

**T.C.
ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANABİLİM DALI
2016-YL-051**

**KÜRESEL KAMUSAL MAL OLMA
PERSPEKTİFİNDEN
KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ**

**HAZIRLAYAN
Akif ŞARE**

**TEZ DANIŞMANI
Prof. Dr. Recep TEKELİ**

AYDIN-2016

T.C.
ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE
AYDIN

Maliye Ana Bilim Dalı Maliye Programı öğrencisi **Akif ŞARE** tarafından hazırlanan **Küresel Kamusal Mal Perspektifinden Karayolu Trafik Güvenliği** başlıklı tez, **30/06/2016** tarihinde yapılan savunma sonucunda aşağıda isimleri bulunan jüri üyelerince kabul edilmiştir.

Unvanı, Adı ve Soyadı :

Prof. Dr. Kerametdin TEZCAN

Prof. Dr. Recep TEKELİ

Yrd.Doç.Dr.Hakan HOTUNLUOĞLU Adnan Menderes Üniv.

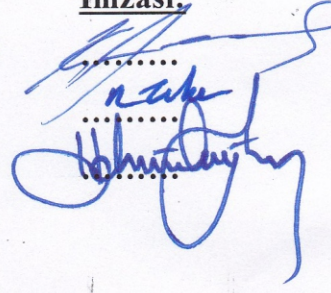
Kurumu :

Katip Çelebi Üniversitesi

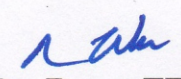
Adnan Menderes Üniv.

Adnan Menderes Üniv.

İmzası:



Jüri üyeleri tarafından kabul edilen bu Yüksek Lisans tezi, Enstitü Yönetim Kurulununsayılı kararıyla(Tarih) tarihinde onaylanmıştır.


Prof. Dr. Recep TEKELİ

Enstitü Müdürü

T.C.
ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE
AYDIN

Bu tezde sunulan tüm bilgi ve sonuçların, bilimsel yöntemlerle yürütülen gerçek deney ve gözlemler çerçevesinde tarafımdan elde edildiğini, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce, sonuç ve bilgilere bilimsel etik kuralların gereği olarak eksiksiz şekilde uygun atıf yaptığımı ve kaynak göstererek belirttiğimi beyan ederim.

.../.../2016

Akif ŞARE

Bu yüksek lisans tezi T.C. Adnan Menderes Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri AİF-16001 numaralı proje ile desteklenmiştir.

ÖZET

KÜRESEL KAMUSAL MALLAR VE KÜRESEL KAMUSAL MAL OLMA PERSPEKTİFİNDEN KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ

Akif ŞARE

Yüksek Lisans Tezi, Maliye Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Recep TEKELİ

2016, 191 sayfa

Küreselleşmenin yaygınlaşmasıyla kamu maliyesi alanında tartışılmaya başlanan yeni olgulardan biri de Küresel Kamusal Mallar kavramı olmuştur. Dünyanın büyüyen sorunlarını çözmek için işbirliği ve finansman arayışlarının bir sonucu olarak ortaya çıkan Küresel Kamusal Mallar; yerel çözümlerin yetersizliğine de bir önlem olmak çabasındadır.

Küreselleşme ulaştırma sektörünün de hızla bir değişim ve gelişim göstermesi sonucunu doğurmuştur. Dünyanın temel sorunlardan birisi de ulaşım sektörü içinde karayollarının çok fazla ağırlıkla yer almasıdır. Bu durum karayolu güvenliğini olumsuz etkilemektedir.

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) verileri (2015) her yıl küresel ölçekte yaklaşık 1,24 milyon karayolu çarpışması kaynaklı ölüm gerçekleştiğini, aynı sebepten yaklaşık 50 milyon kalıcı sakatlık oluştuğunu raporlamaktadır. Bu nedenle ortaya çıkan yıllık küresel maddi kaybın 1 trilyon 850 milyar dolar olduğu tahmin edilmektedir.

ANAHTAR SÖZCÜKLER: Küresel Kamusal Mallar, Trafik Güvenliği, Karayolu Ulaşımı, Ulaştırma Sektörü.

ABSTRACT

GLOBAL PUBLIC GOODS AND GLOBAL PUBLIC GOODS FROM THE PERSPECTIVE OF THAT ROAD SAFETY

Akif ŞARE

M.sc. Thesis, at Finance

Supervisor: Prof. Dr. Recep TEKELİ

Defining Global Public Goods is a new concept within the public finance literature. To solve the growing problems of the world emerged as a result of the cooperation and the search for funding global public goods; It is striving to be a precaution of the lack of local solution.

