekilde kontrol altına almak için aldığı uzun ve maliyetli süreçleri uygulamaları oldukça zordur. Ülke düzeyinde ölçeklendirilmiş, yoğun ve sürekli eylemlerin hayata geçirilmesi önem arz etmektedir.

BM'nin Yol Güvenliği 2011-2020 On Yıl Eylem planı ilan ettiği ve 2020 yılına kadar az gelişmiş ülkelerdeki yol kaza ölüm sayılarını yarıya indirmeyi amaçladığı Küresel Planı'nda yol güvenliği kapsamında başarılı girişimlerde bulunulmuştur. Eylem planı, ülke yol güvenliği performansını geliştirmek için gerekli eylemler için stratejik temeli oluşturan kapsayıcı hedefleri ortaya koymaktadır.

Ülkelerde yol güvenliği yönetim sisteminin başarılı bir şekilde işleyişini sağlamada öncü kurumun üstlendiği rol önem taşımaktadır. Öncü kurumun üstlendiği liderliğin yokluğunda, yol güvenliği performansını artırma çabaları yanıltıcı ve sürdürülemez olacaktır. Eylem planlarının ve politikaların uygulamalarından sorumlu ve iyi finanse edilmiş bir kurum

olmadan hazırlanan eylem planlarının sadece kâğıt üzerinde kalacak ve sonuçlar üzerinde kalıcı bir etkisi olmayacaktır.

Yolu güvenliği yönetim sistemleri günümüze kadar olan süreç içerisinde yüksek gelirli ülkelerde belli standartlara kavuşmuştur. Az gelişmiş ülkeler için, geçmişte yüksek gelirli ülkelerde yaşanan yüksek derecede ölüm ve yaralanmalar kapsamında alınan derslerden faydalanmak önem arz etmektedir. Az gelişmiş ülkeler yaşanacak ölüm ve yaralanmaları ekonomik gelişmenin bedeli olarak görmek yerine bunları ortadan kaldırmayı amaçlayan sonuç odaklı güvenlik altyapılarına yatırım yapmalıdırlar.

Yapılan hatalar ve sistem arızası nedeniyle ortaya çıkan ölüm ve yaralanmalardan yol kullanıcılarının suçlanması çok yanlış bir yaklaşımdır. Yol güvenliğindeki odak noktası yol kullanıcı davranışlarının yönetilmesi değil sistem tasarımı ve yönetimi ile kaza ve yaralanmalarının önlenmesini üzerine kurgulanmalıdır. Sonuç olarak, yol güvenliğine ilişkin kurumsal sorumluluklar ve hesap verebilirlik daha yakından incelenmektedir. Güvenli Sistem yaklaşımına geçiş için yüksek standartlarda karayolu ağı ve bu ağa ulaşan araç ve kullanıcılarının güvenlik performanslarının düzenli olarak izlenmesi sayesinde olabilir.

3.3. Uluslararası Girişimler

Yol güvenliği alanında birçok uluslararası girişim olmuştur. Bu girişimler arasında yol güvenliği on yıl eylem planı ülkeler için çevre niteliğinde amaçlar ve hedefler ortaya koymuştur. Bununla birlikte, DSÖ tarafından hazırlanan ve düzenli aralıklarla yayınlanan yol güvenliği küresel durum raporları, yol güvenliği göstergeleri ile karşılaştırmalı analizlere imkân vermektedir. Son olarak, DSÖ katkıları ile GRSP tarafından hazırlanan “yol güvenliğinde 12 küresel hedef”, 2020 sonrası için ülkelere yol gösterici bir doküman özelliğini taşımaktadır.

3.3.1. Yol güvenliği 2011-2020 on yıl eylem planı

2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi, sağlıklı yaşam ve refah sağlamak, şehirleri kapsayıcı, güvenli, esnek ve sürdürülebilir kılmak için yol güvenliğinin bir ön koşul olduğunu kabul etmektedir. BM Genel Kurulu tarafından Mart 2010'da ilan edilen 2011-2020 on yıl eylem planı, yol güvenliği yönetim kapasitesi oluşturarak milyonlarca canı

kurtarmaya amaçlamaktadır. Yol altyapısının güvenliğini artırılması, araçların güvenliğini daha çok geliştirilmesi, yol kullanıcılarının davranışlarının bilinçlendirilmesi ve çarpışma sonrası müdahalenin iyileştirilmesini amaçlamaktadır. Eylem planı ülkelerin Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerine ulaşmalarına yardımcı olmak için politika ve uygulamaları için de bir çerçeve sunmaktadır (BM, 2011:3).

Eylem planının amaçları:

- Birleşmiş Milletler yol güvenliği ile ilgili anlaşmalarına ve sözleşmelerine uyulması ve tam olarak uygulanmasını sağlamak
- Sürdürülebilir yol güvenliği stratejileri geliştirmek ve uygulamak
- Mevcut bölgesel hedefler ile uyumlu olarak 2020 yılına kadar iddialı ve uygulanabilir hedefler belirlemek
- Ulusal, bölgesel ve küresel düzeylerde yol güvenliği faaliyetlerinin teknik uygulaması için yönetim altyapısının ve kapasitesinin güçlendirilmesi
- Ulusal, bölgesel ve küresel düzeylerde veri toplama kapasitesini artırmak

Ulusal, bölgesel ve küresel düzeylerde önceden tanımlanmış göstergeler ile ilerleme ve performansın izlenmesi

Yolu güvenliği projeleri için karayolu güvenliği bileşeninin sağlanması da dâhil olmak üzere karayolu güvenliği için yeni sağlanan fonlar ve mevcut kaynakların daha iyi kullanılmasının teşvik edilmesi,

Yol güvenliğini sağlanması için ulusal, bölgesel ve uluslararası düzeyde kapasite geliştirme(BM, 2011:10).

3.3.2. 2018 yılı yol güvenliği küresel durum raporu göstergeleri

Küresel durum raporunda, yol güvenliği on yıl eylem planı kapsamında alınan önlem ve tedbirlerin değerlendirilmesi yapılmış, geçmiş rapor ve göstergelere göre alınan ilerlemeler belirtilmiştir.

Küresel Yol Güvenliği temel verileri;

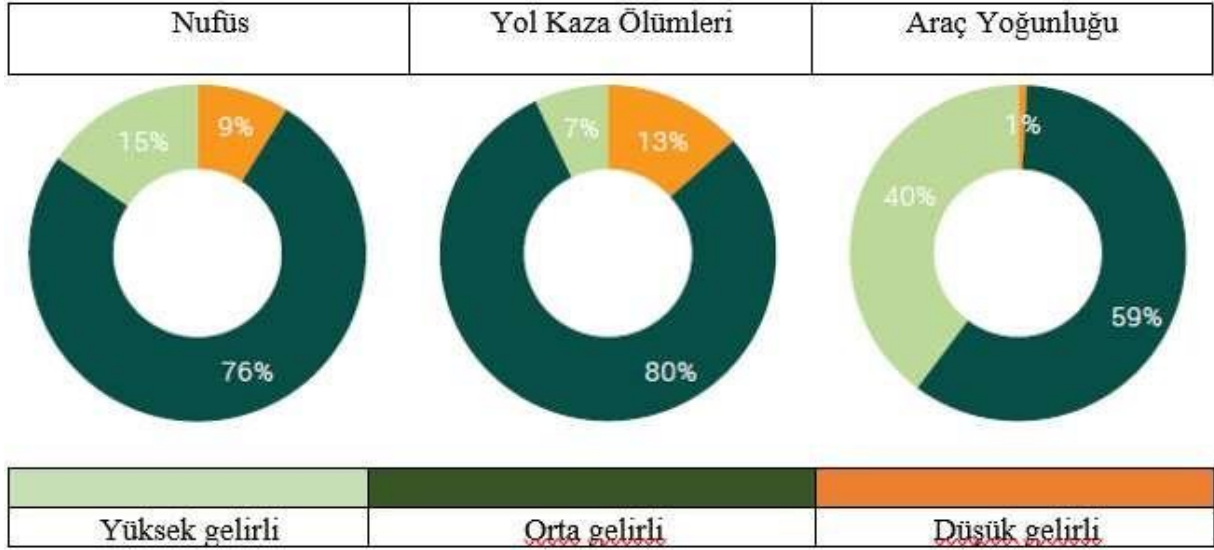
- Yol ölümleri sonucunda 1.35 Milyon kişi hayatını kaybetmekte
- Yol kaza yaralanmaları en çok görülen 8. ölüm sebebi
- 5-29 yaş arasında yol kaza ölümleri en çok görülen ölüm sebebi
- Ölüm oranları az gelişmiş ülkelerde 3 kat daha fazla görülmekte

Çizelge 3.2. En çok görülen ölüm nedenleri 2016 (DSÖ,2018:6).

Ençok görülen ölüm nedenleri 2016		
Sıra	Ölüm sebebi	Toplam ölümler içersindeki oranı %
1.	Kalp hastalıkları	16,6
2.	İnme	10,2
3.	Kronik akciğer hastalığı	5,4
4.	Alt sonumun enfeksiyonları	5,2
5.	Alzheimer	3,5
6.	Akciğer kanseri	3
7.	Diyabet	2,8
8.	Yol yaralanmaları	2,5
9.	İshal hastalıkları	2,4
10.	Tüberkuloz	2,3

Verilerden anlaşılacağı gibi dünyada yol yaralanmaları tüberküloz, HIV/AIDS ve ishal kaynaklı hastalıklardan daha çok can almaktadır. Yol kazaları sonucunda meydana gelen yaralanma ve kalıcı hasarlar sebebi ile mağdurların hareket kabiliyetleri kısılmaktadır. Bu sebeple, uzun vadede mağdurlar farklı sağlık sorunları ile karşı karşıya kalmaktadır. Yol güvenliği standartlarının düşük olduğu ülkelerde insanlar daha az yürümekte, bisiklet ve toplu taşıma araçlarını daha az tercih etmektedir. Bunun sonucunda çizelgede görülen diğer hastalıkların görülme sıklığı da artmaktadır (DSÖ, 2018:4-6).

Dünya’da yol kazaları sonucunda görülen ölüm ve yaralanma oranları bölgelere göre farklılıklar göstermektedir. 100 000 kişideki ölüm sayısı 8,3 olan gelişmiş ülkelere oran ile 100 000 kişide görülen ölüm oranı 27,5 kişi ile az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler çok büyük risk altındadır. Şekil 3.1. de görüldüğü gibi az gelişmiş ülkeler, sahip olduğu motorlu araç ve nüfuslarına göre oldukça oransız kaza ve ölüm sayılarına sahiptir (DSÖ, 2018:6).



Şekil 3.1. Nüfus, yol kaza ölümleri ve kayıtlı araç sayılarının gelir düzeylerine göre ilişkisi (DSÖ,2018)

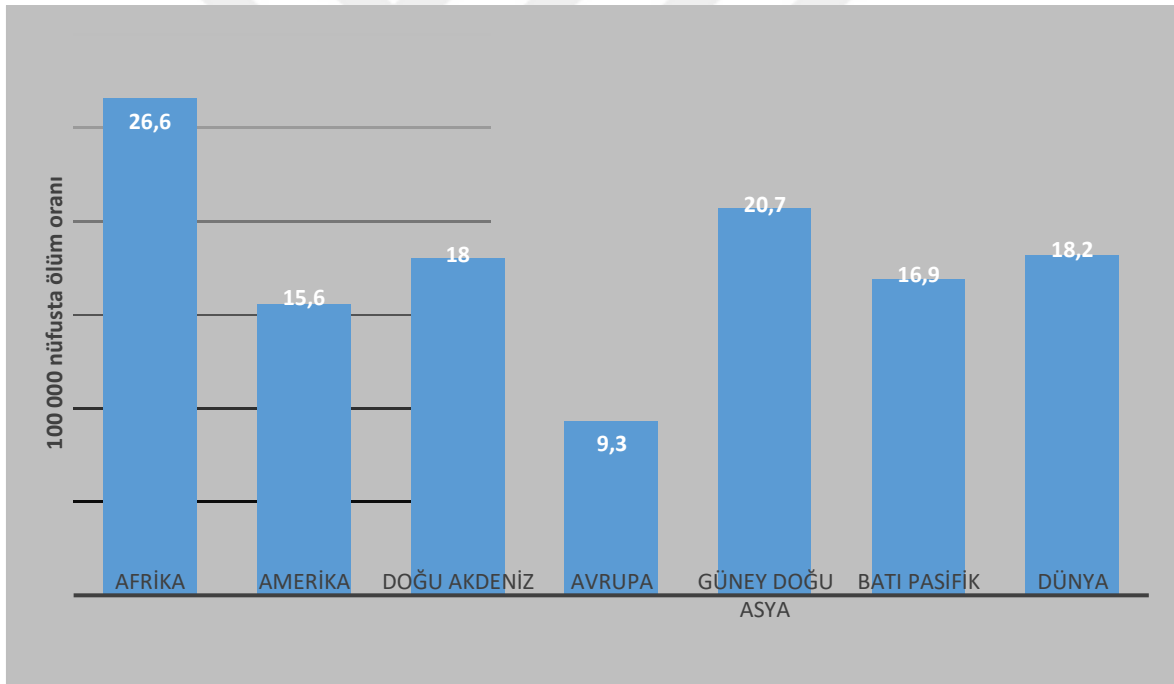
Şekil 3.2. de görüldüğü gibi orta ve yüksek gelirli ülkeler yol kaza ölümlerinin azaltılmasında az gelişmiş ülkelere göre daha çok gelişim göstermiştir. 2013-2016 yılları arasında az gelişmiş ülkelerde yol kaza ölümlerinde hiçbir düşüş gözlemlenmemiştir. Orta ve yüksek gelirli 48 ülkede yol kaza ölümlerinde düşüşler meydana gelmiştir. Bununla birlikte 104 ülkede yol kaza ölümlerinde artış gözlemlenmiştir (DSÖ, 2018:7).



Şekil 3.2 2013-2016 yılları arasındaki yol kaza ölümleri değişimleri (DSÖ,2018)

Yol kazalarının görülme sıklığı ve ölümlü yol kazalarında bölgeler arasında dengesiz bir dağılım olduğu görülmektedir. Şekil 3.3. de Afrika ve Güney Doğu Asya bölgelerinde 100 000 kişide görülen ölüm sayılarına bakıldığında dünya ortalamasının çok üstünde kaldığı görülmektedir. 6 bölge arasında Amerika, Avrupa ve Batı Pasifik bölgesinde 2013 yılından beri ölümlü yol kazalarında azalma gözlemlenmektedir. Kıta Avrupa'sında diğer bölgeler

ile karşılaştırıldığında 100 000 kişide görülen ölüm sayıları 9,3 ile oldukça düşük kalmaktadır. Bölgelerde de kendi içerisinde ayrışma gözlemlenmektedir. Amerika’da yüksek gelirli kuzey ülkelerinde 100 000 kişide görülen ölüm sayısı 11,8 iken düşük gelir ortalamasına sahip güney ülkelerinde bu sayı 18,3 olarak karşımıza çıkmaktadır. Afrika’da benzer şekilde orta gelirli ülkelerde 100 000 kişide görülen ölüm sayısı 23,6 olmasına rağmen düşük gelirli az gelişmiş Afrika ülkelerinde bu sayının 29,3 olduğu görülmektedir. Avrupa’da ise farklı bir tablo karşımıza çıkmaktadır. Avrupa’da orta gelirli ülkeler ile yüksek gelirli ülkeler arasındaki ölüm sayısı neredeyse 3 katı kadar fazladır. Yüksek gelirli ülkelerde 100 000 kişide görülen ölüm sayısı 5,1, orta gelirli ülkelerde ise 14,4 olarak gözlemlenmektedir. Verilerden anlaşılacağı üzere dünya genelindeki bölgelerde eşitsiz bir dağılım gözlenmekle birlikte bölgelerde kendi içerisinde ülkelerin gelir düzeyine göre farklılıklar göstermektedir (DSÖ, 2018:9).



Şekil 3.3. 2016 yılı bölgelerde 100 000 nüfusta görülen ölüm sayısı



Resim 3.1. Az gelişmiş ülkelerde görülen yol durumu

Yol kaza ölümleri, bölgelerde farklılık gösterdiği gibi farklı yol kullanıcıları arasında da değişimler göstermektedir. Dünyada yayalar ve bisiklet kullanıcıları toplam ölümlerin %26'sını oluşturmaktadır. Araç kullanıcıları %29 ile en çok ölüm görülen grup, iki ve üç tekerlekli motosiklet kullanıcıları ise %28 ile ikinci en çok görülen ölüm olmaktadır. Afrika'daki yaya ve bisiklet kullanıcıları %44 ölüm oranı ile bu alanda başı çekmektedir.

Güney Doğu Asya’da iki ve üç tekerlekli motosiklet kullanıcıları %43, Batı pasifik’te %36 ile ölümlü kazaların en fazla görüldüğü grup olarak gözlemlenmektedir (DSÖ, 2018:10).

Yayalar, bisiklet ve motosiklet kullanıcılarında görülen ölüm oranları, araç kullanıcılarına göre daha az korunmaya sahip oldukları ile ilişkilendirilmesine rağmen ölüm oranlarının altında yatan asıl sebep yol altyapı ve araç tasarımlarının araç kullanıcılarının güvenliğini önemesinden kaynaklandığı düşünülmektedir. Savunmasız yol ve araç kullanıcılarının ölümlü kaza verilerinde öne çıkmasına rağmen özellikle yol güvenliği politikalarında, yol altyapılarının tasarım, sistemlerinin kurulmasında ihmal edildikleri düşünülmektedir. Halen birçok ülkede bisiklet kullanıcıları için ayrı yol çizgileri ve yeterli yaya geçişleri bulunmamaktadır. Motosiklet hız sınırları ise çok yüksek oranlarda bulunmaktadır. Araç kullanıcıları için yüksek araç standartları belirlenmesine rağmen az gelişmiş ülkelerde satılan araçlarda belirlenen standartların uygulanmadığı görülmektedir. Son yıllarda yüksek gelirli ülkelerde araç üreticileri araç tasarımlarının araç dışındaki yol kullanıcılarının koruyabildiğinin farkına varmışlar ve bu anlamda araştırma geliştirme çalışmalarına yatırım yapmışlardır. Yol kaza ölümlerinde oransal olarak az gelirli grupların taşıdığı yük sebebi ile ölümlerin gelir ve sosyal statü ile ilişkilendirilebileceği düşünülmektedir (DSÖ, 2018:10).

Yol altyapılarının özellikle az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde yaya ve savunmasız yol kullanıcılarının hedeflemesi gerektiği düşünülmektedir. Ülkelerde yol altyapılarının tasarımları ekonomik büyüme ve ticareti ön planda tutması sebebi ile yaya ve bisiklet kullanıcıları gibi savunmasız gruplar büyük kayıplar vermektedir. Bunun önüne geçilmesi için az gelişmiş ülkelerde yol güvenliği politikalarında radikal değişikliklere ihtiyaç vardır.

3.4. Ülkeler Yol Güvenliği Göstergeleri

Çalışmada ele alınan ülkelerin yol güvenliği göstergeleri, 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları ile birlikte detaylı olarak incelenmiş ve analiz edilmiştir.

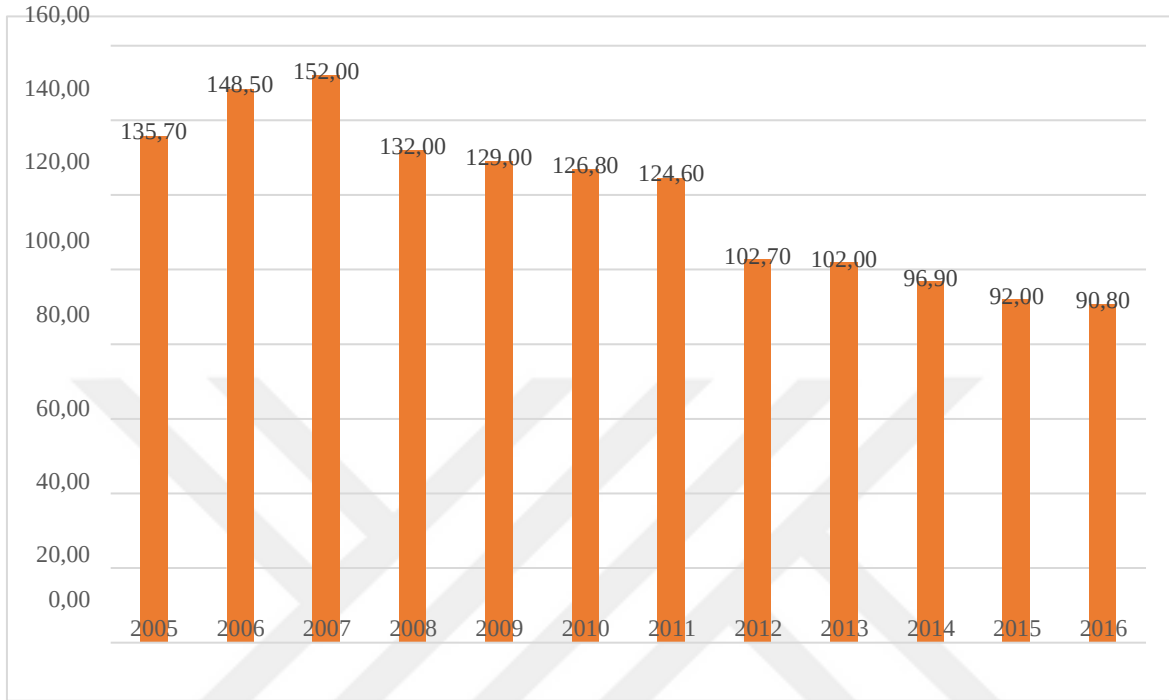
Çizelge 3.3. Vietnam Yol güvenliği göstergeleri ülke tablosu (DSÖ, 2018:264)

<u>VIETNAM</u>			
<u>Nüfus</u>	94.569.072		
<u>Kurumsal Çerçeve</u>		<u>Yol kullanıcıları güvenliği</u>	
Yol güvenliği Ajansı	Ulusal Trafik Güvenliği Komitesi(NTSC)	Ulusal hız limitleri	Evet
Ulusal bütçe	Evet	şehir hız sınırı üst limiti	60 km/s
Ulusal yol güvenliği stratejisi	Evet	kırsal hız sınırı üst limiti	90 km/s
Strateji bütçesinin karşılanması	Kısmen karşılanmakta	motorsiklet yolu hız üst sınırı	120 km/s
Ölümlerde azalma hedefi	yıllık %5-10	Yerel yönetimler hız sınırlarını düzenleyebiliyor mu	Hayır
		yasal uygulaması 1-10 üzerinden	7
<u>Güvenli yollar</u>		<u>Alkol uygulamaları</u>	
Yeni yollarda denetleme ve yolların derecelendirilmesi	Evet	Ulusal alkollü araç kullanım kanunu	Evet
Yaya ve bisiklet kullanıcıları için tasarım standartları	Kısmen	BAC sınırı genel	0,00-0,005 g/dl
Yol altyapısının denetlenmesi ve derecelendirilmesi	Evet	BAC sınırı gençler	0,00-0,005 g/dl
Yüksek risk bölgelerine yatırım yapılması	Evet	Rastgele denetleme	Evet
Kırsal bölgelerde ulaşım politika ve yatırımları	Evet	ölümlü kaza sonrası denetleme	bazı sürücüler
		yasal uygulaması 1-10 üzerinden	8

Çizelge 3.3. (devam) Vietnam Yol güvenliği göstergeleri ülke tablosu (DSÖ, 2018:264)

<u>Araçlargoüvenliği</u>		<u>Kaskuygulamaları</u>	
Toplam kayıtlı araç sayısı	50 666 855	Ulusal motosiklet kask kanunu	Evet
Araçlar ve 4 tekerlekli hafif araçlar	3 033 527	sürücü ve yolcu için geçerli	Evet
2 ve 3 tekerlekli motosikletler	47 131 928	Kask standartları belirlenmiş	Evet
Ağır kamyonlar	-	Motosiklet üzerinde çocuk yolcu	Hayır
Otobüsler	-	yasal uygulaması 1-10 üzerinden	8
Diğerleri	501 400		
<u>Kazasonrasımüdahale</u>		<u>Emniyet kemeri</u>	
Ulusal acil yardım numaraları ulaşım	Kısmen	Ulusal emniyet kemeri kanunu	Evet
Travma kayıtları	Ulusal	Ön ve arka yolcuların hepsine uygulanıyor mu	Hayır
Hastane sonrası bakımı için resmi sertifikasyon	Hayır	Çocuklar ön koltukta oturabilir	Hayır
Acil müdahale sistemlerinin ulusal değerlendirmesi	Hayır	Çocukların kemer ile seyahat zorunluluğu	-
		yasal uygulaması 1-10 üzerinden	6
		<u>Cep telefonu</u>	
		Ulusal araç içinde telefon kullanımı yasası	Evet
		Telefonun el ile tutulması yasak	Evet
		Telefonun hoparlörde kullanımı yasak	Hayır

Vietnam, analiz ettiğimiz ülkeler arasında 94 milyon ile en kalabalık nüfusa sahip ülke olarak öne çıkmaktadır. Vietnam'ın, ulusal strateji belgesinde yol kaza ve yaralanmaları sonucunda karşılaşılan ölümleri %5-10 arasında azaltma hedefi koyduğu görülmektedir.



Şekil 3.4. Vietnam 2005-2016 yılları 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı

Şekil 3.4. de görüldüğü gibi Vietnam belli yıllarda hedeflerini gerçekleştirebilmiştir. Bununla birlikte Vietnam'da 47 milyon kayıtlı motosiklet olduğu görülmektedir. Vietnam diğer ülkelere göre oldukça fazla kayıtlı motosiklete sahip olmasına rağmen yaya ve motosiklet kullanıcıları için yollarda tasarım standartlarının kısmen uygulanmadığı görülmektedir. Ülke özelinde bu durum bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Ulusal acil hat numaralarına ulaşım, hastane sonrası bakımı için resmi sertifikasyon ve acil müdahale sistemlerinin ulusal değerlendirmesi hususlarında yeni düzenlemeler ile sistemin geliştirilmesi gerektiği düşünülmektedir. Ayrıca, motosiklet sürücüleri için hız sınırlarının 120 km/s olduğu görülmektedir, ülkenin sahip olduğu motosiklet sayısı göz önünde bulundurulduğunda motosiklet hız sınırlarının yerel yol koşullarına göre tekrar gözden geçirilmesi önem taşımaktadır.

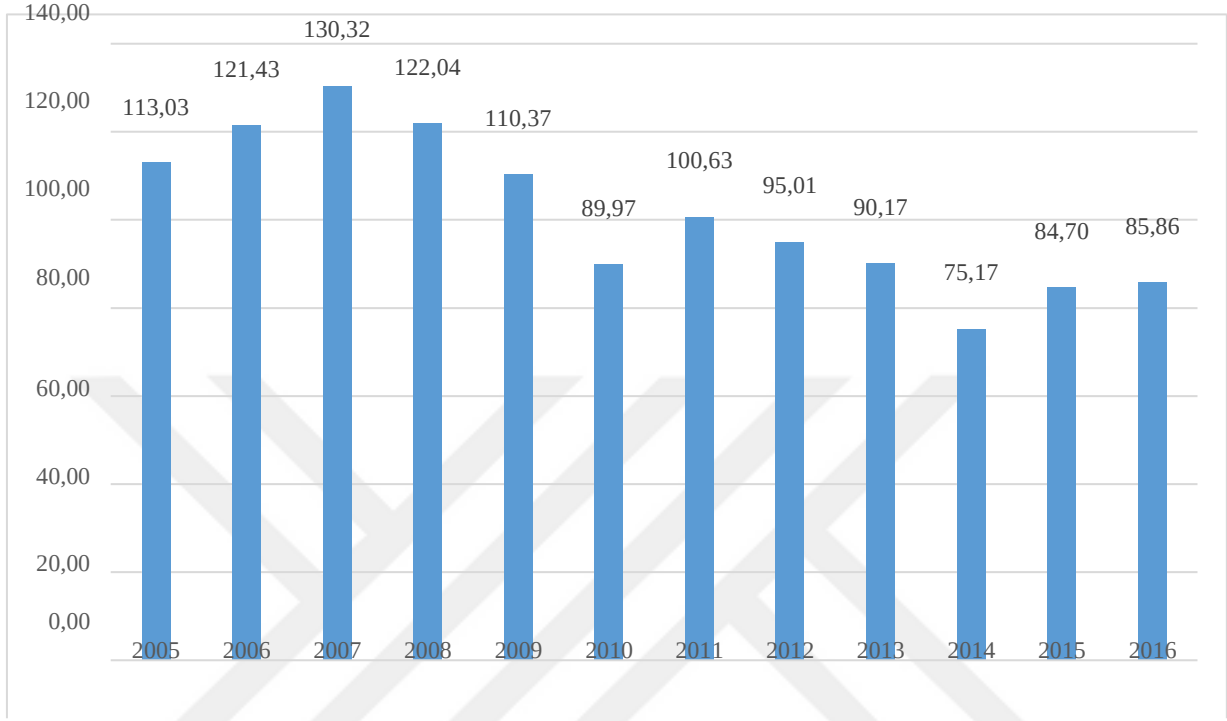
Çizelge 3.4. Sırbistan Yol güvenliği göstergeleri ülke tablosu (DSÖ, 2018:228)

<u>SIRBİSTAN</u>			
<u>Nüfus</u>	8 820 083		
<u>Kurumsal Çerçeve</u>		<u>Yol kullanıcıları güvenliği</u>	
Yol güvenliği Ajansı	Yol Trafik Güvenliği Koordinasyon Kurumu	Ulusal hız limitleri	Evet
Ulusal bütçe	Evet	Şehir hız sınırı üst limiti	50 km/s
Ulusal yol güvenliği stratejisi	Evet	Kırsal hız sınırı üst limiti	100 km/s
Strateji bütçesinin karşılanması	Kısmen karşılanmakta	Motorsiklet yolu hız üst sınırı	120 km/s
Ölümlerde azalma hedefi	%50 (2011-2020)	Yerel yönetimler hız sınırlarını düzenleyebiliyor mu?	Evet
		Yasal uygulaması 1-10 üzerinden	6
<u>Güvenli yollar</u>		<u>Alkol uygulamaları</u>	
Yeni yollarda denetleme ve yolların derecelendirilmesi	Hayır	Ulusal alkollü araç kullanım kanunu	Evet
Yaya ve bisiklet kullanıcıları için tasarım standartları	Evet	BAC sınırı genel	0,00-0,03 g/dl
Yol altyapısının denetlenmesi ve derecelendirilmesi	Hayır	BAC sınırı gençler	0,00 g/dl
Yüksek risk bölgelerine yatırım yapılması	Evet	Rastgele denetleme	Evet
Kırsal bölgelerde ulaşım politika ve yatırımları	Evet	Ölümlü kaza sonrası denetleme	tüm sürücüler
		yasal uygulaması 1-10 üzerinden	5

Çizelge 3.4. (devam) Sırbistan Yol güvenliği göstergeleri ülke tablosu (DSÖ, 2018:228)

<u>Araçlargoüvenliği</u>		<u>Kaskuygulamaları</u>	
Toplam kayıtlı araç sayısı	2 282 401	Ulusal motosiklet kask kanunu	Evet
Araçlar ve 4 tekerlekli hafif araçlar	1 908 449	Sürücü ve yolcu için geçerli	Evet
2 ve 3 tekerlekli motosikletler	63 587	Kask standartları belirlenmiş	Hayır
Ağır kamyonlar	208 925	Motosiklet üzerinde çocuk yolcu	12 yaş üstü
Otobüsler	9 709	Yasal uygulaması 1-10 üzerinden	8
Diğerleri	91 731		
<u>Kazasonrasımüdahale</u>		<u>Emniyet kemeri</u>	
Ulusal acil yardım numaraları ulaşım	Ulusal, birden fazla numara	Ulusal emniyet kemeri kanunu	Evet
Travma kayıtları	Bazı kurumlarda/kısımlar	Ön ve arka yolcuların hepsine uygulanıyor mu	Evet
Hastane sonrası bakımı için resmi sertifikasyon	Evet	Çocuklar ön koltukta oturabilir	12 yaş üstü
Acil müdahale sistemlerinin ulusal değerlendirmesi	Evet	Çocukların kemer ile seyahat zorunluluğu	3 yaşına kadar
		Yasal uygulaması 1-10 üzerinden	6
<u>UNECE bünyesine araç standartları</u>			
Ön çarpma standartı	Hayır	<u>Cep telefonu</u>	
Elektrikli Sabitleme kontrolü	Hayır	Ulusal araç içinde telefon kullanımı yasası	Evet
Yaya koruma	Hayır	Telefonun el ile tutulması yasak	Evet
Motosiklet kitlenme önleyici fren sistemi	Hayır	Telefonun hopperlörde kullanımı yasak	Hayır

Sırbistan'daki yol güvenliği göstergeleri incelendiğinde 8 milyon nüfusa sahip küçük ölçekte bir Güney Doğu Avrupa ülkesi olduğu görülmektedir. Sırbistan'ın 2011 ile 2020 yılları için yol kaza ölümlerinde %50 azalma hedefini koyduğu görülmektedir.



Şekil 3.5. Sırbistan 2005-2016 yılları 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı

Sırbistan'ın yol kaza ölümlerinde koyduğu hedefin çok gerisinde kaldığı ve başarı ihtimalinin oldukça düşük olduğu düşünülmektedir. Bununla birlikte Şekil 3.5. de 2007 yılından sonra yol kaza ölümlerinde kayda değer düşüşler olduğu görülmektedir. Ayrıca yeni yollarda denetleme ve yolların derecelendirilmesi ve mevcut yol altyapısının denetlenmesi ve derecelendirilmesinin yapılmadığı görülmektedir. Araç tiplerine göre bakıldığında Vietnam'a göre daha dengeli bir dağılıma sahip olduğu ve motosiklet sayısının az olduğu görülmektedir. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) tarafından belirlenen araç standartlarına uyulmaması kaygı unsurudur. Ülkenin Avrupa sınırları içerisinde bulunması ve yol güvenliği standartlarında ileri seviyeleri yakalamış Kuzey Avrupa ülkelerinin tecrübelerinden faydalanması gerektiği düşünülmektedir. Alkollü araç kullanımına ilişkin kontrollerin resmi makamlarca uygulanma oranının 5 olması yol güvenliğini tehlikeye atmaktadır.

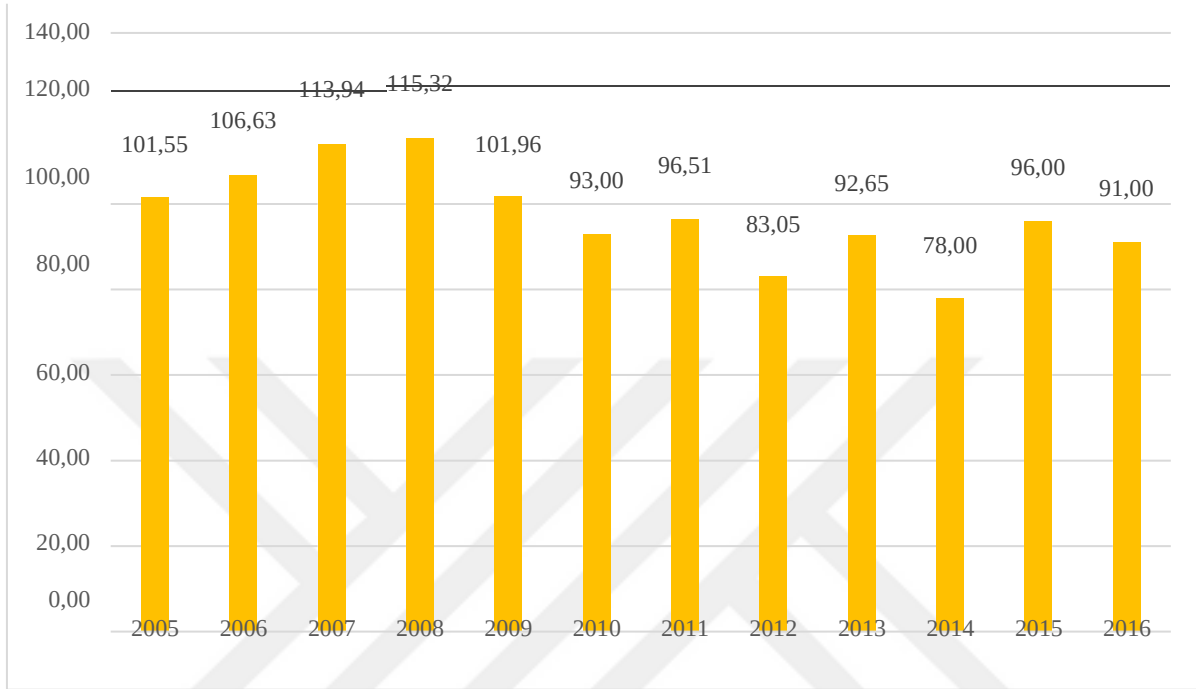
Çizelge 3.5. Bosna Hersek Yol güvenliği göstergeleri ülke tablosu (DSÖ, 2018:109)

<u>BOSNA HERSEK</u>			
<u>Nüfus</u>	3 516 816		
<u>Kurumsal Çerçeve</u>		<u>Yolkullanıcılarıgüvenliği</u>	
Yol güvenliği Ajansı	Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı	Ulusal hız limitleri	Evet
Ulusal bütçe	Evet	Şehir hız sınırı üst limiti	50 km/s
Ulusal yol güvenliği stratejisi	Evet	Kırsal hız sınırı üst limiti	80 km/s
Strateji bütçesinin karşılanması	Kısmen karşılanmakta	Motorsiklet yolu hız üst sınırı	130 km/s
Ölümlerde azalma hedefi	%50 (2013-2022)	Yerel yönetimler hız sınırlarını düzenleyebiliyor mu?	Hayır
		Yasal uygulaması 1-10 üzerinden	6
<u>Güvenli yollar</u>		<u>Alkoluygulamaları</u>	
Yeni yollarda denetleme ve yolların derecelendirilmesi	Kısmen	Ulusal alkollü araç kullanım kanunu	Evet
Yaya ve bisiklet kullanıcıları için tasarım standartları	Evet	BAC sınırı genel	0,00-0,03 g/dlb
Yol altyapısının denetlenmesi ve derecelendirilmesi	Hayır	BAC sınırı gençler	0,00 g/dlb
Yüksek risk bölgelerine yatırım yapılması	Evet	Rastgele denetleme	Evet
Kırsal bölgelerde ulaşım politika ve yatırımları	Hayır	Ölümlü kaza sonrası denetleme	tüm sürücüler
		Yasal uygulaması 1-10 üzerinden	6

Çizelge 3.5. (devam) Bosna Hersek Yol güvenliği göstergeleri ülke tablosu (DSÖ, 2018:109)

<u>Araçlargoüvenliği</u>		<u>Kaskuygulamaları</u>	
Toplam kayıtlı araç sayısı	978 229	Ulusal motosiklet kask kanunu	Evet
Araçlar ve 4 tekerlekli hafif araçlar	840 280	Sürücü ve yolcu için geçerli	Evet
2 ve 3 tekerlekli motosikletler	14 399	Kask standartları belirlenmiş	Hayır
Ağır kamyonlar	79 135	Motosiklet üzerinde çocuk yolcu	12 yaş üstü
Otobüsler	4 275	Yasal uygulaması 1-10 üzerinden	7
Diğerleri	40 140		
<u>Kaza sonrası müdahale</u>		<u>Emniyet kemeri</u>	
Ulusal acil yardım numaraları ulaşım	Ulusal tek numara	Ulusal emniyet kemeri kanunu	Evet
Travma kayıtları	Hayır	Ön ve arka yolcuların hepsine uygulanıyor mu	Evet
Hastane sonrası bakımı için resmi sertifikasyon	Evet	Çocuklar ön koltukta oturabilir	12 yaş üstü
Acil müdahale sistemlerinin ulusal değerlendirmesi	Evet	Çocukların kemer ile seyahat zorunluluğu	12 yaşına kadar
		Yasal uygulaması 1-10 üzerinden	8
<u>UNECE bünyesinde araç standartları</u>			
Ön çarpma standardı	Hayır	<u>Cep telefonu</u>	
Elektrikli Sabitleme kontrolü	Hayır	Ulusal araç içinde telefon kullanımı yasası	Evet
Yaya koruma	Hayır	Telefonun el ile tutulması yasak	Evet
Motosiklet kitlenme önleyici fren sistemi	Hayır	Telefonun hoparlörde kullanımı yasak	Hayır

Bosna Hersek'te yol güvenliği göstergeleri incelendiğinde 3,5 milyon nüfusa sahip küçük ölçekte bir Güney Doğu Avrupa ülkesi olduğu görülmektedir. Bosna-Hersek'in 2013 ile 2022 yılları için yol kaza ölümlerinde %50 azalma hedefini koyduğu görülmektedir.



Şekil 3.6. Bosna Hersek 2005-2016 yılları 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı

Bosna-Hersek yol kaza ölümlerinde koyduğu hedefin gerçekleşmekten uzak olduğu tespit edilmiştir. Bununla birlikte Şekil 3.6. da 2008 yılından sonra yol kaza ölümlerinde kayda değer düşüşler olduğu gözlemlenmektedir. Yeni yollarda denetleme ve yolların derecelendirilmesinin kısmen, mevcut yol altyapısının denetlenmesi ve derecelendirilmesinin ise yapılmadığı görülmektedir. Ayrıca ülkede kırsal bölgelerde ulaşım politika ve yatırımlarının yetersiz olduğu görülmekte ülkenin ekonomik ve siyasi açıdan kırılgan yapısının, bu tip büyük yatırımların yapılmasına müsaade etmediği düşünülmektedir. Bu sebeple, ülkede bu ve bunun gibi yatırımların dışarıdan gelecek kalkınma yardımları ile sağlanabileceği düşünülmektedir. Aynı Şekilde UNECE tarafından belirlenen araç standartlarına uyulmaması kaygı unsurudur. Hız limitleri ve alkollü araç kullanımına karşı uygulamaların hayata geçirilme derecesinin 5 olması² bu alanda gerekli tedbirlerin alınması gerektiğine işaret etmektedir.

² Bazı göstergelerin uygulanma oranı DSÖ tarafından 1 ile 10 arasında derecelendirilmektedir.

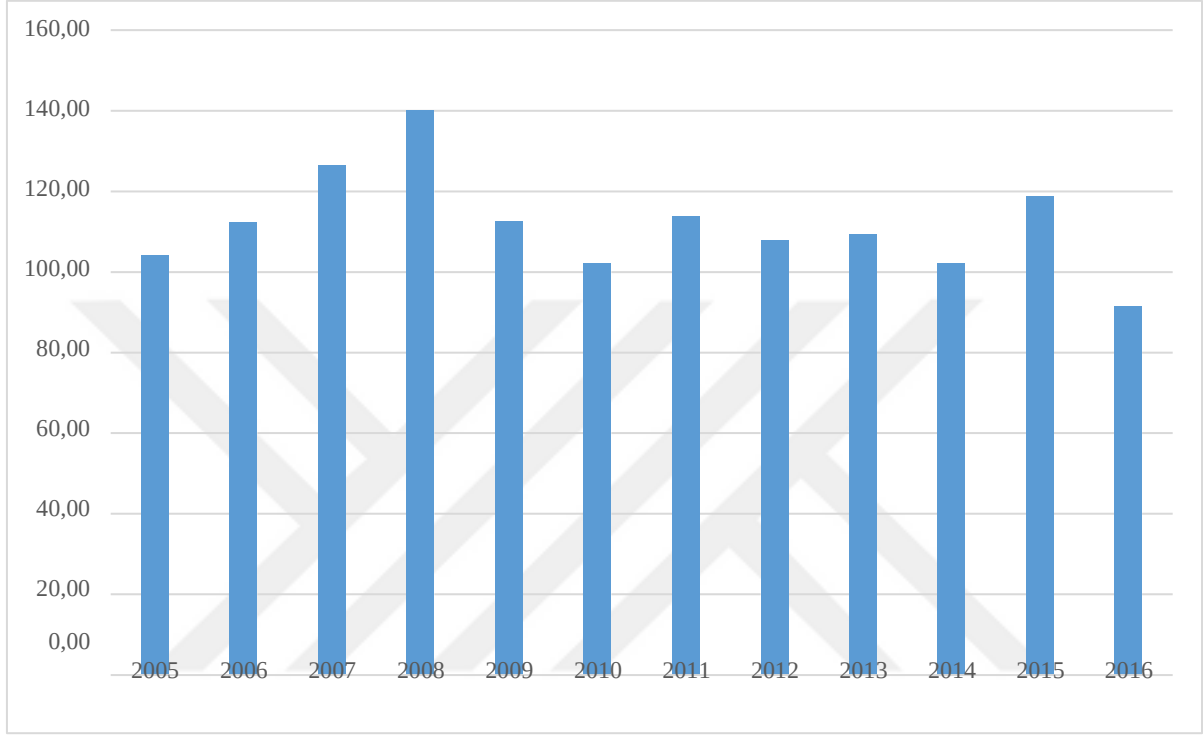
Çizelge 3.6. Ermenistan Yol güvenliği göstergeleri ülke tablosu (DSÖ, 2018:97)

<u>ERMENİSTAN</u>			
<u>Nüfus</u>	2 924 816		
<u>Kurumsal Çerçeve</u>		<u>Yol kullanıcıları güvenliği</u>	
Yol güvenliği Ajansı	Ulusal Yol Güvenliği Konseyi	Ulusal hız limitleri	Evet
Ulusal bütçe	Evet	Şehir hız sınırı üst limiti	90km/s
Ulusal yol güvenliği stratejisi	Hayır	Kırsal hız sınırı üst limiti	90 km/s
Strateji bütçesinin karşılanması	-	Motorsiklet yolu hız üst sınırı	110 km/s
Ölümlerde azalma hedefi	-	Yerel yönetimler hız sınırlarını düzenleyebiliyor mu?	Hayır
		Yasal uygulaması 1-10 üzerinden	8
<u>Güvenli yollar</u>		<u>Alkol uygulamaları</u>	
Yeni yollarda denetleme ve yolların derecelendirilmesi	Evet	Ulusal alkollü araç kullanım kanunu	Evet
Yaya ve bisiklet kullanıcıları için tasarım standartları	Kısmen	BAC sınırı genel	0,00-0,04 g/dlb
Yol altyapısının denetlenmesi ve derecelendirilmesi	Evet	BAC sınırı gençler	0,00-0,04 g/dlb
Yüksek risk bölgelerine yatırım yapılması	Evet	Rastgele denetleme	Evet
Kırsal bölgelerde ulaşım politika ve yatırımları	Evet	Ölümlü kaza sonrası denetleme	tüm sürücüler
		yasal uygulaması 1-10 üzerinden	6

Çizelge 3.6. (devam) Ermenistan Yol güvenliği göstergeleri ülke tablosu (DSÖ, 2018:97)

<u>Araçlargoüvenliği</u>		<u>Kaskuygulamaları</u>	
Toplam kayıtlı araç sayısı	-	Ulusal motosiklet kask kanunu	Evet
Araçlar ve 4 tekerlekli hafif araçlar	-	Sürücü ve yolcu için geçerli	Evet
2 ve 3 tekerlekli motosikletler	-	Kask standartları belirlenmiş	Hayır
Ağır kamyonlar	-	Motosiklet üzerinde çocuk yolcu	12 yaş üstü
Otobüsler	-	Yasal uygulaması 1-10 üzerinden	9
Diğerleri	-		
<u>Kazasonrasımüdahale</u>		<u>Emniyet kemeri</u>	
Ulusal acil yardım numaraları ulaşım	Ulusal tek numara	Ulusal emniyet kemeri kanunu	Evet
Travma kayıtları	Ulusal	Ön ve arka yolcuların hepsine uygulanıyor mu?	Evet
Hastane sonrası bakımı için resmi sertifikasyon	Evet	Çocuklar ön koltukta oturabilir	Evet/kemer ile
Acil müdahale sistemlerinin ulusal değerlendirmesi	Hayır	Çocukların kemer ile seyahat zorunluluğu	-
		Yasal uygulaması 1-10 üzerinden	-
<u>UNECEbünyesinearaç standartları</u>			
Ön çarpma standardı	Hayır	<u>Cep telefonu</u>	
Elektrikli Sabitleme kontrolü	Hayır	Ulusal araç içinde telefon kullanımı yasası	Evet
Yaya koruma	Hayır	Telefonun el ile tutulması yasak	Evet
Motosiklet kitlenme önleyici fren sistemi	Hayır	Telefonun hopperlörde kullanımı yasak	Hayır

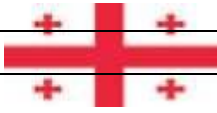
Ermenistan yol güvenliği göstergeleri incelendiğinde yaklaşık 3 milyon nüfusa sahip küçük ölçekte bir Kafkas ülkesi olduğu görülmektedir. Ermenistan’da karşımıza çıkan en kaygı verici durum ulusal yol güvenliği stratejisi ve bu bağlamda yol kaza ölümlere ilişkin azalma hedeflerinin bulunmamasıdır.



Şekil 3.7. Ermenistan 2005-2016 yılları 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı

Ermenistan’da yeni yollarda denetleme ve yolların derecelendirilmesi, yaya ve bisiklet kullanıcıları için tasarım standartları, yol altyapısının denetlenmesi ve derecelendirilmesi, yüksek risk bölgelerine yatırım yapılması, kırsal bölgelerde ulaşım politika ve yatırımlar yapılması gibi unsurlar olumlu değerlendirilmektedir. Aynı Şekilde UNECE tarafından belirlenen araç standartlarına uyulmaması kaygı unsurudur. Acil müdahale sistemlerinin ulusal değerlendirilmesi uygulamasının bulunmaması yol politikalarının ve eylemlerinin izlenmesi için elzemdir. Şehir ve kırsalda 90 km/s ile aynı hız sınırlarının uygulandığı görülmekte, bölgelerin altyapılarına göre hız sınırlarının ayrışması gerektiği düşünülmektedir. Alkollü araç kullanımı denetim ve eylemlerinin yerelde uygulanmasının 6 ile derecelendirilmesi endişe vericidir.

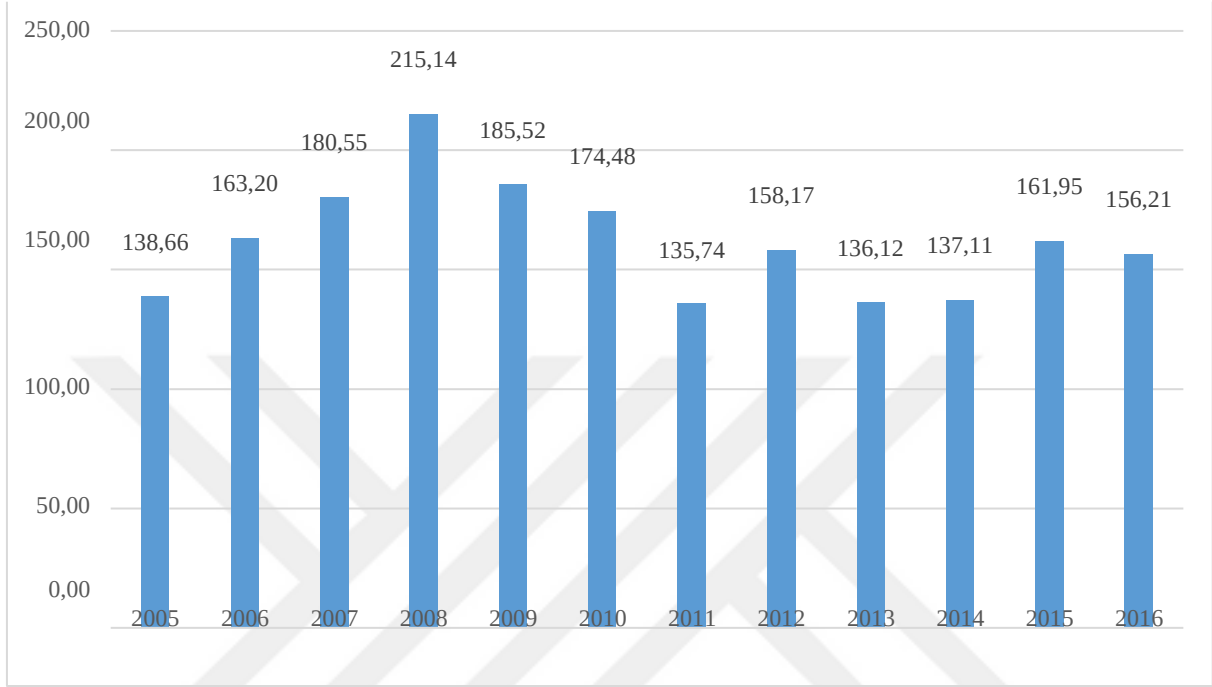
Çizelge 3.7. Gürcistan Yol güvenliği göstergeleri ülke tablosu (DSÖ, 2018:150)

<u>GÜRCİSTAN</u>			
<u>Nüfus</u>	3 925 495		
<u>Kurumsal Çerçeve</u>		<u>Yol kullanıcıları güvenliği</u>	
Yol güvenliği Ajansı	Ekonomi ve Sürdürülebilir Kalkınma Bakanlığı	Ulusal hız limitleri	Evet
Ulusal bütçe	Evet	Şehir hız sınırı üst limiti	60 km/s
Ulusal yol güvenliği stratejisi	Evet	Kırsal hız sınırı üst limiti	90 km/s
Strateji bütçesinin karşılanması	Kısmen	Motorsiklet yolu hız üst sınırı	110 km/s
Ölümlerde azalma hedefi	%25 (2016-2020)	Yerel yönetimler hız sınırlarını düzenleyebiliyor mu?	Hayır
		Yasal uygulaması 1-10 üzerinden	6
Güvenli yollar		Alkol uygulamaları	
Yeni yollarda denetleme ve yolların derecelendirilmesi	Evet	Ulusal alkollü araç kullanım kanunu	Evet
Yaya ve bisiklet kullanıcıları için tasarım standartları	Kısmen	BAC sınırı genel	0,00-0,03 g/dlb
Yol altyapısının denetlenmesi ve derecelendirilmesi	Hayır	BAC sınırı gençler	0,00-0,03 g/dlb
Yüksek risk bölgelerine yatırım yapılması	Evet	Rastgele denetleme	Evet
Kırsal bölgelerde ulaşım politika ve yatırımları	Evet	Ölümlü kaza sonrası denetleme	tüm sürücüler
		yasal uygulaması 1-10 üzerinden	7

Çizelge 3.7. (devam) Gürcistan Yol güvenliği göstergeleri ülke tablosu (DSÖ, 2018:150)

<u>Araçlar güvenliği</u>		<u>Kask uygulamaları</u>	
Toplam kayıtlı araç sayısı	1 126 470	Ulusal motosiklet kask kanunu	Evet
Araçlar ve 4 tekerlekli hafif araçlar	919 199	Sürücü ve yolcu için geçerli	Evet
2 ve 3 tekerlekli motosikletler	63 083	Kask standartları belirlenmiş	Hayır
Ağır kamyonlar	93 497	Motosiklet üzerinde çocuk yolcu	12 yaş üstü
Otobüsler	50 691	Yasal uygulaması 1-10 üzerinden	7
Diğerleri	-		
<u>Kazason rasım müdahale</u>		<u>Emniyet kemeri</u>	
Ulusal acil yardım numaraları ulaşım	Ulusal tek numara	Ulusal emniyet kemeri kanunu	Evet
Travma kayıtları	Hayır	Ön ve arka yolcuların hepsine uygulanıyor mu	Hayır
Hastane sonrası bakımı için resmi sertifikasyon	Evet	Çocuklar ön koltukta oturabilir	12 yaş üstü
Acil müdahale sistemlerinin ulusal değerlendirmesi	Hayır	Çocukların kemer ile seyahat zorunluluğu	-
		Yasal uygulaması 1-10 üzerinden	-
<u>UNECE bünyesine araç standartları</u>			
Ön çarpma standartı	Hayır	<u>Cep telefonu</u>	
Elektrikli Sabitleme kontrolü	Hayır	Ulusal araç içinde telefon kullanımı yasası	Evet
Yaya koruma	Hayır	Telefonun el ile tutulması yasak	Evet
Motosiklet kitlenme önleyici fren sistemi	Hayır	Telefonun hopperlörde kullanımı yasak	Hayır

Gürcistan yol güvenliği göstergeleri incelendiğinde yaklaşık 4 milyon nüfusa sahip küçük ölçekte bir Kafkas ülkesi olduğu ortaya konmaktadır. Ermenistan'ın 2016 ile 2020 yılları için yol kaza ölümlerinde %25 azalma hedefini koyduğu görülmektedir.



Şekil 3.8. Gürcistan 2005-2016 yılları 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı

Gürcistan'ın, Şekil 3.8 de görüldüğü gibi yol kaza ölümlerinde koyduğu hedefin gerçekleşmekten uzak olduğu tespit edilmiştir. Ülkede yıllara göre ölüm sayılarına bakıldığında, analiz edilen diğer ülkelerden oldukça yüksek olduğu hatta 200 bandını aşan tek ülke olduğu gözlemlenmektedir. Ülkede 2005 ile 2008 yılı arasında ölüm oranlarında ciddi artışlar tespit edilmiştir. Ülkede mevcut yol altyapısının denetlenmesi ve derecelendirilmesinin yapılmaması, travma kayıtlarının tutulmaması ve acil müdahale sistemlerinin ulusal değerlendirmesinin yapılmamasının yol güvenliğini etkilediği ve dolayısıyla ölüm sayılarını artırdığı düşünülmektedir. Aynı Şekilde UNECE tarafından belirlenen araç standartlarına uyulmaması da kaygı unsurudur. Hız sınırlarının güvenlik güçlerince denetlenmesinin 6 ile derecelendirilmesi, bu alanda daha fazla denetim ve güvenlik güçlerinin teşvik edilmesi gereğini ortaya koymaktadır. Ayrıca araçlarda ön ve arka yolcuların hepsine emniyet kemeri zorunluğu getirilmesinin ölüm sayılarına etki edeceği düşünülmektedir.

3.5. 2020 Sonrası Yol Güvenliği

DSÖ katkıları ile GRSP tarafından hazırlanan “yol güvenliğinde 12 küresel hedef”, 2020 sonrası için ülkelere yol gösterici bir doküman özelliğini taşımaktadır.

3.5.1. Yol güvenliğinde 12 küresel hedefin önemi

Yol güvenliğinde ortaya konulan hedeflere ulaşılmaması ancak uluslararası iş birliği ile gerçekleşebilir. Geçmiş tecrübelerinden ders çıkaran batılı devletlerin kurumsal hafızaları az gelişmiş ülkelerin uygulayacağı politika ve strateji belgelerinde oldukça faydalı olacağı düşünülmektedir. Yol güvenliği politikalarının oluşması ve geliştirilmesi uluslararası iş birliği ve dayanışma içerisinde gerçekleşecek, uygulanması ve eyleme geçirilmesi ise yerelde ortaya konulacak sağlam irade ile sağlanabilir.

Yol kazalarının getirdiği zorlukların üstesinden gelinmesi için veriye dayalı yol güvenliği politikalarının geliştirilmesi, uygulanması ve izlenmesi çok önemlidir. Bu politikalar ancak sorunun boyutunu, özelliklerini ve yol kazalarına katkıda bulunan faktörler anlaşıldığında başarılı sağlayabilir. Ayrıca, kaza ve ölümlere sebep olan altyapının kalitesi, hızlanma, emniyet kemeri takma, araçların güvenlik seviyeleri gibi ana faktörlere ek olarak, görülen değişimlerin düzenli ve doğru olarak izlenmesi ve kayıt altına alınması gerekmektedir. Bu tür verilerin düzenli olarak toplanması, yol güvenliği güvenlik performans göstergeleri olarak bilinen bir dizi göstergenin izlenmesini mümkün kılacaktır. Bu göstergeler genel anlamı ile anahtar performans göstergeleri olarak da bilinmektedir. Ancak yol güvenliği literatüründe güvenlik performans göstergelerinin kullanılması daha doğru olacaktır. Bu göstergeler olmadan, politika yapıcılar ve diğer paydaşlar politikaların etkinliğini değerlendiremez veya hala alınması gereken adımları belirleyemezler.

Yol güvenliğinde iyi performans gösteren ülkelerin çoğu, yol altyapı kalitesine, araçlarda güvenlik teknolojisi ve yol kullanıcılarının davranışı gibi faktörlerin yanında geniş bir GPG seti kullanmaktadır. Bu ülkelerdeki güvenlik performans göstergelerinin temel amacı, yol sisteminin mevcut güvenlik koşullarını yansıtmak, çeşitli güvenlik müdahalelerinin etkisini ölçmek, eğilimleri izlemek ve farklı sistemler arasında karşılaştırmalar yapmaktır.

Son on yıllarda, özellikle yüksek gelirli ülkelerde yol güvenliği ile ilgili veri toplamada iyileştirmeler yapılmasına rağmen mevcut güvenlik performans göstergelerinin yetersiz olduğu düşünülebilir (GRSP, 2020:6). Yüksek gelirli ülkelerde bile göstergelerin yetersizliği söz konusu iken az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde bu konu özelinde doğru politikalar ortaya konulması önem arz etmektedir. Ayrıca, bu gösterlerin belirlenmesi yeterli olmayabilir. Yol kazaları sonucunda oluşan travmaların azaltılması için hedeflerin doğru tanımlanması, yol kullanıcılarının davranışları, araç kalitesi, kaza sonrası müdahale gibi katkıda bulunan faktörlerin de iyileştirilmesi önemlidir.

Karayolu güvenliğini artırmayı başaran ülkeler, bölgesel ve yerel otoriteler, hedeflerin belirlenmesi ve bu hedeflere ilişkin düzenli izleme ve takip ile ilerleme raporlarının sürece destek olduğunu belirtmişlerdir (GRSP, 2020:6). Doğru izleme ile alınan ilerleme gözlemlenecek eğer hedeflerden sapma olması halinde politika müdahalelerine izin verecektir.

Kıta Avrupasının diğer bölgelere göre düşük ölüm sayıları, Avrupa'da ulus ötesi ortak hedefler belirlenmesinin görece başarısız diğer ülkelerin yol güvenliği önlemlerini hayata geçirmesinde bir teşvik oluşturduğu düşünülmektedir. Ülkeler arasında yapılan karşılaştırmalar ülkeler arasında bir baskı unsuru olarak karşımıza çıkabilir ve politika yapıcılarını teşvik edebilir. Bu anlamda az gelişmiş ülkelerde bölgesel olarak hedef konulurken ülkeler arasında tanım ve metodolojide uyum olmalıdır.

Uluslararası hedefler küresel yol güvenliği gündemi için de önemli bir işlev görmektedir. Bu hedefler, tüm paydaşların uluslar üstü düzeyde farkındalık yaratacak ve siyasi bağlılık sağlayacak eylemleri hayata geçirmesine yardımcı olur. 2011-2020 on yıl yol güvenliği eylem planı, ilgili sürdürülebilir kalkınma hedefleri, ilgili bakanlıklar arası görüşmeler, Birleşmiş Milletlerin yol güvenliği ile ilgili genel kurul kararları gibi birçok ülkenin koordinasyonunda yürütülen girişimlerdeki ilerlemenin değerlendirilmesinde küresel olarak belirlenecek performans hedefleri oldukça faydalı olacaktır.

Küresel hedeflerin tanımlanması için 2016 yılında Dünya Sağlık Toplantısı (DST), Dünya Sağlık Örgütü ve diğer ilgili Birleşmiş Milletler ajansları ile birlikte yol kaza ölümlerinin azaltılması kilit risk faktörleri için performans hedeflerinin geliştirilmesi için diğer ajanslara çağrılarda bulunmuştur. Sonrasında yapılan çalışmalar sonucunda Şekil 3.8. da görülen 12

küresel yol güvenliği performans hedefleri 2017 yılında nihai halini almıştır. Oluşan küresel performans hedefleri, bu hedeflere katkıda bulunmak isteyen ülkelerin gösterecekleri başarıya bağlı olmak kaydıyla farklı amaçlar içermektedir.

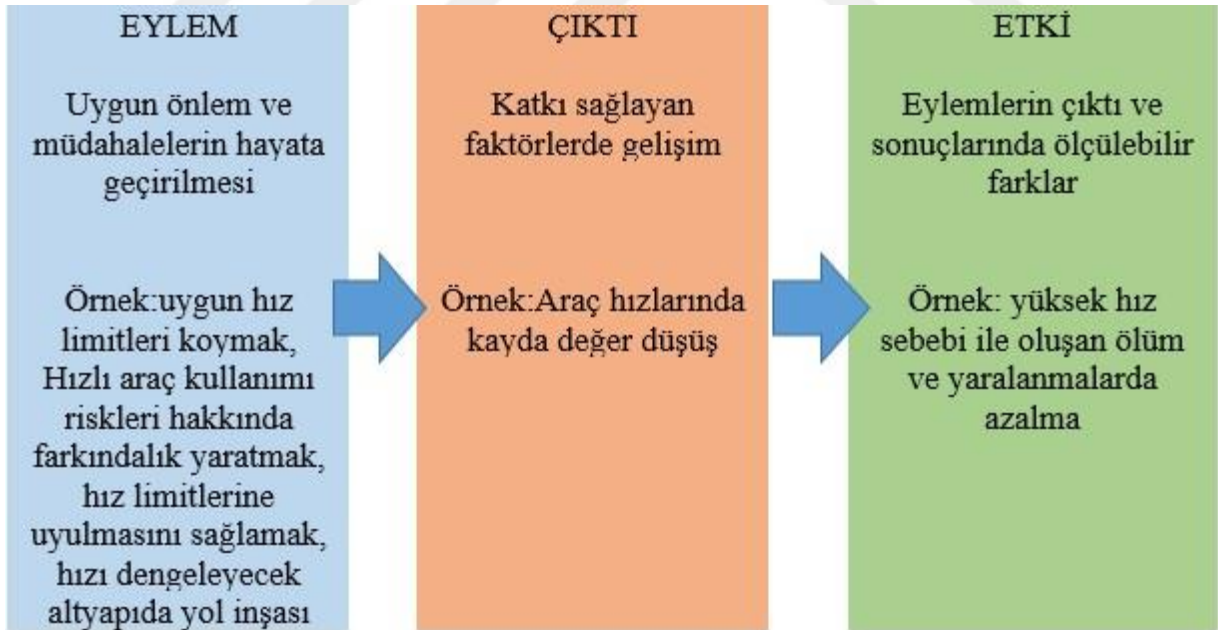
Çizelge 3.8. Küresel yol güvenliği hedefleri (GRSP, 2020:7).

Küresel Yol Güvenliği Hedefleri		
1.	Ulusal Eylem Planı	2020 yılına kadar, tüm ülkeler bir çok sektörü kapsayan zaman sınırına sahip ulusal yol güvenliği eylem planı oluşturur
2.	Küresel uyum	2030 yılına kadar, tüm ülkeler yol güvenliği ile ilgili BM yasal belgelerinin en az bir tanesine uyar
3.	Yeni yollar	2030'a kadar tüm yeni yollar tüm yolcu grupları için yol güvenliğini dikkate alarak teknik standartları sağlamalı, 3 yıldız ya da yukarıdaki derecelendirmeye sahip olmalı
4.	Mevcut yollar	2030'a kadar, mevcut yollardaki seyahatlerin en az %75'i yol güvenliğini dikkate alan tüm yol kullanıcıları için teknik standartları karşılamalı
5.	Araç standartları	2030'a kadar, yeni (üretilen, satılan veya ithal edilen) ve kullanılmış araçların tamamı önerilen BM Düzenlemeleri, küresel teknik düzenlemeler veya eşdeğer tanınmış ulusal performans gereksinimleri gibi yüksek kalite güvenlik standartlarını karşılamalı
6.	Hız	2030'a kadar, belirtilen hız sınırını aşan araçların oranını yarıya indirilmesi ve hıza bağlı yaralanmalarda ve ölümlerde azalma sağlanması
7.	Motosiklet kaskları	2030'a kadar standart kaskları kullanan motosiklet kullanıcılarının oranını %100'e yakın artırılması
8.	Araç kullanıcı koruması	2030'a kadar, emniyet kemerleri veya standart çocuk emniyet sistemleri kullanan motorlu taşıt yolcularının oranını %100'e kadar artırılması
9.	Tesir altında araç kullanımı	2030'a kadar, alkol kullanan sürücülerle ilgili trafik kazalarının ve ölümlerin sayısını yarıya indirmek ve / veya diğer psikoaktif maddelerle ilgili olanlarda azalma sağlanması
10.	Cep telefonu ile dikkat dağınıklığı	2030'a kadar, tüm ülkelerin araç kullanırken cep telefonlarının kullanımını kısıtlayan veya yasaklayan ulusal yasaları yürürlüğe sokması
11.	Profesyonel sürücüler	2030'a kadar, tüm ülkeler profesyonel sürücüler için sürüş süresi ve dinlenme süreleri için düzenleme yapmalı veya bu alanda uluslararası düzenlemelere katılmalı
12.	Zamanında acil müdahale	2030'a kadar, tüm ülkeler bir karayolu trafik kazası ile ilk profesyonel acil bakımın sağlanması arasındaki zaman aralığını en aza indirmek için ulusal hedefler belirler ve bu hedefleri başarılması

Ülkelerin hedeflerin gerçekleştirildiğini ya da eksiklikleri dokümente etmeleri için belgeleme ve izleme çok büyük önem arz etmektedir. Bu manada ülkeler ulusal düzeyde veri toplama mekanizmaları oluşturmalıdır. Bu mekanizmaların amaçları arasında;

- Ulusal ve güvenilir yol güvenliği performans göstergelerinin geliştirilmesi,
- Diğer ülkeler arasında karşılaştırma ve kıyaslamayı kolaylaştırmalı, bölgesel ve küresel düzeyde elde edilen başarıların izlenmesine ilişkin girdiler sağlanmalı
- Yol güvenliği alanında uzmanlaşmalı, yol güvenliği sisteminin yönetimini geliştirmeye yardımcı olunması veri toplama mekanizmalarının hedefine ulaşmasında yardımcı olacaktır.

Yol güvenliği küresel hedeflerine ulaşılmasında küresel yol güvenliği iş birliği kuruluşunun hazırladığı Şekil 3.9. da görülen şemanın az gelişmiş ülkelere uygulanması halinde olumlu sonuçlar verebileceği düşünülmektedir. Bu anlamda, eğer yol güvenliği kapsamında etki elde etmek isteniyorsa, sorunların altında yatan nedenlerin iyileştirilmesi gerekiyor. Bu da uygun planlama ve doğru aksiyon gerektiriyor (GRSP, 2020:8).



Şekil 3.9. küresel yol güvenliği için mantıksal çerçeve (GRSP, 2020:8).



4. KALKINMA YARDIMLARI

Kalkınma Yardımının ülkelerde sadece kalkınma ve ekonomik büyümeye hizmet etmediği bilinmektedir. Ülkelerin yardım politikalarının altında jeopolitik bağların güçlendirilmesi, jeopolitik nüfuz, ticari çıkarların desteklenmesi ya da insani amaçlar gibi birçok sebep yatmaktadır. Ancak günümüze gelindiğinde mevcut yardım anlayışı ekonomik büyüme ve kalkınma temelinde incelendiğinde geçmişinden ders alan zaman zaman hataların yapıldığı birçok aktörün birlikte hareket ettiği bir yapı halini almıştır.

4.1. Uluslararası Kalkınma Yardımlarının Kurumsallaşması

Modern uluslararası yardımın başlangıcı Bretton Woods konferansı olarak alınabilir. Ancak temelinde yatan kavramsal çerçeveyi, uluslararası barış ve güvenliği desteklemek amacıyla kurulan hükümetler arası bir yapı olan Birleşmiş Milletler anlayışına dayandırabiliriz. 1945 yılında, San Francisco'daki Birleşmiş Milletler Konferansı barış ve küresel iş birliği temelinde 3 aylık kapsamlı bir etkinlik için toplanmıştır (Griesgraber, 1995). İngiltere, Çin, Amerika Birleşik Devletleri ve Sovyetler Birliği'nin de aralarında bulunduğu 46 ülke, tek bir çatı altında bugün Birleşmiş Milletler olarak bilinen örgütü oluşturan bir bildirge imzaladı.

Birleşmiş Milletlerin uluslararası yardımlara olan en önemli katkısı, tüm yardım kuruluşlarının faaliyet ve aktivitelerini izleyen ve belli düzeylerde müdahalelerde bulunan finans ve ticaret temelli ajanların kurulmasında oynadığı roldür. Bu kurumlardan biri de Bretton Woods konferansı sırasında temelleri atılan Uluslararası Para Fonu'dur (IMF). İkinci Dünya Savaşı sonrası, Temmuz 1944'te dünyanın finansal düzenini sağlamak için 49 ulus-devletten temsilciler, dünyanın birleşmiş bir ekonomik model altında faaliyet gösterebileceği yolları tartışmıştır. IMF finansal istikrar, uluslararası ticaret, yüksek istihdam, ekonomik büyüme yoksulluğun azaltılması gibi hedeflerin yerine getirilmesi için küresel finansal iş birliği sistemlerinin tasarlanması amacıyla oluşturulmuştur. IMF bünyesine katılan ülkeler, IMF operasyonları için kendi merkez bankalarına sermaye ayırmaları gerekmedir (Horsefield, 1969:89-93).

Dünyanın ilk uluslararası yardım ajansı Birleşmiş Milletler Yardım ve Rehabilitasyon İdaresi (UNRRA) adı ile savaş sırasında müttefik ülkeler tarafından 1943 yılının sonunda kurulmuştur. UNRRA, savaş sonrası oluşan yıkıma ve yaklaşık 6 milyon yerinden olan

insanın sorunlarına çare olmak amacı ile görevlendirilmiştir. UNRRA, 1949 yılına kadar kendisine verilen hedefler doğrultusunda başarılı bir şekilde çalışmıştır. Aynı dönemde UNRRA'ya ek olarak Oxford Kıtık Mücadele Örgütü (OXFAM) ve Avrupa'da Amerikan Yardım Merkezi (CARE) gibi özel kurumlarda Yunanistan'da bulunan mültecilere yardımlarda bulunmaktaydı. Bretton Woods konferansı sırasında oluşturulan bir diğer kurum ise daha sonra Dünya Bankası olarak bilinen Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankasıdır (IBRD). IBRD İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Batı Avrupa'nın yeniden inşasına yardımcı olmak için 1944 yılında kurulmuştur. Banka, 1947'de 4 Avrupa ülkesine kredi vermiştir (Browne, 2012:15-16)

Dünya Bankası Grubu, dünyanın en büyük finans ve bilgi kuruluşlarından biridir. Dünya Bankası bünyesindeki 5 ayrı kuruluş/yapı ile yoksulluğun azaltılması, refahın yaygınlaştırılması ve sürdürülebilir büyüme-kalkınmaya destek vermektedir.

- Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası orta ve düşük gelirli ülkelere krediler sağlamaktadır.
- Uluslararası Kalkınma Birliği en fakir ülkelere yüksek imtiyazlar ile kredi ve fonlar sağlamaktadır.
- Uluslararası Finans Kurumu gelişmekte olan ülkelerde özel sektör yatırımlarını arttırmak için kredi ve kaynak sağlamaktadır.
- Çok Taraflı Yatırım Garanti Ajansı yükselen ekonomilere yabancı dış yatırımcılara politik risk sigortası sağlamaktadır.
- Uluslararası Yatırım Anlaşmazlıkları Çözüm Merkezi uluslararası anlaşmazlıklar için uzlaş ve tahkim sağlamaktadır (Dünya Bankası, 2019:6)

Günümüzde dahi çok taraflı sağlanan kalkınma yardımları ve bu kapsamda değerlendirilen borç aflarının büyük bölümü Dünya Bankası bünyesinde faaliyet gösteren Uluslararası Kalkınma Birliği tarafından sağlanmaktadır (Kharas, 2007:11).

Dönemin Amerika Birleşik Devletler (ABD) dışişleri bakanı George C. Marshall, Harvard Üniversitesinde yaptığı konuşmada, Avrupa'nın savaş sonrası yaşadığı yıkım ve ekonomik sorunlara karşı bir plan açıklamıştır. Marshall yardımları/planı olarak adlandırılan bu yardımlar ile ABD, Avrupa'nın inşa planını 1948 yılında başlatmıştır. Plan kapsamında 4 yıl içerisinde 13 Milyar ABD doları (%90 oranında hibe olmak üzere) Batı Avrupa ülkelerinin

ihtiyaçları için ayrılmıştır. O yıllar için Amerikan ekonomisinin %1'ine tekabül eden meblağ oldukça cömert bir yardım olarak değerlendirilebilir. Marshall planı Batı Avrupa ve çevresinde bulunan 17 ülkeyi hedef almaktaydı. Bu ülkeler, Avusturya, Belçika, Lüksemburg, Danimarka, Fransa, Batı Almanya, Yunanistan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Hollanda, Norveç, Portekiz, İsveç, İsviçre, İngiltere ve Türkiye'dir. Bu ülkelerin büyük bir çoğunluğu günümüzde Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Organizasyonu (OECD) halini alan Avrupa Ekonomik İşbirliği Teşkilatını (OEEC) kurmuşlardır (Browne, 2012:16; De long, Eichengreen, 1991).

Marshall planının sonuçları Avrupa açısından oldukça başarılı bir tablo çizmiştir, yardım sayesinde Avrupa ekonomisi birkaç yıl içerisinde bir toparlanma göstermiştir. 1950'lere kadar endüstriyel üretim oranları savaş öncesine göre %25 daha fazla çıktı vermiştir. Ayrıca tarım üretimi de hızlı bir yükselişe geçmiştir. 1947 yılında 8,5 milyar ABD Doları olan Avrupa'nın ticaret açığı 1950'ye gelindiğinde 1 milyar ABD Dolarına kadar düşmüştür. Takip eden 25 yıl Avrupa ekonomileri eşi benzeri görülmemiş bir genişleme yaşamıştır.

Amaçları Amerika'nın ana ticari partnerlerinin yeniden ayağa kalkması olan UNRRA, Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası ve Marshall planı, ABD fonları tarafından desteklenen yapılardır. Amaçlarında oldukça başarılı oldukları görülmektedir. Japonya Marshall planının bir parçası olmamasına rağmen 1947-1950 yılları arasında 1,5 milyar ABD Doları ile oldukça cömert bir yardım alan başka bir ülke olmuştur. Savaş sonrasındaki dönemde kurulan çok taraflı yardım kuruluşları günümüzdeki yardım altyapısının temellerini oluşturmaktadır. UNRRA daha sonraki dönemde Uluslararası Mülteci Organizasyonu ve sonrasında Birleşmiş Milletler Mülteciler Yüksek Komitesi (UNHCR) halini almıştır. UNRRA'nın bazı görevleri Birleşmiş Milletler Çocuklara Yardım Fonu (UNICEF) tarafından da yürütülmektedir. UNRRA bünyesinden ortaya çıkan her iki kurum, dünyadaki insani yardım ve faaliyetlerin merkezi haline gelmiştir. Avrupalı devletlerin Marshall planın yönetilmesinden sorumlu bir yapı olarak kurduğu OEEC sonrasında OECD olarak karşımıza çıkmaktadır. OECD daha sonraki yıllarda Avrupalı olmayan üyeleri de arasına alarak zengin batı merkezli bir kulüp olarak anılmaya başlamıştır. OECD bünyesi içerisinde kalkınma yardımlarının izlenmesi, raporlanması ve donör ülkelerin uyumlu çalışmasından sorumlu olan kalkınma yardımları komitesi (DAC) kurulmuştur. 1940 lar sonrasında UNHCR ve UNICEF dışında kalkınma yardımlarına çok taraflı yardımlar başlığı altında katkıda bulunan BM Gıda ve Tarım Organizasyonu, 1945 Uluslararası Sivil

Havacılık Organiasyonu, 1946 BM Eğitim, Bilim ve Kültür Organizasyonu ve 1948 yılında Dünya Sağlık Örgütü kurulmuştur (Browne, 2012:15-16).

Çizelge 4.1. OECD Üye ülkeler (OECD, 2019)

OECD Üye Ülkeler	
Kurucu üyeler	Sonradan katılanlar
ABD	Japonya
Almanya	Finlandiya
Avusturya	Avustralya
Belçika	Yeni Zelanda
Birleşik Krallık	Meksika
Danimarka	Çekya
Fransa	Macaristan
Hollanda	Polonya
İrlanda	Güney Kore
İspanya	Slovakya
İsveç	Şili
İsviçre	Estonya
İtalya	Slovenya
İzlanda	İsrail
Kanada	Letonya
Lüksemburg	Litvanya
Norveç	
Portekiz	
Türkiye	
Yunanistan	

Birleşmiş Milletler çatısı altında faaliyet gösteren kurumlar çok taraflı yardımların belkemiğini oluşturmaktadır. OECD bünyesi altında faaliyet gösteren DAC 2000’li yıllara kadar kalkınma yardımlarının hangi politikalar ile sağlanacağı, yardım alan ülkelerin performanslarının izlenmesi, yardım verilerinin toplanması ve değerlendirmesinden sorumlu olarak yardım mimarisini domine etmektedir.

4.2. Kalkınma Yardımlarının Etkinliği

Kalkınma yardımının etkinliği, yarım asırdan fazla süren Resmi Kalkınma Yardımlarına rağmen yardım mimarisinde önemli bir sorun olmaya devam etmektedir. 2000’li yılların başlangıcı ile birlikte, yoksulluğun ortadan kaldırılması adına yardım etkinliğinin artırılması gerektiğine yeniden vurgu yapılmıştır.

Hala Sahra altı Afrika'nın en fakir bölgesi yoksulluk sınırının altında yaşayan yüksek bir nüfus bulunmaktadır. Ancak, yardımın sadece Afrika'da kalkınma sağlayamadığı için işe yaramadığı sonucuna varmak uygun değildir (Arndt, Jones ve Tarp, 2010). Singapur ve Güney Kore örneğinde olduğu gibi Doğu Asya'daki yeni sanayileşmiş ülkelerde başarılı ekonomik büyüme gözlemlenmiş, kalkınma yardımına bağlı olmaksızın kendi kendini sürdüren büyümenin gerçekleşebileceği görülmüştür (Riddell, 1987). Yardım etkinliği açısından yardımların her durumda başarısız olduğunu söylemek doğru olmaz. Kalkınma yardımı başarılı ya da başarısız çıkarımını yapmak yerine kalkınma yardımlarının hangi faktörler altında başarılı olduğunu sorgulamak daha doğru olacaktır (Cassen, 1994; Morrissey, 2004; Bourguignon ve Sundberg, 2007; Riddell, 2007).

Kalkınma yardımlarının etkililiği alanında alınan sonuçlara yardımcı olacak faktörlere odaklanmak için çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. 2000 yılında Birleşmiş Milletler Binyıl Kalkınma Hedefleri, 2003'te Roma yüksek düzeyli iş birliği forumu ve deklarasyonu ve 2004'te Marakeş bildirisi gibi yardım etkinliğine ilişkin önemli adımlar atılmıştır. 2005 yılında Paris’te düzenlenen yüksek düzeyli iş birliği forumu (Paris deklarasyonu), bağışçı ülkeler, uluslararası kurumlar ve alıcı ülkeler arasında uyumlaştırma, sahiplik, kalkınma sonuçları, karşılıklı hesap verilebilirlik gibi ilkelere uluslararası camia bir mutabakata varmayı başarmışlardır. Paris deklarasyonunda alınan karar ve ilkelerin izlenmesi ve ilerlemesini değerlendirmek üzere 2008 yılında Akra yüksek düzeyli iş birliği forumu (Eylem Planı) gerçekleştirilmiş ve 2011 yılında nihai değerlendirme toplantısı Kore'nin Busan şehrinde yapılmıştır.

4.3. Etkinliği Arttırılması ve İş Birliği için Yapılan Girişimler

OECD’nin 21. Yüzyılın Şekillendirilmesi: Kalkınma iş birliğine katkı belgesi/raporu, 1995 yılında DAC toplantısının politika çıktılarını genişleten donörler arasında uyum ve fikir

birliği oluşturmak için kalkınmanın sosyal, ekonomik ve politik yönlerini kapsayan bir yol haritası sunmuştur (OECD, 1996). Toplantı donör iki taraflı ölkeler ve daha önce operasyonel olarak birliktelik sağlayamayan uluslararası finans kuruluşları ve BM ajansları dâhil olmak üzere donör ölkelerin ilk defa küresel bir çerçevede mutabık kaldıkları bir buluşma özelliğini taşımaktadır (Thérien ve Lloyd, 2000). Bu rapor, sivil toplum kuruluşları gibi dış ortaklarla iş birliği açılımlarını dile getirmiş, yardımlardan sorumlu bakanlıklar ve uluslararası kuruluşlar için bir referans doküman olmayı başarmıştır. Rapor yardım etkinliği konusunda temel kavramlar belirlemiştir. 1998'de gerçekleşen Birmingham Zirvesinde sanayilemiş ölkeler temsilcileri, 21. Yüzyılın Şekillendirilmesi belgesinde ortaya konulan uluslararası mutabakata varılan ekonomik ve sosyal kalkınma hedefleri kapsamında reformların desteklenmesi için gerçek ve efektif işbirliklerine olan bağlılıklarını belirtmişlerdir (Selbervik, 1999; Thérien ve Lloyd, 2000: 25).

DAC'ın 21. Yüzyıl Stratejisini Ardından Dünya Bankası 1999 yılında Kapsamlı kalkınma çerçevesini hayata geçirmiştir. Kapsamlı kalkınma çerçevesinin ortaya koyacağı etkili stratejiler ile ekonomik kalkınma ve yoksulluğun azaltılması için başlatılmıştır(Wolfensoln ve Fischer, 2000). Yoksulluğun Azaltılması Strateji Belgesi (PRSP) kapsamlı kalkınma çerçevesi programının eylem planı olarak ortaya çıkmıştır(Stern, 2008). PRSP belgesinde ortaya konulan yaklaşımlar, özellikle 2000 yılından bu yana kalkınma yardımlarında önemli bir konuma ulaşmıştır. IMF tanımına göre, PRSP'ler üye ölkeler tarafından paydaşlar ve kalkınma ortaklarıyla geniş istişare içinde hazırlanmaktadır(IMF, 2006). Yıllık ilerlemeler göz önüne alınarak her üç yılda bir güncellenen raporlar, ölkelerin büyüme ve yoksulluğun azaltılmasını destekleyen makroekonomik, yapısal ve sosyal politikaları, bununla ilişkili dış finansman ihtiyaçlarını ve başlıca finansman kaynaklarını açıklamaktadırlar(IMF, 2006). PRSP'nin yardım etkinliği ve yoksulluğun azaltılmasında önemli bir rol oynadığı düşünülmektedir. Bu sebeple daha güçlü iş birliği, ortaklık ve sahiplenme çerçevesinde Paris Deklarasyonunda da faydalanılmışlardır (Driscoll ve Evans, 2005).