The transport sector has shown a rapid change as a result of globalization. One of the basic problems in the world; As the share of roads in the transport sector is much higher. This situation is negative effect on the road safety.

The World Health Organization (WHO) data (2015) due to approximately 1.24 million road traffic crash deaths globally annual is, for the same reason it is reported that about 50 million permanent injury occur. Therefore, resulting financial has been estimated that annual global loss 1,850 trillion dollars.

KEYWORDS: Global Public Goods, Road Safety, Road Transport, Transport Sector.

ÖNSÖZ

Küresel Kamusal Mallar kavramı literatürde görece yeni bir kavramdır. Bu alanda yapılan çalışmalarda artış görülse de henüz tanımlanması gerekli pek çok konu başlığı vardır.

Aynı şekilde Karayolu Trafik Güvenliği alanında dünya genelinde yapılan pek çok çalışma olsa da, sadece bu alanla ilgili çalışma yürüten birim yok denecek kadar azdır. Genellikle farklı alanlarda faaliyet yürütmek için kurulmuş birimler yol güvenliğini de artırma gayreti içindedirler. Yerleşik ulusal mevzuatlarda yetersizlikler görülmektedir ve ulus üstü kuruluşlarda da yetki karmaşası yaşanmaktadır.

Böyle bir ortamda gelişen ulaştırma faaliyetleri ve ulaştırma sektörü içinde her geçen gün ağırlığı artan karayolu ulaşımı için daha fazla güvenlik arayışı içinde olmak gereklidir. Bu amaçla yaptığım bu çalışmada desteklerini her zaman yanımda hissettiğim aileme teşekkür ederim.

Bu çalışmanın her aşamasında fikirleri, yönlendirmeleri ve akademik desteğini her zaman yanımda hissettiğim tez danışmanım Prof. Dr. Recep TEKELİ'ye teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY SAYFASI.....	iii
BİLİMSEL ETİK BİLDİRİM SAYFASI.....	v
ÖZET.....	ix
ABSTRACT.....	xi
ÖNSÖZ.....	xiii
KISALTMALAR VE SİMGELER DİZİNİ.....	xxi
ŞEKİLLER DİZİNİ.....	xxvii
ÇİZELGELER DİZİNİ.....	xxix
GİRİŞ.....	1
1. KAMUSAL MALLAR	5
1.1. Kavram Olarak Mallar ve Hizmetler	5
1.2. Kamusal Mal Kavramının Doğuşu ve Gelişimi	6
1.3. Kamusal Mal Çeşitleri	13
1.3.1. Tam Kamusal-Yarı Kamusal Mal Ayrımı.....	13
1.3.2. Yarı Kamusal Mallar.....	15
1.4. Kamusal Mal Tanımlaması için Yeni Yaklaşım	16
2. KÜRESELLEŞME VE KÜRESEL KAMUSAL MALLAR	19
2.1. Tarihi Süreçte Küreselleşme Kavramının Gelişimi	19

2.2. Küreselleşmenin Yakın Geçmişi	20
2.2.1. Bretton-Woods Paradigması'nın Doğuşu	22
2.2.2. Birleşmiş Milletler Paradigması'nın Doğuşu	24
2.3. Küresel Kamusal Mallar Kavramının Doğuşu	28
2.4. Küresel Kamusal Malların Sistematiğinin Önemi.....	32
2.5. Küresel Kamusal Malların Sunumu ve Sunum Aşamasında Karşılaşılan Sorunlar	35
2.6. Küresel Kamusal Malların Sunumunda Örgütlenme Şekilleri	39
2.6.1. Hobbesçi Görüş	39
2.6.2. Liberal Görüş.....	40
2.6.3. Hegemonik İstikrar Teorisi.....	41
2.7. Küresel Kamusal Malların Sınıflandırılması.....	42
2.7.1. Kamusal Malların Fonksiyonlarına Göre Yapılan Sınıflama	44
2.7.1.1. Bir küresel kamusal mal olarak çevre	44
2.7.1.2. Bir küresel kamusal mal olarak sağlık.....	47
2.7.1.3. Bir küresel kamusal mal olarak barış ve güvenlik.....	49
2.7.1.4. Bir küresel kamusal mal olarak serbest ticaret ve finansal istikrar	53
2.7.1.5. Bir küresel kamusal mal olarak bilgi.....	58
2.7.2. Kamusal Malların Kamusalılık Karakterine Göre Yapılan Sınıflama	59
2.7.3. Kamusal Malların Karakterine Göre Yapılan Sınıflama	62