4.3.1. Binyıl kalkınma hedefleri

2000 yılında Birleşmiş Milletler çatısı altında 189 üyesi ölkeler, 2015 yılına kadar yoksulluk sınırının altında yaşayan dünya nüfusunun oranını yarıya indirmek hedefini temel alarak Binyıl kalkınma hedeflerini kabul etmişleridir. Binyıl kalkınma hedefleri, 8 hedef ve bunun altında 18 amaç ve 48 gösterge ile yaşam standartlarını yükseltmeyi hedeflemektedir. Ancak

ortaya konulan hedeflerin, bütün ulusların hedefler çerçevesinde ulusal politika ve stratejiler belirlemesi gerekmesi sebebiyle gereğinden fazla ve iddali olduğu düşünülmektedir(Maxwell, 2003; Chakravarty ve Majumder, 2008). Eğitim ve sağlık gibi bazı hedeflerin konulması önceki yardım çerçevelerine göre olumlu karşılanmış olsa da yoksulluğu azaltma stratejileri, ülke düzeylerinde başarılı çıktılar verememektedir. Binyıl kalkınma hedeflerinin bölgesel olarak dengesiz ilerlemesi, özellikle Sahra altı Afrika'da görülürken, yoksulluk sınırının altında yaşayan insanların oranı azalmak yerine arttığı tespit edilmiştir (Maxwell, 2003; Addison, Mavrotas ve McGillivray, 2005a). Binyıl kalkınma hedeflerinde belirlenen hedeflere uygun olarak kalkınma yardımlarının iyi sonuçlar vermemesinin nedenleri arasında, fonlanma imkanları, donör ve alıcı hükümet politikaları arasında uyumsuzluk, ticari olarak bağıllık oluşturma, alıcı ülkelerde donör faaliyetlerin artması ve donör ülkelerde ve diğer donörler arasında uyumsuz politikalar yer almaktadır (Addison ve diğerleri, 2005b). Ülkelerin 2015 yılına kadar hedeflerinden uzak kalmaları dolayısıyla, uluslararası kuruluşlar ve iki taraflı donör ülkeler yardımın etkinliği bir kez daha sorgulamıştır.

4.3.2. Kalkınmanın finansı üzerine Monterrey konferansı

Binyıl Kalkınma Hedefleri kapsamında belirlenen hedefler 18-22 Mart 2002 tarihleri arasında Meksika'nın Monterrey kentinde düzenlenen Monterrey Kalkınma Finansmanı Konferansı'nda tekrar gündeme gelmiştir. Konferansa katılanlar ülke temsilcileri, kalkınma için finansal ve teknik iş birliğini artırma, uluslararası parasal, finansal ve ticaretin uyumlu çalışmasını taahhüt etmiş, az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında yeni bir ortaklığa dayalı sağlam politikaların ve iyi yönetimin önemi ve etkisi vurgulanmıştır (BM, 2002:2). Kalkınma yardımlarını daha etkili hale getirmek için donör ve alıcı ülkeler arasındaki ortaklığın önemi Monterrey'de bir kez daha vurgulanmıştır (OECD, 2003:3). Monterrey'de karşılıklı hesap verebilirlik ve operasyonel prosedürlerin uyumlu hale getirilmesi ilkeleri ve özellikle MDG'lere ulaşılması için yardım çıktılarının sorumluluklarının paylaşılmasının altı çizilmiştir (OECD, 2003:3-4; BM, 2002:2).

Monterrey'den sonra OECD DAC bünyesinde, donörlerin ortak ülke sahiplenmesini güçlendirmek amacıyla operasyonel prosedürlerini nasıl geliştirebileceğini belirlemek ve yardımın genel etkinliğini artırmak, kalkınma yardımlarının yönetiminin maliyetinin düşürülmesi ve donörlerin iyi uygulamalarını araştırmak için özel bir ekip görevlendirmiştir

(OECD, 2003:3). Birleşmiş Milletler himayesinde yürütülen çalışmalar akabinde 2003 yılında Roma'da ilk yüksek düzeyde iş birliği forumu olarak bilinen konferans donör ülkelerin yardımların uyumluluğu ve yardım etkinliğinde başarılı sonuçlar alınması için düzenlenmiştir. Roma yüksek düzeyli iş birliği forumundan başlayan süreç içerisinde, 2005 yılında yardım etkinliğinin vurgulandığı Paris yüksek düzeyli forumu (Paris Deklarasyonu), 2008'de Paris Deklarasyonu ilkelerinin uygulanmasına ilişkin Akra yüksek düzeyli forumu (Akra eylem planı) ve son olarak 2011 yılında Kore'nin Busan Şehrinde Busan yüksek düzeyli forumu gerçekleşmiştir.

4.3.3. Roma yüksek düzeyli forumu

2003 yılında Roma'da gerçekleşen forumda 25 iki taraflı donör ülke, 23 çok taraflı kuruluş ve finans kurumları ve 28 yardım alıcı ülkeden liderler, yoksulluğun azaltılması ve sürdürülebilir kalkınma, yardım etkinliğini artırmak ve Binyıl Kalkınma Hedefleri'ne ulaşılması konusundaki kararlılıklarını bildirmişlerdir (Dünya Bankası, 2003). Roma Deklarasyonu, yardımın öngörülemezliğini azaltmak, donör ülkelerin faaliyetlerindeki şeffaflığı arttırmak, yönetim maliyetlerini azaltmak ve alıcı hükümetlerdeki beceri ve kaynakları arttırmayı amaçlamıştır (Gerster ve Harding, 2004). Roma Deklarasyonunda, OECD DAC ekipleri ve çok taraflı kalkınma bankaları tarafından tanınan iyi uygulama standartları veya ilkeleri doğrultusunda bir faaliyet programı hazırlanmıştır (OECD 2005:12-13; OECD, 2008).

Roma deklarasyonunda kalkınma yardımı paydaşları arasındaki zayıf koordinasyon konusu önemini korumuştur. Bu sebeple, donörler arasındaki uyum ile daha iyi bir koordinasyon sağlayabileceğine ve alıcı ülkelerin ulusal politikaları ile uyum içerisinde yardımların koordine edilmesi gerektiği vurgulanmıştır (Menocal ve Mulley, 2006). Roma Bildirgesi üç temel ilke üzerinde durmuştur, bunları sahiplik, uyum ve iş birliği olarak özetlenebilir. Ayrıca OECD DAC, donör uygulama ve faaliyetlerinin takibi, yardımların etkinliği hususlarında Paris'te düzenlenecek ikinci yüksek düzeyli iş birliği forumuna kadar faaliyet gösterecek bir çalışma grubu kurmuştur. Roma yüksek düzey forumunda öne çıkan ilke ve tavsiyelerin tamamı Paris deklarasyonunda geliştirilmiştir. Özellikle donörlere, iş birliği ve koordinasyon yaklaşımları ve yardım yönetim sistemlerini daha efektif ve uyumlu kullanmaları için uyarılarda bulunulmuştur (Balogun, 2005).

4.3.4. Marakeş ortak bildirisi

Roma ve Paris yüksek düzeyli iş birliği forumu arasında Afrika Kalkınma Bankası, Asya Kalkınma Bankası, Amerikan Kalkınma Bankası, Avrupa İmar Bankası ve kalkınma bankası, Dünya Bankası ve OECD'nin katılımları ile kalkınma sonuçlarına ilişkin iş birliğini güçlendirmek için Fas'ta Marakeş toplantısı düzenlenmiştir (Asya Kalkınma Bankası, 2004:32-34). Marakeş bildirisi, Monterrey Konferansı sonrasında ortaya çıkan ortaklık/birlikte hareket etme başlıklarını vurgulamak, kalkınma sonuçlarının yönetimi ve kalkınma alanında küresel uyumlu çalışma gündemine katkıda bulunmak için düzenlenmiştir.

4.3.5. Paris deklarasyonu (yüksek düzeyli forumu)

Paris deklarasyonu, 2005 yılında Fransa'da gerçekleşen ikinci yüksek düzeyli forum akabinde katılımcı devletler tarafından onaylanmıştır. 100'den fazla katılımcı ülke bakanı ve çok taraflı ve ikili kurumların başkanı, BM Binyıl Kalkınma Hedefleri'nin beş yıllık gelişimleri ışığında doğru reformları yapmak için bir araya gelmiştir. Paris deklarasyonu, Binyıl Kalkınma hedeflerine ulaşılması için etkin kalkınma yardımları uygulamalarına ihtiyaç olduğunun altını çizmiştir. Aynı zamanda Paris deklarasyonu, farklı ülke durum ve şartlarına adapte edilmiş, kalkınma yardımlarının kalitesi ve insani kalkınmaya önem vermiştir. Paris deklarasyonu sırasında 5 prensip ilke ve 12 gösterge ön plana çıkmaktadır. Bu göstergeler daha sonraki süreçlerde donör ve alıcı ülkeler ve DAC tarafından izleme, değerlendirme ve Paris deklarasyonunun uygulamalarının değerlendirilmesinde kullanılmıştır. Mutabakata varılan prensip ilkelere göre, katılımcılar, yardım ve kaynakların arttırılması, yardım etkinliğinin geliştirilmesi, yardım alıcı ülkelerin yönetim kabiliyetlerinin güçlendirilmesi, karşılıklı hesap verebilirlik temelinde kalkınma performansının geliştirilmesi üzerinde mutabık kalmışlardır (OECD, 2008a).

Paris deklarasyonu diğer yüksek düzeyli iş birliği forumları, toplantılar, finans kurumlarının girişimlerinde farklılaşmaktadır. Paris yüksek düzeyli iş birliği forumu diğer toplantılar için bir temel oluşturmuş, katılım düzeyi alınan kararlar ve ortaya konulan göstergeler bazında diğer girişimlerden ayrılmaktadır. Paris Deklarasyonu sırasında belirlenen hedef ve göstergeler; donör ülkeler ve alıcı ülkeler için yardımların ölçülmesi ve ilerlemenin

izlenmesi, kalkınma çıktılarının ülkelerdeki etkilerinin değerlendirilmesi için temel bir doküman olarak yerini almış ve üzerinde geniş bir mutabakat sağlanmıştır.

Paris deklarasyonunda ilan edilen 5 prensip ilke:

Sahiplilik: Alıcı ülkeler kendi kalkınma politika ve stratejileri üzerinde etkili liderlik sergileyecekler ve kalkınma faaliyetlerinin koordinasyonunda daha çok rol alacaklardır.

Ortak tutum (İş birliği): Donör ülkeler alıcı ülkelerin kalkınma stratejileri, kurumları ve prosedürlerine tam destek verirler, burada yerel aktörleri dâhil etmelerine vurgu yapılmıştır.

Uyumluluk: Donörlerin faaliyetlerinin daha uyumlu, şeffaf ve müşterek hareket etmeleri üzerinde durulmuştur. Yardımlarda mükerrerliğin önüne geçilmesi için donörler arasında koordinasyon, iş birliği ve bilgi paylaşımının altı çizilmiştir.

Sonuç odaklı yönetim: Karar alma süreçlerinin geliştirilmesi ve istenilen sonuçlara varılmasına odaklanan bir yardım anlayışı ve yönetiminin üzerinde durulmaktadır. Kaynakların ve kara alma mekanizmalarının alınacak sonuçlara/çıktılara odaklanması gerektiği vurgulanmaktadır.

Karşılıklı hesap verilebilirlik: Kalkınma sonuçlarından donör ve alıcı (ortak) ülkelerin sorumlu olduğu vurgulanmıştır. Kalkınma kaynaklarının kullanımında her iki tarafında şeffaflık çerçevesinde ortak sorumluluğu olduğu ve aynı şekilde karşılıklı hesap verebilirlik temelinde yardımların koordine edilmesi gerektiğinin altı çizilmiştir (OECD, 2008a).

Paris Deklarasyonu, bağımsız yapılan ülkeler arası değerlendirmeler ile izleme ve değerlendirme faaliyetlerinin önemine vurgu yapmıştır (Wood, Kabell, Sagasti ve Muwanga, 2008). Genel olarak, Paris Deklarasyonu mevcut yardım eleştirilerini dikkate almış, yardım rejimindeki faaliyetlerin tekrarlanması, gereksiz işlem maliyetleri, yardım aktivitelerinin sonuçlarının sorumluluğunun olmaması ve alıcı ülkelerde kötü sorumluluk/sahiplik gibi engel ve sorunları tespit etmiştir. İşbirliği, ortak tutum, uyum ve hesap verebilirliği güçlendirerek hem donörlerin hem de alıcıların davranış ve yaklaşımlarında değişiklik ihtiyacını ortaya koymuştur. Paris yüksek düzeyli iş birliği formuna katılan ülke ve çok taraflı kurumlar ikiliğin, gereksiz yönetim maliyetleri ve yanlış

yönlendirilen/dağılan yardımın azaltılması ile daha efektif ve etkili bir yardım çerçevesi üzerinde mutabık kalmışlardır (De Renzio,2006).

4.3.6. Akra eylem planı toplantısı

2008 yılında Akra Eylem Planı kapsamında, 80'den fazla gelişmekte olan ülke, tüm OECD donör ülkeleri ve dünyanın dört bir yanından yaklaşık 3000 sivil toplum kuruluşu, gelişmekte olan ekonomiler, Birleşmiş Milletler ve çok taraflı kuruluşlar ve küresel finans kuruluşları Gana Akra'da yardım etkinliğini güçlendirmek için bir araya gelmiştir. Akra Eylem Planı'nın toplanma amacı, yardım etkinliği üzerine gerçekleştirilen Paris Deklarasyonu eylemlerinin güçlendirilmesi ve değerlendirmelerin yapılacağı bir platform oluşturulmasıdır.

Eylem planı kapsamında ulusal ve uluslararası düzeylerde geniş tabanlı bir diyalog süreci sağlanmış, Paris Deklarasyonu çerçevesinde 2010 yılına kadar üzerinde mutabık kalınan hedeflere ulaşmak için ilerlemeyi hızlandırmak için yüksek düzeyli girişimlerde bulunmuştur (OECD, 2008b:1).

Akra Eylem Planı 3 ana temaya odaklanmıştır. Bunlar;

Sahiplilik: Ülkeler kalkınma politikalarının tasarlanmasında daha aktif bir rol oynayarak kendi kalkınma stratejilerini belirleyecekler ve yardımların koordinasyonunda daha güçlü bir liderlik rolü üstleneceklerdir. Donör ülkeler daha çok mevcut varlıkları ve tedarikleri sistemlerini daha efektif kullanmak üzerine odaklanmalıdırlar.

Kapsayıcı ortaklık: Sadece DAC donör ülkeler ve az gelişmiş alıcı ülkeler değil, aynı zamanda yeni donörler, vakıflar ve sivil toplumun da katıldığı yardım girişimleri.

Sonuçların sağlanması: Yardımların ülkenin kalkınması üzerine gerçek ve ölçülebilir sonuçlar doğurması (OECD, 2008b:1).

Değerlendirmeleri tamamlamak için tüm OECD DAC donör ülkeleri ve 54 gelişmekte olan ülke, Paris Deklarasyonu'nda belirtilen hedeflerin karşılanmasına yönelik çalışmalar hakkında bilgi vermiştir. Çalışmalar sırasında, yardımların etkisi bağımsız ülkeler arası yapılan karşılaştırmalı değerlendirmeler ile sağlanmıştır (OECD, 2008b:1).

Akra eylem planı kapsamında yardım dünyasının bir araya gelmesindeki asıl amaç Paris Deklarasyonu kapsamında belirlenen gösterge ve hedeflerin izlenmesine ilişkin bir süreç oluşturmak ve değerlendirme mekanizmalarını ortaya koymaktır.

4.3.7. Busan yüksek düzeyli forumu

4. yüksek düzeyli iş birliği forumu özelliğini taşıyan Busan toplantısı 1 Aralık 2011 tarihinde Kore'nin Busan şehrinde gerçekleşmiştir. Busan toplantısında sağlanan kapsayıcı çerçeve çok önemlidir. İlk kez, sivil toplum kuruluşları sadece gözlemci değil, sonuç belgesinin hazırlanmasında görev alan resmi katılımcılar olarak yer almışlardır. Busan'da elde edilen mutabakat sivil toplum kuruluşları, özel sektör paydaşları, parlamentolar ve yerel yönetimleri kapsamıyla kalkınma yardımlarının sadece finansal ve devletlerarası gönüllü faaliyetler ile sınırlı kalamayacağını göstermiştir. Busan yüksek düzeyli forumuna kadar olan yardımın etkinliği tartışmalarının, DAC donör ülkeleri ile sınırlı kalması sürdürülebilir sonuçların alınmasının önündeki bir engel olarak durmaktadır. Busan toplantısında Çin, Brezilya ve Hindistan gibi geleneksel olmayan donörlerin yaptığı katkılar bu anlamda çok önem taşımaktadır (Martini, Mongo, Kalambay, Fromont, Ribesse ve Dujardin, 2012).

Busan'da Paris Deklarasyonu üzerinde anlaşılan ve Akra Eylem Gündeminde değerlendirilen beş prensip ilke korunmuştur. Busan bildirisi, şeffaflık ve ülke sistemlerinin kullanımına odaklanan ülke sahipliği, donörlerin uyumu, iş birliği, sonuçların yönetimi ve karşılıklı hesap verebilirliğin önemini aynı şekilde kabul etmektedir (OECD, 2012:1).

Yüksek düzeyli iş birliği forumunda daha önce üzerinde anlaşılan ilkelerin daha efektif uygulanması için bir dizi aksiyon üzerinde mutabık kalınmıştır. Bunlar;

- Yardım alıcı (ortak) ülkelerin ihtiyaçları göz önünde bulundurularak tasarlanan ve ülke liderliğindeki koordinasyon ile sağlanan sonuç odaklı çerçevelerin kullanılması
- Bazı şartlar ile bağlanan koşullandırılan yardımın mümkün olduğu kadar ortadan kaldırılması
- Ülke kamu mali yönetim sistemlerini kalkınma finansmanı için öncelikli seçenek olarak kullanılması ve gerektiğinde bu sistemlerin güçlendirilmesinin sağlanması.
- 2015 yılına kadar tam olarak uygulanacak kalkınma iş birliğine ilişkin verilerin elektronik yayınlanması için şeffaflığın güçlendirilmesi ve ortak bir standardın sağlanması

- 2012 yılında, çok taraflı kuruluşların, küresel programların ve fonların yaygınlaşmasını önlemek için ortak ilkeler oluşturmak, 2012'de yetersiz yardım alan ülkeler sorununu çözmek için ortak ilkeler oluşturulmasının sağlanması
- 2013 yılına kadar alıcı ülkelere düzenli, zamanlamaya sahip ve gösterge niteliğinde 3 ila 5 yıllık harcama planları sunulması

Parlamentolara ve yerel yönetimlere işlevlerini yerine getirirken verilen desteği artırmak ve bağımsız kalkınma aktörleri olarak sivil toplum kuruluşları için bir zeminin sağlanmasıdır (OECD, 2012:2).

Busan toplantısında az sayıda, zamanla sınırlandırılmış taahhütlerde bulunulmakta, kırılgan devletler ve Güney-Güney iş birliği için uyarlanabilir esnek mekanizmalar tanımlanmaktadır. Ayrıca Busan'da diğer yüksek düzeyde iş birliklerinden farklı olarak, verilerin cinsiyet temelinde ayrıştırılması, kamu politikası oluşturmaya rehberlik edecek hedefler belirlenmesi dâhil cinsiyet eşitliğine yönelik çabaların artırılması konusunda anlaşmaya varılmıştır. Benzer şekilde, çatışma ve kırılganlık durumlarında sürdürülebilir kalkınmanın desteklenmesi ve afetlere karşı direncin güçlendirilmesi konusunda mutabakat sağlanmıştır. Busan toplantısı ile birlikte, Güney-Güney ve üçgen iş birliği modellerinin finansal iş birliğinin ötesine geçen sürdürülebilir kalkınmaya temel katkısının olduğu vurgulanmıştır (OECD, 2012:2).

4.3.8. Sürdürülebilir kalkınma hedefleri

Dünyadaki bütün ülkeler, 2015 yılında 17 hedef ve 169 alt hedef (amaç) içeren Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerini 2030 yılına kadar gerçekleştirilmek üzere BM çatısı altında kabul ve taahhüt etmişlerdir. Binyıl Kalkınma Hedeflerinde 8 hedef, Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerinde arttırılarak 17 ye çıkarılmış, 21 olan alt hedefler/amaçlar 169'a çıkarılmıştır. Daha geniş bir perspektiften baktığımızda Bin yıl kalkınma hedefleri daha çok Kuzey Güney perspektifinde bir açılım olarak değerlendirilebilir. Evrensel ilköğretimin tamamlanması gibi hedefler, sadece az gelişmiş ülkeleri hedef almaktadır. Binyıl kalkınma hedeflerinde ortaya konulan çerçeve daha çok kalkınma yardımları bağlamında kalkınma ajansları tarafından yürütülürken, sürdürülebilir kalkınma hedefleri daha küresel ve kapsayıcı bir çerçeve ortaya koymaktadır. Hedefler, içeriği itibari ile sadece yoksul ve az gelişmiş ülkeleri hedef almamakta gelişmiş batı ülkelerini kapsayan çevresel, kültürel ve sosyal içerikleri de

barındırmaktadır (Smith, Griggs, Gaffney, Ullah, Reyers, Kanie, ve O'Connell, 2017; BM, 2015:1-3)

Sürdürülebilir kalkınma hedefleri kapsamında belirlenen 17 ana hedef:

- 1- Yoksullukla mücadele: Yoksulluğun tüm dünyadan silinmesi
- 2- Sıfır Açlık: Açlığın ortadan kaldırılması, zengin beslenme, sürdürülebilir tarım ve gıda güvenliğinin sağlanması
- 3- İyi sağlık ve refah: Sağlıklı yaşamın ve bütün yaş grupları için refahın sağlanması
- 4- Kaliteli eğitim: Kapsayıcı ve adil yüksek kalite standartlarında eğitim sağlanması ve hayat boyu öğrenme imkânlarının herkese sunulması
- 5- Cinsiyet Eşitliği: Kadın ve kız çocuklarının güçlendirilmesi ve cinsiyet eşitliğinin sağlanması
- 6- Temiz su ve sanitasyon: Sürdürülebilir su ve sanitasyon sistemlerinin ulaşılabilirliğinin sağlanması
- 7- Ulaşılabilir ve temiz enerji: Ulaşılabilir, güvenilir ve sürdürülebilir modern enerjiye ulaşımın herkese sağlanması
- 8- Saygın iş ve ekonomik büyüme: Uzun vadeli, kapsayıcı ve sürdürülebilir ekonomik büyümenin sağlanması, üretken ve saygın istihdam
- 9- Endüstri, inovasyon ve altyapı: Dayanıklı ve güçlü altyapı inşası, kapsayıcı ve sürdürülebilir endüstrileşme ve inovasyonun desteklenmesi
- 10- Eşitsizliğin azaltılması: Ülkeler içindeki ve ülkeler arasındaki eşitsizliğin azaltılması
- 11- Sürdürülebilir şehirler ve topluluklar: Şehirleri ve yerleşim yerlerinin kapsayıcı, güvenli ve dayanıklı ve sürdürülebilir hale getirilmesi

- 12- Sorumlu tüketim ve üretim: Sürdürülebilir tüketim ve üretim modellerinin sağlanması
- 13- İklimsel hareket: Küresel iklim değişikliği ve etkileri ile mücadele için acil eylemlerin hayata geçirilmesi
- 14- Su altındaki yaşam: Okyanusların, denizlerin ve deniz kaynaklarının sürdürülebilir kalkınma için korunması
- 15- Karadaki hayat: Karasal ekosistemlerinin korunması, yenilenmesi ve sürdürülebilir olarak kullanılmasının sağlanması, ormanların sürdürülebilir şekilde yönetilmesi, çölleşmenin önüne geçilmesi
- 16- Barış, Adalet ve güçlü kurumlar: Barışçıl ve kapsayıcı toplumların desteklenmesi, adaletin herkese sağlanması, etkili ve hesap verebilir kapsayıcı kurumların inşa edilmesi
- 17- Hedefler için iş birliği: Sürdürülebilir kalkınma için küresel iş birliğinin uygulama temelinde güçlendirilmesi

Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri 17 maddede görüldüğü gibi Binyıl Kalkınma Hedeflerinden farklı olarak daha kapsayıcı ve geniş bir yelpazede hazırlanmıştır. Binyıl kalkınma hedefleri daha çok az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeleri temeline alarak ülkelerin kalkınma süreçlerine katkıda bulunacak bir dizi hedef ve gösterge içermektedir. Sürdürülebilir kalkınma hedefleri ise çevre, küresel ısınma, iklim değişikliği, adalet, cinsiyet eşitliği, teknoloji, istihdam, temiz enerji ve şehir hayatı gibi batılı gelişmiş toplumların insanı kalkınma bağlamında yaşadıkları sorunlara da değinmiştir.

Sürdürülebilir kalkınma hedefleri arasında 3. sırada yer alan “iyi sağlık” hedefi altında yer alan 6. amaç olarak 2020'ye kadar, yol kazalarından kaynaklanan küresel ölüm ve yaralanmaların sayısını yarıya indirmek bulunmaktadır. Gösterge olarak ise yol kazaları sonucunda elde edilen ölüm sayıları belirlenmiştir.

11. sırada yer alan “sürdürülebilir şehir ve topluluklar” hedefi altında yer alan 2. amaç olarak 2030'a kadar, herkes için güvenli, uygun fiyatlı, erişilebilir ve sürdürülebilir ulaşım sistemlerine erişim sağlanması, özellikle toplu taşımanın yaygınlaştırılması, kadınlar, çocuklar, engelli kişiler ve yaşlıların ihtiyaçlarına dikkat edilerek yol güvenliğinin

arttırılması bulunmaktadır. Gösterge olarak cinsiyet, yaş ve engellilik bazında toplu taşımaya ulaşımın nüfus içerisindeki payı belirlenmiştir.



5. YÖNTEM

Çalışma kapsamında, veri analizi için az gelişmiş ya da gelişmekte olan 5 ülke analiz gurubu olarak seçilmiştir. Ülkeler Vietnam, Sırbistan, Bosna Hersek, Ermenistan ve Gürcistan olarak belirlenmiştir. Az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde güvenilir ve sistematik veriye erişim imkânlarının zorluğu sebebiyle, her bir gösterge ve alt göstergeleri için güvenilir ve yıllara göre doğrusal bir dağılıma ulaşma kriteri ülke seçiminde etkili olmuştur. Ülke seçimine ilişkin parametreler ve ülkeler araştırılırken analizin sağlıklı olması için her bir değişkenin sağlıklı bir şekilde bulunduğu ülkeler tercih konusu olmuştur. Ülkelerin seçiminde birçok veri bankası incelenmiştir. Araştırılan veri bankaları arasında IRTAD veri bankası, Uluslararası Yol Federasyonu Dünya Yol İstatistikleri, Dünya Sağlık Örgütü veri bankası, Toplum Yol Kazaları veri bankası, Uluslararası Ulaşım Forumu, OECD veri bankası ve Dünya Bankası veri bankası yer almaktadır.

Verilerin tutarsızlığı ve güvenilir verilerin eksikliği sebebiyle ülkelerarası analizlerin yapılması ve anlamlı sonuçlar elde edilmesi çok zorlaşmaktadır. Birçok az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede sistematik veri giriş sisteminin bulunmaması ve ek olarak birçok kaza ve ölümün polise bildirilmemesi nedeniyle veriler anlamlı bir tablo çizmemektedir (Jacobs ve diğerleri, 2000).

Çalışmada, alt indikatör olarak yol ulaşımı ve sağlık alanlarında alınan kalkınma yardımları verilerine erişimin az gelişmiş ülkelerde oldukça zor olduğu, ülkelerin çoğunda verilerin bulunmadığı ya da belli yıllarda veri girişinin yapılmadığı saptanmıştır. Bu sebeple, çalışmada bir ülke üzerinden yorum ve analiz yapılmamış, tam veri girişi yapılan 12 yıllık dönem tercih edilmiş ve sağlıklı verilerin bulunduğu 5 ülke saptanmıştır. Seçili ülkelerdeki verilerin nicel analizine ek olarak, ülkelerin DSÖ tarafından raporlanan yol güvenliği göstergeleri incelenmiş ve bu bağlamda değerlendirme yapılmıştır.

Dünya Bankası tarafından yapılan tanımlamalarda, kişi başı milli geliri 1 025 ABD doları ve altı olan ülkeler düşük gelirli, 1 026 ile 3 995 ABD Doları arasında olan ülkeler düşük orta gelirli, 3 996 ile 12 375 ABD Doları arasında olan ülkeler yüksek orta gelirli olarak kategori edilmektedir (BM, 2020).

Araştırmamız için seçilen ülkeler arasında Vietnam, 2005'ten 2016'ya kadarki 12 yıllık süreçte, 1 459 ABD dolarıyla, ortalama kişi başı milli geliri en düşük ülke olmuştur. 12 yıllık süreçte ortalama kişi başına düşen milli geliri en yüksek olan ülke ise 5 873 ABD dolarıyla Sırbistan olmuştur. OECD tarafından tutulan gelişmekte olan ülkeler listesine göre, sadece kişi başına düşen milli geliri 12 276 ABD dolarından az olan ülkelere kalkınma yardımı sağlanmaktadır. Seçtiğimiz ekonomilerin hepsi kalkınma yardımı alan ülke kategorisinde bulunmaktadır. Bu sebeple seçilen ülkeler az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkeler olarak tanımlanmaktadır.

5.1. Yol Kaza Verileri

Çalışmada az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde kalkınma yardımlarının yol güvenliği üzerinde olan etkilerinin incelenmesi amaçlandığı için bağımlı değişken olarak bir milyon nüfusta görülen ölüm sayıları kullanılmıştır. Ülkelerin nüfus oranlarının farklılık göstermesi sebebiyle toplam ölüm sayıları yerine bir milyon nüfusta görülen ölüm sayısı tercih edilmiştir. 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayılarının verilerin yorumlanmasını kolaylaştıracağı, karşılaştırma ve analiz esnasında daha açık bir tablo vereceği düşünülmektedir.

Sabit değişken olarak toplam kaza oranı kullanılmamasının sebebi gelişmekte olan ülkelerde ülkede gelir artışı ve ekonomik genişleme ile birlikte hane halkı geliri de artmakta bununla orantılı olarak toplam motorlu araç sayısında bir artış görülmektedir. Toplam motorlu araç sayısında görülen artış ile birlikte toplam kaza oranlarında bir artış gözlemlenmekte daha sonraki süreçte sabitlenip düşüşe geçmektedir. Van Beeck ve diğerleri (2000), toplam kaza oranlarına küçük ölçekli ve yaralanmalara sebep olan kazaların dâhil edilmesi sebebi ile tercih etmemişlerdir.

1 milyon nüfusta görülen ölüm sayılarının bağımlı değişken olarak tercih edilmesindeki bir diğer unsur ise ölümlü kazalarda mağdurların kurtarılması için ülke altyapıları ve sağlık sistemlerinde yapılan iyileştirmelerdir. Olay yerine hızlı ve etkili şekilde varılması, acil müdahale imkânlarının iyileştirilmesi, hastane altyapıları ve sağlık çalışanlarının yeterliliği, 100 bin nüfusa düşen hastane yatak kapasitesi gibi unsurlar, kaza sonrasında müdahale ve kaza mağdurlarının iyileşme süreçlerine doğrudan etki ederek kazazedelerin hayatlarının kurtarılması ile sonuçlanacaktır. Buradan hareket ile kalkınma yardımları ile bahse konu

altyapıların iyileşmesi halinde, ölüm sayılarında görülen düşüşler ve yardımlar arasında anlamlı bir ilişki olduğu düşünülmektedir.

IRTAD, Uluslararası Yol Federasyonu Dünya Yol İstatistikleri, Dünya Sağlık Örgütü Veribankası, Toplum Yol Kazaları Veribankası, OECD veri bankası ve Dünya Bankası veri bankası verileri her bir ülke bazında incelenmiştir. Ülkelerin yaptığı toplam kalkınma yardımları verilerine OECD veribankası atında ulaşılmıştır. OECD veribankası altında bulunan net Resmi Kalkınma Yardımı verileri başlığında alıcı ülkeler gurubundan tezimin için seçilen ülkelerin verileri çekilmiştir.

Yol güvenliği ve yol ölümlü kaza oranlarına az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerdeki verilere erişim sıklığı sebebi ile sadece OECD bünyesindeki Uluslararası Ulaşım Forumu yol istatistikleri veribankasının OECD veribankası çatısı altında paylaştığı veri havuzu aracılığı ile ulaşılmıştır. Veritabanı bünyesinde Ulaşım performans göstergeleri altında bulunan 1 milyon nüfusta ölüm oranı seçilmiştir.



The screenshot shows the 'ITF Transport Statistics' website interface. The main table displays 'Road fatalities per 100,000 inhabitants' for various countries from 2010 to 2016. The table is organized with a left sidebar for navigation, a top header for the selected indicator, and a main data area with columns for years and rows for countries.

Country	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Albania	88.2	87.1	81.9	80.0	104.1	82.3	81.9
Algeria	86.7	81.7	77.6	83.6	86.6	100.0	100.0
Armenia	86.6	86.0	81.7	81.9	76.6	77.6	77.6
Australia	127.6	129.0	106.3	104.4	107.4	82.3	80.7
Azerbaijan	76.1	80.0	76.6	81.9	81.0	100.0	100.0
Bahrain	100.7	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Bangladesh	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Bosnia Herzegovina	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Bulgaria	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Şekil 5.1. ITF 1 milyon nüfusta ölüm oranı veri havuzu

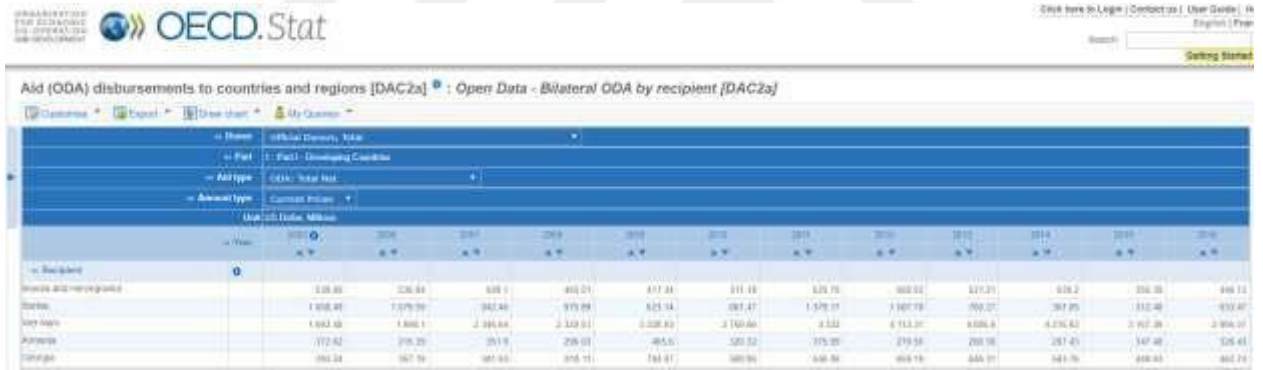
Bununla birlikte, 1 milyon nüfusta ölüm oranları Bosna Hersek özelinde 2010, 2014, 2015 ve 2016 yıllarında veri olmaması sebebi ile ilgili yıllardaki veriler UNECE verileri kullanılmıştır.



Şekil 5.2. UNECE Bosna Hersek 1 Milyon nüfusta ölüm oranları veri havuzu

5.1.1. Kalkınma yardımları verileri

Toplam kalkınma yardımları için kullanılan verilerde resmi donörlerin tamamı seçilmiş olup kalkınma yardımı tipi olarak net resmi kalkınma yardımı seçilmiştir.



Şekil 5.3. OECD 2005-2016 yılları toplam resmi kalkınma yardımları veri havuzu

5.1.2. Ulaşım alanında yapılan kalkınma yardımları verileri

Ulaşım alanında yapılan dış yardım verilerine OECD verileri içerisinde Kalkınma başlığı seçilerek proje temelli akışlar altında bulunan Kreditör rapor sistemi sekmesinden ulaşılmıştır.

Kreditör rapor sisteminin amacı, karşılaştırılabilir bir temelde, yardımın nereye gittiği, hangi amaçlara hizmet ettiği ve hangi politikaları uygulamayı amaçladığına dair analiz yapılmasını sağlayan bir dizi hazır temel veri sağlamaktır. Veriler bireysel proje ve programlarda toplanmaktadır (OECD 2020).

1 milyon nüfusta görülen ölüm oranları ile analiz edilecek verilerin başında, ulaşım alanında yapılan dış yardımlar gelmektedir. Ulaşım alanında yapılan dış yardımlar, doğrudan ölüm oranlarıyla arasında anlamlı bir ilişki olduğu düşüncesi ile tercih edilmiş ve çalışmanın tartışma bölümüne katkı sağlamıştır.



Şekil 5.4. OECD Ulaşım alanında yapılan kalkınma yardımları veri havuzu

Ulaşım alanında yapılan kalkınma yardımları, ekonomik altyapı ve servisler ana başlığı altında 3 farklı gösterge ile öne çıkmaktadır.

Bu göstergeler;

- Yol Ulaşımı kapsamında verilen Kalkınma Yardımları
- Ulaşım Politikası ve Yönetimi kapsamında verilen Kalkınma Yardımları
- Ulaşım ve depolama alanında Eğitimler kapsamında verilen Kalkınma Yardımları

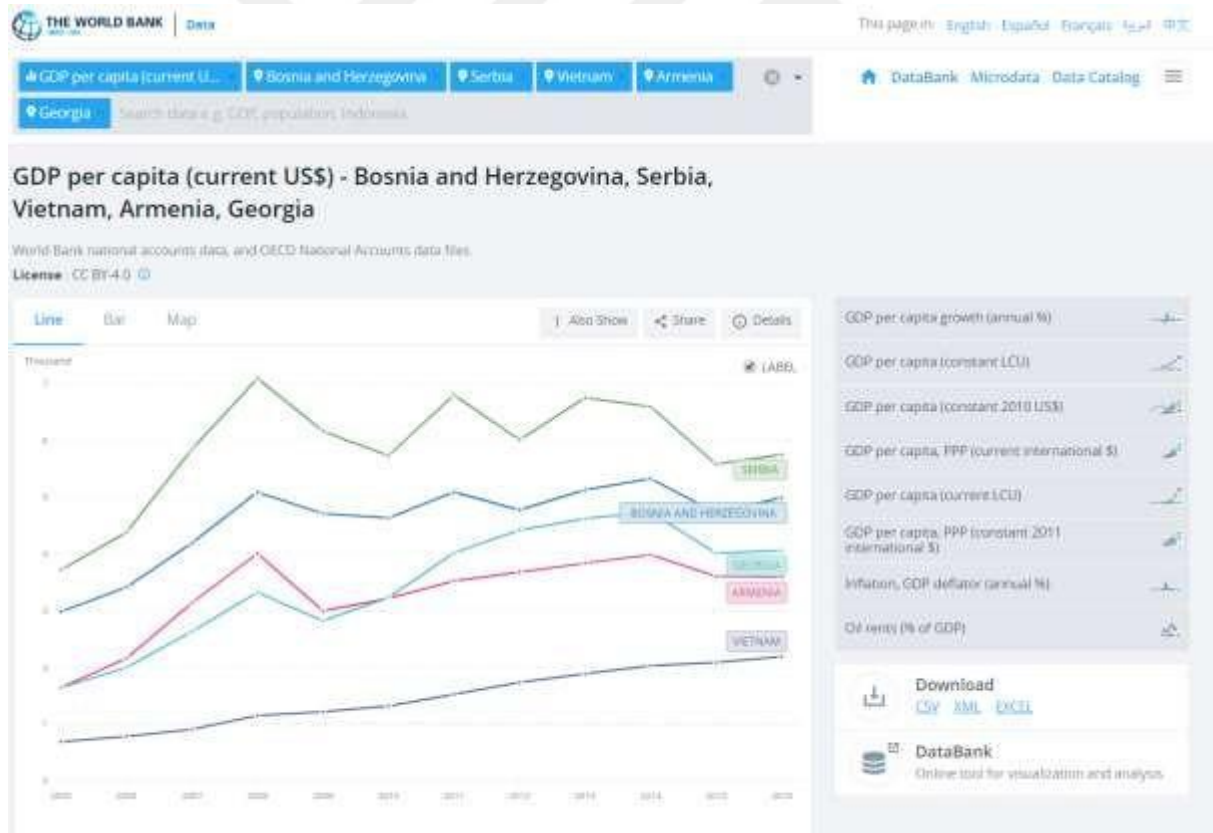
Yukarıda belirtilen göstergeler arasında düzenli ve yıllara göre dağılımı en sağlıklı biçimde olan veri, yol ulaşımı kapsamında verilen kalkınma yardımlarıdır. Özellikle ulaşım ve depolama alanında eğitimler kapsamında verilen kalkınma yardımları verilerinde birçok yıla ait veriler bulunmamaktadır. Ulaşım politikası ve yönetimi kapsamında verilen kalkınma yardımları verilerinde bazı yıllarda eksiklikler bulunması nedeniyle sağlıklı sonuçlar alınamayacağı kanaati oluşmuştur.

araştırmamızdaki ülkelerde alkol ve uyuşturucuların kötü kullanımının kontrolü başlığı altında verilen kalkınma yardımlarına ilişkin sağlıklı veri bulunamamıştır.

5.1.4. Kişi başına düşen milli gelir verileri

Az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde kişi başına düşen milli gelir verileri birçok araştırmacı tarafından ülkelerin gelişmişlik göstergesi ve toplum refahı ile doğru orantılı görülmektedir. Çalışmada kişi başına düşen milli gelir verilerinde 2005-2016 yılları arasında görülen değişikliklerin yorumlanmasında toplam resmi kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak kullanılmıştır.

Kişi başına düşen milli gelir verilerinin elde edilmesinde Dünya Bankası verilerinden yararlanılmıştır.



Şekil 5.6. Dünya Bankası kişi başına düşen milli gelir veri havuzu

Az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde resmi kalkınma yardımlarının toplam verisinin, kişi başına düşen milli gelire etkisinin incelenmesindeki amaç, doğru şekilde yönetilen kalkınma yardımlarının, ülke genelinde gerçekleştirilen iyileştirmeler, iyi politika

uygulamaları ve ekonomik reformlar ile orta vadede ülke ekonomisinde büyümeye yol açacağı düşüncesinden kaynaklanmaktadır. Çalışmada yardımların etkinliğinden bahsedilmiş doğru politikalar ve alıcı ülkelerin sahipliği ile yardımların etkili şekilde yönetilmesi durumunda ekonomik büyüme elde edilebileceği düşünülmektedir.

Bir diğer etki analizi ise kişi başına düşen milli gelirde olan değişimlerin 1 milyon nüfusta görülen ölümlü kaza oranlarına etkilerinin incelenmesidir. Milli gelirde ile ölümlü kaza oranları arasındaki ilişkinin incelenmesine daha önce rastlanmıştır (Bishai ve diğerleri, 2006).

Elde edilecek milli gelire ilişkin veriler daha proje ve hedef odaklı yapılan yardımlarla karşılaştırılarak bir analiz imkânı verecektir.