2.7.4. Kamusal Malların Toplam Sunum Teknolojileri Kriterine Göre Yapılan Sınıflama	63
2.7.5. Kamusal Malların Diğer Özelliklerine Göre Yapılan Sınıflama.....	66
2.8. Küresel Kamusal Malların Finansmanı.....	68
2.8.1. Dışsallıkların İçselleştirilmesi.....	70
2.8.2. Özel Kaynaklar	75
2.8.3. Kamu Kesimi Kaynakları.....	76
2.8.3.1. Resmi kalkınma yardımları.....	76
2.8.3.2. Diğer kamu kesimi kaynakları	78
2.8.4. Küresel Kamusal Mallar İçin Kaynakların Daha Etkin Kullanımı Yöntemleri	78
2.9. Günümüz Küresel Kamusal Mallar Sistematiğine Eleştirel Bir Bakış	80
3. ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ VE KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ	90
3.1. Ulaştırma Sektörü ve Ekonomik Önemi	92
3.2. Ulaştırma Sektörünün Alt Sektörleri.....	94
3.2.1. Demiryolu Ulaşımı.....	94
3.2.2. Deniz Yolu ve İç-Su Yolları Ulaşımı.....	95
3.2.3. Hava Yolu Ulaşımı.....	96
3.2.4. Şehir-İçi Ulaşım	97
3.2.5. Karayolu Ulaşımı	97

3.3. Kavram Olarak Karayolu Trafik Güvenliği	99
3.4. Karayolu Trafik Kazalarında Risk Altında Olan Gruplar	104
3.4.1. Sosyo-Ekonomik Açından.....	104
3.4.2. Yaş Grupları Açısından.....	105
3.4.3. Cinsiyet Açısından.....	106
3.4.4. Korunmasız Yol Kullanıcıları Açısından	106
3.5. Türkiye'de Karayolları ve Karayolu Trafik Güvenliği Alanındaki Çalışmalar.....	107
3.6. Küreselleşen Dünyada Karayolu Trafik Güvenliği.....	109
3.6.1. Karayolları Trafik Güvenliği için BM Faaliyetlerinden Örnekler.....	111
3.6.2. Karayolu Trafik Güvenliği için DSÖ Faaliyetlerinden Örnekler.....	117
3.6.3. Karayolu Trafik Güvenliği için OECD Faaliyetlerinden Örnekler.....	120
3.6.4. Karayolu Trafik Güvenliği için DB Faaliyetlerinden Örnekler.....	121
3.6.5. Karayolu Trafik Güvenliği için AB Faaliyetlerinden Örnekler.....	125
3.6.6. Karayolu Trafik Güvenliği için Sivil Toplum Faaliyetlerinden Örnekler.....	132
3.7. Karayolu Trafik Güvenliği Hizmetleri ve Küresel Kamusal Mal Sınıflaması.....	135
3.7.1. Karayolu Trafik Güvenliğini Artırıcı Hizmetler.....	135
3.7.2. Karayolu Trafik Güvenliği ile Küresel Kamusal Mallar Sistematiği İlişkisi.....	137

3.7.2.1. Kamusallık karakterine göre karayolu trafik güvenliği hizmetleri.....	140
3.7.2.2. Fonksiyonlarına göre karayolu trafik güvenliği hizmetleri.....	145
3.7.2.3. Karakterine göre karayolu trafik güvenliği hizmetleri.....	158
3.7.2.4. Toplam sunum teknolojilerine göre karayolu trafik güvenliği hizmetleri.....	161
3.7.2.5. Trafik güvenliğini artırıcı faaliyetlerin kamusal fayda/maliyet açısından değerlendirilmesi.....	166
3.7.2.6. Ulus-üstü kuruluşların trafik güvenliği alanındaki çalışma örnekleri..	168
SONUÇ.....	169
KAYNAKLAR.....	174