Tezde seçilen az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülke gurubunda bulunan Vietnam, Sırbistan, Bosna Hersek, Ermenistan ve Gürcistan'da 2005-2016 yılları arasında elde ettiğimiz veriler regresyon analizine tabi tutulmuştur.

Regresyon analizinde kullanılan veriler tezde kullandığımız argüman ve hipotez çerçevesinde kategorize edilmiştir.

Çalışmada 1 milyon nüfusta görülen ölümlü kaza oranları bağımlı değişken olarak analiz edilmiştir. Buna ek olarak, yine kişi başına düşen milli gelir de yorumlarda faydalanmak amacı ile bir analizde bağımlı değişken olarak kullanılmıştır.

Bağımlı değişkenler şu şekildedir:

- 2005-2016 yılları arasında 1 milyon nüfusta görülen ölümlü kaza sayıları
- 2005-2016 yılları arasında Kişi başına düşen milli gelir

Regresyon analizimizde bağımsız değişken olarak tezimin nicel yönünü güçlendiren veriler aşağıda paylaşılmıştır.

Bağımsız değişkenler şu şekildedir:

- 2005-2016 yılları arasında yapılan toplam resmi kalkınma yardımları
- 2005-2016 yılları arasında yapılan Yol Ulaşımı kapsamında verilen resmi kalkınma yardımları
- 2005-2016 yılları arasında yapılan Sağlık alanında yapılan toplam resmi kalkınma yardımları

Korelasyon ve Regresyon analizi

Bir değişkenin değeri değişirken, değerlendirilen diğer değişken bununla doğrusal ilişkili olarak değişiyorsa iki değişken arasında korelasyon vardır sonucu çıkartılır.

Korelasyon Katsayısı(Korelasyon):

$$r = \frac{n \sum xy - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{n(\sum x^2) - (\sum x)^2} \sqrt{n(\sum y^2) - (\sum y)^2}} \quad (5.1)$$

Korelasyonda mükemmel bir pozitif bir doğrusal ilişki olduğunda $r = 1$ olur. Aynı Şekilde mükemmel bir negatif doğrusal bir ilişki olduğunda $r = -1$ olur. Doğrusal bir ilişki yok ise r değeri “0” olur.

Regresyon çözümlemelerinde ilişkinin miktar ve yönüne ek olarak fonksiyonel biçimi de ortaya konulur ve bir ya da birden fazla değişkenin bilinen değerleri yaradımıyla bilinmeyen değerler için varsayımlarda bulunulur.

Regresyonda, bir değişkeni etkileyen değişkene ya da değişkenler bağımsız değişkenler olarak tanımlanır. Bu bağımsız değişkenler x, x_1, x_2, x_n olarak gösterilir. Bağımsız değişken ya da değişkenlerden etkilenen değişken, bağımlı değişken olarak tanımlanır. Bağımlı değişken y ile gösterilir. x ve y ile sembolize edilen regresyon modelinde iki değişken arasındaki doğrusal ilişki aşağıdaki şekilde gösterilir (Öner ve Alpar, 1988).

$$y = a + bx \quad (5.2)$$

Doğrusal regresyon analizinde verilerin x ve y eksenini üzerinde oluşturulan nokta grafiğine bakılmak sureti ile ilişkinin doğrusal bir ilişki gösterip göstermediğine bakılır.

x değişkeni: Başka bir değişken tarafından etkilenmeyen ve y değişkeninin nedeni olan ya da onu etkileyen değişken olarak tanımlanabilir.

y değişkeni: x değişkenine bağlı olarak değişim gösteren ya da x değişkeni tarafından etkilenen değişken olarak tanımlanabilir.

a katsayısı: Regresyon doğrusunun y eksenini kestiği noktayı gösterir.

b katsayısı: Regresyon katsayısı olarak tanımlanır. Bu değer x değişkenlerindeki bir birimlik değişimin bağımlı değişken üzerinde yapacağı ortalama değişiklik miktarını verir.

Belirtme Katsayısı (R^2): Belirleme katsayısı bağımlı değişkende gerçekleşen değişimin yüzde kaçının bağımsız değişken tarafından açıklanabildiğini gösteren değerdir. Başka bir deyişle, açıklanabilen değişimin toplam değişim içindeki yüzdesini gösterir. Regresyon denkleminin verilere ne kadar uyumlu olduğunun bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Belirtme katsayısı R^2 ile gösterilir (Öner ve Alpar, 1988).

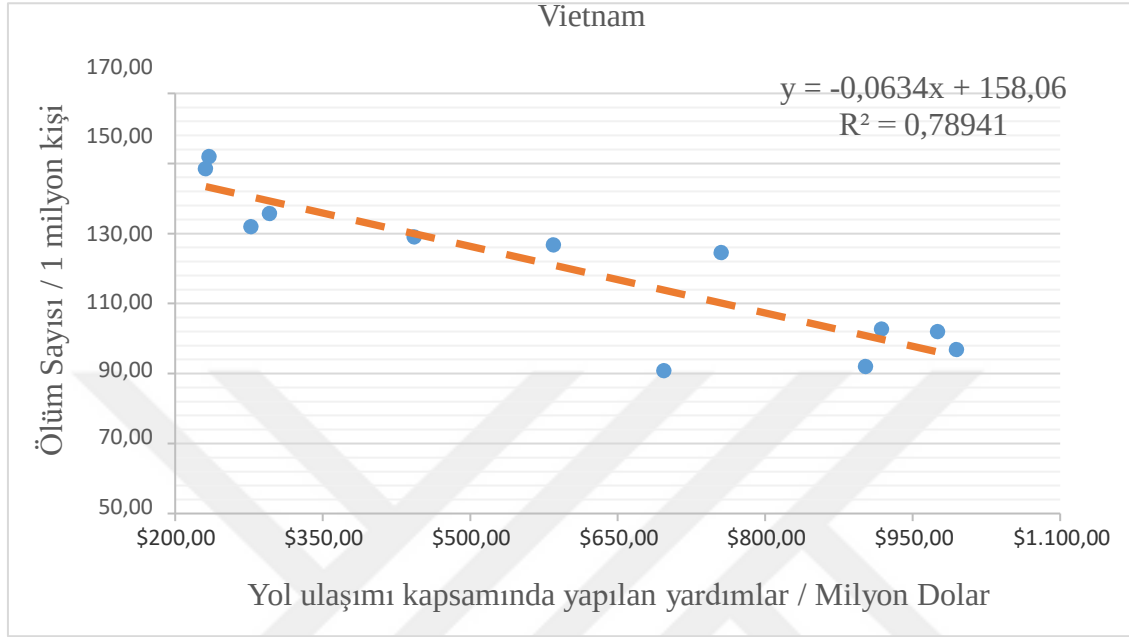
$$R^2 = \frac{\text{Açıklanabilen değişim}}{\text{Toplam değişim}} = \frac{\sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2}{\sum_{i=1}^n y_i^2 - n\bar{y}^2} \quad (5.3)$$

Regresyon analizinin doğru okunması ve yorumlanması amacı ile her bir analiz için serpilme diyagramı kullanılmıştır. Serpilme diyagramı vasıtası ile verilerin doğrusallığı ya da doğrusal olmayan veriler daha net bir şekilde görülebilmektedir.

Regresyon analizi ile birlikte verilerimizin korelasyonlarına bakılmış pozitif ya da negatif ilişkileri ayrıca yorumlanmıştır. Her bir regresyon analizi için verilerimiz ile birlikte regresyon denklemi serpilme diyagramı ile birlikte paylaşılmıştır.

Regresyon analizlerinde her bir veri analizinde elde ettiğimiz R^2 değerleri regresyon analizinin iki değişken arasındaki ilişkinin yüzde kaçını açıkladığına ilişkin bizlere fikir vermiş ve verilerin yorumlanmasında oldukça yardımcı olmuştur. Bununla birlikte her bir analizde anlamlılık p değeri paylaşılmış analizin anlamlı ya da anlamsız olduğuna ilişkin

bizlere fikir vermiştir. Anlamlılık p değerlerimizin 0.05 den küçük olması halinde analizin anlamlı olduğu ancak 0 a ne kadar yaklaşırsa o kadar daha güçlü bir ilişki olduğunun göstergesi olduğu bilinmektedir (Kılıç, 2013).



Şekil 5.7. Vietnam yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayıları serpilme diyagramı

$$R^2=0.78$$

$$\text{Anlamlılık } p= 0,00011$$

$$\text{Korelasyon}= -0,89$$

$$\text{Regresyon denklemi}= y = -0,0634x + 158,06 \quad (5.4)$$

1 milyon nüfusta görülen ölüm sayılarının bağımlı değişken olarak analiz edildiği ve yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ile ilişkisinin incelendiği Vietnam, serpilme diyagramında örnek olarak yukarıda paylaşılmıştır.

Örnek regresyon analizi Şekil 5.7.'de görüleceği gibi 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayılarıyla yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları arasında doğrusal ve negatif bir ilişki saptanmıştır. R^2 değerimiz 0.78 oranında olması bizlere 1 milyon nüfusta görülen

ölüm oranlarındaki değişimleri, yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ile %78 oranında açıkladığını göstermektedir. Bununla birlikte veriler arasında negatif ve 0,89 oranında bir korelasyon çıkmaktadır. Korelasyon oranının 1 e yaklaşması veriler arasındaki güçlü doğrusal ilişkiyi de açıklamaktadır. Bağımsız değişkenimiz ile bağımlı değişkenimiz arasında anlamlı bir ilişki olduğu sonucuna varmaktayız. Bağımsız değişkenimiz ile bağımlı değişkenimiz arasında anlamlı bir ilişki olduğu sonucuna varmaktayız.



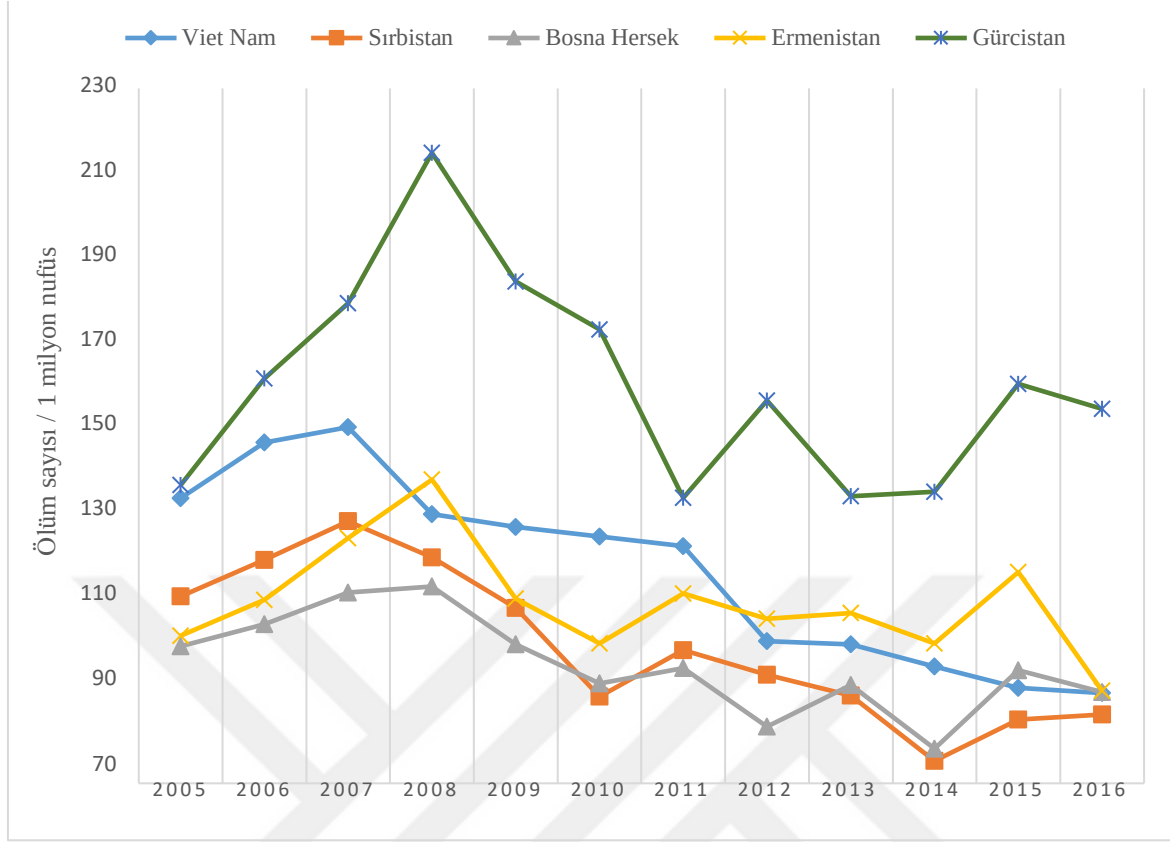
6. BULGULAR

6.1. 1 Milyon Nüfusta Görülen Ölüm Sayısı

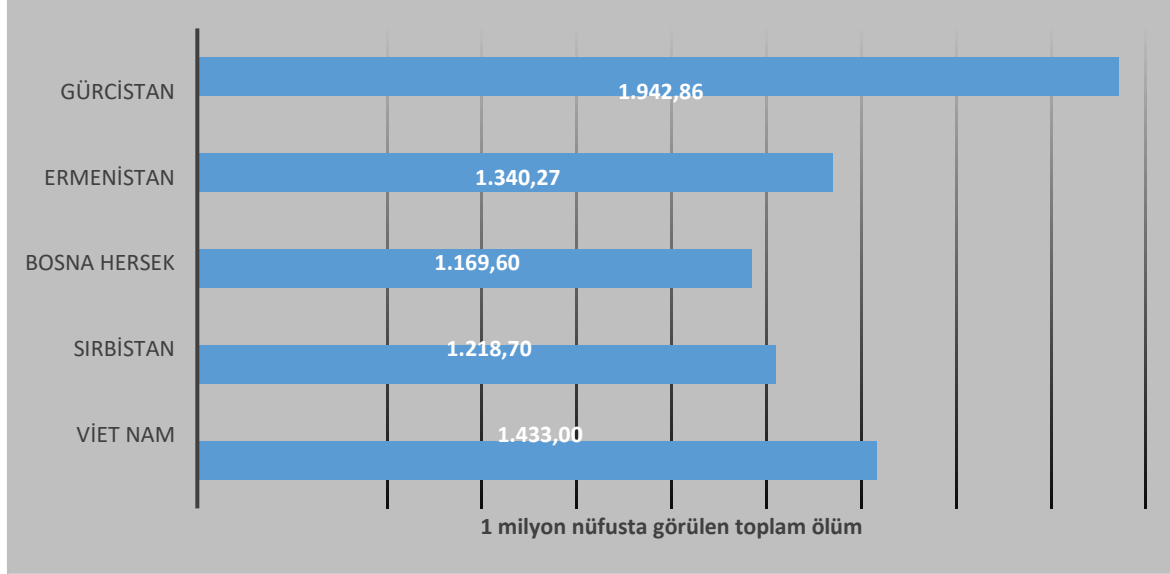
Vietnam, Sırbistan, Bosna Hersek, Ermenistan ve Gürcistan’da görülen 1 milyon nüfusta ölüm sayısı verileri 2005-2016 yılları için Çizelge 6.1 de görülmektedir. Ayrıca, Şekil 6.1.’de ülkelerde yıllara göre olan değişimler ve Şekil 6.2’de 2005-2016 yılları ülkelerin toplam ölüm sayıları karşılaştırmalı analizlerde fayda sağlayacaktır.

Çizelge 6.1. Yol kazalarında 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı (ITF, 2020)

1 Milyon nüfusta görelen ölüm sayısı					
Yıl	Viet Nam	Sırbistan	Bosna Hersek	Ermenistan	Gürcistan
2005	135,70	113,03	101,55	103,98	138,66
2006	148,50	121,43	106,63	112,22	163,20
2007	152,00	130,32	113,94	126,49	180,55
2008	132,00	122,04	115,32	139,95	215,14
2009	129,00	110,37	101,96	112,51	185,52
2010	126,80	89,97	93,00	102,18	174,48
2011	124,60	100,63	96,51	113,72	135,74
2012	102,70	95,01	83,05	107,91	158,17
2013	102,00	90,17	92,65	109,21	136,12
2014	96,90	75,17	78,00	102,19	137,11
2015	92,00	84,70	96,00	118,62	161,95
2016	90,80	85,86	91,00	91,29	156,21



Şekil 6.1. 2005-2016 Yıllarında yol kazalarında 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı



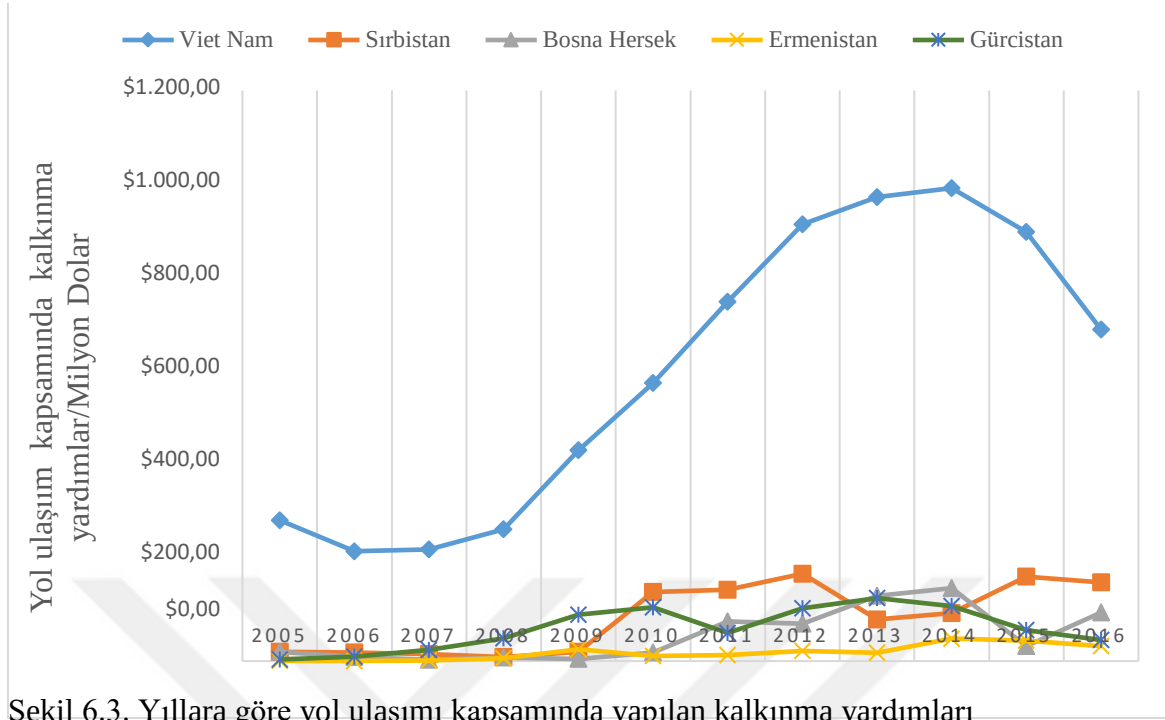
Şekil 6.2. 2005-2016 Yılların yol kazalarında 1 milyon nüfusta görülen toplam ölüm sayısı

6.2. Yol Ulaşımı Kapsamında Yapılan Kalkınma Yardımları

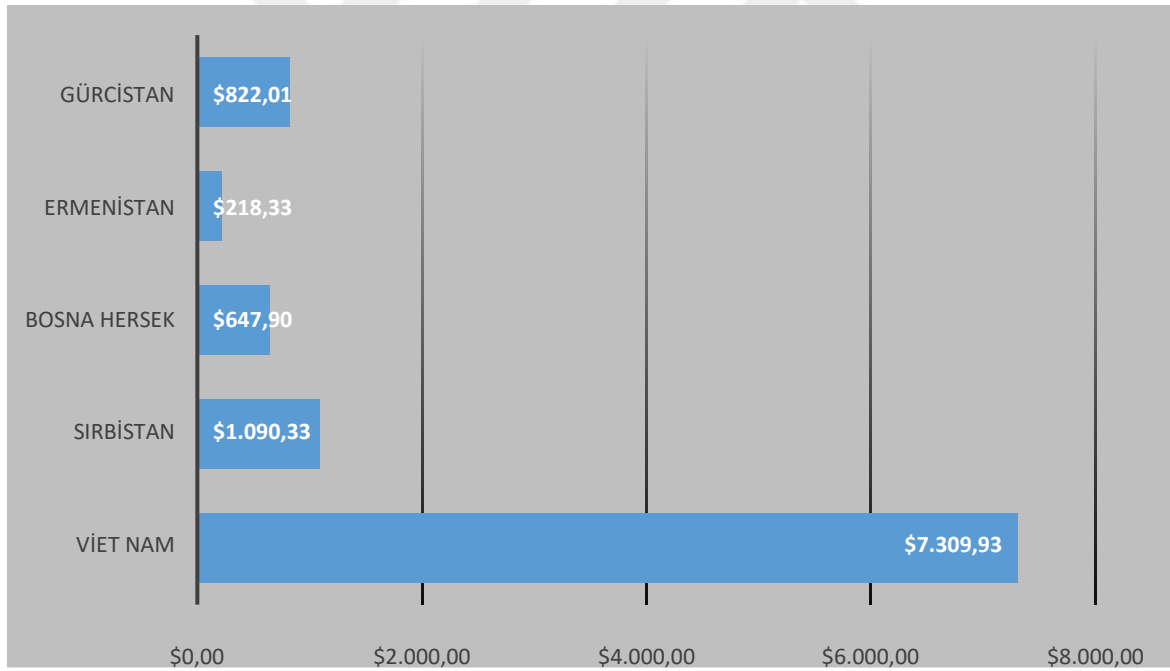
Vietnam, Sırbistan, Bosna Hersek, Ermenistan ve Gürcistan 2005-2016 yılları yol ulaşımı kapsamında alınan kalkınma yardımları Çizelge 6.2.'de görülmektedir. Ayrıca, Şekil 6.3.'de ülkelerde yıllara göre olan değişimler ve Şekil 6.4.'de 2005-2016 yıllarında ülkelerin aldığı toplam yol ulaşımı kapsamında kalkınma yardımı miktarları karşılaştırmalı analizlerde fayda sağlayacaktır.

Çizelge 6.2. Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları / Milyon dolar (OECD,2020)

Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları / Milyon dolar					
Yıl	Viet Nam	Sırbistan	Bosna Hersek	Ermenistan	Gürcistan
2005	\$296,08	\$19,19	\$19,16	\$0,57	\$3,54
2006	\$231,06	\$18,00	\$8,69	\$0,19	\$9,03
2007	\$234,51	\$14,85	\$2,94	\$1,56	\$23,35
2008	\$277,01	\$8,49	\$7,60	\$5,95	\$47,71
2009	\$443,17	\$19,37	\$4,62	\$25,06	\$97,52
2010	\$584,95	\$145,58	\$18,35	\$11,01	\$113,10
2011	\$755,30	\$149,77	\$83,18	\$12,97	\$59,10
2012	\$918,35	\$183,79	\$78,74	\$21,49	\$111,16
2013	\$975,59	\$87,66	\$137,46	\$17,48	\$132,47
2014	\$994,66	\$100,88	\$153,49	\$47,31	\$115,74
2015	\$902,26	\$177,33	\$31,74	\$42,93	\$64,95
2016	\$696,98	\$165,42	\$101,95	\$31,83	\$44,35



Şekil 6.3. Yıllara göre yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları

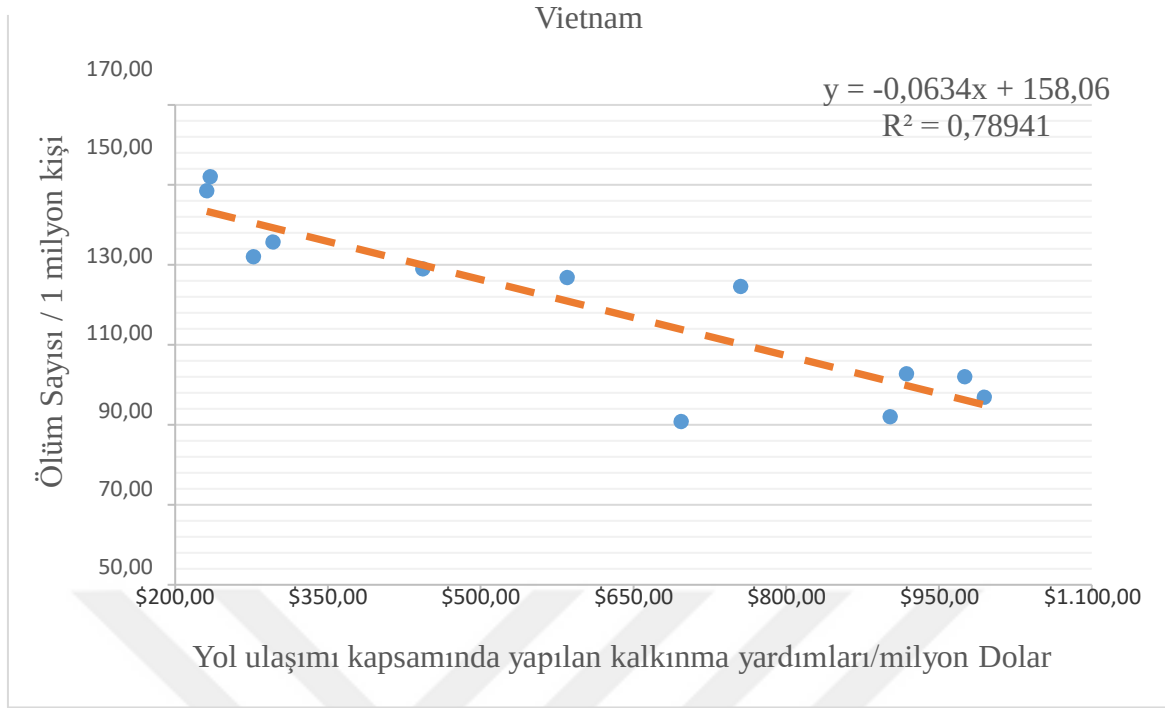


Şekil 6.4. 2005-2016 Yol Ulaşımı Kapsamında Yapılan Toplam Kalkınma Yardımları / Milyon Dolar

6.2.1. Vietnam

Çizelge 6.3.Vietnam 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu

	Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken
Yıl	Yol ulaşımı kapsamında yapılan Kalkınma Yardımları: Milyon Dolar	1 milyon nüfusta ölüm sayısı
2005	\$296,08	135,70
2006	\$231,06	148,50
2007	\$234,51	152,00
2008	\$277,01	132,00
2009	\$443,17	129,00
2010	\$584,95	126,80
2011	\$755,30	124,60
2012	\$918,35	102,70
2013	\$975,59	102,00
2014	\$994,66	96,90
2015	\$902,26	92,00
2016	\$696,98	90,80



Şekil 6.5. Vietnam 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Vietnam’da yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında açıkça görüleceği gibi yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranları arasında negatif ve doğrusal bir ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

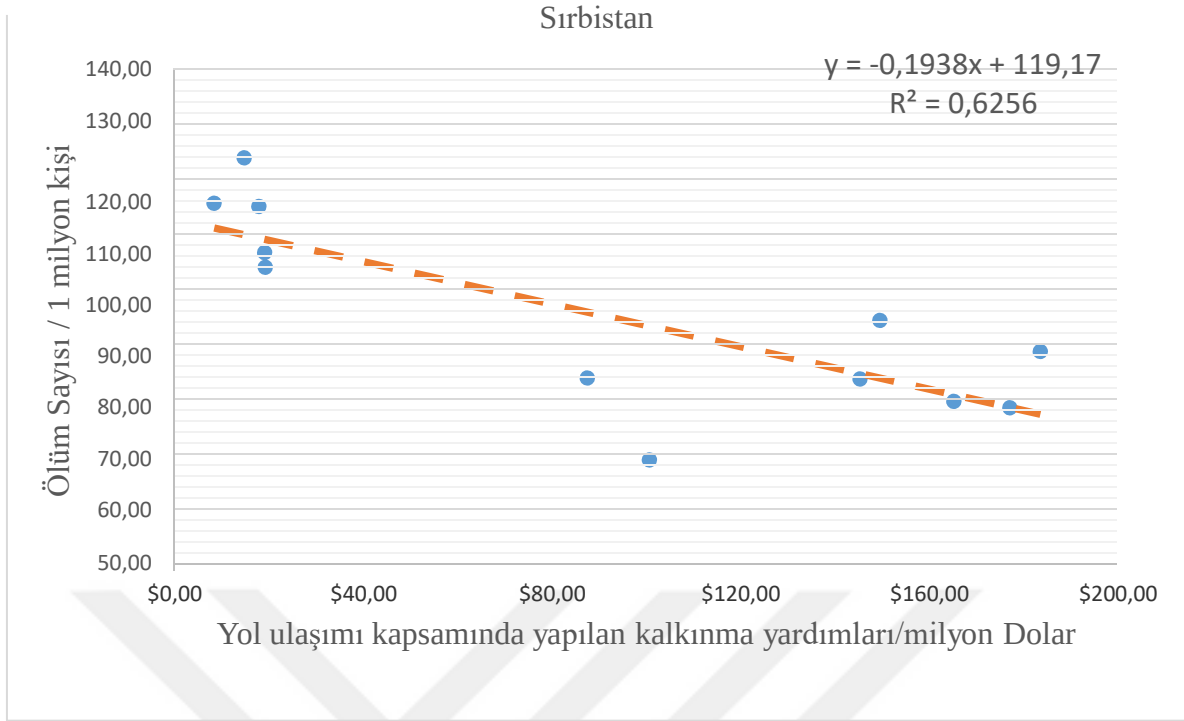
- Regresyon denklemi $y = -0,0634x + 158,06$
- $R^2 = 0,78$
- Anlamlılık $p = 0,00011$
- Korelasyon = -0,89

Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları arasında güçlü ve negatif bir korelasyon olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, verilerin anlamlılık oranları 0,00011 olması ilişkinin ne kadar güçlü olduğunu göstermektedir. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.2.2. Sırbistan

Çizelge 6.4. Sırbistan 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu

	Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken
Yıl	Yol ulaşımı kapsamında yapılan Kalkınma Yardımları/Milyon Dolar	1 milyon nüfusta ölüm sayısı
2005	\$19,19	113,03
2006	\$18,00	121,43
2007	\$14,85	130,32
2008	\$8,49	122,04
2009	\$19,37	110,37
2010	\$145,58	89,97
2011	\$149,77	100,63
2012	\$183,79	95,01
2013	\$87,66	90,17
2014	\$100,88	75,17
2015	\$177,33	84,70
2016	\$165,42	85,86



Şekil 6.6. Sırbistan 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Sırbistan’da yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında açıkça görüleceği gibi yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranları arasında negatif ve doğrusal bir ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

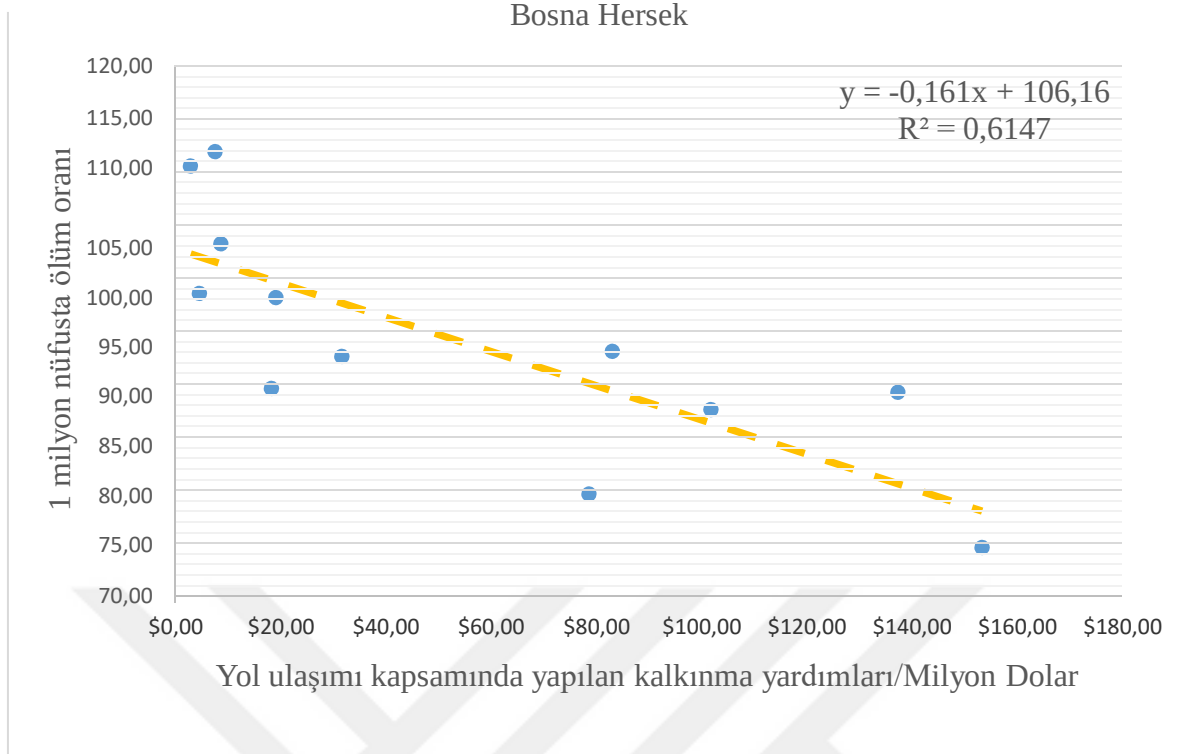
- Regresyon: $y = -0,1938x + 119,17$
- $R^2 = 0,63$
- Anlamlılık $p = 0,0021$
- Korelasyon = -0,79

Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları arasında güçlü ve negatif bir korelasyon olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, verilerin anlamlılık oranları 0,00021 olması ilişkinin ne kadar güçlü olduğunu göstermektedir. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.2.3. Bosna Hersek

Çizelge 6.4. Bosna Hersek 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu

	Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken
YILLAR	Yol ulaşımı kapsamında yapılan Kalkınma Yardımları/Milyon Dolar	1 milyon nüfusta ölüm sayısı
2005	\$19,16	101,55
2006	\$8,69	106,63
2007	\$2,94	113,94
2008	\$7,60	115,32
2009	\$4,62	101,96
2010	\$18,35	93,00
2011	\$83,18	96,51
2012	\$78,74	83,05
2013	\$137,46	92,65
2014	\$153,49	78,00
2015	\$31,74	96,00
2016	\$101,95	91,00



Şekil 6.7. Bosna Hersek 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Bosna Hersek'te yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında açıkça görüleceği gibi yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranları arasında negatif ve doğrusal bir ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

- Regresyon: $y = -0,161x + 106,16$
- $R^2 = 0,61$
- Anlamlılık $p = 0,0025$
- Korelasyon = -0,78

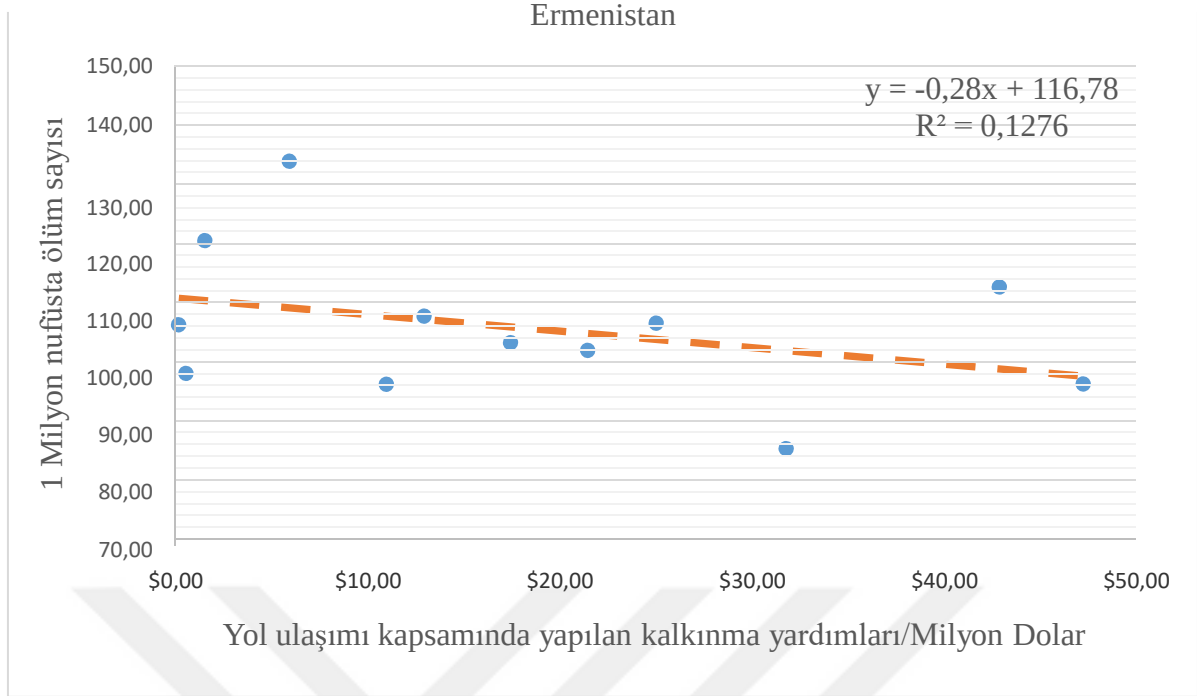
Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları arasında güçlü ve negatif bir korelasyon olduğu görülmektedir. Bununla birlikte,

verilerin anlamlılık oranları 0,00021 olması ilişkinin ne kadar güçlü olduğunu göstermektedir. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.2.4. Ermenistan

Çizelge 6.5. Ermenistan 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu

	Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken
Yıl	Yol ulaşımı kapsamında yapılan Kalkınma Yardımları/Milyon Dolar	1 milyon nüfusta ölüm sayısı
2005	\$0,57	103,98
2006	\$0,19	112,22
2007	\$1,56	126,49
2008	\$5,95	139,95
2009	\$25,06	112,51
2010	\$11,01	102,18
2011	\$12,97	113,72
2012	\$21,49	107,91
2013	\$17,48	109,21
2014	\$47,31	102,19
2015	\$42,93	118,62
2016	\$31,83	91,29



Şekil 6.8. Ermenistan 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Ermenistan'da yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında görüleceği gibi yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranları arasında negatif ve doğrusal bir ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

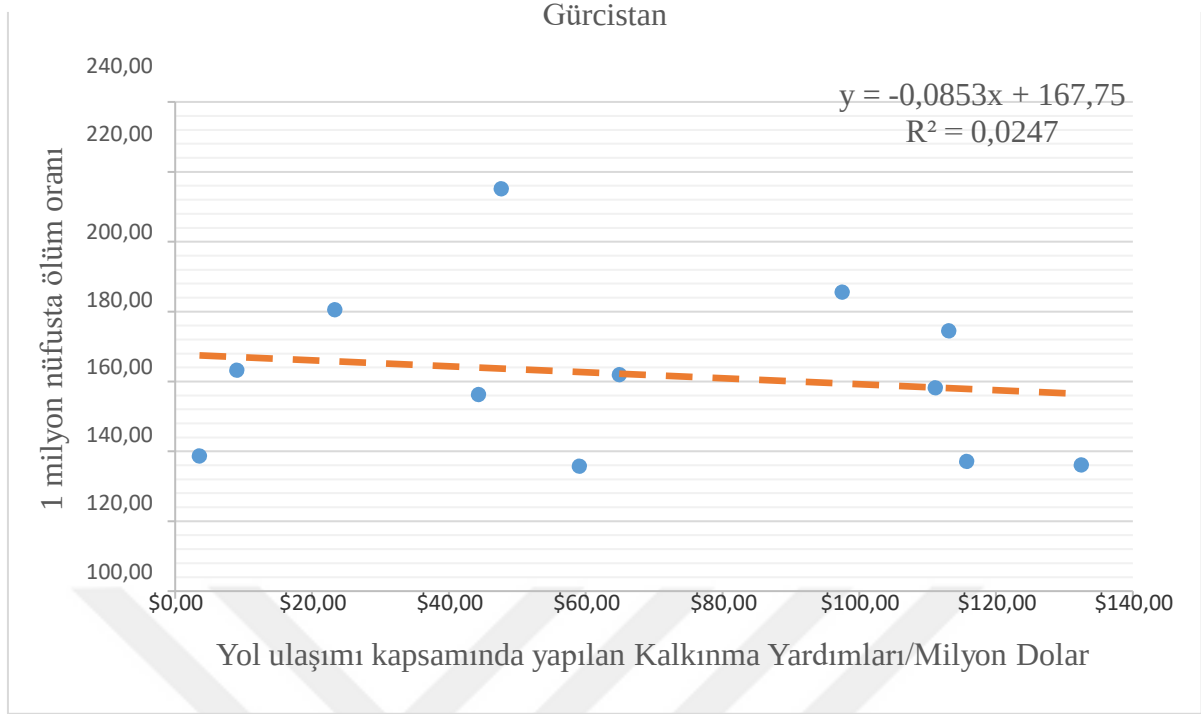
- Regresyon: $y = -0,28x + 116,78$
- $R^2 = 0,13$
- Anlamlılık $p = 0,25$
- Korelasyon = -0,35

Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları arasında Vietnam, Sırbistan ve Bosna Hersek verilerine göre daha zayıf ve anlamsız bir ilişki olduğu görülmektedir. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.2.5. Gürcistan

Çizelge 6.6. Ermenistan 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu

	Bağımsız değişken	Bağımlı değişken
Yıl	Yol ulaşımı kapsamında yapılan Kalkınma Yardımları/Milyon Dolar	1 milyon nüfusta ölüm sayısı
2005	\$3,54	138,66
2006	\$9,03	163,20
2007	\$23,35	180,55
2008	\$47,71	215,14
2009	\$97,52	185,52
2010	\$113,10	174,48
2011	\$59,10	135,74
2012	\$111,16	158,17
2013	\$132,47	136,12
2014	\$115,74	137,11
2015	\$64,95	161,95
2016	\$44,35	156,21



Şekil 6.9. Gürcistan 2005-2016 Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Gürcistan’da yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında diğer ülkelerden farklı olarak görüleceği gibi yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranları arasında doğrusal bir ilişki bulunmamaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

- Regresyon: $y = -0,0853x + 167,75$
- $R^2 = 0,02$
- Anlamlılık $p = 0,62$
- Korelasyon = -0,15

Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları arasında diğer ülkelerden farklı olarak doğrusal bir ilişki olmadığı gözlemlenmektedir. Ayrıca iki değişken arasındaki korelasyon oranı sıfıra yakın olduğundan aralarında güçlü bir ilişki olmadığı anlamı çıkmaktadır.