KISALTMALAR VE SİMGELER DİZİNİ

ABS	: Anti Blokaj Sistemi (Anti Blocking System)
AEB	: Otonom Acil Frenleme
AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
AETR	: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Taşıt Personelinin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması
ASIRT	: Uluslararası Güvenli Karayolu Seyahati Derneği
BM-AEK	: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu
CSCMP	: Tedarik Zinciri Profesyonelleri Konseyi (The Council of Supply Chain Management Professionals)
CDM	: Temiz Kalkınma Mekanizması (Clean Development Mechanism)
CDIP	: Kalkınma ve Fikrî Mülkiyet Komitesi
CERs	: Sertifikalı Emisyon Tasarrufları (Certified Emission Reductions)
CNN	: Cable News Network
CO ₂	: Karbondioksit
DAC	: Kalkınma Yardımları Komitesi (Development Assistance Committee)
DB	: Dünya Bankası

DTÖ	: Dünya Ticaret Örgütü
DOGAKA	: Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı
ECOSOC	: Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyi
EC-WVTA	: Avrupa Birliği Komple Araç Tip Onayı (AT-KATO)
EGM	: Emniyet Genel Müdürlüğü
ERF	: Avrupa Karayolu Güvenliği Federasyonu
Euro NCAP	: Avrupa Yeni Araba Değerlendirme Programı
Euro RAP	: Avrupa Yol Değerlendirme Programı
ETSC	: Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi
GATT	: Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
GEF	: Küresel Çevre Fonu
GSMH	: Gayri Safi Milli Hâsıla
GSYİH	: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
IBRD	: Uluslararası Yeniden Yapılandırma ve Kalkınma Bankası
ICSID	: Uluslararası Yatırım Anlaşmazlıklarının Çözüm Merkezi
IDA	: Dünya Bankası Uluslararası Kalkınma Birliği
IFC	: Uluslararası Finansman Kurumu

IMF	: Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund)
INTELSAT	: Uluslararası Telekomünikasyon Uydu Örgütü
ILO	: Uluslararası Çalışma Örgütü
ISA	: Akıllı Hız Yardımı Sistemi
ITA	: Bilgi Teknolojileri Anlaşması
KGYK	: Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu
KKM	: Küresel Kamusal Mallar
km/h	: Kilometre/saat
KTGK	: Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu
MIGA	: Çok Taraflı Yatırım Garanti Ajansı
M.Ö.	: Milattan Önce
MTSK	: Motorlu Taşıt Sürücü Kursu
NATO	: Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
ODA	: Resmi Kalkınma Yardımları (Official Development Assistance)
ODY-ÜDY	: Orta ve Üst Düzey Yönetici Türü Mesleki Yeterlilik Belgesi ve Eğitimi
OSD	: Otomotiv Sanayicileri Derneği

ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
RKY	: Resmi Kalkınma Yardımları
RoadPOL	: Küresel Karayolu Trafik Güvenliği Polis Ağı
ROPS	: Devrilmeyi Önleyici Sistem (Roll Over Protection System)
RS-10	: Road Safety-10 Programı
RTÜK	: Radyo ve Televizyon Üst Kurulu
SIPRI	: Stockholm Uluslararası Barış Araştırmaları Enstitüsü
SRC	: Sürücü Türü Mesleki Yeterlilik Belgesi ve Eğitimi
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TISPOL	: Avrupa Trafik Polisleri Network Ağı
TİM	: Türkiye İhracatçılar Meclisi
TRACECA	: Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru
TRL	: Ulaştırma Araştırma Laboratuvarı
TV	: Televizyon
UNCTAD	: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
UNDP	: Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı

UNICEF	: Birleşmiş Milletler Çocuk Fonu
USEPA	: ABD Çevre Koruma Ajansı
v.b.	: ve benzeri
WIPO	: Dünya Fikri Mülkiyet Örgütü (World Intellectual Property Organization)
\$/v	: dolar/varil

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1.1. Özel ve Kamusal Malların Sınıflanması.....	11
Şekil 2.1. Kamusal Mal Sunumunda Politik Hiyerarşi.....	36
Şekil 2.2. Küresel Kamusal Malların Kamusalılık Özelliklerine Göre Sınıflanması.....	61
Şekil 2.3. Küresel Kamusal Malların Sunum Teknolojilerine Göre Sınıflanması..	65
Şekil 2.4. Küresel Kamusal Malların Sektörel Bazda Sunumunun Sınıflanması..	67
Şekil 2.5. Küresel Vergilemede Yöntem.....	72
Şekil 2.6. Kamu Maliyesinin Gelişimi.....	82
Şekil 2.7. Küresel Kamusal Malların Sunumu.....	85
Şekil 3.1. Raylı Sistem Taşıtları ile Karayolu Taşıtları Kıyaslaması.....	99
Şekil 3.2. Tahmini Motorlu Araç Sayısı Artışları (2009-2030).....	101
Şekil 3.3. Karayolu Trafik Güvenliği ile İlgili BM Faaliyetlerinden Örnekler....	113
Şekil 3.4. Karayolu Trafik Güvenliği ile İlgili DSÖ Faaliyetlerinden Örnekler..	118
Şekil 3.5. Karayolu Trafik Güvenliği ile İlgili OECD Faaliyetlerinden Örnekler	120
Şekil 3.6. Karayolu Trafik Güvenliği ile İlgili DB Faaliyetlerinden Örnekler....	122
Şekil 3.7. Karayolu Trafik Güvenliği ile İlgili AB Faaliyetlerinden Örnekler....	127
Şekil 3.8. Karayolu Trafik Güvenliği ile İlgili Sivil Toplum Faaliyetlerinden Örnekler.....	133
Şekil 3.9. Karayolu Trafik Güvenliği ve Trafik Güvenliğini Artırıcı Faaliyetlerin Küresel Kamusal Mal Sistematiği ile İlişkisi.....	139

Şekil 3.10. Trafik Güvenliğini Artırıcı Çalışmaların Kamusal Ölçütüne Göre Küresel Kamusal Mal Sınıflamasına Uyarlaması.....	142
Şekil 3.11. Karayolu Trafik Güvenliği Alanındaki Çalışmaların Küresel Kamusal Malların Sunumu Açısından İncelenmesi.....	163
Şekil 3.12. Trafik Güvenliğini Artırıcı Faaliyetlerin Faydanın Türüne Göre Yapılan Küresel Kamusal Mal Sınıflamasına Uyarlanması.....	167

ÇİZELGELER DİZİNİ

Çizelge 2.1. NATO Üyesi Ülkelerin Onar Yıllık Savunma Bütçe Trendleri.....51

Çizelge 3.1. Dünya Bankası ve Karayolu Trafik Güvenliği Projeleri.....124

Çizelge 3.2. Bölgelere Göre Karayolu Kaynaklı Trafik Ölümünün Dağılımı...162

GİRİŞ

Küresel Kamusal Mallar kavramı maliye literatürü içinde 1999 yılından bu yana bahsi geçen görece yeni bir kavramdır. Küreselleşme kavramı ile birlikte insanlığın karşılaştığı sorunların çeşitliliği ve etki alanı da artmıştır. Bunun sonucu olarak da sorunların çözümü için uygulanması gereken politikalar ve uygulayıcı birimler açısından yeniden bir değerlendirme yapılması kaçınılmaz olmuştur.

Ulus devletlerin sorunlar ve sorunların çözümüne yönelik politikalar karşısında rollerinin yeniden tanımlanması gereğince, geçmişte kamusal mal ve hizmet sunumu yapılırken ortaya konan ilkeler, küreselleşme sürecinde değişim göstermiştir.

Küreselleşme olgusu ile birlikte insanların ve insan topluluklarının hareket etme kabiliyetleri de büyük ölçüde artış göstermiştir. Bunun sonucunda Ulaştırma Sektörü büyük bir gelişim yaşamıştır. Ancak ulaştırma sektörünün yapısal kurgusunda halen sorunlar görülmektedir. Bu sorunlar arasında en ön plana çıkan, bütün dünyada ulaştırma alt sektörleri içinde karayollarının en büyük ağırlığa sahip olmasıdır. Karayollarının yoğun kullanımı nedeniyle sosyal ve ekonomik maliyetlerde büyük artışlar ortaya çıkmakta, gerek ulusal gerekse küresel çapta olumsuzluklar yaşanmaktadır.

Küresel ölçekte karayolu güvenliğini tehdit eden yol çarpışmalarının genel anlamda önlenebilir nitelikte olduğu görülmektedir.

Bu çalışmanın konusunu küresel kamusal mallar ve küresel kamusal mal olma perspektifinden Karayolu Trafik Güvenliği kavramı oluşturmaktadır.

Çalışmanın ilk bölümü küreselleşme olgusu ve küresel kamusal mal ve hizmet kavramları üzerine olacaktır. Bu bölümde tarihi süreçteki gelişimler anlatıldıktan sonra, kamusal mal ve hizmet sunumu ile ilgili bilgiler aktarılacaktır. Bu alanda geliştirilen yeni yaklaşımların örneklenmesi ve yeni kamu maliyesi

anlayışından bahsedilecektir. Ardından küresel kamusal mal ve hizmetlerin sunumunun önemi, sunum aşamasında karşılaşılan sorunlar, sunum yapanların örgütlenme şekli ve küresel kamusal malların sınıflanması ele alınacaktır.