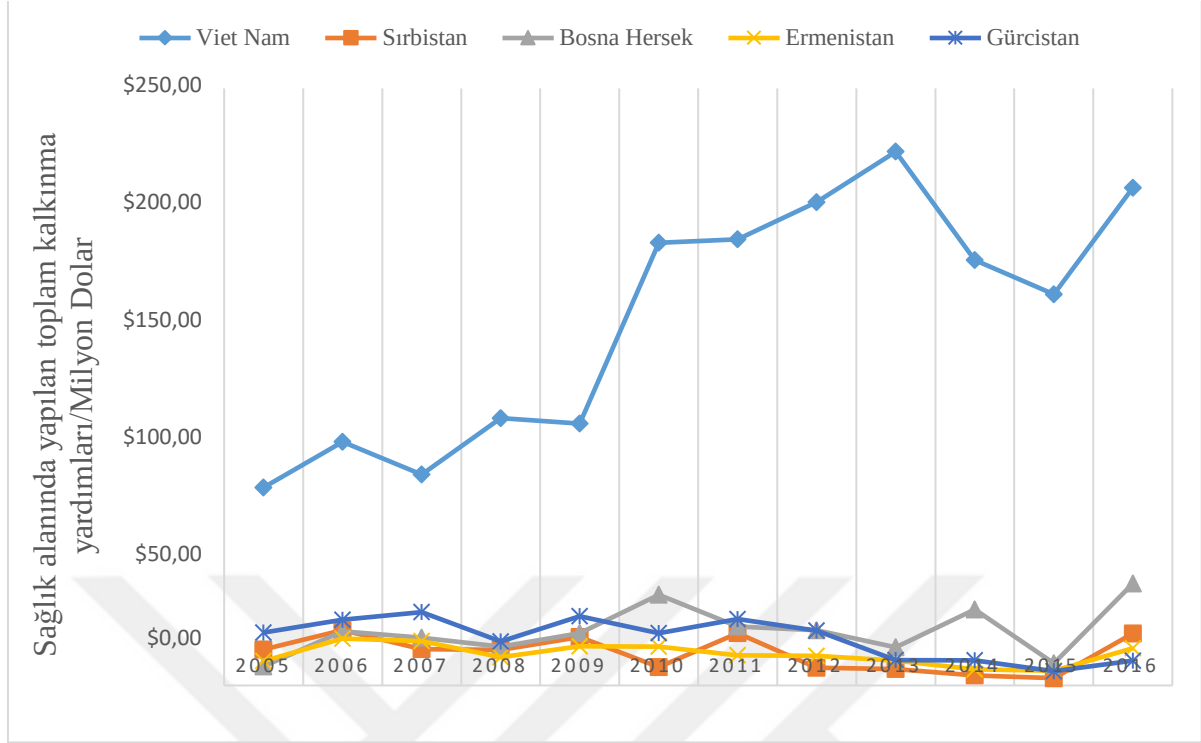
Bununla birlikte, verilerin anlamlılık oranları 0,62 olması iki değişken arasında anlamlı bir ilişki olmadığına işaret etmektedir. Elde edilen verilerin diğer ülkelerden farklı alınması ülke özelinde yapılacak ayrı bir analiz ile araştırmanın tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.3. Sağlık alanında yapılan Kalkınma Yardımları

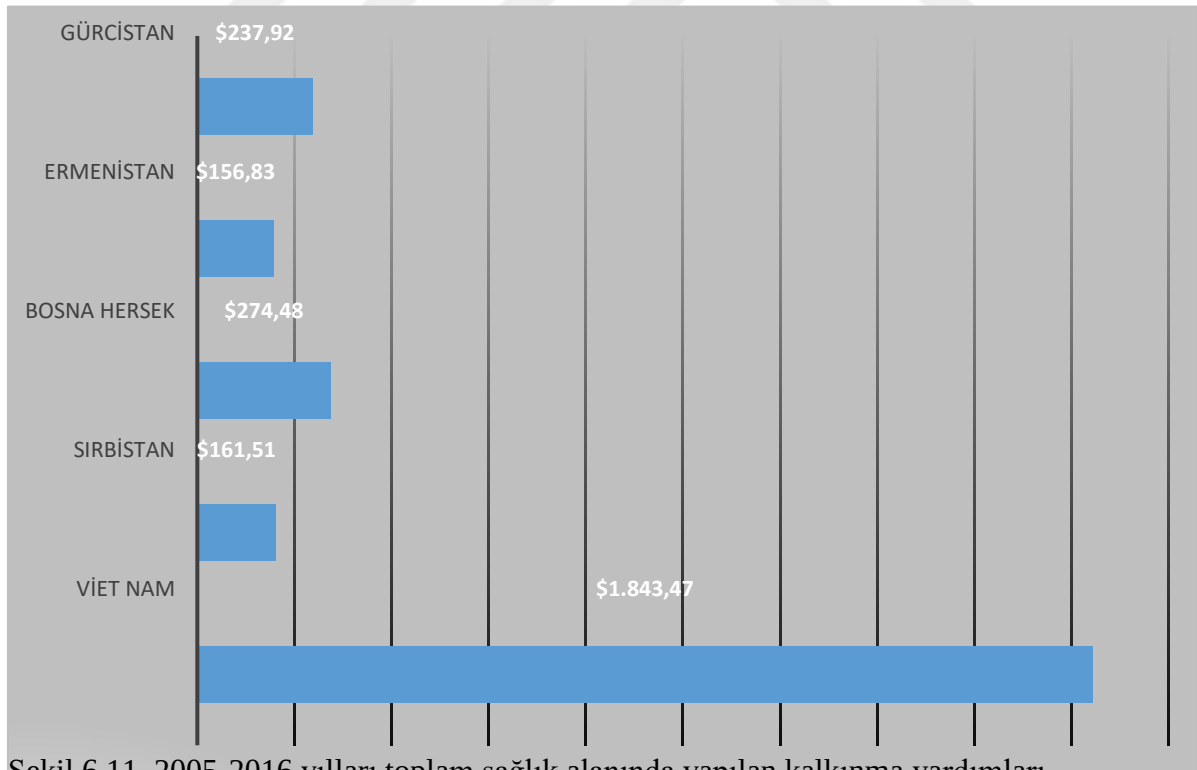
Vietnam, Sırbistan, Bosna Hersek, Ermenistan ve Gürcistan 2005-2016 yılları sağlık alanında alınan kalkınma yardımları Çizelge 6.7.'de görülmektedir. Ayrıca, Şekil 6.10'da ülkelerde yıllara göre olan değişimler ve Şekil 6.11'de 2005-2016 yıllarında ülkelerin toplam sağlık alanında aldığı kalkınma yardımı miktarları karşılaştırmalı analizlere fayda sağlayacaktır.

Çizelge 6.7.2005-2016 yılları sağlık alanında yapılan Kalkınma Yardımları (OECD, 2020)

Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları / Milyon Dolar					
Yıl	Viet Nam	Sırbistan	Bosna Hersek	Ermenistan	Gürcistan
2005	\$82,90	\$15,08	\$7,98	\$10,18	\$22,10
2006	\$102,08	\$23,16	\$22,67	\$19,63	\$27,55
2007	\$88,31	\$15,15	\$19,98	\$18,61	\$30,69
2008	\$112,00	\$14,95	\$16,33	\$11,88	\$18,42
2009	\$109,63	\$20,27	\$21,93	\$16,39	\$28,93
2010	\$185,34	\$7,64	\$37,91	\$16,27	\$21,88
2011	\$186,88	\$21,92	\$24,74	\$12,62	\$27,76
2012	\$202,35	\$7,48	\$23,07	\$12,32	\$23,01
2013	\$223,52	\$6,83	\$16,05	\$10,40	\$10,69
2014	\$178,19	\$4,22	\$31,84	\$6,81	\$10,50
2015	\$163,84	\$3,06	\$9,30	\$6,14	\$6,00
2016	\$208,42	\$21,73	\$42,68	\$15,59	\$10,38



Şekil 6.10. 2005-2016 yılları sağlık alanında yapılan Kalkınma Yardımları

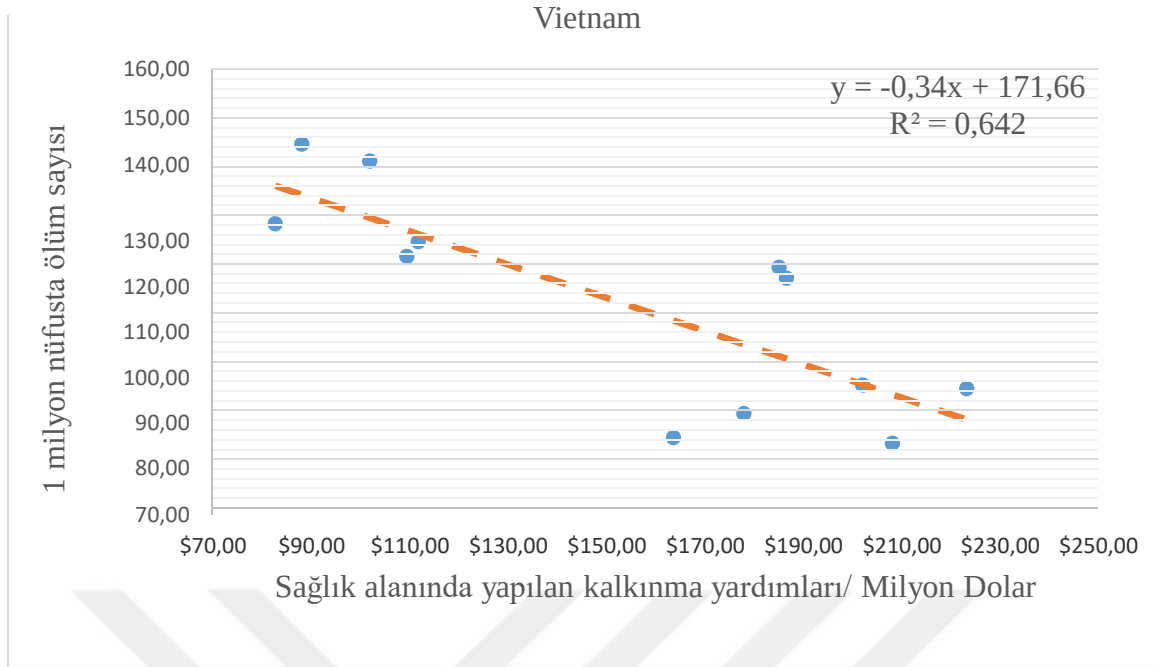


Şekil 6.11. 2005-2016 yılları toplam sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları

6.3.1. Vietnam

Çizelge 6.8. Vietnam 2005-2016 Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu

	Bağımsız değişken	Bağımlı Değişken
Yıl	Sağlık alanında toplam kalkınma yardımları/Milyon USD	1 milyon nüfusta ölüm oranı
2005	\$82,90	135,70
2006	\$102,08	148,50
2007	\$88,31	152,00
2008	\$112,00	132,00
2009	\$109,63	129,00
2010	\$185,34	126,80
2011	\$186,88	124,60
2012	\$202,35	102,70
2013	\$223,52	102,00
2014	\$178,19	96,90
2015	\$163,84	92,00
2016	\$208,42	90,80



Şekil 6.12. Vietnam 2005-2016 Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Vietnam’da sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında açıkça görüleceği gibi sağlık yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranları arasında negatif ve doğrusal bir ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

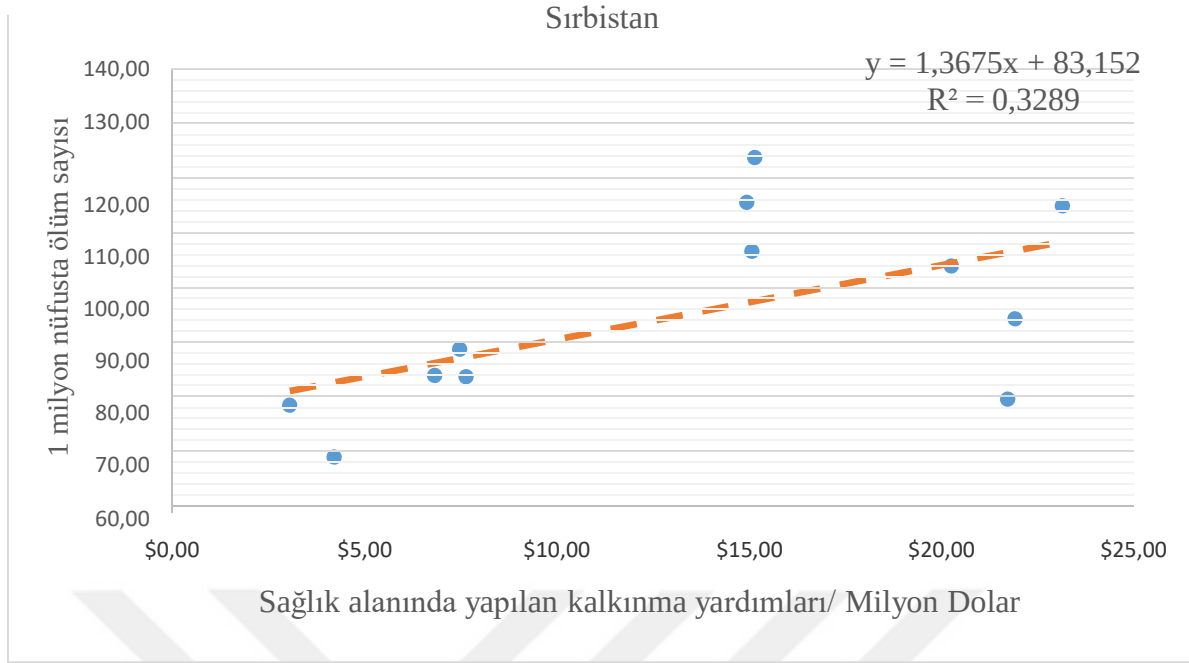
- Regresyon denklemi $y = -0,34x + 171,66$
- $R^2 = 0.64$
- Anlamlılık $p = 0,0017$
- Korelasyon = -0,80

Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları arasında güçlü ve negatif bir korelasyon olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, verilerin anlamlılık oranları 0,0017 olması ilişkinin ne kadar güçlü olduğunu göstermektedir. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.3.2. Sırbistan

Çizelge 6.9. Sırbistan 2005-2016 Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu

	Bağımsız değişken	Bağımlı Değişken
Yıl	Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları/ Milyon Dolar	1 milyon nüfusta ölüm sayısı
2005	\$15,08	113,03
2006	\$23,16	121,43
2007	\$15,15	130,32
2008	\$14,95	122,04
2009	\$20,27	110,37
2010	\$7,64	89,97
2011	\$21,92	100,63
2012	\$7,48	95,01
2013	\$6,83	90,17
2014	\$4,22	75,17
2015	\$3,06	84,70
2016	\$21,73	85,86



Şekil 6.13. Sırbistan 2005-2016 sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Sırbistan sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında görüleceği gibi sağlık yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranları arasında görece pozitif bir ilişki bulunduğu görülmektedir. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

- Regresyon denklemi $y = 1,3675x + 83,152$
- $R^2 = 0.32$
- Anlamlılık $p = 0,051$
- Korelasyon = 0,57

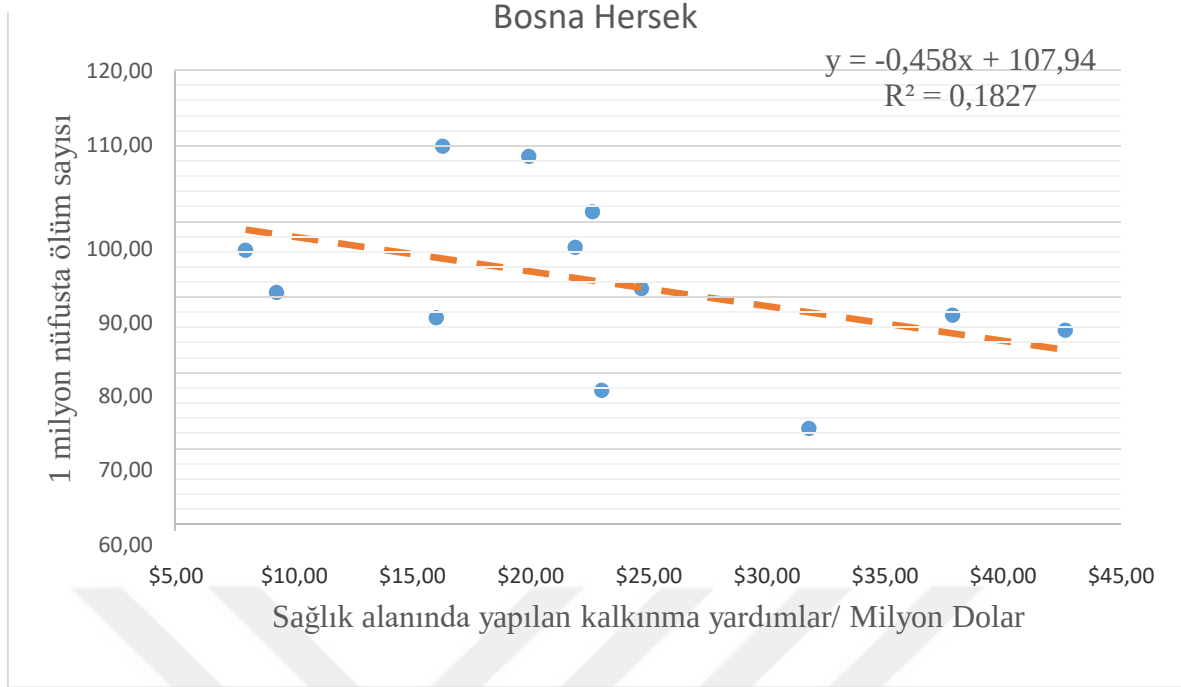
Sırbistan özelinde sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları arasında pozitif bir korelasyon olduğu son yıllarda sağlık alanında yapılan dış yardımların azalan bir trend ile seğir etmesinin sebebi olduğu düşünülmektedir. Bu anlamda sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ile ölüm sayıları arasındaki ilişkiye ilişkin sağlıklı bir yapı ortaya çıkmamaktadır. Bununla birlikte, verilerin anlamlılık oranları 0,051

olduğu görülmektedir. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.3.3. Bosna Hersek

Çizelge 6.10. Bosna Hersek 2005-2016 Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu

Yıl	Bağımsız değişken Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları/ Milyon Dolar	Bağımlı Değişken 1 milyon nüfusta ölüm sayısı
2005	\$7,98	101,55
2006	\$22,67	106,63
2007	\$19,98	113,94
2008	\$16,33	115,32
2009	\$21,93	101,96
2010	\$37,91	93,00
2011	\$24,74	96,51
2012	\$23,07	83,05
2013	\$16,05	92,65
2014	\$31,84	78,00
2015	\$9,30	96,00
2016	\$42,68	91,00



Şekil 6.14. Bosna Hersek 2005-2016 sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Bosna Hersek'te sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında görüleceği gibi sağlık yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranları arasında negatif ve görece doğrusal bir ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

- Regresyon denklemi $y = y = -0,458x + 107,94$
- $R^2 = 0.18$
- Anlamlılık $p = 0,16$
- Korelasyon = -0,43

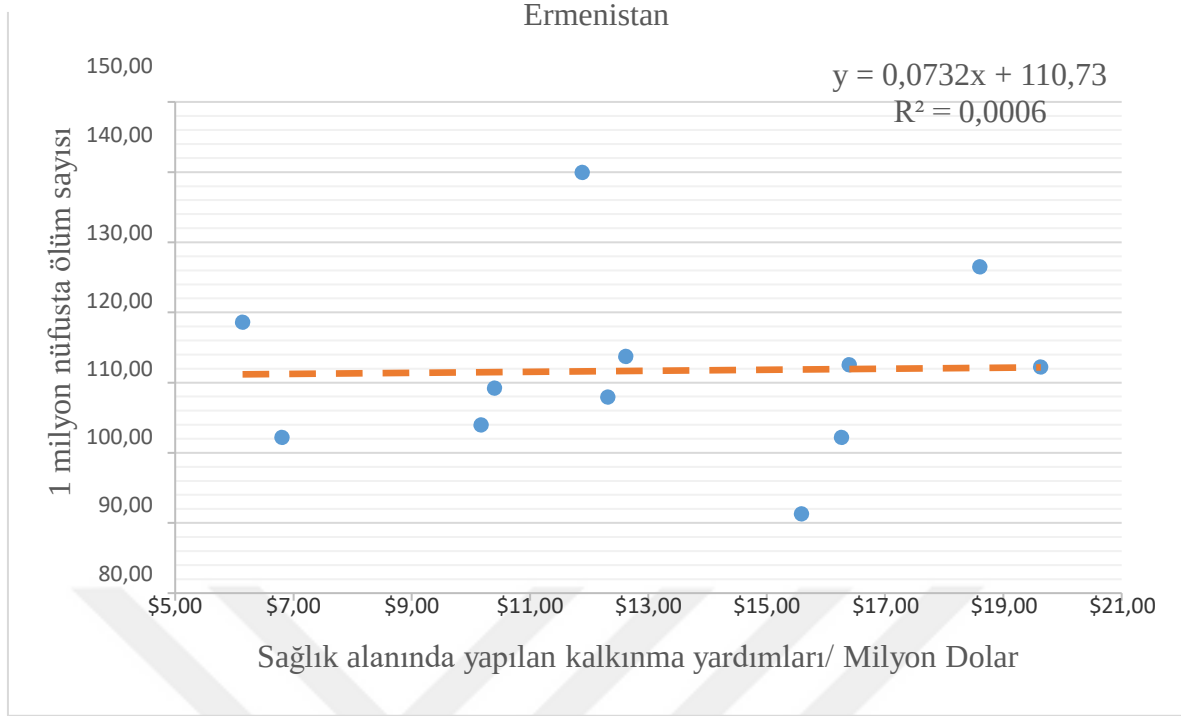
Bosna Hersek özelinde sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları arasında negatif ve doğrusal bir ilişki olması istatistiksel açıdan önemli olarak görülmektedir. Ancak R^2 değerinin 0.18 olarak çıkması sağlık yardımlarının ölümlü kazaların %18'ini açıklayabileceğini bize anlatmaktadır, sadece bir sektör etkisi

düşünüldüğünde %18 olan veri önemli görülmektedir. Bununla birlikte, verilerin anlamlılık oranları 0,16 olduğu görülmektedir. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.3.4. Ermenistan

Çizelge 6.11. Ermenistan 2005-2016 Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu

Yıl	Bağımsız değişken Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları/ Milyon Dolar	Bağımlı Değişken 1 milyon nüfusta ölüm sayısı
2005	\$10,18	103,98
2006	\$19,63	112,22
2007	\$18,61	126,49
2008	\$11,88	139,95
2009	\$16,39	112,51
2010	\$16,27	102,18
2011	\$12,62	113,72
2012	\$12,32	107,91
2013	\$10,40	109,21
2014	\$6,81	102,19
2015	\$6,14	118,62
2016	\$15,59	91,29



Şekil 6.15. Ermenistan 2005-2016 sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Ermenistan’da sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında görüleceği gibi sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranları arasında pozitif ve doğrusal olmayan ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

- Regresyon denklemi $y = 0,0732x + 110,73$
- $R^2 = 0.0006$
- Anlamlılık $p = 0,93$
- Korelasyon = 0,025

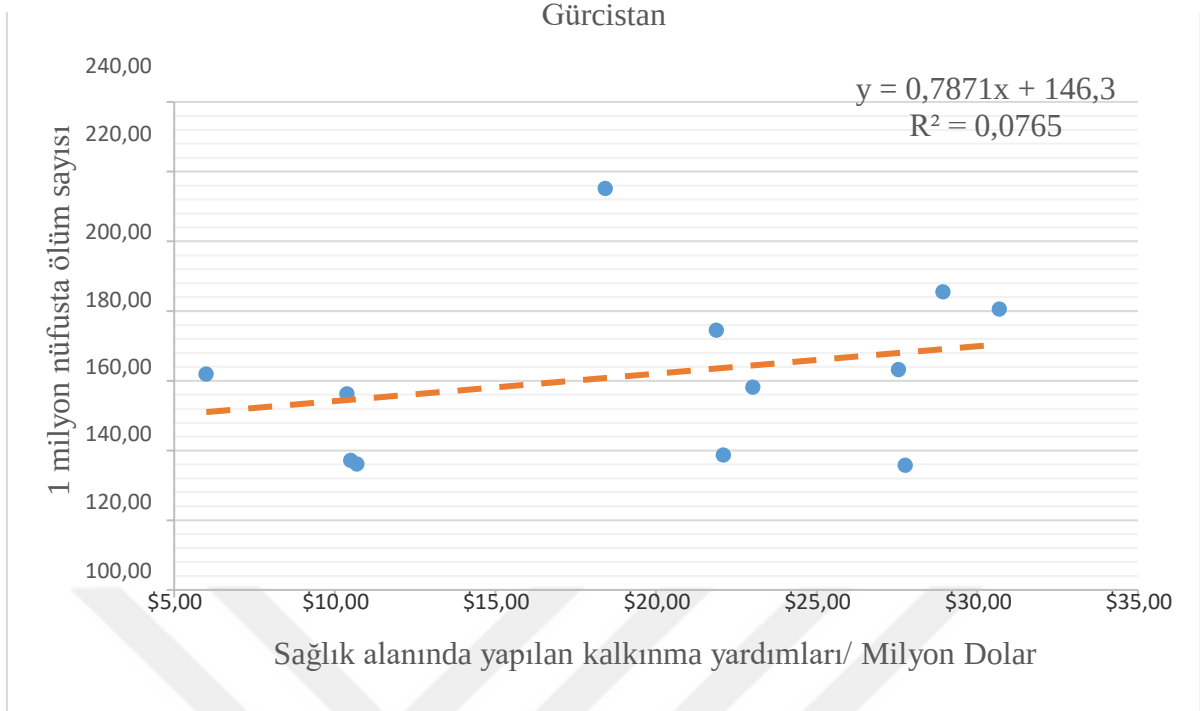
Ermenistan özelinde sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları arasında anlamlı bir ilişki olmadığı gözlemlenmektedir, bunun sebebinin son yıllarda yapılan kalkınma yardımlarının dalgalanma ve bazı yıllarda düşüş göstermesine bağlanmaktadır.

Ayrıca R^2 değerinin oldukça düşük çıkması iki değişkenin birbirlerini anlamlı şekilde açıklayamayacağına işaret etmektedir. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.3.5. Gürcistan

Çizelge 6.12. Gürcistan 2005-2016 Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu

Yıl	Bağımsız değişken Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları/ Milyon Dolar	Bağımlı Değişken 1 milyon nüfusta ölüm sayısı
2005	\$22,10	138,66
2006	\$27,55	163,20
2007	\$30,69	180,55
2008	\$18,42	215,14
2009	\$28,93	185,52
2010	\$21,88	174,48
2011	\$27,76	135,74
2012	\$23,01	158,17
2013	\$10,69	136,12
2014	\$10,50	137,11
2015	\$6,00	161,95
2016	\$10,38	156,21



Şekil 6.16. Gürcistan 2005-2016 sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Gürcistan’da sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında görüleceği gibi sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranları arasında pozitif ve doğrusal olmayan ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

- Regresyon denklemi $y = 0,7871x + 146,3$
- $R^2 = 0,07$
- Anlamlılık $p = 0,38$
- Korelasyon = 0,27

Gürcistan özelinde sağlık alanında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları arasındaki ilişkinin R^2 değerinin düşük olması ve P değerini 0,38 olması istatistiksel olarak anlamsız bir tablo ortaya koymaktadır. Son yıllarda sağlık alanında yapılan kalkınma yardımlarında olan düşüş sebebi ile pozitif bir korelasyon ortaya çıktığı

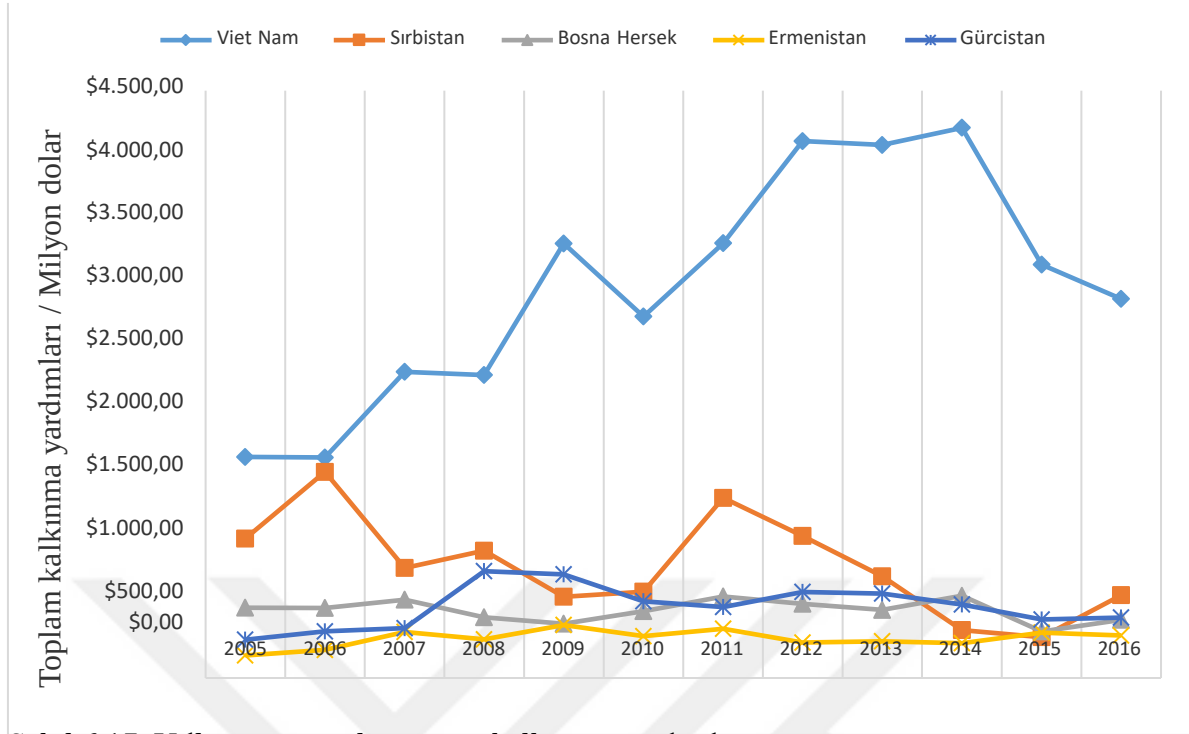
ayrıca verilerin ülke özelindeki dinamikler ile birlikte tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.4. Toplam Resmi Kalkınma Yardımları

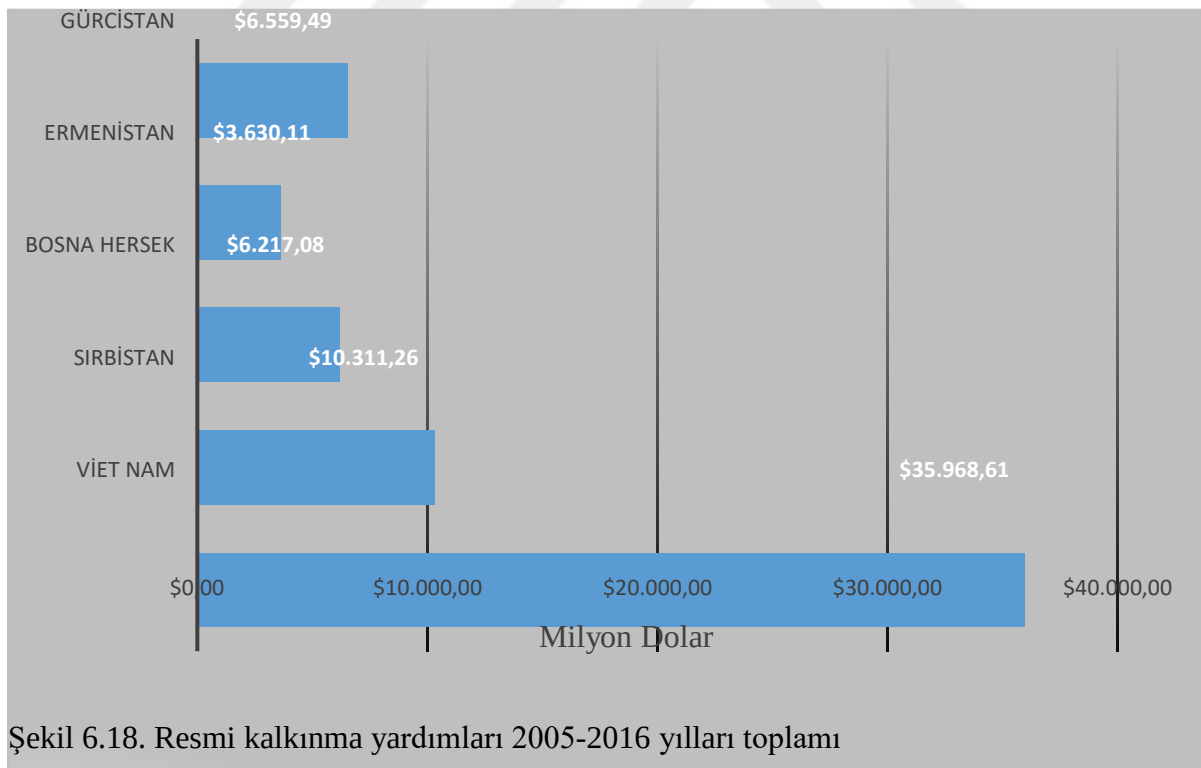
Vietnam, Sırbistan, Bosna Hersek, Ermenistan ve Gürcistan 2005-2016 yılları toplam kalkınma yardımları Çizelge 6.13.'de görülmektedir. Ayrıca, Şekil 6.17.'de ülkelerde yıllara göre olan değişimler ve Şekil 6.18.'de 2005-2016 yıllarında ülkelerin toplam olarak aldığı kalkınma yardımı miktarları karşılaştırmalı analizlerde fayda sağlayacaktır.

Çizelge 6.13. 2005-2016 Toplam resmi kalkınma yardımları (OECD,2020)

2005-2016 Toplam resmi kalkınma yardımları					
Yıl	Viet Nam	Sırbistan	Bosna Hersek	Ermenistan	Gürcistan
2005	\$1.693,48	\$1.068,49	\$539,89	\$172,62	\$293,34
2006	\$1.690,10	\$1.579,59	\$536,84	\$215,39	\$357,19
2007	\$2.346,64	\$842,46	\$599,10	\$351,90	\$381,93
2008	\$2.320,51	\$975,89	\$465,01	\$296,03	\$818,11
2009	\$3.328,03	\$623,14	\$417,34	\$405,60	\$794,07
2010	\$2.769,86	\$661,47	\$511,18	\$320,32	\$588,86
2011	\$3.332,00	\$1.379,17	\$625,78	\$375,99	\$545,06
2012	\$4.113,31	\$1.087,78	\$568,02	\$270,56	\$659,19
2013	\$4.085,60	\$780,27	\$521,21	\$280,36	\$646,31
2014	\$4.215,62	\$367,05	\$630,20	\$267,43	\$563,76
2015	\$3.167,39	\$312,48	\$356,39	\$347,48	\$448,93
2016	\$2.906,07	\$633,47	\$446,12	\$326,43	\$462,74



Şekil 6.17. Yıllara göre toplam resmi kalkınma yardımları

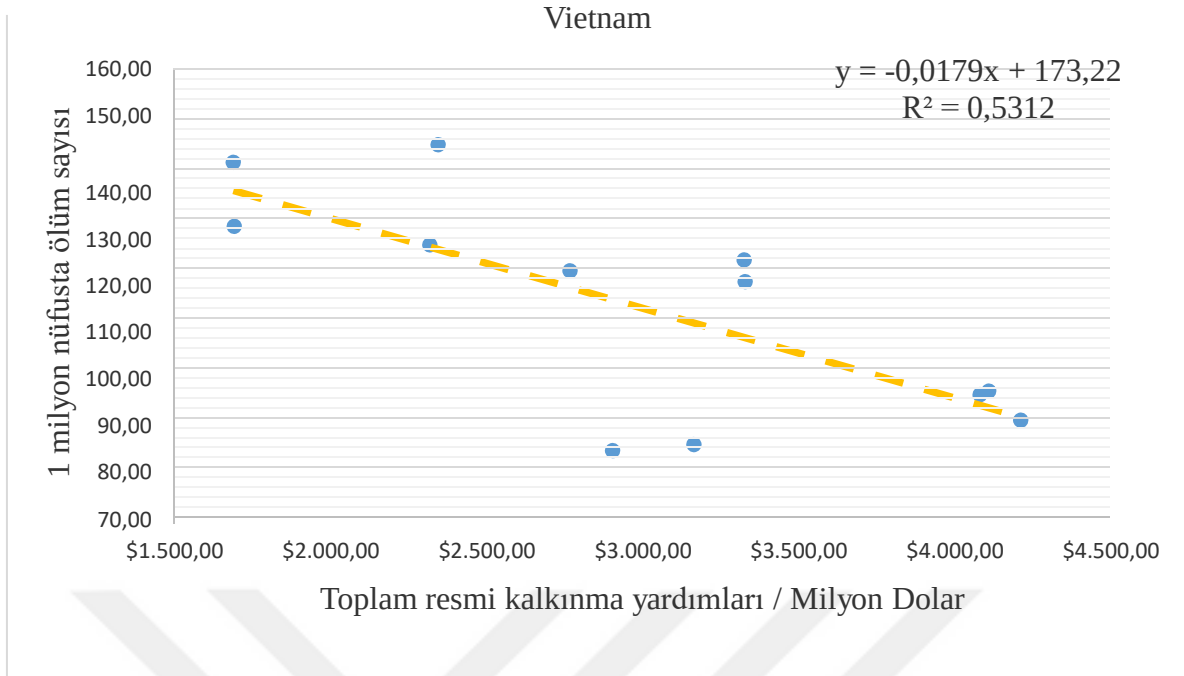


Şekil 6.18. Resmi kalkınma yardımları 2005-2016 yılları toplamı

6.4.1. Vietnam

Çizgelge 6.14 Vietnam 2005-2016 toplam kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu

	Bağımsız değişken	Bağımlı değişken
Yıl	Toplam resmi kalkınma yardımları / Milyon Dolar	1 milyon nüfusta ölüm sayısı
2005	\$1.693,48	135,70
2006	\$1.690,10	148,50
2007	\$2.346,64	152,00
2008	\$2.320,51	132,00
2009	\$3.328,03	129,00
2010	\$2.769,86	126,80
2011	\$3.332,00	124,60
2012	\$4.113,31	102,70
2013	\$4.085,60	102,00
2014	\$4.215,62	96,90
2015	\$3.167,39	92,00
2016	\$2.906,07	90,80



Şekil 6.19. Vietnam 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Vietnam’da toplam yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında açıkça görüleceği gibi toplam yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranları arasında negatif ve doğrusal bir ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

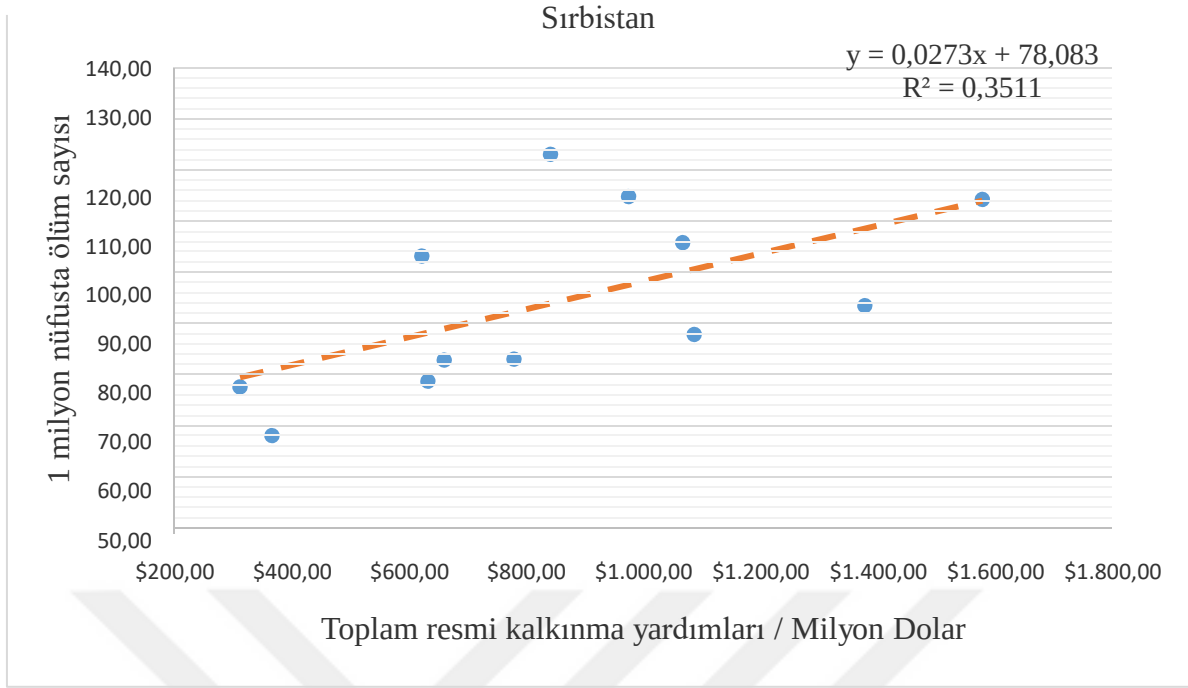
- Regresyon denklemi $y = -0,0179x + 173,22$
- $R^2 = 0,53$
- Anlamlılık $p = 0,007$
- Korelasyon = -0,73

Toplam yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları arasında güçlü ve negatif bir korelasyon olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, verilerin anlamlılık oranları 0,007 olması ilişkinin ne kadar güçlü olduğunu göstermektedir. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.4.2. Sırbistan

Çizgelge 6.15 Sırbistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu

	Bağımsız değişken	Bağımlı değişken
Yıl	Toplam resmi kalkınma yardımları / Milyon Dolar	1 milyon nüfusta ölüm sayısı
2005	\$1.068,49	113,03
2006	\$1.579,59	121,43
2007	\$842,46	130,32
2008	\$975,89	122,04
2009	\$623,14	110,37
2010	\$661,47	89,97
2011	\$1.379,17	100,63
2012	\$1.087,78	95,01
2013	\$780,27	90,17
2014	\$367,05	75,17
2015	\$312,48	84,70
2016	\$633,47	85,86



Şekil 6.20. Sırbistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Sırbistan’da toplam yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında açıkça görüleceği gibi toplam yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranları arasında pozitif ve doğrusal bir ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

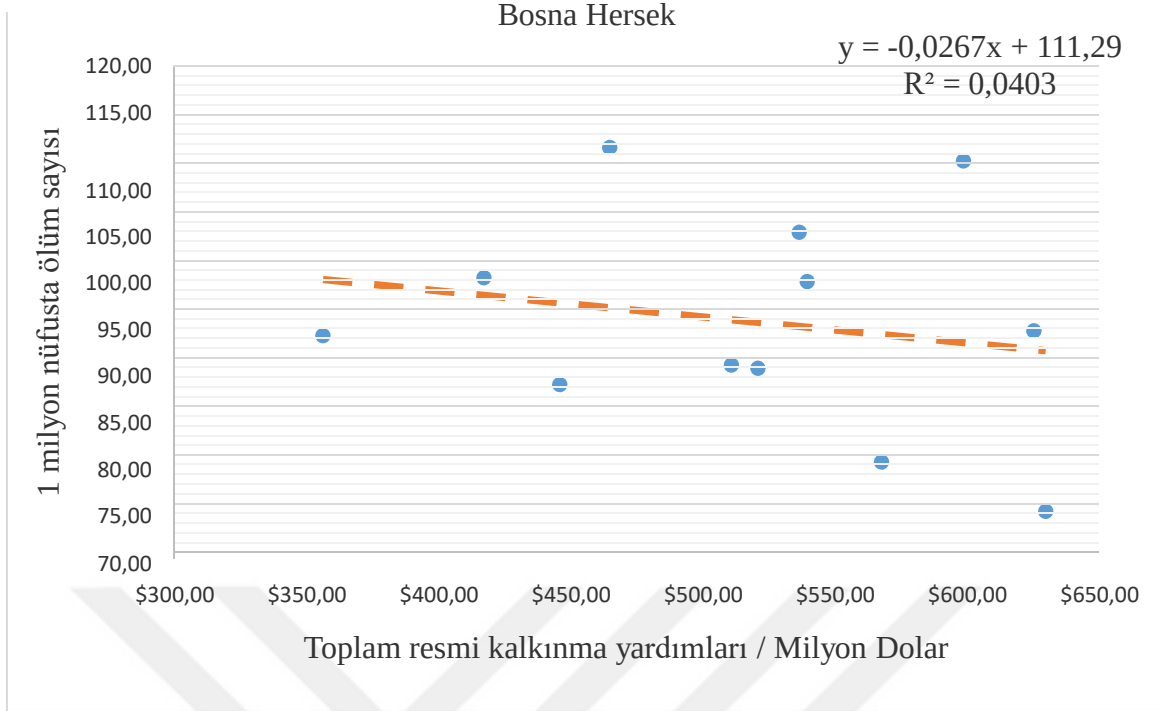
- Regresyon denklemi $y = 0,0273x + 78,083$
- $R^2 = 0.35$
- Anlamlılık $p = 0,042$
- Korelasyon = 0,59

Toplam yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları arasında çıkan pozitif korelasyonun özellikle son yıllarda azalan ve dalgalı bir şekilde olan kalkınma yardımlarının nedeni ile gerçekleştiği düşünülmektedir. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.4.3. Bosna Hersek

Çizelge 6.16. Bosna Hersek 2005-2016 toplam kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu

	Bağımsız değişken	Bağımlı değişken
Yıl	Toplam resmi kalkınma yardımları / Milyon Dolar	1 milyon nüfusta ölüm sayısı
2005	\$539,89	101,55
2006	\$536,84	106,63
2007	\$599,10	113,94
2008	\$465,01	115,32
2009	\$417,34	101,96
2010	\$511,18	93,00
2011	\$625,78	96,51
2012	\$568,02	83,05
2013	\$521,21	92,65
2014	\$630,20	78,00
2015	\$356,39	96,00
2016	\$446,12	91,00



Şekil 6.21. Bosna Hersek 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Bosna Hersek'te toplam yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında görüleceği gibi toplam yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranları arasında negatif ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

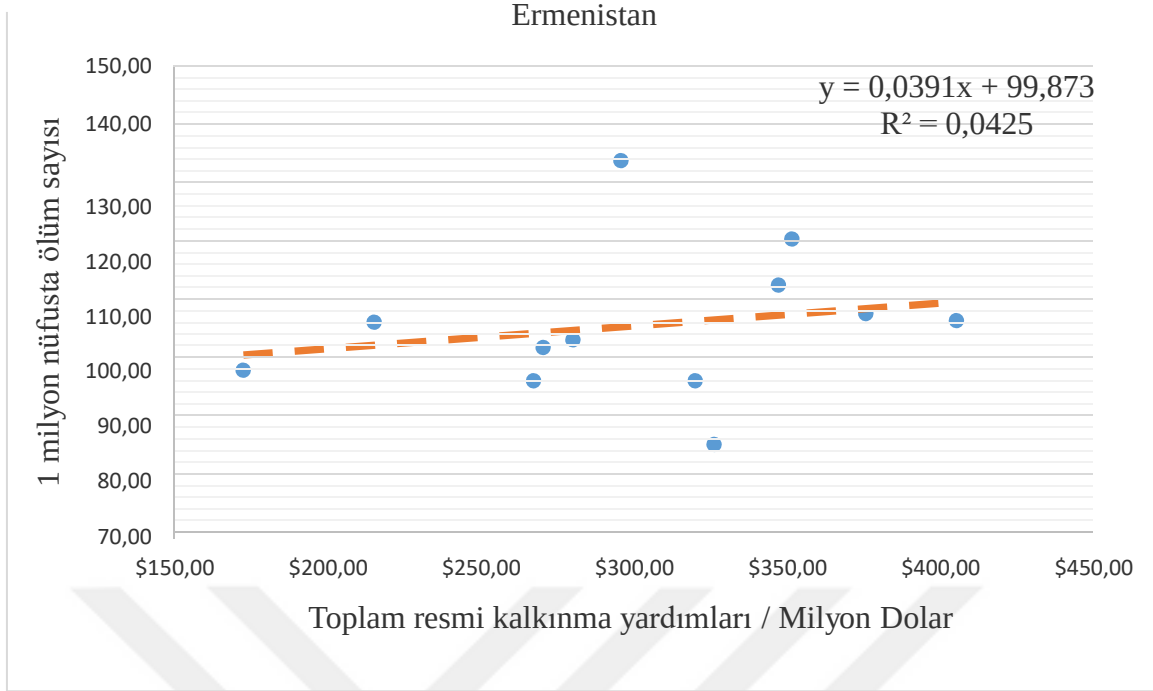
- Regresyon denklemi $y = 0,0273x + 78,083$
- $R^2 = 0.04$
- Anlamlılık $p = 0,53$
- Korelasyon = -0,20

Toplam yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları arasında regresyon analizi anlamlılık değerinin 0.53 olması ve R^2 değerinin çok düşük olması sebebi ile zayıf bir ilişki olduğu saptanmıştır. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.4.4. Ermenistan

Çizelge 6.17. Ermenistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu

	Bağımsız değişken	Bağımlı değişken
Yıl	Toplam resmi kalkınma yardımları / Milyon Dolar	1 milyon nüfusta ölüm sayısı
2005	\$172,62	103,98
2006	\$215,39	112,22
2007	\$351,90	126,49
2008	\$296,03	139,95
2009	\$405,60	112,51
2010	\$320,32	102,18
2011	\$375,99	113,72
2012	\$270,56	107,91
2013	\$280,36	109,21
2014	\$267,43	102,19
2015	\$347,48	118,62
2016	\$326,43	91,29



Şekil 6.2. Ermenistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Ermenistan’da toplam yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında görüleceği gibi toplam yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranları arasında pozitif ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

- Regresyon denklemi $y = 0,0391x + 99,873$
- $R^2 = 0,04$
- Anlamlılık $p = 0,52$
- Korelasyon = 0,20

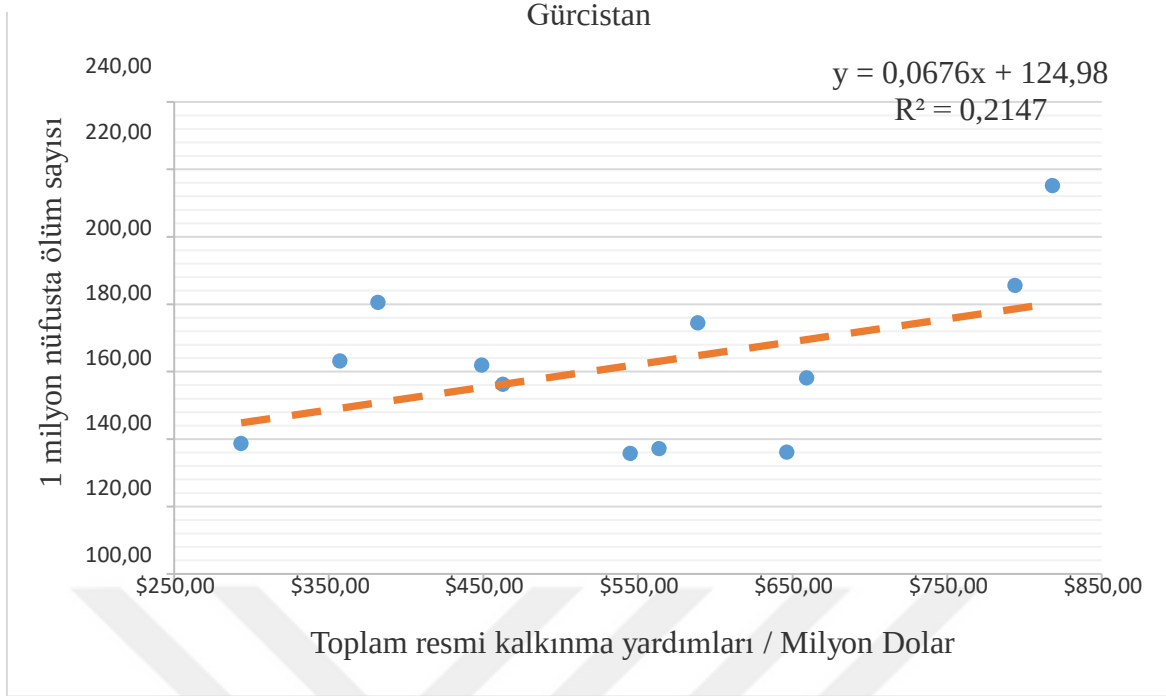
Toplam yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları arasında regresyon analizi anlamlılık değerinin 0.52 olması ve R^2 değerinin çok düşük olması sebebi ile güçlü bir ilişki olmadığı ve son yıllarda kalkınma yardımlarındaki dalgalanma sebebi ile

pozitif korelasyon tespit edilmiştir. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.4.5. Gürcistan

Çizelge 6.18. Gürcistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları regresyon analizi tablosu

	Bağımsız değişken	Bağımlı değişken
Yıl	Toplam resmi kalkınma yardımları / Milyon Dolar	1 milyon nüfusta ölüm sayısı
2005	\$293,34	138,66
2006	\$357,19	163,20
2007	\$381,93	180,55
2008	\$818,11	215,14
2009	\$794,07	185,52
2010	\$588,86	174,48
2011	\$545,06	135,74
2012	\$659,19	158,17
2013	\$646,31	136,12
2014	\$563,76	137,11
2015	\$448,93	161,95
2016	\$462,74	156,21



Şekil 6.23. Gürcistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve 1 milyon nüfusta ölüm sayısı serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Gürcistan’da toplam yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında görüleceği gibi toplam yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranları arasında pozitif ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

- Regresyon denklemi $y = 0,0676x + 124,98$
- $R^2 = 0,21$
- Anlamlılık $p = 0,12$
- Korelasyon = 0,46

Toplam yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları arasında pozitif bir korelasyon ortaya çıkması özellikle son yıllarda kalkınma yardımlarındaki düşüş ile ilişkili olduğu düşünülmektedir. Kalkınma yardımlarının dengeli bir akış içerisinde

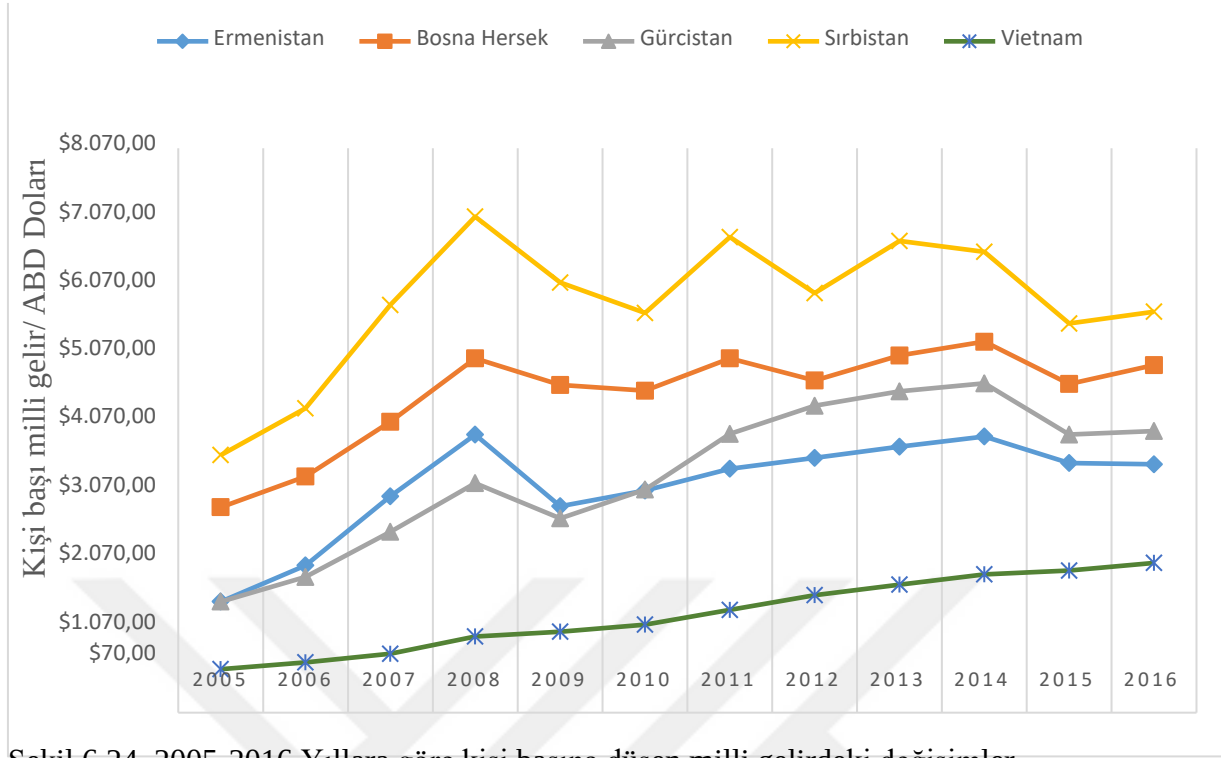
olmaması sebebi ile anlamlı bir sonuç çıkmamaktadır. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.5. Kişi Başına Düşen Milli Gelir

Vietnam, Sırbistan, Bosna Hersek, Ermenistan ve Gürcistan 2005-2016 yılları kişi başına düşen milli gelir miktarları Çizelge 6.19’da görülmektedir. Ayrıca, Şekil 6.24’de ülkelerde yıllara göre olan değişimler karşılaştırmalı analizlerde fayda sağlayacaktır.

Çizelge 6.19. 2005-2016 Kişi başına düşen milli gelir (OECD,2020)

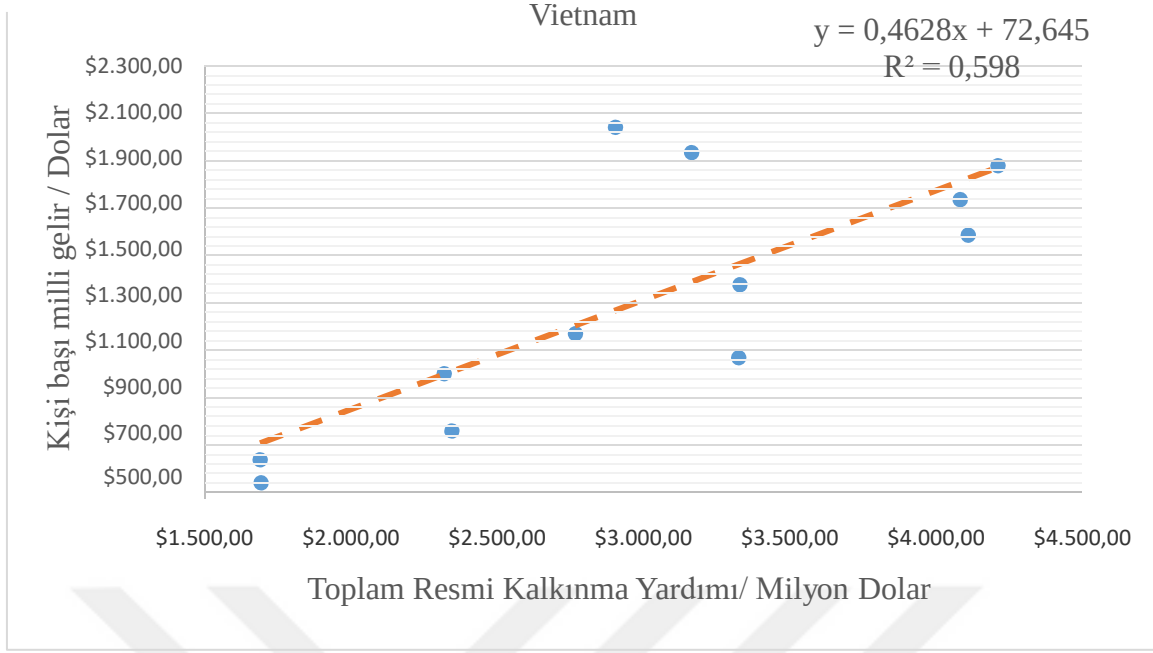
Yıl	Vietnam	Sırbistan	Bosna Hersek	Ermenistan	Gürcistan
2005	\$687,48	\$3.720,48	\$2.980,60	\$1.643,75	\$1.642,76
2006	\$784,37	\$4.382,62	\$3.416,51	\$2.158,14	\$1.996,06
2007	\$906,28	\$5.848,48	\$4.193,37	\$3.139,28	\$2.635,35
2008	\$1.149,42	\$7.101,04	\$5.090,93	\$4.010,86	\$3.324,74
2009	\$1.217,27	\$6.169,11	\$4.714,70	\$2.994,34	\$2.822,67
2010	\$1.317,89	\$5.735,42	\$4.635,52	\$3.218,37	\$3.233,30
2011	\$1.525,12	\$6.809,16	\$5.092,55	\$3.525,80	\$4.021,74
2012	\$1.735,14	\$6.015,95	\$4.778,64	\$3.681,86	\$4.421,82
2013	\$1.886,67	\$6.755,07	\$5.131,39	\$3.838,19	\$4.623,73
2014	\$2.030,26	\$6.600,06	\$5.329,64	\$3.986,23	\$4.739,20
2015	\$2.085,10	\$5.585,12	\$4.727,28	\$3.607,30	\$4.014,19
2016	\$2.192,21	\$5.756,38	\$4.994,68	\$3.591,83	\$4.062,17



6.5.1. Vietnam

Çizelge 6.20.Vietnam Toplam resmi kalkınma yardımları ile kişi başı milli gelir regresyon analizi tablosu

	Bağımsız değişken	Bağımlı değişken
Yıl	Toplam Resmi Kalkınma Yardımı/ Milyon Dolar	Kişi başı milli gelir / Dolar
2005	\$1.693,48	\$687,48
2006	\$1.690,10	\$784,37
2007	\$2.346,64	\$906,28
2008	\$2.320,51	\$1.149,42
2009	\$3.328,03	\$1.217,27
2010	\$2.769,86	\$1.317,89
2011	\$3.332,00	\$1.525,12
2012	\$4.113,31	\$1.735,14
2013	\$4.085,60	\$1.886,67
2014	\$4.215,62	\$2.030,26
2015	\$3.167,39	\$2.085,10
2016	\$2.906,07	\$2.192,21



Şekil 6.25. Vietnam 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve kişi başına düşen milli gelir serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Vietnam’da toplam yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak kişi başına düşen milli gelir verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında görüleceği gibi toplam yapılan kalkınma yardımları ile kişi başına düşen milli gelir arasında pozitif ve doğrusal bir ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

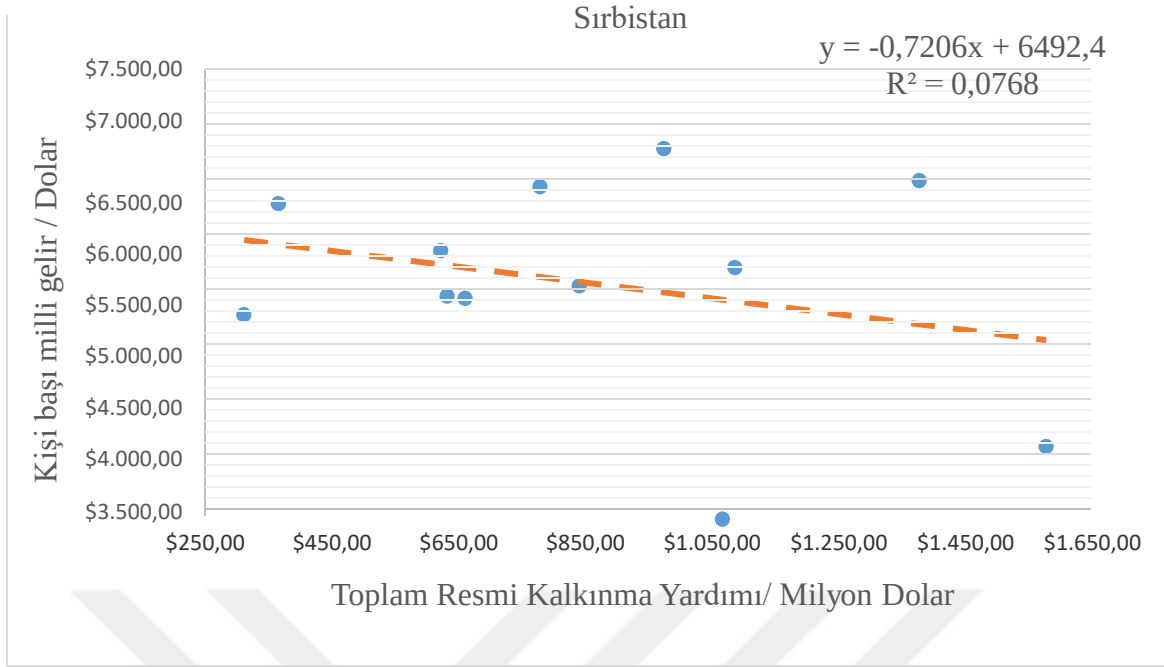
- Regresyon denklemi $y = 0,4628x + 72,645$
- $R^2 = 0.60$
- Anlamlılık $p = 0,003$
- Korelasyon = 0,77

Toplam yapılan kalkınma yardımları ile kişi başına düşen milli gelir arasında pozitif bir korelasyon gözlemlenmesi ülkeye yapılan kalkınma yardımlarının milli gelir üzerinde etkisine ilişkin bizlere fikir vermektedir. Bununla birlikte, korelasyonun 0.77 olması ve R^2 değerinin 0,60 olarak karşımıza çıkması ilişkinin güçlü olduğuna işaret etmektedir. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.5.2. Sırbistan

Çizelge 6.21. Sırbistan Toplam resmi kalkınma yardımları ile kişi başı milli gelir regresyon analizi tablosu

	Bağımsız değişken	Bağımlı değişken
Yıl	Toplam Resmi Kalkınma Yardımı/ Milyon Dolar	Kişi başı milli gelir / Dolar
2005	\$1.068,49	\$3.720,48
2006	\$1.579,59	\$4.382,62
2007	\$842,46	\$5.848,48
2008	\$975,89	\$7.101,04
2009	\$623,14	\$6.169,11
2010	\$661,47	\$5.735,42
2011	\$1.379,17	\$6.809,16
2012	\$1.087,78	\$6.015,95
2013	\$780,27	\$6.755,07
2014	\$367,05	\$6.600,06
2015	\$312,48	\$5.585,12
2016	\$633,47	\$5.756,38



Şekil 6.26. Sırbistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve kişi başına düşen milli gelir serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Sırbistan’da toplam yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak kişi başına düşen milli gelir verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında görüleceği gibi toplam yapılan kalkınma yardımları ile kişi başına düşen milli gelir arasında negatif bir ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

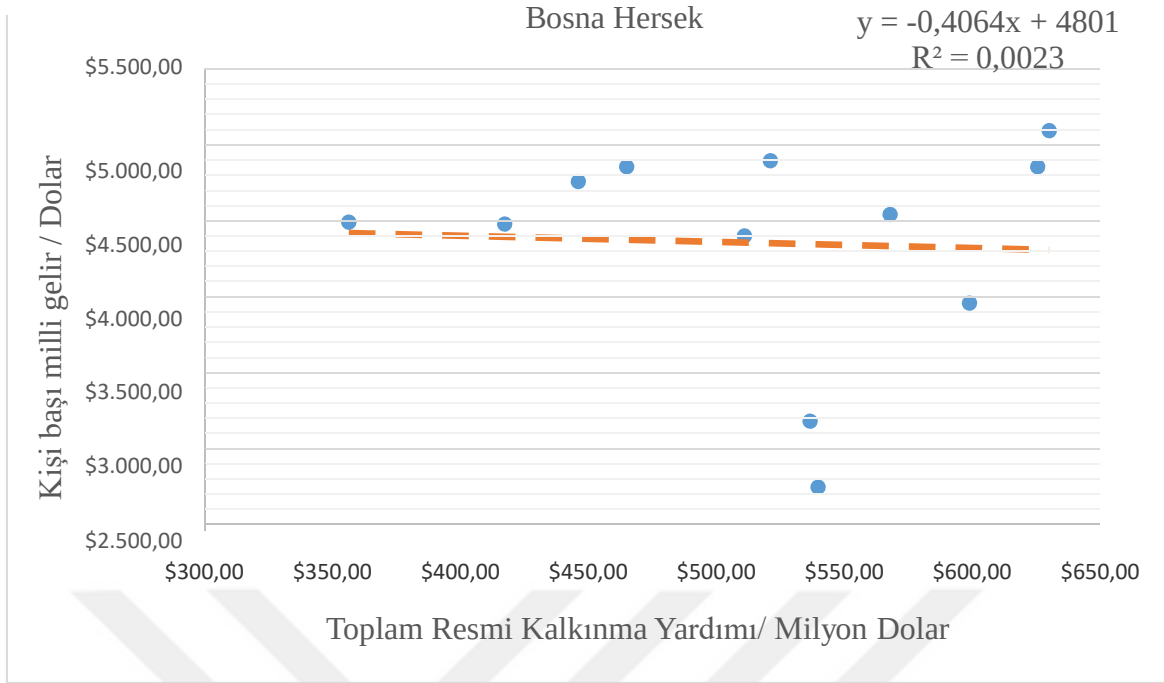
- Regresyon denklemi $y = -0,7206x + 6492,4$
- $R^2 = 0,07$
- Anlamlılık $p = 0,38$
- Korelasyon = -0,27

Toplam yapılan kalkınma yardımları ile kişi başına düşen milli gelir arasında negatif bir ilişki gözlenmesinin kalkınma yardımlarının bazı yıllarda düşmesi ve dalgalı seyir etmesinin sonucu olduğu düşünülmektedir. Bununla birlikte R^2 değerinin düşük olması ve anlamlılık değerinin ise yüksek çıkması, ilişkinin güçlü olmadığına işaret etmektedir. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.5.3. Bosna Hersek

Çizelge6.22. Bosna Hersek Toplam resmi kalkınma yardımları ile kişi başı milli gelir regresyon analizi tablosu

	Bağımsız değişken	Bağımlı değişken
Yıl	Toplam Resmi Kalkınma Yardımı/ Milyon Dolar	Kişi başı milli gelir / Dolar
2005	\$539,89	\$2.980,60
2006	\$536,84	\$3.416,51
2007	\$599,10	\$4.193,37
2008	\$465,01	\$5.090,93
2009	\$417,34	\$4.714,70
2010	\$511,18	\$4.635,52
2011	\$625,78	\$5.092,55
2012	\$568,02	\$4.778,64
2013	\$521,21	\$5.131,39
2014	\$630,20	\$5.329,64
2015	\$356,39	\$4.727,28
2016	\$446,12	\$4.994,68



Şekil 6.27. Bosna Hersek 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve kişi başına düşen milli gelir serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Bosna Hersek'te toplam yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak kişi başına düşen milli gelir verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında görüleceği gibi toplam yapılan kalkınma yardımları ile kişi başına düşen milli gelir arasında negatif bir ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

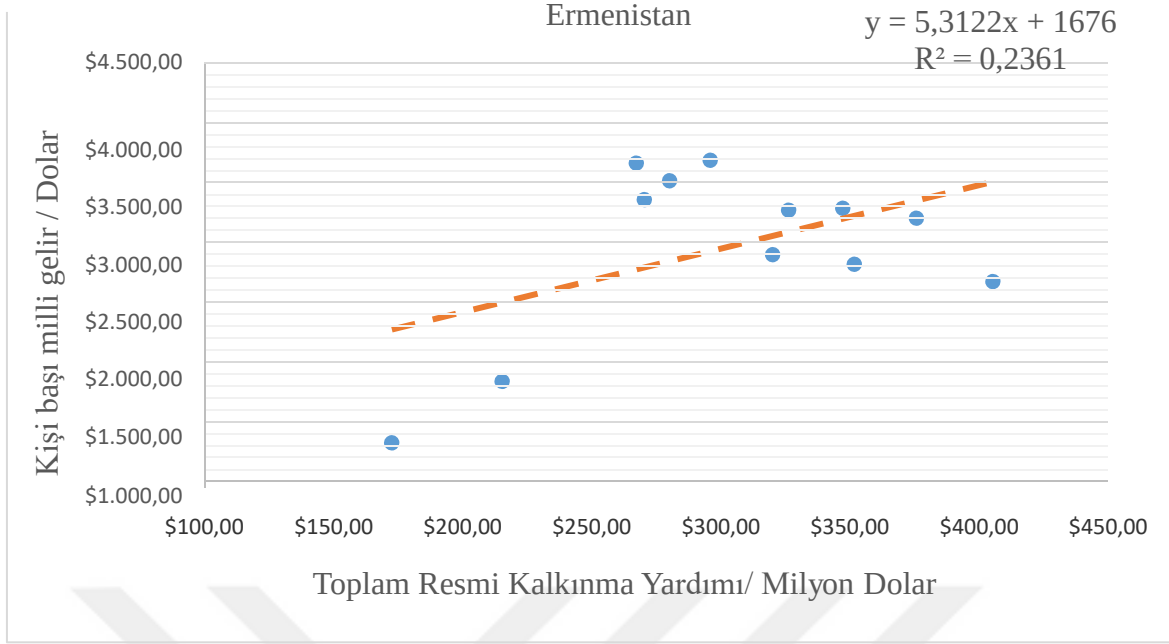
- Regresyon denklemi $y = -0,4064x + 4801$
- $R^2 = 0.0023$
- Anlamlılık $p = 0,88$
- Korelasyon = -0,04

Toplam yapılan kalkınma yardımları ile kişi başına düşen milli gelir arasında negatif bir ilişki gözlenmesinin kalkınma yardımlarının bazı yıllarda düşmesi ve dalgalı seyir etmesinin sonucu olduğu düşünülmektedir. Bununla birlikte R^2 değerinin düşük olması ve anlamlılık değerinin ise yüksek çıkması ilişkinin güçlü olmadığına işaret etmektedir. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.5.4. Ermenistan

Çizelge 6.23. Ermenistan Toplam resmi kalkınma yardımları ile kişi başı milli gelir regresyon analizi tablosu

	Bağımsız değişken	Bağımlı değişken
Yıl	Toplam Resmi Kalkınma Yardımı/ Milyon Dolar	Kişi başı milli gelir / Dolar
2005	\$172,62	\$1.643,75
2006	\$215,39	\$2.158,14
2007	\$351,90	\$3.139,28
2008	\$296,03	\$4.010,86
2009	\$405,60	\$2.994,34
2010	\$320,32	\$3.218,37
2011	\$375,99	\$3.525,80
2012	\$270,56	\$3.681,86
2013	\$280,36	\$3.838,19
2014	\$267,43	\$3.986,23
2015	\$347,48	\$3.607,30
2016	\$326,43	\$3.591,83



Şekil 6.28. Ermenistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve kişi başına düşen milli gelir serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Ermenistan’da toplam yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak kişi başına düşen milli gelir verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında görüleceği gibi toplam yapılan kalkınma yardımları ile kişi başına düşen milli gelir arasında pozitif bir ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

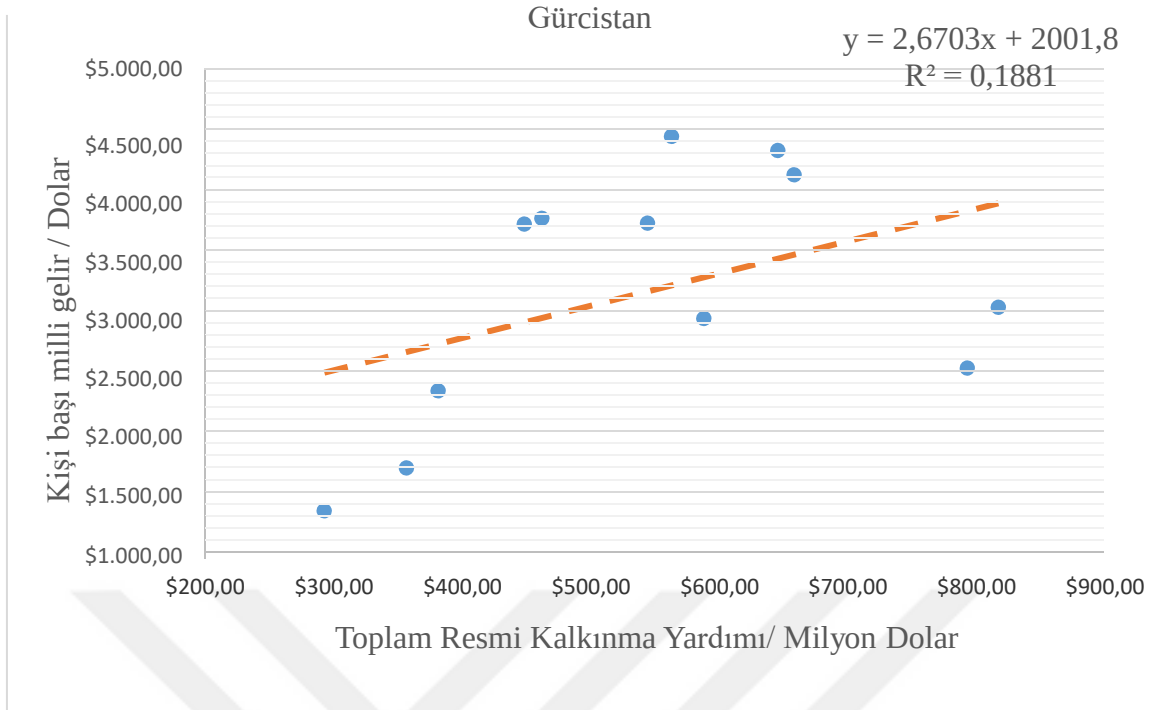
- Regresyon denklemi $y = 5,3122x + 1676$
- $R^2 = 0,23$
- Anlamlılık $p = 0,11$
- Korelasyon = 0,48

Toplam yapılan kalkınma yardımları ile kişi başına düşen milli gelir arasında pozitif bir ilişki gözlemlenmesine rağmen R^2 değerinin 0,23 ve anlamlılık değerinin 0,11 olması ilişkinin güçlü olmadığına işaret etmektedir. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

6.5.5. Gürcistan

Çizelge 6.24. Ermenistan Toplam resmi kalkınma yardımları ile kişi başı milli gelir regresyon analizi tablosu

	Bağımsız değişken	Bağımlı değişken
Yıl	Toplam Resmi Kalkınma Yardımı/ Milyon Dolar	Kişi başı milli gelir / Dolar
2005	\$293,34	\$1.642,76
2006	\$357,19	\$1.996,06
2007	\$381,93	\$2.635,35
2008	\$818,11	\$3.324,74
2009	\$794,07	\$2.822,67
2010	\$588,86	\$3.233,30
2011	\$545,06	\$4.021,74
2012	\$659,19	\$4.421,82
2013	\$646,31	\$4.623,73
2014	\$563,76	\$4.739,20
2015	\$448,93	\$4.014,19
2016	\$462,74	\$4.062,17



Şekil 6.29. Gürcistan 2005-2016 toplam kalkınma yardımları ve kişi başına düşen milli gelir serpilme diyagramı

2005-2016 yıllarında Gürcistan’da toplam yapılan kalkınma yardımları bağımsız değişken olarak analiz edilmiş olup bağımlı değişken olarak kişi başına düşen milli gelir verileri alınmıştır.

Yapılan serpilme diyagramında görüleceği gibi toplam yapılan kalkınma yardımları ile kişi başına düşen milli gelir arasında pozitif bir ilişki bulunmaktadır. Her iki değişken verileri regresyon analizine tabii tutulmuş olup regresyon analizi verileri aşağıda paylaşılmıştır.

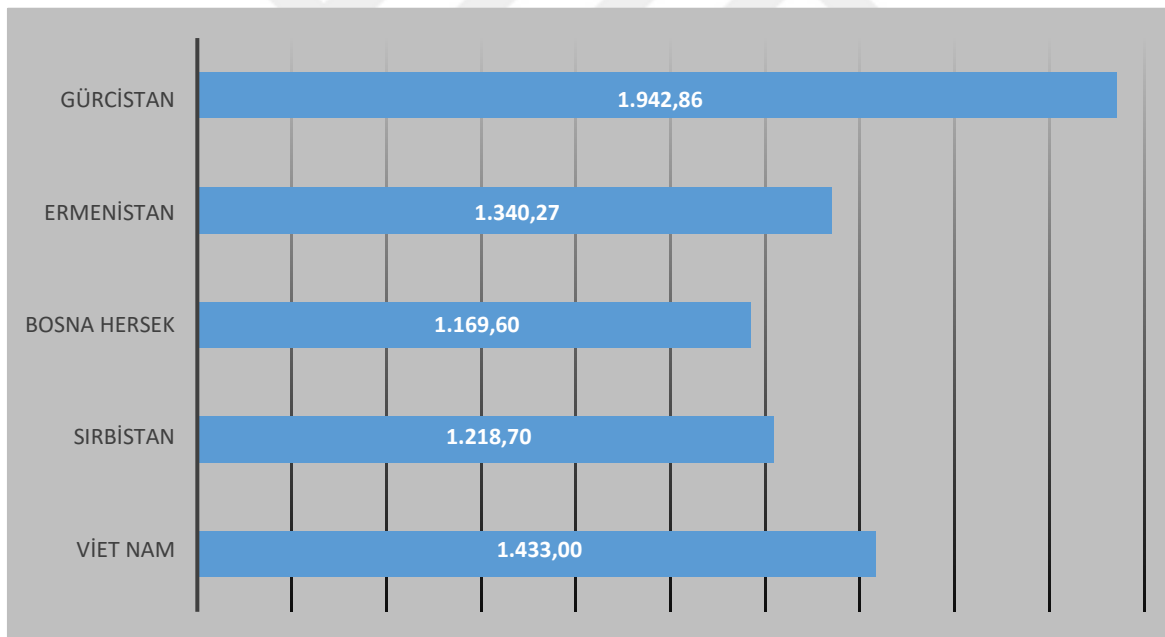
- Regresyon denklemi $y = 2,6703x + 2001,8$
- $R^2 = 0,18$
- Anlamlılık $p = 0,15$
- Korelasyon = 0,43

Toplam yapılan kalkınma yardımları ile kişi başına düşen milli gelir arasında pozitif bir ilişki gözlemlenmesine rağmen R^2 değerinin 0,18 ve anlamlılık değerinin 0,16 olması ilişkinin güçlü olmadığına işaret etmekte olup kalkınma yardımlarında yıllar içerisinde zaman zaman düşüş ve dalgalanmaların yaşanmasında kaynaklandığı düşünülmektedir. Elde edilen veriler tezin tartışma bölümünde detaylıca yorumlanacaktır.

7. TARTIŞMA

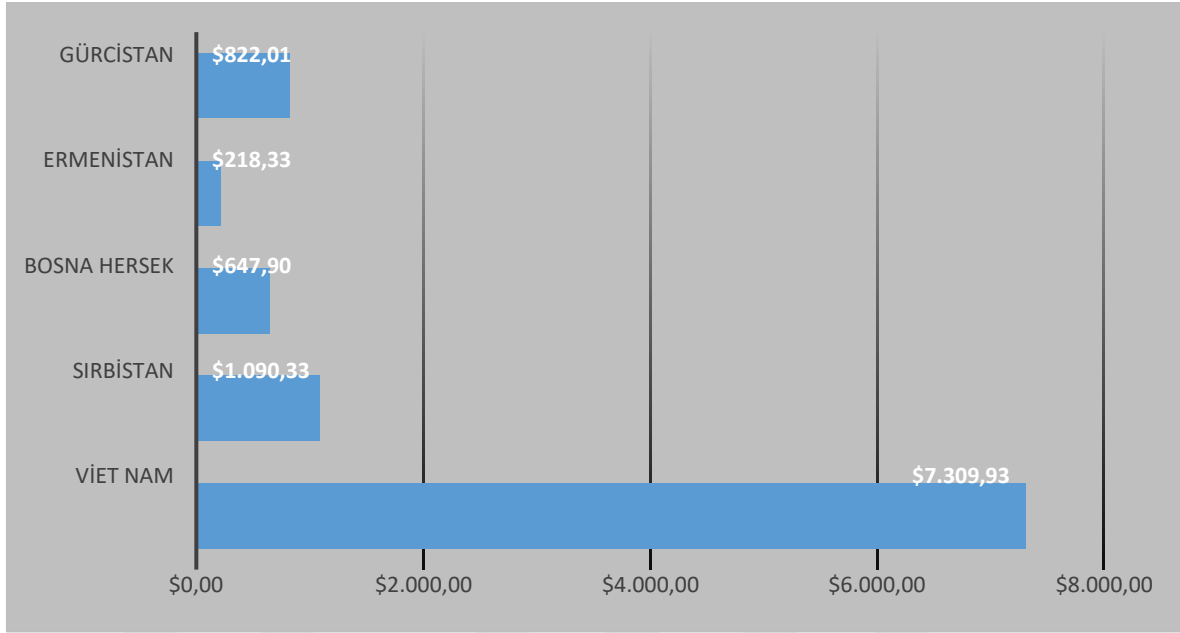
Çalışmanın analiz kısmında seçilen Vietnam, Sırbistan, Bosna Hersek, Ermenistan ve Gürcistan özelinde, ülkelerin aldığı toplam kalkınma yardımları, yol ulaşımı kapsamında alınan kalkınma yardımları, sağlık alanında alınan kalkınma yardımları ile yol kazası sonucunda meydana gelen ölümlü kazalar incelenmiştir. Buna ek olarak, önemli bir kalkınma göstergesi olan kişi başına düşen milli gelir indikatörü ile toplam kalkınma yardımları arasındaki ilişkiye de yer verilmiştir. Buradaki amaç, toplam kalkınma yardımının ülkenin milli gelirine etkisinin görülmesi ile yardımların etkinliğine ilişkin yorumlar yapılabilmesinin sağlanmasıdır.

Çalışmadaki bulguların özeti niteliğindeki analiz tablolar aşağıda paylaşılmıştır. Bu tablolardaki bulguların yorumlanması ile kalkınma yardımlarının etkisine ilişkin anlamlı çıktılar elde edileceği düşünülmektedir.



Şekil 7.1. 2005-2016 Yılları toplam 1 milyon nüfusta ölüm sayısı

Tez kapsamında seçilen zaman aralığında en çok ölüm oranının Gürcistan'da olduğu gözlemlenerek bu ülkeyi Vietnam ve Ermenistan takip etmektedir. Gürcistan ve Ermenistan özelinde, Bosna Hersek ve Sırbistan'a oranla toplamda daha fazla ölüm görülmesi, yol ulaşımı alanında ülkelerin aldığı kalkınma yardımlarının yorumlanması ile daha net anlaşılabilceği düşünülmektedir.



Şekil 7.2. Yol ulaşımı kapsamında yapılan 2005-2016 yılları toplam kalkınma yardımları

Yol ulaşımı kapsamında sağlanan kalkınma yardımları

Çalışmanın önemli göstergelerinden biri yol ulaşımı kapsamında, az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere verilen kalkınma yardımlarıdır. Çalışma, yol ulaşımı kalkınma yardımlarının ölümlere etkisinin anlamlılığı ve kalkınma yardımı politikalarının şekillendirilmesi üzerinde durmaktadır. Bu kapsamda, Şekil 7.2. incelendiğinde 2005-2016 yılları arasında 7,3 Milyar ABD doları ile Vietnam en çok yol ulaşımı kalkınma yardımı alan ülke olarak dikkat çekmektedir. Vietnam'ı 1,09 milyar dolar ile Sırbistan izlemektedir. Bosna Hersek ve Gürcistan ise birbirlerine görece yakın 500 milyon ABD Doları üstünde kalkınma yardımı almıştır. Ermenistan diğer ülkelere oran ile oldukça düşük yardım almıştır. Alınan yardım oranları ile regresyon analizi Çizelge 7.1.'deki veriler incelendiğinde anlamlı yorumlar yapılmasına imkân tanıdığı görülmektedir.

Çizelge 7.1. 2005-2016 yılları için yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta ölüm sayısı regresyon değerleri

2005-2016 yılları için yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta ölüm sayısı regresyon değerleri				
	R ²	P değeri(anlamlılık)	Korelasyon	P≤0,05
Viet Nam	0,79	0,00011	-0,89	anlamlı
Sırbistan	0,62	0,00200	-0,79	anlamlı
Bosna Hersek	0,61	0,00250	-0,78	anlamlı
Ermenistan	0,12	0,25000	-0,35	anlamsız
Gürcistan	0	0,62000	-0,15	anlamsız

2005-2016 yıllarında söz konusu ülkelerin aldığı kalkınma yardımlarının bağımsız değişken, 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranlarının ise bağımlı değişken olarak analiz edildiği Çizelge 7.1, çalışmanın hipotezini destekler niteliktedir.

Yol ulaşımı kapsamında en yüksek kalkınma yardımı alan Vietnam verilerinin son derecede anlamlı olması çok değerli görülmektedir. Vietnam’da elde edilen R² değeri, ölüm oranlarındaki değişimin, %79 oranında ülkenin aldığı kalkınma yardımlarıyla açıklanabildiğini göstermektedir. Bununla birlikte Vietnam’da kalkınma yardımları ile negatif %89 oranında bir korelasyon olduğu da görülmektedir.

Vietnam özelinde yol ulaşımı kalkınma yardımlarının oranının, tek başına ölümlü kazaları etkileyen bir faktör olmadığı düşünülmektedir. Vietnam’da 2007 yılında 32 sayılı kanun, 2008 yılında yürürlüğe giren trafik kanunu ve 2012 yılındaki 88 sayılı kanunların kazalardaki ölüm oranlarının azalmasında bir etken olduğu, yıllara göre ölüm sayılarındaki değişimlerde görülmektedir. Ölümlü kaza sayılarını etkileyen yol altyapısından, kanunlara, kanunların uygulanma yetkinliğinden, sürücü davranışlarına kadar birçok faktör mevcuttur (Birleşmiş Milletler Asya Pasifik Ekonomik ve Sosyal komisyonu [ESCAP], 2018:7-9).

Yol ulaşımı alanında alınan kalkınma yardımlarının, altyapıların iyileştirilmesi, yol güvenliğinin yönetim sistemlerinin kapasite artışları ve sürücü davranışlarını etkileyecek projelere kadar birçok alanda etkili olduğu düşünülmektedir. Ölümlü kaza oranlarında tek

unsurun kalkınma yardımları olmadığı düşünölmekle birlikte önemli ölçüde etkilediği istatistiksel olarak da anlamlı çıkmaktadır.

Ayrıca 2015 yılında Vietnam’da Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (ESCAP) yürütücü ajanslığında, ülkenin yol güvenlik yönetimi kapasitesini güçlendirilmesinin hedeflendiği ve kalkınma yardımı çerçevesine giren bir proje de hayata geçirilmiştir. Projenin amaçları arasında yol güvenlik yönetim kapasitesinin artırılması, trafik kanunlarının çalışılması ve düzeltilmesi, yol trafik denetleme yönetmeliklerinin düzenlenmesi, yol güvenlik sistemlerine ilişkin önceliklerin tartışıldığı seminerlerin organizasyonu yer almaktadır (ESCAP, 2018:1).

Çalışmada en çok yol ulaşımı kapsamında kalkınma yardımı alan ikinci ülke olan Sırbistan için regresyon analizi verileri incelendiğinde kalkınma yardımı ile ölüm sayıları arasında güçlü bir ilişki olduğu görölmektedir. Sırbistan için elde edilen R^2 değerinin 0,62 olması ölüm oranlarındaki değışimin %62 oranında ülkenin aldığı kalkınma yardımları ile açıklanabildiğini göstermektedir. Bununla birlikte Vietnam’da kalkınma yardımları ile negatif %79 oranında bir korelasyon olduğu da görölürken, Sırbistan’ın Vietnam’a oranla neredeyse 7 kat daha az yol ulaşımı kalkınma yardımı aldığı görölmektedir. Buna rağmen ilişkinin oldukça anlamlı ve güçlü çıkması değerlidir.

Bosna Hersek, yol ulaşımı kapsamında Gürcistan’dan daha az kalkınma yardımı almasına rağmen 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısı incelendiğinde yıllara göre bir düşüş gözlemlenmektedir. Bosna Hersek’te kalkınma yardımı ile ölüm sayıları arasında regresyon analizinde göröldüğü gibi çok güçlü bir ilişki görölmektedir. Elde edilen R^2 değeri, ölüm oranlarındaki değışimlerin %61 oranında ülkenin aldığı kalkınma yardımları ile açıklanabildiğini göstermektedir. Bununla birlikte Bosna Hersek’te kalkınma yardımları ile negatif %78 oranında bir korelasyon olduğu da görölmektedir.

Ermenistan’ın, ele alınan dönemde 218 milyon ABD Doları yol ulaşımı kalkınma yardımıyla en az miktarda yardım alan ülke olmuştur. Alınan yardımlarda artış gözlemlenmesine rağmen zaman zaman yüksek miktarda düşüşlerle dengeli bir akış görölmemektedir. Yardım miktarındaki azalma ve yıllara göre dağılımındaki dengesiz seyir sebebi ile regresyon analizi verilerinin anlamsız çıktığı düşünölmektedir.

Gürcistan, analiz gurubunda 2005-2016 yıllarında toplam 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayısının en yüksek olduğu ülkedir. Bununla birlikte Bosna Hersek ile karşılaştırıldığında daha yüksek yol ulaşımı kapsamında kalkınma yardımı almasına rağmen yardım verileri ile 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayıları arasında güçlü bir ilişki ortaya çıkmadığı, yapılan yardımlara karşın ülkede ölüm oranlarında yıllara göre yer yer artışlar gözlemlendiği görülmektedir. Gürcistan'da yıllık gerçekleşen yol kazaları ve ölümlerin ekonomik maliyetinin, GSYİH'sının %3'üne tekabül etmekte ve ülkede hemen hemen her gün 2 ölümlü kaza meydana gelmektedir. 5-29 yaş aralığında görülen en yüksek ölüm sebebi olarak yol kazaları dikkati çekmektedir.

Gürcistan'da geleneksel olarak yol altyapısı yol güvenliğinden taviz verilmesi, ekonomik çıktı ve etkinliğini öncelemektedir. Gürcistan'da bu anlamda ulusal yol yapısı standartları ve yol altyapısı güvenliği yönetimini kapsayan kanun ve yönetmeliklerin hazırlanması önem arz etmektedir. Gürcistan'a yapılan yol ulaşımı kalkınma yardımlarına rağmen yıllara göre zaman zaman artış gösteren ölüm rakamları uyarı vermektedir. Ülkede sürücü alışkanlıklarını değiştirecek farkındalık kampanyaları, hız sınırının kırsal ve şehirde ayrışması ve altyapının ekonomik çıktı yerine insan hayatını öncelemesi için çalışma yapılması elzemdir(UNECE, 2018:12-24).

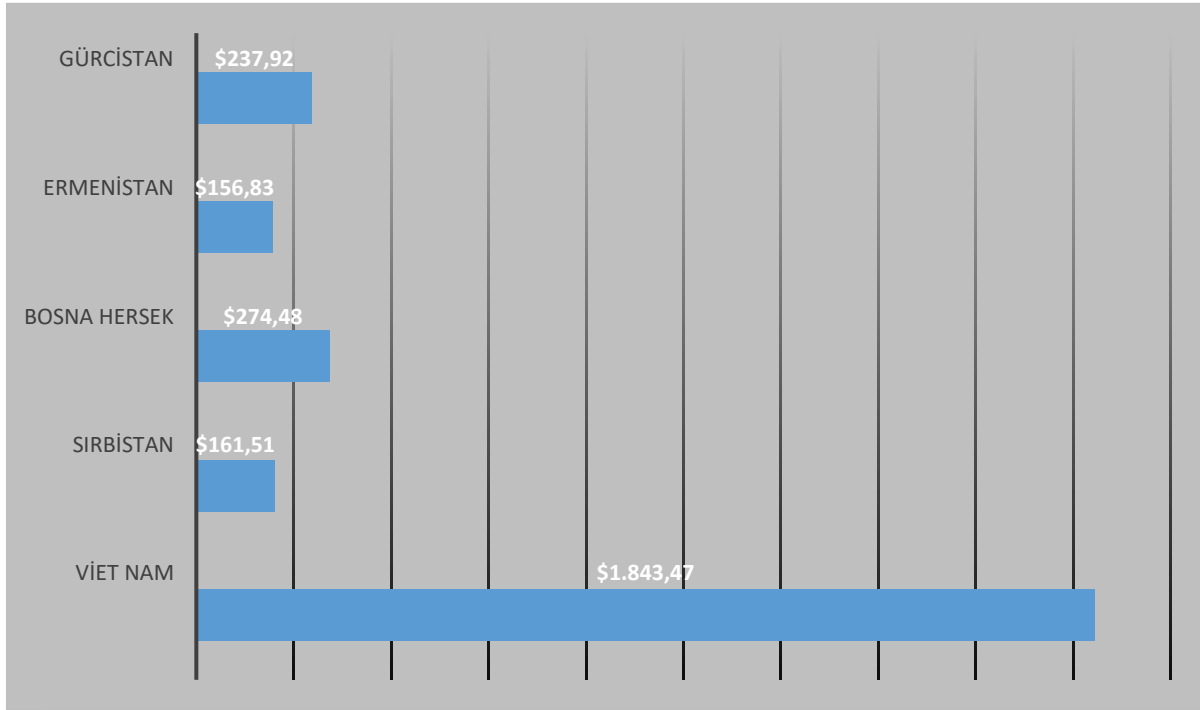
Gürcistan'da Vietnam'da olduğu gibi 2015 yılında UNECE yürütücü ajanslığında, ülkenin yol güvenlik yönetimi kapasitesini güçlendirilmesinin hedeflendiği ve kalkınma yardımı çerçevesine giren proje hayata geçirilmiştir(UNECE, 2018:1). Proje ile birlikte önümüzdeki yıllarda yol güvenliği kapsamında belli iyileştirmelerin hayata geçirilmesi ile kapasite artışı sağlanacağı ve ölüm sayılarında azalma olacağı düşünülmektedir.

Sağlık alanında sağlanan kalkınma yardımları

Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımlarının, bağımsız değişken olarak 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranlarına etkisinin istatistiksel olarak incelenmesindeki amaç, güçlü sağlık altyapılarının ölüm oranlarına doğrudan etkisinin olacağı düşüncesidir.

Olay yerine hızlı ve etkili şekilde varılması, acil müdahale imkânlarının iyileştirilmesi, hastane altyapılarının, sağlık çalışanlarının yeterliliği, 100 bin nüfusa düşen hastane yatak kapasitesi gibi unsurlar, kaza sonrasında müdahale ve kazazedelerin iyileşme süreçlerine doğrudan etki ederek, hayatlarının kurtarılması sağlayabilecektir.

Bu bağlamda, Şekil 7.3.'de sağlık alanında yapılan 2005-2016 yılları toplam kalkınma yardımlarına bakıldığında 1,8 milyar ABD Doları ile Vietnam en çok yardım alan ülke konumundadır. Vietnam'ı Bosna Hersek ve Sırbistan izlemektedir. Vietnam dışındaki diğer analiz ülkelerimizin toplamının bile Vietnam'ın bu alandaki kalkınma yardımlarının çok altında kaldığı görülmektedir.



Şekil 7.3. Sağlık alanında yapılan 2005-2016 yılları toplam kalkınma yardımları

Sağlık altyapılarının geliştirilmesinin çok yüksek oranda yatırım gerektirdiği, bununla birlikte sağlık personelinin eğitiminin ve kapasite artışının sağlanmasının çok uzun süren eğitimler ve on yılları alan yatırımla sağlanacağı düşünülmektedir. Sağlık altyapılarının, yol kaza ölümlerine anlamlı düzeyde etki etmesi için düzenli, dengeli ve yüksek miktarlarda sağlık yardımının yapılması, doğru planlama ve öncelikler ile yönetilmesi azami önem taşımaktadır. Bu konudaki regresyon analizi sonuçları Çizelge 7.2.'de sunulmuştur.

Çizelge 7.2. 2005-2016 yılları için sağlık yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta ölüm sayısı regresyon değerleri

2005-2016 yılları için sağlık yapılan kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta ölüm sayısı regresyon değerleri

	R2	P değeri(anlamlılık)	Korelasyon	P≤0,05
Viet Nam	0,64	0,0017	-0,8	anlamlı
Sırbistan	0,32	0,051	0,57	anlamsız
Bosna Hersek	0,18	0,17	-0,42	anlamsız
Ermenistan	0,006	0,93	0,025	anlamsız
Gürcistan	0,07	0,38	0,27	anlamsız

Çizelge 7.2.'de, Vietnam analizi incelendiğinde ülkenin aldığı sağlık alanındaki kalkınma yardımlarının, yeterli görülmemekle beraber 12 yıllık süre zarfında, yükselen bir eğride ve dengeli olarak sağlanmasının ölümlü kaza oranlarına etki ettiği düşünülmektedir. Bu anlamda ortaya koyduğumuz hipotezin Vietnam için yapılan regresyon analizinin anlamlılık değerinin 0,0017 gelmesi sebebi ile iki değişken arasındaki ilişkinin güçlü ve anlamlı olduğuna işaret etmektedir. Vietnam'da elde ettiğimiz R^2 değeri, ölüm oranlarındaki değişimin %64 oranında ülkenin aldığı sağlık alanındaki kalkınma yardımlarıyla açıklanabildiğini göstermektedir. Bununla birlikte Vietnam'da sağlık alanındaki kalkınma yardımları ile negatif %89 oranında bir korelasyon olduğu da görülmektedir.

Sırbistan'ın sağlık alanında yapılan kalkınma verileri incelendiğinde yıllara göre alınan yardımların iniş çıkışlar gösterdiği ve sağlık altyapısının ihtiyacı olan yüksek miktarda yatırım desteğini karşılayamadığı net olarak regresyon analizinden de anlaşılmaktadır. Sırbistan'da alınan regresyon analizi sonuçlarının anlamsız olması, sağlık yardımlarının dengesiz ve çok düşük miktarlarda sağlanmasından kaynaklandığı düşünülmektedir.

Bosna Hersek sağlık alanında yapılan kalkınma verileri incelendiğinde Vietnam dışında diğer ülkeler arasında 274 milyon ABD doları ile en yüksek sağlık yardımı alan ülke konumundadır. Buna karşın alınan yardıma sektörel bakıldığında, yol kaza ölümlerine etkileyebilecek düzeyde olmadığı istatistiksel olarak da görülmektedir. Regresyon analizi verilerimizin anlamlılık değeri 0,17 olduğunda sağlık alanında yapılan kalkınma

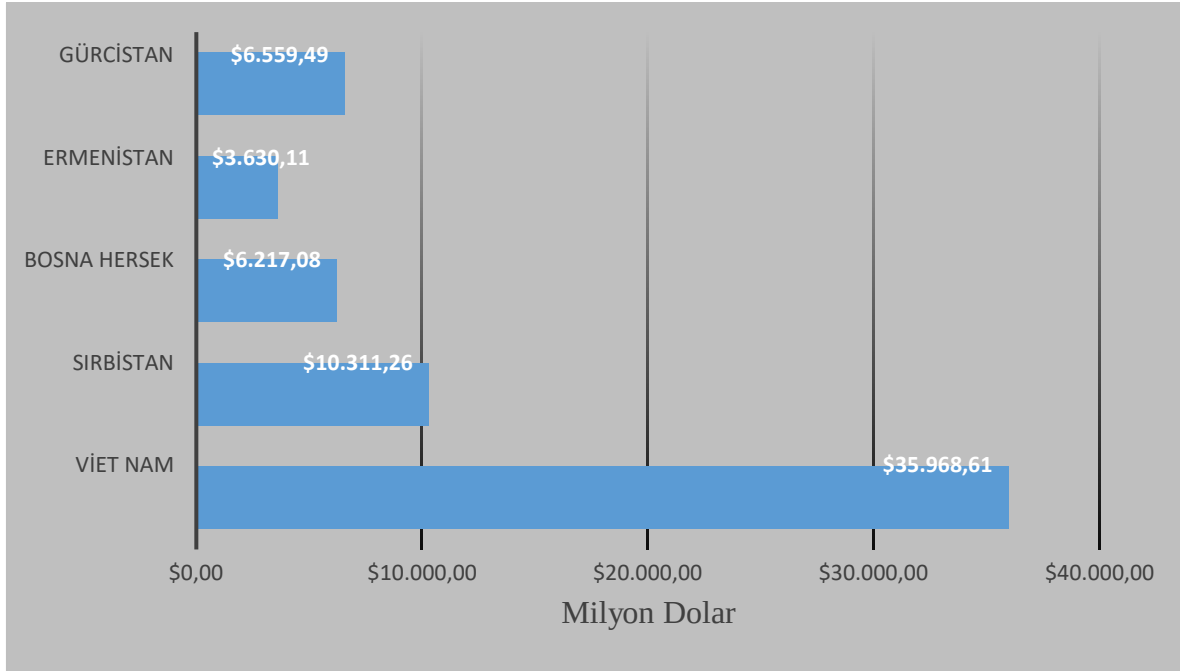
yardımlarının 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranlarına olan etkisinin anlamsız olduğu görülmektedir.

Ermenistan verileri incelendiğinde, yıllar içinde alınan sağlık kalkınma yardımlarının, ciddi şekilde iniş çıkışlı seyrettiği görülmektedir. Sağlık alanında yapılan kalkınma yardımlarının 2005-2016 yılları toplamına bakıldığında sadece 156 milyon ABD doları olduğu görülmektedir. Bosna Hersek ve Sırbistan'da olduğu gibi 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayılarına istatistiksel olarak anlamlı etkisinin olması için sağlık sektörünün yüksek yatırım gerektirmesi sebebi ile yıllar içerisinde dengeli ve oldukça yüksek miktarlarda kalkınma yardımları sağlanması gerektiği düşünülmektedir.

Gürcistan'ın sağlık alanında 237 milyon ABD doları kalkınma yardımı aldığı görülmektedir. Alınan kalkınma yardımının diğer ülkelerde görüldüğü gibi oldukça düşük olması sebebiyle 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranına etkisi çok sınırlı kalmıştır. Gürcistan'da sağlık alanında alınan kalkınma yardımlarının ölüm sayılarına etkileri istatistiksel olarak anlamsızdır.

Toplam resmi kalkınma yardımları

Seçilen ülke grubunda alınan toplam resmi kalkınma yardımları, bütüncül bir yaklaşımla, verilen kalkınma yardımlarının toplamının ülkedeki belli sektörler ve yol kazaları gibi ekonomik zararlar sonuçlanabilecek olaylara doğrudan etkisinin ölçülmesi amacıyla incelenmiştir. Regresyon analizinde ülkelerin aldığı toplam resmi kalkınma yardımlarının 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranlarına istatistiksel olarak anlamlı bir etki gösterip göstermediği araştırılmıştır. Alınan resmi kalkınma yardımlarının toplamı Şekil 7.4.'de görülmektedir.



Şekil 7.4. 2005-2016 yılları alınan resmi kalkınma yardımları toplamı

Toplam resmi kalkınma yardımlarında Vietnam, 35,9 milyar ABD Doları ile en yüksek miktarda kalkınma yardımı alan ülke olarak öne çıkmaktadır. Vietnam örneğinde, yol ulaşımı kapsamında ve sağlık alanında verilen kalkınma yardımlarında olduğu gibi dengeli ve yükselen bir seyirle kalkınma yardımı aldığı görülse de 2015 ve 2016 yıllarında bir düşüş gözlemlenmektedir. Bu konudaki regresyon analizi Çizelge 7.3.'de sunulmuştur.

Çizelge 7.3. 2005-2016 yılları için toplam resmi kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta ölüm sayısı regresyon değerleri

2005-2016 yılları için toplam resmi kalkınma yardımları ile 1 milyon nüfusta ölüm sayısı

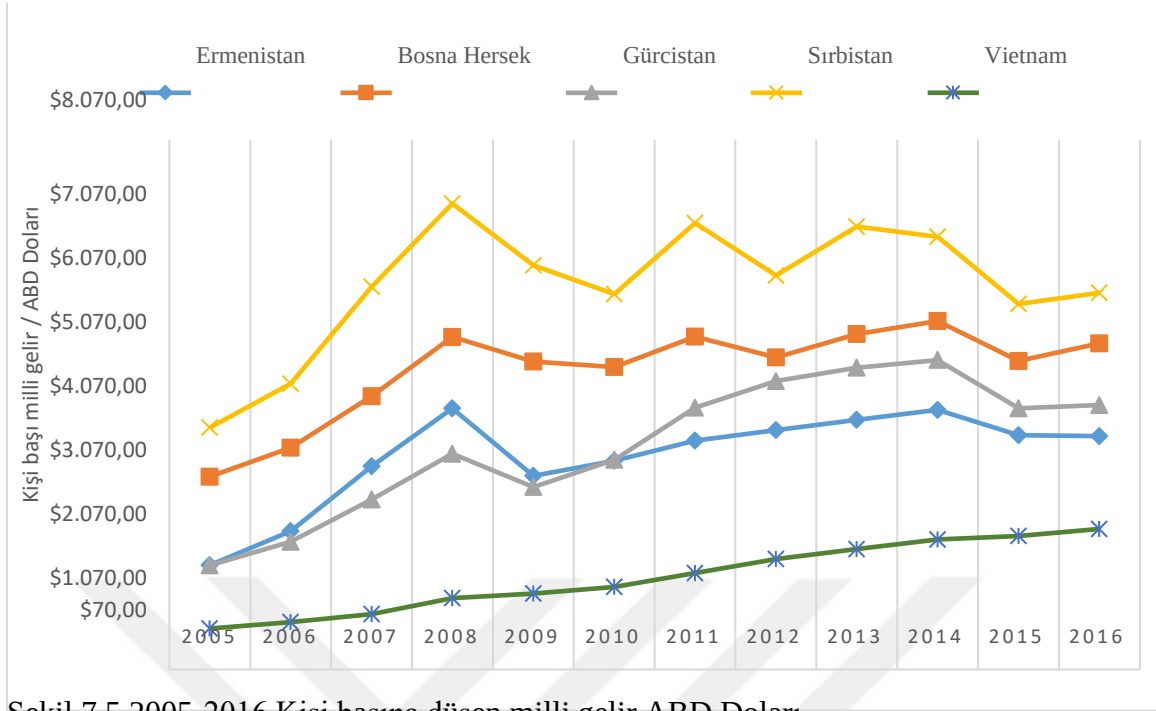
	regresyon değerleri			
	R ²	P değeri(anlamlılık)	Korelasyon	P≤0,05
Viet Nam	0,53	0,0070	-0,73	anlamlı
Sırbistan	0,35	0,042	0,59	anlamsız
Bosna Hersek	0,04	0,53	-0,20	anlamsız
Ermenistan	0,04	0,52	0,20	anlamsız
Gürcistan	0,21	0,12	0,46	anlamsız

Vietnam için yol ulaşımı kapsamında verilen kalkınma yardımları regresyon analizinde R^2 değeri %79, sağlık alanında yapılan kalkınma yardımlarında %64 olduğu görülmekte iken Çizelge 7.3.'de toplam resmi kalkınma yardımlarının R^2 değerinin %53 olarak sonuçlandığı dikkat çekmektedir. Yüksek miktarda alınan kalkınma yardımlarına rağmen toplam resmi kalkınma yardımlarının, ölümlü kaza sayılarının %53'ünü açıklayabildiği görülmektedir. Bunun sebebi, ülkenin aldığı toplam resmi kalkınma yardımlarının doğrudan sektör bazındaki etkisinin ve ülkenin gelişmişlik düzeyi ve refahına olan katkısının sınırlı olmasıyla açıklanmaktadır. Bu da kalkınma yardımlarının etkinliğinin sorgulanması ihtiyacını doğurmaktadır.

Sırbistan, Bosna Hersek, Ermenistan ve Gürcistan regresyon analizi verilerinin benzer şekilde istatistiksel olarak anlamsız olduğu çalışmadaki hipotezimi doğrular nitelikte olduğu düşünülmektedir. Toplam resmi kalkınma yardımlarının geneli ile ülkedeki alt sektörlere olumlu etkisinin çok sınırlı olduğu, bunun sebebinin ise yardımların doğru yönetilemediği, ihtiyaç analizine dayanmadığı literatürdeki çalışmalarda olduğu gibi bazı durumlarda yardım veren donör ülkelerin politik amaçlarına hizmet ettiği, şartlılık (koşulluluk) ilkesi ile bağlandığı, alıcı ülkenin sahiplenme ilkesi ile yürütülmediği düşünülmektedir.

Kişi başına düşen milli gelir

Ülkelerin kişi başına düşen milli gelirleri, yıllara göre incelendiğinde bütün ülkelerde 2005 yılına oranla bir artış olduğu gözlemlenmektedir. Buna karşın artışların yeterli düzeyde olmadığı, aralarında en yüksek kişi başı milli gelire sahip ülke durumundaki Sırbistan'da dahi 2016 yılında 6 bin ABD Dolarının altında bir değerde olduğu Şekil 7.5.'de görülmektedir.



Şekil 7.5.2005-2016 Kişi başına düşen milli gelir ABD Doları

Az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde resmi kalkınma yardımlarının toplam verisinin, kişi başına düşen milli gelire etkisinin incelenmesindeki amaç, doğru şekilde yönetilen kalkınma yardımlarının, ülke genelinde gerçekleştirilen iyileştirmeler, iyi politika uygulamaları ve ekonomik reformlar ile orta vadede ülke ekonomisinde büyümeye yol açacağı düşüncesinden kaynaklanmaktadır. Çalışmada yardımların etkinliğinden bahsedilmiş, doğru politikalar ve alıcı ülkelerin sahipliği ile yardımların etkili şekilde yönetilmesi durumunda ekonomik büyüme elde edilebileceği düşünülmektedir. Ancak, analiz ülkelerinde toplam yapılan kalkınma yardımlarının ülkedeki milli gelire etkilerinin sınırlı ya da anlamsız olması halinde toplam yapılan yardımların etkinliğinin sorgulamasına imkân sağlayacak, sektörel olarak elde edilen anlamlı veriler ile sonuçlar desteklenecektir.

Çizelge 7.4. 2005-2016 yılları için toplam resmi kalkınma yardımları ile kişi başına düşen milli gelir regresyon değerleri

Çizelge 2005-2016 yılları için toplam resmi kalkınma yardımları ile kişi başına düşen milli gelir regresyon değerleri

	R2	P değeri(anamlılık)	Korelasyon	P≤0,05
Viet Nam	0,59	0,0032	0,77	anamlı
Sırbistan	0,07	0,38	-0,27	anlamsız
Bosna Hersek	0,002	0,88	-0,04	anlamsız
Ermenistan	0,23	0,11	0,48	anlamsız
Gürcistan	0,18	0,15	0,43	anlamsız

Yapılan regresyon analizinde toplam resmi kalkınma yardımlarının ülkedeki kalkınma göstergelerinden biri olan kişi başına düşen milli gelire etkisinin incelenmesi amaçlanmıştır. Vietnam'ın diğer analiz ülkelerimizin toplamından daha çok resmi kalkınma yardımı aldığı daha evvel de belirtilmiştir. Çizelge 7.4'de alınan yüksek miktarda kalkınma yardımı ile milli gelir arasında pozitif bir korelasyon ortaya çıkmış, bununla birlikte Vietnam'da toplam resmi kalkınma yardımları ile kişi başına düşen milli gelir arasındaki ilişki istatistiksel olarak anlam kazanmıştır. Diğer ülkelere oran ile kalkınma yardımları bakımından çok yüksek miktarlarda yardım yapılmasına rağmen Vietnam'da görülen R^2 değerinin %59 gelmesi, anlamlı bir etki olmasına rağmen diğer gözlemlerimize göre daha sınırlı olduğunu göstermektedir.

Sırbistan, Bosna Hersek, Ermenistan ve Gürcistan'da elde edilen regresyon analizi verileri incelendiğinde, ülkelerin aldıkları resmi kalkınma yardımları ile milli gelir arasında istatistiki olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı Çizelge 7.4.'de görülmektedir. Özellikle bahsi geçen ülkelerde toplam resmi kalkınma yardımlarının, ülkenin gelişmişlik göstergelerinden biri olan kişi başına milli gelire etkisinin anlamsız olması, bütüncül olarak düşünüldüğünde kalkınma yardımlarının etkinliğini bizlere sorgulatmaktadır.

8. SONUÇ VE ÖNERİLER

Çalışmada elde edilen veriler ışığında, kalkınma yardımlarının, doğru politikalarla, kilit sektörlerle aynı şekilde doğru yönetim, kalkınma yardımı alan ülke sahiplenmesi, donörlerin koordinasyonu gibi unsurlar ile olumlu sonuçlar verebileceği düşünülmektedir.

Kalkınma yardımını; az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde ekonomik ve sosyal refahın sağlanması, sürdürülebilir yönetim modellerinin yerleşmesi, gelir eşitsizliğinin azaltılması, ülke vatandaşlarının temel ihtiyaçlara güvenli ve kolay ulaşımı ve gıda güvenliğinin temin edilmesi, sürdürülebilir ekonomi ve ticaretin garanti altına alınması gibi amaçlar ile gelişmiş ekonomilerce düşük gelirli ülkelere verilen içerisinde en az %25 hibe içeren destekler olarak açıklayabiliriz.

OECD Kalkınma Yardımları Komitesi'nin yaptığı kalkınma yardımı tanımı şu şekildedir: “Devletler, yerel hükümetler ve diğer idari ajanslar gibi resmî organizasyonlar tarafından ekonomik kalkınmayı ilerletmek ve gelişmekte olan ülkelerde refah düzeyini arttırmak amacıyla başka bir ülkeye, sivil toplum örgütlerine ve uluslararası organizasyonlara en az %25'i hibe olarak verilen resmi kalkınma yardımlarıdır” (Üçkuş ve Kendirci,2012, s. 61).

20.yüzyıl ortalarından bu zamana kadar kalkınma yardımları paradigmasında köklü değişiklikler yaşanmıştır. Soğuk savaş öncesi kalkınma yardımlarının, daha çok politik ve siyasi amaçların olduğu iki kutuplu dünyada, ülkelerin, kendi çıkarları doğrultusunda ve kendi siyasi alanlarına kazandırmak istedikleri ülkelere sağlandığı bilinmektedir. Sovyetler Birliğinin dağılması sonrasında kalkınma yardımlarında ciddi bir düşüş yaşanmış, daha sonraki süreçlerde bir toparlanma sürecine girilmiştir.

Ortaya çıkan yeni aktörler ile yardım mimarisinde yeni bir paradigma değişimi olmaktadır. OECD yapısı altında faaliyet gösteren Kalkınma Yardımları Komitesi (DAC) bünyesinde bulunan ülkelere ek olarak non-DAC (DAC üyesi olmayan) yeni aktörlerin ortaya çıkması ile kalkınma yardımları daha da karmaşık bir hal almıştır. DAC üyesi olmayan Çin, Brezilya, Türkiye gibi ülkeler, son yıllarda sağladıkları yardım oranlarıyla kalkınma yardımları pastasındaki paylarını artırmışlardır. Buna ek olarak, güneyli ülkelerin yardım mimarisinde

daha çok yer almasıyla, güney-güney iş birliği³ ve üçgen iş birliği gibi üçlü mekanizmalar da hayata geçmiştir.

Kalkınma yardımlarının etkinliği üzerine Roma, Paris, Akra ve Busan olmak üzere 4 yüksek düzeyli iş birliği forumu ve bu forumlarda alınan sonuçların değerlendirildiği ve izlendiği konferans ve toplantılar gerçekleşmiştir. Roma yüksek düzeyli forumu yardımın öngörülemezliğini azaltmak, donör ülkelerin faaliyetlerindeki şeffaflığı arttırmak, yönetim maliyetlerini azaltmak ve alıcı hükümetlerdeki beceri ve kaynakları arttırmayı hedeflerken Paris Deklarasyonu çok daha yüksek katılım ve mutabakat ile 5 temel prensip ilke ortaya koymuştur. Bu ilkeler, sahiplilik, ortak tutum (iş birliği), uyumluluk, sonuç odaklı yönetim, karşılıklı hesap verilebilirlik olarak özetlenebilir. Daha sonra düzenlenen Akra forumu Paris Deklarasyonu eylemlerinin güçlendirilmesi ve değerlendirmelerin yapıldığı bir platform sağlamıştır. Busan yüksek düzeyli forumunda ilk kez sivil toplum kuruluşları sadece gözlemci olarak değil sonuç belgesinin hazırlanmasında görev alan resmi katılımcılar olarak yer almışlar, Çin, Brezilya ve Hindistan gibi geleneksel olmayan donörlerin yaptığı katkılar ile Güney-Güney ve üçgen iş birliği modellerinin, finansal iş birliğinin ötesine geçerek sürdürülebilir kalkınmaya temel katkıları kabul edilmiştir.

Yardımların etkinliği üzerine yapılan girişimlerin hemen hepsi olumlu karşılanmaktadır. Az gelişmiş ülke vatandaşlarının yaşadığı zorlukların bir an önce üstesinden gelinmesi için yardımların alıcı ülkelerde kalkınmayı engelleyecek kısır bir döngü ile bağımlılık yapmasının önüne geçilmesi için donör ve alıcı ülkelerin daha belli ilke ve prensiplerde anlaşması çok önemlidir. Tez kapsamında incelenen girişimlerde ülkelerin bürokrat ve yöneticilerinin bir araya gelerek uluslararası iş birlikleri aracılığı ile çözümler aradığı görülmektedir. Karar alma mekanizmalarının tabandan tavana olacak şekilde tasarlanması, toplulukların ihtiyaçlarını öncelemesinin daha önemli olduğu düşünülmektedir. Tezde, politika kararlarının alınmasında uluslararası camia ile sahadaki aktör ve ihtiyaç sahiplerinin sorunları arasında kopukluk olduğu görülmektedir. Son olarak yapılan Busan yüksek düzeyli forumunda sivil toplum kuruluşları taahhütlerin oluşturulmasında katkılarda bulunmuştur.

³ Güneyde bulunan donör ülkelerin yine ağırlıklı olarak Güney Yarımküre’de yer alan az gelişmiş ülkelere yaptığı kalkınma yardımları güney-güney işbirliği olarak anılmaktadır. OECD DAC ülkeleri ile DAC üyesi olmayan yeni donörlerin kalkınma yardımları çerçevesinde yaptıkları iş birliği mekanizmalarına üçgen işbirliği denilmektedir.

Ayrıca kalkınma yardımlarındaki ağırlığı günden güne artan geleneksel olmayan donörlerin önemine vurgu yapılmıştır. Sivil toplumun sahadaki gerçek sorunları aktaracağı ve sivil toplumun liderliğinde yapılacak uluslararası yardım etkinliği faaliyetlerine ihtiyaç olduğu görülmektedir. Yardımların etkinliği üzerine yapılan tartışmaların operasyonel kapasiteye sahip yerel uzmanların tecrübelerini ihmal ettiği hükümet temsilcileri ile sınırlı kalan fazlasıyla teknik tartışmalardan ibaret olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, yapılan uluslararası girişimlerde yaklaşımın değiştiği az gelişmiş ülkelere yardım alan ülkeler yerine ortak ülkeler olarak bahsedildiği görülmektedir. Kullanılan dilde yapılan değişikliğin anlayışa yansımaları gerektiği donör ülkelerin kendi çıkar ve politikalarını dayattığı şartlı/koşullu yardımların ülkelere yarardan çok zarar verebileceğinin, koşulların sadece yardımın doğru yönetilmesi ve programlara aktarılması ile sınırlandırılması gerektiği düşünülmektedir. Kalkınma Yardımlarının ülkelerin yol güvenliği, sağlık ve yoksulluk gibi asıl sorunlarına çare bulabilmesi için hükümet temsilcilerinin belirlediği politikalar kadar saha aktörlerinin ve ihtiyaç sahiplerinin tecrübe ve birikimlerinin politika haline geldiği uygulama ve girişimlere imkân verilmesi gerekmektedir. Karar alma süreçlerinde yüksek düzeyli forumlarda altı çizilen ülkelerin sahiplenmesi ile yerel sistem ve mekanizmalarla yürütülecek planlama, uygulama ve değerlendirme faaliyetlerinin tabandan tavana yaklaşımı ile gerçekleştirilmesi önem taşımaktadır. Yardım mekanizmalarına yapılan müdahalelerin saha aktörlerinin dâhil edilmesi ile ülkelerin kalkınmaya giden yolda kendi kendine öğrenmelerini sağlayacak, sahiplik, farkındalık yaklaşımlarını bizzat tecrübe etmelerine imkân verilecektir.

Kalkınma yardımlarının etkinliği için yapılan uluslararası konferans, yüksek düzeyli forum ve finans kuruluşları tarafından düzenlenen toplantılarda donör ve alıcı ülkelerin uyumu ve koordinasyonu gibi temel başlıklar altında değerlendirildiği, yol güvenliği ve sağlık altyapı problemleri gibi ülkelerin aldığı kalkınma yardımlarının efektif kullanılmasına doğrudan etkisi olan, altta yatan faktör ve sorunlara yeterince değinilmediği görülmektedir. Yardım alan ülkelerdeki insan hayatına doğrudan etkisi olan, ülke ekonomisine verdiği zararların kalkınma yardımı adı altında aktarılan maddi kaynakların toplam parasal değerinden yüksek olan yol güvenliği ve sağlık sorunlarına ilişkin temel faktörlere uluslararası toplantı ve girişimlerde yerel saha aktörleri ile birlikte daha çok vurgulanması gerektiği düşünülmektedir.

2015 yılında Birleşmiş Milletler üye devletler tarafından kabul edilen 17 Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri arasında 3. hedef “iyi sağlık” ve 11. hedef “sürdürülebilir şehir ve topluluklar” kapsamında yol güvenliği için hedefler belirlenmiştir. Sürdürülebilir kalkınma açısından yol güvenliğinin ne derece önemli olduğu uluslararası toplum tarafından da belgelenmiştir.

Çalışmada ele alınan kalkınma yardımlarının etkinliği birçok akademisyen tarafından da değerlendirilmiştir. Jeffrey Sachs, yardımın önemine değinirken William Easterly ve Dambisa Moyo gibi birçok akademisyen ve düşünür ise kalkınma yardımlarının etkin olmadığını hatta yardımların kalkınmayı olumsuz etkilediğine ilişkin görüş bildirmişlerdir (Sachs, 2005; Easterly, 2006; Moyo, 2009).

Literatürde kalkınma alanında sayısız çalışmaya rastlanmaktadır. Kalkınma yardımlarının etkinliğine ilişkin, önerilen yeni uygulama ve ilkelerin tartışıldığı Birleşmiş Milletler ve diğer ortaklar nezdinde sayısız girişimlerde bulunulmuştur. Buna karşın, belirlenen ilke ve girişimlerin hayata geçirilmesine ilişkin elle tutulur çok az eylemde bulunulmaktadır. Bunun en önemli sebebi, kalkınma politikalarının ve alıcı ülkelerin öncelikli ihtiyaçlarının tam olarak anlaşılmaması olduğu düşünülmektedir. Aynı şekilde kalkınma yardımlarının etkinliğine ilişkin eleştirel yaklaşımların çok olmasına rağmen çalışmaların çok azı sebepleri ve çözüm önerilerine yoğunlaşmaktadır. 100 ülke tarafından imzalanan Paris Deklarasyonunda öne çıkan donör ülkelerin ayrı yürüttükleri çalışmalarının önüne geçilmesi ve yapılan program ve projelerde uyumluluk esasları ve dışarıdan dayatılan şartlılık-koşulluluk politikalarından uzaklaşılmasına çok önem verilmektedir. Kalkınma yardımları; ülke politika ve kurumsal kapasitesinin gücüne dayanmalı, ölçülebilen ve izlenebilen sonuçlar ile performans temelli olarak sağlanmalıdır (Bourguignon ve Sundberg, 2007; Vähämäki, Schmidt ve Molander 2011).

Kalkınma yardımlarının ülke büyümesine yaptığı katkıların hangi şartlar altında sağlanacağı da önem teşkil etmektedir. Doğru ve sürdürülebilir politikalar, düşük bütçe açığı ve yüksek düzeyde ticaretin olduğu ülkelerde kalkınma yardımlarının büyümeye etki edeceği yürütülen çalışmalarda ortaya konmuştur (Burnside ve Dollar 2000; Hansen ve Tarp, 2000; Miniou ve Reddy, 2010).

Diğer eleştirel çalışmalarda ise kalkınma yardımlarının büyümeye etkisinin anlamlı olmadığı ya da doğru politikalar, etkin ticaret ve kurumsal kapasite gibi altı çizilen bazı şartların sağlanması halinde etkisi olacağı düşünülmektedir (Dalgaard ve Hansen, 2001; Easterly, Levine ve Roodman 2004; Banerjee Deaton, Lustig ve Rogoff, 2006; Rajan ve Subramanian, 2008; Doucouliagos ve Paldam, 2010). Başka bir yaklaşımda ise kalkınma yardımlarının ilaç etkisi üzerinde durulmuş, dozunda verilmesi halinde olumlu etki gösterebileceği, doz aşımında ise zarar vereceğini belirtmiştir (Dalgaard ve diğerleri 2004; Arndt, Jones ve Tarp, 2009; Doucouliagos ve Paldam, 2010).

Yürütülen akademik tartışmalar, bazı çevreler tarafından domine edilmektedir. Bir tarafta Jeffrey Sachs gibi kalkınma yardımları destekçileri bulunurken diğer tarafta ise White Man's Burden (2006) kitabı ile bilinen William Easterly ve Dead Aid (2009) kitabı ile ses getiren Dambisa Moyo gibi kalkınma yardımlarına eleştirel yaklaşan hatta bir adım öteye taşıyarak faydasından çok zarar verdiğini belirten yazarlar bulunmaktadır. Sachs gibi akademisyenler, ekonomi çevrelerince de yakından bilinen Rosenstein-Rodan tarafından ortaya atılan dengeli ekonomik büyümeye ulaşılması için bir anda büyük bir itiş ile atılım yapılması gerektiği tezini desteklemektedirler (Rosenstein Rodan, 1943).

Bununla birlikte, kalkınma anlamında ülkelerdeki gelişmenin özellikle dünyanın en fakir ülkelerinde kısır döngüyle sonuçlandığı görülmektedir (Collier, 2007). Bunun sebebi, ülkenin fiziksel altyapısının inşası ve yatırımların artırılması için maddi kaynakların eksikliği olarak karşımıza çıkmaktadır. Ülkenin dengeli büyüme ve kalkınma sergileyebilmesi adına gerekli altyapı ve yatırım ortamı için öncelikle parasal kaynak gerekmekte ama aynı şekilde parasal kaynağın oluşması için de altyapı ve yatırım ortamının varlığı önem taşımaktadır. Buna karşılık olarak, kalkınma yardımlarının arttırılması ve daha çok parasal destek gönderilmesi önerileri bazı araştırmacılarca belirtilmiştir (Devarajan, Dollar, Holmgren ve Tarp, 2001; Sachs, 2005). Bu bağlamda bakıldığında daha çok parasal destek görüşlerine karşın gelişmişlik anlamında batılı devletlerin seviyesine yaklaşabilen çok az ülke olduğu görülmektedir (Easterly, 2006).

Kalkınma yardımlarının az gelişmiş ülkelerdeki otokratik baskıcı rejimleri ve beraberindeki başarısız kurumları beslediği ve var olmaları için çeşitli teşvikler verdiğine ilişkin görüşler tartışmayı daha da ileri taşımaktadır (Svensson, 2000a, 2000b; Djankov, Montalvo ve Querol, 2006, 2008; Hodler, 2007). Ayrıca Kalkınma yardımlarının doğal kaynaklar sahibi

Ülkelerin bazılarında grldğ gibi halklar ile devletler arasındaki ilişkiye zarar verdiği, toplumların vergilendirilmesinin önüne geçtiği düşünülmektedir. Ülkelerin halklarıyla olan ilişkisinin temelinde vergilendirme olduğu, halkların vergiler karşılığında iyi yönetim ve demokratik temsil talep ettiği vurgulanmaktadır. Alınan kalkınma yardımları sebebiyle ülke yöneticilerinin, halkları vergilendirmediği, bunun da kalkınma yardımlarının zararlılığı ve etkisizliğinin sebebi olduğu görüşünü savunan araştırmacılara rastlanmaktadır (Moore ve Rakner, 2002; Knack, 1999; Brutigam ve Knack, 2004; Djankov ve diğerleri, 2008; Moss, Pettersson ve Walle 2006).

Kalkınma yardımının farklı bir boyutu ise alıcı ülkelerin kalkınma politikalarını sürdürmeleri için çok az sebeplerinin olduğu görüşüdür. Fakirlik kriterlerini sağladıkları sürece yardım gelmeye devam edeceği için ülkelerin kalkınma hareketlerini başlatacak teşvikleri oldukça sınırlıdır (Kanbur, Sandler ve Morrison 1999; Svensson, 2000b). Sivil toplum kuruluşları ve iki taraflı ve çok taraflı yardım ajanslarının yardım ve bağış toplama amacı ile az gelişmiş ülkelerin içinde bulundukları durumları abartmaları yardımı, olumsuz etkileyen başka bir faktördür (De Waal, 1997; Easterly 2009).

Tezden yola çıkarsak ülke bazında elde edilen verilerde, kalkınma yardımlarının sektör ve ihtiyaç temelinde önceliklendirilmesi ve sahadan doğru veri toplanabilmesi için kurumsal ve yasal altyapının temin edilmesi önem taşımaktadır. lke altyapı ve kurumsal kapasitelerinin yeterli olmadığı hallerde öncelikli olarak kurumsal ve yasal kapasite geliştirilmelidir. Sahada görevli trafik polislerinden verilerin sağlıklı olarak muhafaza ve analizinin yapıldığı kamusal organlara kadar yasal ve politika iyileştirmelerinin yapılması, akabinde yol ulaşımı ve sağlık alanında kalkınma yardımlarının proje ve öncelik temelinde sağlanması önerilmektedir.

Çalışmada ne çıkan hipotez, az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde totalde yapılan ve fazlasıyla dağılması sebebi ile etkinliği azalan toplam resmi kalkınma yardımları yerine belli kilit sektör ve alanlarda gelişmeyi sağlayan yardımlara odaklanılmasının çok daha efektif olacağı düşüncesidir. Yol kazalarındaki ölümlerin %80'inin az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde görülmesi buna karşın bu ülkelerin, dünyadaki araçların yaklaşık yarısına sahip olması dikkate değer bir gerçektir. Yol kaza ölümlerinin, yeterli önlemlerin alınmaması halinde 2030 yılında en çok görülen 5.ölüm nedeni olması beklenmektedir.

Tez kapsamında analiz edilen ülkelerin yol güvenliği göstergeleri incelendiğinde bazı eylemlerin diğerlerine göre acil müdahale gerektirdiği düşünülmektedir. En çok yol ulaşımı kapsamında kalkınma yardımı alan Vietnam'da 47 milyondan fazla kayıtlı motosiklet bulunmasına rağmen yaya ve motosiklet kullanıcıları için yollarda tasarım standartlarının kısmen uygulandığı, hız sınırının ise 120 km/s olduğu görülmektedir. Sırbistan'da UNECE tarafından belirlenen araç standartlarına uyulmadığı, alkollü araç kullanımına ilişkin kontrollerin resmi makamlarca uygulanma oranının 5 olduğu⁴ görülmektedir. Bosna Hersek'te kırsal bölgelerde ulaşım politika ve yatırımlarının yetersiz olduğu, hız limitleri ve alkollü araç kullanımına karşı uygulamaların hayata geçirilme derecesinin 5 olduğu, yeni yollarda denetleme ve yolların derecelendirilmesinin kısmen, mevcut yol altyapısının denetlenmesi ve derecelendirilmesinin ise yapılmadığı gözlemlenmektedir.

Çalışmada Gürcistan ve Ermenistan'da yol ulaşımı kapsamında yapılan yardımlar ile ölümlü kazalar arasındaki ilişkinin anlamsız çıktığı görülmektedir. Bu ülkelerin yol güvenliği alanındaki performansları ayrıca incelenmiş, analizi doğrular nitelikte unsurlar ve nitel veriler tespit edilmiştir.

Bu bağlamda, Ermenistan'da en kaygı verici durum *ulusal yol güvenliği stratejisi* ve bu bağlamda yol kaza ölümlerine ilişkin *hedeflerinin* bulunmamasıdır. Ayrıca, şehir ve kırsalda 90 km/s ile aynı hız sınırlarının uygulandığı, alkollü araç kullanımı denetim ve eylemlerinin yerelde uygulanmasının 6 ile derecelendirildiği ve UNECE tarafından belirlenen araç standartlarına uyulmadığı tespit edilmiştir.

Gürcistan'da geleneksel olarak yol altyapısı yol güvenliğınden taviz vererek, ekonomik çıktı ve etkinliğini öncelemektedir (UNECE, 2018:12-24). Mevcut yol altyapısının denetlenmesi ve derecelendirilmesinin yapılmadığı, travma kayıtlarının tutulmadığı, acil müdahale sistemlerinin ulusal değerlendirmesinin yapılmadığı, hız sınırlarının güvenlik güçlerince denetlenmesinin 6 ile derecelendirildiği, araçlarda arka koltukta seyahat eden yolculara emniyet kemeri zorunluğu getirilmediği görülmektedir. Gürcistan'a yapılan yol ulaşımı kalkınma yardımlarına rağmen yıllara göre zaman zaman artış gösteren ölüm rakamları uyarı vermektedir.

⁴ Bazı göstergelerin uygulanma oranı DSÖ tarafından 1 ile 10 arasında derecelendirilmektedir.

Gürcistan ve Ermenistan'da bu anlamda ulusal yol yapısı standartları ve yol altyapısı güvenliği yönetimini kapsayan kanun ve yönetmeliklerin hazırlanması önem arz etmektedir. Ülkelerde sürücü alışkanlıklarını değiştirecek farkındalık kampanyaları, hız sınırının kırsal ve şehirde ayrışması ve altyapının ekonomik çıktı yerine insan hayatını önceleme için çalışma yapılması elzemdir. Ermenistan'da üst düzey yöneticiler, sahadadaki uygulayıcı kolluk kuvvetleri ve verilerin toplanmasında görevli kurum ve çalışanlar için hedef ve amaçları içeren yol gösterici nitelikte ulusal yol güvenliği stratejilerinin oluşturulması gerekmektedir.

Az gelişmiş ülkeler, ulaşım ve sağlık sektörlerinin geliştirilmesi ve istenen standartlarda hizmet alınabilmesinde zorluklarla karşılaşmaktadır. Bu anlamda, etkili politika ve stratejilerin ortaya konulması düzenli ve iyi yönetilen kaynak akışları ile sağlanabilmektedir. Az gelişmiş ülkelerin, batılı ülkelerin karayolu güvenliği performanslarını sürdürülebilir bir şekilde kontrol altına almak için yaptığı yüksek miktarda yatırımlar ve uzun, maliyetli süreçleri uygulamaları kendi öz kaynakları ile oldukça zordur. Ülke düzeyinde ölçeklendirilmiş, yoğun ve sürekli eylemlerin hayata geçirilmesi için bu anlamda dışarıdan alınacak kalkınma yardımları önem teşkil etmektedir.

2017 yılında hayata geçirilen küresel yol güvenliği hedeflerinin az gelişmiş ülkeler tarafından başarılması için istenilen düzeyde yatırımı sağlamaları gerekmektedir. Az gelişmiş ülkelerde, ulusal ve güvenilir yol güvenliği performans göstergelerinin geliştirilmesi, diğer ülkeler arasında karşılaştırma ve kıyaslamaların sağlanması, bölgesel ve küresel düzeyde elde edilen başarıların izlenmesine ilişkin girdiler temini, yol güvenliği alanında uzmanlaşma, yol güvenliği sisteminin yönetimi, veri toplama mekanizmalarının geliştirilmesi uzun yıllar süren proje ve programlar ile sağlanabilir. Az gelişmiş ülkelerin sahip oldukları kısıtlı kaynaklar ile dışardan yardım almadan yol güvenliği hedeflerine ulaşmaları ve sürdürülebilir kalkınmayı başarmaları oldukça zor görülmektedir.

Çalışmada kalkınma yardımlarının tarihi süreçlerinin analizi yerine nasıl daha etkin şekilde doğru sektör ve alanlarda iyi yönetimle başarılı sonuçlar elde edilebileceğinin gösterilmesi amaçlanmıştır. Ülkelerin gelişmeleri ve sürdürülebilir kalkınmayı sağlamaları için yapılan kalkınma yardımlarının analizinde, sadece toplam resmi kalkınma yardımlarına değil sektör bazında alınan çıktı ve sonuçların değerlendirileceği irdelemelere de ihtiyaç duyulmaktadır. Ülkelerde yol kazaları sebebiyle oluşan maddi kayıpların kimi ülkelerde yaklaşık

GSYİH'larının %5'ine ulaştığı, bu kayıp miktarının birçok az gelişmiş ülkelerin kalkınma yardımı olarak aldığı toplam bütçe ve desteklerin altında olduğu bilinmektedir (GRSP, 2016:5).

Kalkınma yardımlarının doğru yönetilmesi, alıcı ülkelerin sahiplenmesi, geliştirilecek etkili çalışma metotlarıyla yol güvenliği alanında başarılı önlem ve eylemlerin alınması sağlanacaktır. Alınan önlemler sonucunda oluşabilecek ekonomik zararların engellenmesi sayesinde elde edilecek kazanç, ülkenin aldığı kalkınma yardımından daha fazla olacaktır.

Kalkınma yardımları doğru şekilde yönetildiğinde olumlu sonuçlar vererek ülkedeki kilit öneme sahip yapı ve sektörleri etkileyebilmektedir. Şayet kalkınma yardımlarının, doğru sektörlere aktarımı, iyi yönetim, yerel yönetimlerin sahiplenmesi, doğru raporlama ve takip, kaynakların doğru yönetilmesi, donörler arasındaki koordinasyon, çok taraflı yardım kuruluşlarının tecrübe ve birikimi ile birlikte olumlu sonuçlar verebileceği görülmektedir. Çalışmada, analiz ettiğimiz ülkelere yol güvenliği alanında yapılan yol ulaşımı kapsamındaki kalkınma yardımları, bunun önemli bir kanıtıdır.

Vietnam, diğer ülkelere oranla toplam resmi kalkınma yardımlarında kendisine en yakın ülke olan Sırbistan'dan 3 kat daha fazla yardım almıştır. Regresyon analizlerinde Vietnam'ın aldığı kalkınma yardımlarının 1 milyon nüfusta görülen ölüm oranı ile ilişkisi sadece yol ulaşımı kapsamında yapılan yardımlar ile sınırlı kalmamıştır. Ülkenin sağlık alanında aldığı yardımlar ve toplam resmi kalkınma yardımlarının da ölüm sayılarına etkisi olduğu istatistiksel olarak ispatlanmıştır. Buna ek olarak Vietnam'da toplam kalkınma yardımlarının milli gelire olumlu yansıdığı da görülmüştür. Ayrıca, kalkınma yardımlarının tek etmen olmadığı, çalışmada daha önce zikredilmiştir. Vietnam'da 2008 ve 2012 yıllarında yapılan trafik kanunu değişiklikleri ölümlü kaza oranlarında ciddi azalmalara sebep olmuştur.

Yol ulaşımı kapsamında yapılan kalkınma yardımları Vietnam, Sırbistan ve Bosna Hersek'te 1 milyon nüfusta ölüm sayılarını istatistiksel olarak anlamlı ve olumlu etkilemiştir. Buna rağmen Bosna Hersek ve Sırbistan'ın aldığı toplam resmi kalkınma yardımları 1 milyon nüfusta görülen ölüm sayılarını olumlu ve anlamlı şekilde etkilememiştir. Aynı şekilde Bosna Hersek ile Sırbistan'ın aldığı toplam resmi kalkınma yardımları, kişi başına düşen milli gelirleri de istatistiksel olarak olumlu ve anlamlı etkilememiştir. Buradan elde edilen sonuç, toplam resmi kalkınma yardımlarının ülkenin iç dinamiklerini etkileyecek güçte

olmadığıdır. Yapılan toplam resmi kalkınma yardımlarının büyük bir çoğunluğu borç afları, af olan borçların ceza ve faizleri, teknik iş birliği adı altında yabancı uzmanların yüksek idari giderleri ve maaşları, etkisiz yardım programları, yanlış proje/program yatırımlarına gitmektedir (Kharas,2007). Buna ek olarak ülkelerde çok fazla yardım kuruluşunun bulunması ve yardım mimarisinin karışıklığı yüzünden kalkınma yardımlarının etkisi dağılmaktadır.

Sırbistan ve Bosna Hersek'te görüldüğü gibi yardımın doğru alanlara yönlendirilmesi halinde ülke ekonomisini etkileyebilecek sonuçlar doğurduğu ve ölüm sayılarını azaltabildiği görülmüştür. Gürcistan ve Ermenistan'da ise ülke içi güvenlik anlayışının farklılık gösterdiği, buna karşın verilen yol ulaşımı yardımlarının yetersiz kaldığı ve yıllara göre iniş çıkış gösterdiği tespit edilmiştir. Buna ek olarak, Ermenistan'da ulusal düzeyde bir yol güvenliği strateji belgesinin ve yol kaza ölümlerine ilişkin hedeflerinin bulunmadığı görülmüştür. Gürcistan'da ise ülkede geçmişten bu güne yol altyapılarının insan hayatı merkezli tasarlanmadığı, ekonomik ve ticari faaliyetleri kolaylaştıracak şekilde planlandığı gözlemlenmektedir. Ülkelerin güvenlik yatırımlarını, politikalar ve altyapılar bağlamında sahada etki gösterecek düzeyde gerçekleştirmesi için yardım alıcı ülkelerin sahiplik ilkesi ile yerel öncelik ve sistemlerin kullanıldığı modellerin, yardım veren donör ülkelerin ise koordinasyon ve ortak tutumları sayesinde, kaynaklar önemli sektör ve alanlara aktarılacak ve yardımlarda istenilen sonuçlar elde edilebilecektir.

Sağlık sektörü ve altyapısı yol güvenliğinde olduğu gibi ülkenin ekonomi ve sosyal yapısını etkileyen önemli bir unsurdur. Sağlık sektöründe ülkenin kendi imkânları ve kalkınma yardımlarıyla yapılacak iyileştirmeler sayesinde kırılgan ekonomilerin en çok ihtiyaç duyduğu nitelikli iş gücünün sağlıklı olması, vatandaşların en verimli çağlarında (15-44) ölümlerinin engellenmesi ve ekonomiye kazandırılması, insan ömrünün uzaması, hastalıklara etkin müdahale ile hızlı iyileşme ve dolayısıyla sağlık sektörüne harcanan giderlerin azalması, ölümlerle oluşan ekonomik kayıpların önüne geçilmesiyle kazançların başka kilit sektörlerle aktarılması sağlanabilir.

Çalışmada Vietnam dışında diğer ülkelerde sağlık sektörüne yapılan kalkınma yardımlarıyla ölüm sayıları arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamıştır. Bunun temel nedeni ise ülkelerde yıllara göre alınan yardımların iniş çıkışlar göstermesi ve sağlık altyapısının ihtiyacı olan yüksek miktarda yatırım desteğini karşılayamamasıdır. Sağlık

yardımlarının dengesiz ve çok düşük miktarlarda seyretmesi de faktörlerden bir diğeridir. Ancak sağlık alanında gerekli olan altyapı ve eğitim yatırımlarının kalkınma yardımları ile desteklenmesi ile ölümlü kaza oranlarında Vietnam’da olduğu gibi istatistiksel olarak anlamlı ve negatif bir değişim olacağı düşünülmektedir.

Yol güvenliğini, sadece trafikte meydana gelen kazalara indirmek yanlış bir yaklaşımdır. Çalışmada belirtildiği gibi, ülke ekonomisine ciddi zarar veren yol kaza ölümleri, genç nüfus arasında görülen en yüksek ölüm sebebi olmaktadır. Bu yönü ile sadece genç iş gücü kayıpları bakımından değil ailelerin yaşadığı sosyal ve derin yaralar açısından da ağır sonuçlar doğurmaktadır. Yaşanan kayıp ve yaralanmaların, sağlık sektörü, sigorta giderleri, hane halkında oluşan ekonomik ve sosyolojik kayıplar, kurum ve kuruluşlarda meydana gelen enerji ve zaman kaybı ile ülkelere ciddi zararlar vermektedir. Bu zararların önüne geçilmesi ise yine gelişmekte olan ülkelerin elindedir. Çalışmada kalkınma yardımlarının doğru alana yönlendirilmesi ve doğru yönetilmesi durumunda ülkelerin gelişmesinde ve yaşanan sosyal ve ekonomik kayıpların azaltılmasında halen çok önemli bir araç olduğu görülmektedir. Bu açıdan kalkınma yardımlarının sektör ve ihtiyaç temelinde önceliklendirilmesi ve sahadan doğru veri toplanabilmesi için kurumsal ve yasal altyapının temin edilmesi önem taşımaktadır. Ülke altyapı ve kurumsal kapasitelerinin yeterli olmadığı hallerde öncelikli olarak kurumsal ve yasal kapasite geliştirilmelidir. Sahada görevli trafik polislerinden verilerin sağlıklı olarak muhafaza ve analizinin yapıldığı kamusal organlara kadar yasal ve politika iyileştirmelerinin yapılması, akabinde yol ulaşımı ve sağlık alanında kalkınma yardımlarının proje temelinde sağlanması önerilmektedir.

Öneriler

Az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerde güvenilir ve sistematik veriye erişim imkânlarının zorluğu veri aralığının dar olması ile sonuçlanmıştır. Veri aralığının yetersiz olması sebebi ile çoklu regresyon yapılamamış olup, ileride yapılacak çalışmalarda verilerin imkân vermesi halinde çoklu regresyon ve kapsamlı analizlerin yapılması önerilmektedir.

Az gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkeler, yol güvenliği kapsamında aşağıda zikredilen önlemleri almaları halinde orta vadede olumlu sonuçlara ulaşabilir. Çalışma sonucunda yapılacak önerilerin 3 ayrı kategoride ele alınması daha doğru olacaktır.

1) Güvenlik Politikaları

- Ulusal trafik ve yol güvenliği komitelerinin yerel yönetimlerle uyumlu çalışması, üst yönetimlerce yol güvenliği için çalışan farklı ulusal ve yerel yapıların görev ve sorumluluklarının doğru ve net şekilde belirtilmesi, etkili yönetimin önünün açılması
- Yol güvenliği alanında insan kaynağının artırılması ve nitelikli hale getirilmesi
- Az gelişmiş ülkelerde ulusal yol güvenliği strateji belgesinin oluşturulması
- Yasal ve kurumsal düzenlemelerde uluslararası standartları temel alınması yenilenmesi
- Yol denetlemelerinin yasal zeminde güçlendirilmesi
- Kırsal ve şehirlerde hız limitleri belirlenirken yerel dinamiklerin göz önüne alınması

2) Saha uygulamaları

- Araç güvenlik standartlarının yükseltilmesi
- Yol güvenliğine ilişkin oluşan kayıpların çeşitliliğinin halklara aktarılması için sivil toplum ve akademi dünyasının içerisinde olduğu farkındalık kampanyalarının yapılması
- Trafik ve yol elektronik denetleme altyapılarının geliştirilmesi ve akıllı ulaşım sistemlerinin entegrasyonunun sağlanması
- Kanun ve yönetmelikleri uygulayan kolluk kuvvetlerinin eğitilmesi, rüşvet ve görevi kötüye kullanma gibi uygulamaların önüne geçebilecek eylemlerin yapılması
- En iyi uygulamaların tartışılabileceği, yurt dışından iyi örneklerin sunulacağı toplantı ve seminerlerin yerel otoritelerce ülke dinamikleri göz önüne alınarak düzenlenmesi

3)Değerlendirme ve izleme

- Yol güvenliği verilerinin sağlıklı tutulabileceği mekanizmaların oluşturulması
- Yol güvenliği performanslarının izlendiği kurum ve kuruluşların yol trafik yönetimi kapasitelerinin artırılması

Kalkınma yardımlarının yol güvenliği alanında daha etkili olabilmesi için araştırmamız kapsamında bazı öneriler getirilmiştir. Çalışma sonucunda yapılacak önerileri 2 ayrı kategoride ele almak daha doğru olacaktır.

1) Kalkınma politikaları

- Ülkede yol güvenliğinden sorumlu kurum ve bakanlıklar bünyesinde yol ulaşımı kapsamında alınan kalkınma yardımlarının koordinasyonundan sorumlu bir yapı inşası
- Kalkınma yardımlarının gösterdiği iniş çıkışların kırılgan olan ülke ekonomi ve yapılarını olumsuz etkilemesi sebebiyle mali bir fon kurulması ve her yıl yardımların bir bölümünün fona aktarılması ve yardımlarda azalma ya da aksaklık olması halinde proje ve programların yarım kalmaması için fondan yararlanılması
- Paris yüksek düzeyli forumunda ilan edilen ve daha sonraki iki yüksek düzeyli forumda katkılar yapılan alıcı ülkeler için “sahiplik”, donör ülkelerde “ortak tutum” ve “uyumlaştırma”, “kalkınma sonuçları”, donör ve alıcı ortakları için “karşılıklı hesap verilebilirlik” ilkelerinin pratikte uygulanabilmesi için az gelişmiş ülkelerde yol güvenliğinden sorumlu kurumsal bir kalkınma yardımları komitesinin kurulması
- Kalkınma yardımlarının alıcı ülkelerin kendi kurum ve kuruluşlarının müdahil olduğu mekanizmalarla yönetilmesi ve doğru sektörlere aktarılması
- Kalkınma yardımlarında şartlılık ilkesinin politik ve siyasi hedef ve amaçlardan arındırılmış sadece yönetsel konulara eğilmesi
- DAC üyesi olmayan ülkeler ile DAC üyesi ülkeler arasında uyumluluk ve iş birliğini sağlayacak bir kurumun inşası
- Güney-güney iş birliğinin güçlendirilmesi ve kurumsal bir kapasite kazandırılması

2) Değerlendirme ve izleme

- İhtiyaç analizi yapılırken yabancı kuruluşlarla yerel yönetimlerin de dâhil olduğu kalkınma yardımlarının doğru hedeflendiği mekanizmaların kurulması
- Ülke Program Yardımları (CPA) kapsamında alıcı ülkelere sağlanan ve gerçek çıktı alınan kalkınma yardımlarının analizlerinin yerel uzmanlarca yapılması
- Çok taraflı yardım kuruluşlarının alıcı ülkelerdeki kurumsal ve raporlama hafızalarından iki taraflı yardım yapan ülke ve kurumların faydalanması

- Yardım mimarisinin tekrar tartışıldığı ve çatı kuruluşların güçlendirileceği güncel ve yüksek düzeyli bir forum düzenlenmesi



KAYNAKLAR

- Addison, T., Mavrotas, G., and McGillivray, M. (2005a). Aid to Africa: an unfinished agenda. *Journal of International Development*, 17(8), 989-1001.
- Addison, T., Mavrotas, G., and McGillivray, M. (2005b). Development assistance and development finance: evidence and global policy agendas. *Journal of International Development: The Journal of the Development Studies Association*, 17(6), 819-836.
- Alesina, A., and Weder, B. (2002). Do corrupt governments receive less foreign aid? *American Economic Review*, 92(4), 1126-1137.
- Anbarci, N., Escaleras, M., and Register, C. (2006). Traffic fatalities and public sector corruption. *Kyklos*, 59(3), 327-344.
- Angeles, L., and Neanidis, K. C. (2009). Aid effectiveness: the role of the local elite. *Journal of Development Economics*, 90(1), 120-134.
- Ansari, S., Akhdar, F., Mandoorah, M., and Moutaery, K. (2000). Causes and effects of road traffic accidents in Saudi Arabia. *Public health*, 114(1), 37-39.
- Arndt, C., Jones, S., and Tarp, F. (2009). Aid and growth: Have we come full circle?. *Univ. of Copenhagen Dept. of Economics Discussion Paper*, 09-22.
- Arndt, C., Jones, S., and Tarp, F. (2010). Aid, growth, and development: have we come full circle?. *Journal of globalization and development*, 1(2).
- Assembly, G. (2015). *Resolution adopted by the General Assembly on 19 September 2015. A/RES/71/1*, New York.
- Asian Development Bank (2004). Asian Development Bank Annual Report 2004. *Asian Development Bank*.
- Balogun, P. (2005). Evaluating progress towards harmonisation. *UK Department for International Development Working Paper*, 15.
- Banerjee, A. V., Deaton, A., Lustig, N., Rogoff, K., and Hsu, E. (2006). An evaluation of World Bank research.
- Bearce, D. H., and Tirone, D. C. (2010). Foreign aid effectiveness and the strategic goals of donor governments. *The Journal of Politics*, 72(3), 837-851.
- Bertrand, M., Djankov, S., Hanna, R., and Mullainathan, S. (2006). Does corruption produce unsafe drivers?. *National Bureau of Economic Research*.
- Bigsten, A., and Tengstam, S. (2015). International coordination and the effectiveness of aid. *World Development*, 69, 75-85.

- Bishai, D., Quresh, A., James, P., and Ghaffar, A. (2006). National road casualties and economic development. *Health economics*, 15(1), 65-81.
- Blomquist, G. (1986). A utility maximization model of driver traffic safety behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 18(5), 371-375.
- Bourguignon, F., and Sundberg, M. (2007). Aid effectiveness—opening the black box. *American economic review*, 97(2), 316-321.
- Boyer, M., and Dionne, G. (1987). The economics of road safety. *Transportation Research Part B: Methodological*, 21(5), 413-431.
- Bräutigam, D. A., and Knack, S. (2004). Foreign aid, institutions, and governance in sub-Saharan Africa. *Economic development and cultural change*, 52(2), 255-285.
- Browne, S. (2012). *Aid and influence: do donors help or hinder?*. Taylor and Francis, London.
- Carpenter, C. (2004). How do zero tolerance drunk driving laws work?. *Journal of Health Economics*, 23(1), 61-83.
- Cassen, R. (1994). Does aid work?: report to an intergovernmental task force. *OUP Catalogue*, Oxford University Press, edition 2, 97-80.
- Clist, P., and Morrissey, O. (2011). Aid and tax revenue: Signs of a positive effect since the 1980s. *Journal of international development*, 23(2), 165-180.
- Collier P. (2007). *The Bottom Billion: Why the Poorest Countries Are Failing and What Can Be Done about It*. Oxford University Press: Oxford.
- Dalgaard, C. J., and Hansen, H. (2001). On aid, growth and good policies. *Journal of development Studies*, 37(6), 17-41.
- David Booth (2012) Aid effectiveness: bringing country ownership (and politics) back in, *Conflict, Security and Development*, 12:5, 537-558.
- De Long, J. B., and Eichengreen, B. (1991). The Marshall Plan: History's most successful structural adjustment program, *National Bureau of Economic Research*, 3899.
- De Renzio, P. (2007). Briefing: Paved with good intentions? The role of aid in reaching the millennium development goals. *African Affairs*, 106(422), 133-140.
- De Waal, A., and de Waal, D. A. (1997). Famine crimes: politics & the disaster relief industry in Africa. *Indiana University Press*, Indiana, 55(2), 78-95.
- Devarajan S, Dollar D and Holmgren T. (2001). Aid and reform in Africa. *Journal of African Economies* 10, 341–353.
- Djankov, S., Montalvo, J. G., and Reynal-Querol, M. (2006). Does foreign aid help. *Cato J.*, 26, 1.

- Djankov, S., Montalvo, J. G., and Reynal-Querol, M. (2008). The curse of aid. *Journal of economic growth*, 13(3), 169-194.
- Doucouliaagos, H., and Paldam, M. (2008). Aid effectiveness on growth: A meta study. *European journal of political economy*, 24(1), 1-24.
- Doucouliaagos, H., and Paldam, M. (2010). Conditional aid effectiveness: A meta-study. *Journal of International Development: The Journal of the Development Studies Association*, 22(4), 391-410.
- Driscoll, R., and Evans, A. (2005). Second-generation poverty reduction strategies: New opportunities and emerging issues. *Development Policy Review*, 23(1), 5-25.
- Easterly W. (2006). *The White Man's Burden: Why the West's Effort to Aid the Rest Have Done So Much Ill and So Little Good*. Penguin: New York.
- Easterly, W. (2009). Can the west save Africa?. *Journal of economic literature*, 47(2), 373-447.
- Easterly, W., Levine, R., and Roodman, D. (2004). Aid, policies, and growth: comment. *American economic review*, 94(3), 774-780.
- Factor, R., Mahalel, D., and Yair, G. (2008). Inter-group differences in road-traffic crash involvement. *Accident Analysis and Prevention*, 40(6), 2000-2007.
- Fosgerau, M. (2005). Speed and income. *Journal of Transport Economics and Policy (JTEP)*, 39(2), 225-240.
- Jacobs, G., Aeron-Thomas, A., and Astrop, A. (2000). Estimating global road fatalities. *The Department for International Development (DFID)*.
- Gerster, R., and Harding, A. (2004). Baseline survey on PAP performance in 2003. *Report to the G-15 Programme Aid Partners and Government of Mozambique*.
- Global Road Safety Partnership (2016). Global Road Safety Partnership Road Map. *Global Road Safety Partnership*.
- Global Road Safety Partnership. (2020) Towards the 12 voluntary global targets for road safety. *Global Road Safety Partnership*.
- Gururaj, G., Rahman, F., Aeron-Thomas, A., Jacobs, G., and Sexton, B. (2004). The involvement and impact of road crashes on the poor: Bangladesh and India case studies. *Published Project report PPR 010*.
- Griesgraber, J. M. (1995). Rethinking Bretton Woods. *Futures*, 27(2), 240-246.
- Habyarimana, J. P., and Jack, W. (2009). Heckle and Chide: Results of a randomized road safety intervention in Kenya.

- Hansen, H., and Tarp, F. (2000). Aid effectiveness disputed. *Journal of International development*, 12(3), 375-398.
- Hodler, R. (2007). Rent seeking and aid effectiveness. *International Tax and Public Finance*, 14(5), 525-541.
- Horsefield, J. K. (1969). The International Monetary Fund, 1945–1965: Twenty Years of International Monetary Cooperation, Volume I: Chronicle. *International Monetary Fund*, Washington, DC.
- International Monetary Fund. External Relations Department. (2006). *IMF in Focus 2005* (Imf Supplement to the IMF Survey) (Vol. 34). International Monetary Fund.
- IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group) (2013). Road Safety Annual Report 2013. *International Traffic Safety Data and Analysis Group*, IRTAD - ITF/OECD.
- IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group) (2011). Reporting on Serious Road Traffic Casualties 2011. *International Traffic Safety Data and Analysis Group*, IRTAD - ITF/OECD.
- Jacobs, G. D., and Cutting, C. A. (1986). Further research on accident rates in developing countries. *Accident Analysis and Prevention*, 18(2), 119-127.
- Keeler, T. E. (1994). Highway safety, economic behavior, and driving environment. *The American Economic Review*, 84(3), 684-693.
- Kharas, H. (2007). Trends and issues in development aid. *Wolfensohn Center for development working paper*, (1).
- Kılıç, S. (2013). Doğrusal Regresyon Analizi. *Journal of Mood Disorders*, 3(2), 90-92.
- Knack, S. (1999). Aid dependence and the quality of governance: a cross-country empirical analysis. *The World Bank*.
- Kopits, E., and Cropper, M. L. (2005). Why Have Traffic Fatalities Declined in Industrialized Countries?: Implications for Pedestrians and Vehicle Occupants (Vol. 3678). *World Bank Publications*.
- La Torre, G., Van Beeck, E., Quaranta, G., Mannocci, A., and Ricciardi, W. (2007). Determinants of within-country variation in traffic accident mortality in Italy: a geographical analysis. *International journal of health geographics*, 6(1), 49.
- Lave, C. A. (1985). Speeding, coordination, and the 55 mph limit. *The American Economic Review*, 75(5), 1159-1164.
- Martini, J., Mongo, R., Kalambay, H., Fromont, A., Ribesse, N., and Dujardin, B. (2012). Aid effectiveness from Rome to Busan: some progress but lacking bottom-up approaches or behaviour changes. *Tropical Medicine and International Health*, 17(7), 931-933.

- Maxwell, S. (2003). Heaven or hubris: reflections on the new 'new poverty agenda'. *Development Policy Review*, 21(1), 5-25.
- Michaelowa, K., and Weber, A. (2006). Chapter 18 Aid Effectiveness in the Education Sector: A Dynamic Panel Analysis. *Theory and practice of foreign aid*, 357-385.
- Minoiu, C., and Reddy, S. G. (2010). Development aid and economic growth: A positive long-run relation. *The Quarterly Review of Economics and Finance*, 50(1), 27-39.
- Montazeri, A. (2004). Road-traffic-related mortality in Iran: a descriptive study. *Public health*, 118(2), 110-113.
- Moore, M., and Rakner, L. (2002). Introduction: The new politics of taxation and accountability in developing countries. *IDS Bulletin*, 33(3), 1-9.
- Moss T, Pettersson G, van De Walle N. 2006. An aid-institutions paradox? A review essay on aid dependency and state building in sub-Saharan Africa. *Working Paper 74. Center for Global Development*, Washington DC.
- Moyo D. (2009). *Dead Aid: Why Aid Is Not Working and How There Is a Better Way for Africa*. Farrar, Straus and Giroux: New York.
- Mulley, S., and Rocha Menocal, A. (2005). Learning from experience? A review of recipient-government efforts to manage donor relations and improve the quality of aid. In *Background Paper prepared for the ESRF-ODI workshop on Promoting Mutual Accountability in Aid Relationships: Country-Level Experiences and Lessons (November)*.
- OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) (2003). Harmonising Donor Practices for Effective Aid Delivery. Good Practice Papers. *DAC Guidelines and Reference Series*. Paris, OECD.
- OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) Development Assistance Committee (2009). A progress report on implementing the Paris Declaration. *Organisation for Economic Co-operation and Development*. Paris, OECD.
- OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) Development Assistance Committee (2008a). The Paris declaration on aid effectiveness and the Accra Agenda for action. Paris, France: *Organisation for Economic Co-operation and Development*, (2008a).
- OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) Development Assistance Committee (2008b). The Accra agenda for action(AAA). Paris, France: *Organisation for Economic Co-operation and Development*. Paris, OECD.
- OECD, (Organisation for Economic Co-operation and Development) (1996). Shaping the 21st Century: The Contribution of Development Cooperation. *Organisation for Economic Co-operation and Development Development Assistance Committee*. Paris, OECD.

- OECD, (Organisation for Economic Co-operation and Development) (2019). Discover the OECD. *Organisation for Economic Co-operation and Development*. Paris, OECD.
- OECD, (Organisation for Economic Co-operation and Development) (2005). Harmonisation, Alignment, Results: Report on Progress, Challenges and Opportunities. High Level Forum. *Organisation for Economic Co-operation and Development*. Paris, OECD.
- Öner, L., ve Alpar, R. (1988). Regresyon çözümlemesi. *FABAD J. Pharm, Sci*, 13, 556-565.
- Paulozzi, L. J., Ryan, G. W., Espitia-Hardeman, V. E., and Xi, Y. (2007). Economic development's effect on road transport-related mortality among different types of road users: a cross-sectional international study. *Accident analysis and prevention*, 39(3), 606-617.
- Rajan, R. G., and Subramanian, A. (2008). Aid and growth: What does the cross-country evidence really show?. *The Review of economics and Statistics*, 90(4), 643-665.
- Riddell, R. C. (1987). Foreign aid reconsidered. *Overseas Development Institute*, London.
- Riddell, R. C. (2007). Effective aid requires new structures. *Poverty in Focus*, (12), 15-23.
- Roger Riddell, (2008) *Does Foreign Aid Really Work?* Oxford: Oxford University Press, 17, London.
- Rosenstein-Rodan, P. N. (1943). Problems of industrialisation of eastern and south-eastern Europe. *The economic journal*, 53(210/211), 202-211.
- Sachs J. (2005). *The End of Poverty: How We Can Make It Happen in Our Lifetime*. Penguin: London.
- Santiso, C. (2001). Good governance and aid effectiveness: The World Bank and conditionality. *The Georgetown public policy review*, 7(1), 1-22.
- Selbervik, H. (1999). Aid and conditionality. The role of the bilateral donor: A case study of Norwegian-Tanzanian aid relationship. *Evaluation Report-Utenriksdepartementet (Norway)*.
- Söderlund, N., and Zwi, A. B. (1995). Traffic-related mortality in industrialized and less developed countries. *Bulletin of the World Health Organization*, 73(2), 175.
- Stafford-Smith, M., Griggs, D., Gaffney, O., Ullah, F., Reyers, B., Kanie, N., ... and O'Connell, D. (2017). Integration: the key to implementing the Sustainable Development Goals. *Sustainability Science*, 12(6), 911-919.
- Svensson J. (2000a). Foreign aid and rent-seeking. *Journal of International Economics* 51: 437-461.
- Svensson J. (2000b). When is foreign aid policy credible? Aid dependence and conditionality. *Journal of Development Economics* 61: 61-84.

- Thérien, J. P., and Lloyd, C. (2000). Development assistance on the brink. *Third World Quarterly*, 21(1), 21-38.
- Traynor, T. L. (2008). Regional economic conditions and crash fatality rates—a cross-county analysis. *Journal of safety research*, 39(1), 33-39.
- United Nations (2002). *Report of the International Conference on Financing for Development, Monterrey, Mexico, 18-22 March*.
- United Nations (2011). Global plan for decade of action for road safety. *United Nations*
- United Nations (2020). World Economic Situation 2020. *United Nations*.
- United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific(ESCAP)(2018). *Road Safety Performance Review of Vietnam*.
- UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) (2019). Road Safety for all. *United Nations Economic Commission for Europe*
- UNECE (United Nations Economic Commission for Europe), (2018). Road Safety Performance Review of Georgia. *United Nations Economic Commission for Europe*
- UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) (2012). Transport for Sustainable development in the ECE Region. *United Nations Economic Commission for Europe*.
- UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) (2015). Transport for Sustainable development in the ECE Region. *United Nations Economic Commission for Europe*.
- Üçkuş, Ö., and Kendirci, B. (2012). Teoriden uygulamaya dış yardım. *Sayıştay Dergisi*, 57, 57-77.
- Vähämäki J, Schmidt M, Molander J. 2011. Review: Results Based Management in Development Cooperation. *Riksbankens Jubileumsfond: Stockholm*.
- Van Beeck, E. F., Borsboom, G. J., and Mackenbach, J. P. (2000). Economic development and traffic accident mortality in the industrialized world, 1962–1990. *International journal of epidemiology*, 29(3), 503-509.
- Wolfensohn, J., and Fischer, S. (2000). The Comprehensive Development Framework (CDF) and Poverty Reduction Strategy Papers (PRSP)—A Joint Note. *Washington: International Monetary Fund*.
- Wood, B., Kabell, D., Muwanga, N. K., and Sagasti, F. R. (2008). Evaluation of the Implementation of the Paris Declaration: phase one: synthesis report. *Copenhagen: Ministry of Foreign Affairs of Denmark*.
- World Bank (2019). Ending Poverty, Investing in Opportunity. *World Bank*

- World Health Organization. (2011). *Regional health forum*, Vol. 15, No. 1. *World Health Organization*
- World Health Organization. (2013). Global status report on road safety 2013. *World Health Organization*.
- World Health Organization. (2015). Global status report on road safety 2015. *World Health Organization*.
- World Health Organization. (2018). Global status report on road safety 2018. *World Health Organization*.
- Yamamura, E. (2008). Impact of formal and informal deterrents on driving behavior. *The Journal of Socio-Economics*, 37(6), 2505-2512.



ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : DALOĞULLARI, Fatih
 Uyruğu : T.C.
 Doğum tarihi ve
 Yeri : 17.07.1987, İstanbul

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet Tarihi
Doktora	Gazi Üniversitesi / Kazaların Çev. ve Tek. Araş. ABD	Devam ediyor
Yüksek lisans	Gazi Üniversitesi / Çevre Bilimleri ABD	2012
Lisans	Anadolu Üniversitesi / Uluslararası İlişkiler	2019
Lise	Fenerbahçe Anadolu Lisesi	2004

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2018-Halen	Türk Hava Yolları	Uzman
2014-2018	Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı	Asistan
2013-2014	Duratiles	İhracat Uzmanı
2008-2009	Davut Akidil İlköğretim Okulu	Fen bilgisi öğretmeni

Yabancı Dil

İngilizce, Rusça

Yayınlar

Daloğulları, F., ve Akın, F. (2020). Resmi Kalkınma Yardımlarının Yol Güvenliği ve Ölümlü Kazalar Üzerindeki Etkisi: Seçilmiş Gelişmekte Olan Ülke Örnekleri İçin Ampirik Bir Analiz. *Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*, 55(2), 1345-1368.

Sertifikalar

- Diplomasi Akademisi, T.C. Dışi Őleri Bakanlı ğı
- Proje Döngüsü Eğitimi(Geliştirme, Planlama, Raporlama) *Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP)*
- Müzakere ve Sunum Teknikleri Eğitimi, *Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP)*
- İtibar Yönetimi Eğitimi, *Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP)*
- Lobbying School, *Bahçeşehir Üniversitesi*
- Learning for Passion, *AB Bakanlıĝı Ulusal Ajans Erasmus Plus Eğitim Programı*
- Use of Competence Based Learning For Fewer Opportunity Young People, *Avrupa Birliĝi Bakanlıĝı Ulusal Ajans*

Hobiler

Tiyatro, sinema, kişisel gelişim ve spor aktiviteleri



GAZİ GELECEKTİR..