Çalışmanın sonraki bölümü ise Ulaştırma Sektörü ve Karayolu Trafik Güvenliği başlıklarına ayrılmıştır. Bu bölümde öncelikle ulaştırma sektörünün genel yapısı ve önemi anlatılacak daha sonra ise ulaştırma modları arasında görece olarak en önemli konumda olan karayolu ulaşımından bahsedilecektir.

Karayolu Trafik Güvenliği açısından, risk gruplarının ele alınması, Türkiye ve dünya genelinde yol güvenliğini artırıcı faaliyetlerin incelenmesini takiben, Küresel Kamusal Mallar ve Karayolu Trafik Güvenliği ilişkisi ele alınacaktır.

Çalışmanın sonuç ve öneriler bölümü anlatılanlar ışığında trafik kazaları sonucu yaşanan kayıpların azaltılması için ön görülen çıkarımları ele almaktadır. Tüm dünyada önlenabilir nitelikteki kazaların engellenmesi, bu amaçla ilgililerin harekete geçirilmesi ve kamuoyunda gerekli farkındalığın oluşturulması temel hedeftir.

Bu çalışmanın amacı; Karayolu Trafik Güvenliği alanında sunulacak hizmetlerin Küresel Kamusal Mallar sistematiği açısından değerlendirilmesi; yol güvenliği alanında faaliyette bulunan kişi, kurum ve kuruluşların hizmetlerinin daha etkin sunumunun sağlanmasına katkıda bulunmaktır. Araştırma sorusu; küresel kamusal mallar sistematiği ve karayolu trafik güvenliği kavramının küresel kamusal mallar sistematiği içindeki yerini sorgulamak amacıyla oluşturulmuştur.

Çalışmanın önemi; yol kazaları sebebiyle yaşanan kayıpların boyutunun her geçen gün artması, yaşanan maddi kayıpların bir kalkınma problemi haline gelmesi yanında, yaşanan can kayıpları ve sakatlıkların da bir kamu sağlığı problemi haline gelmesindedir. Sürdürülebilir Ulaşım kavramı için çalışma önem arz etmektedir.

Çalışmanın varsayımlarını, trafik kazaları sebebiyle oluşan kayıpların önlenebilir nitelikte olduğu, yol güvenliğini artırmanın ekonomik ve sosyal gelişmişlik ve kalkınma adına da olumlu sonuçlar doğuracağı ve bütün bunlar için dünya genelindeki yerleşik mevzuatların yetersizliği oluşturmaktadır. Yerel politik karar alıcıların bu konu ile ilgili teşvik edilmesi ve bu amaçla uluslar arası işbirliği sağlanması gerekliliği ön görülmüştür.

Materyal ve yöntem; küresel kamusal mallar alanında daha önce ortaya konmuş literatür çalışmalarından faydalanılmıştır. Ulaştırma sektörü açısından sektör raporları ve küresel ölçekte düzenlenen çeşitli seminer ve konferansların sonuçları değerlendirilmiştir. Ayrıca farklı ülkelerdeki sektör regülasyonlarının tarihi süreçteki gelişiminden yararlanılmıştır. Bunların yanında gözlemler sonucu elde edilmiş bulgulara da yer verilmiştir.

Kaynak Özetleri (Literatür Özeti): Birleşmiş Milletler'ce 1999 yılında basılmış olan 'Global Public Goods' adlı eser küresel kamusal mallar kavramını detaylarıyla inceleyen ilk eser olma özelliğindedir. Küresel Kamusal Mallar akademik anlamda yeni tartışılmaya başlanan fakat hızla gelişen, etkileri sosyal hayatın içinde hissedilen, dinamik bir kavramdır. Hatta Küresel Kamusal Mallar kavramının doğuşu esnasında ulus devletlerin sunduğu kamusal mal ve hizmetlerin toplamı şeklindeki yaklaşım bile, kısa süre içinde yerini farklı anlayışlara bırakmıştır. Bu sebeple Küresel Kamusal Mallar kavramından bahsedilirken; sunumu esnasında nesiller arası fayda/zarar etkisine sahip olan ve dışsallıklarının bir bölge ya da tüm dünyaya yayılmış olması muhtemel mallar akla gelmektedir. Bu tür mal ve hizmetlerin sunumu olumlu dışsallıklar yaratırken bazen de sunumun eksik bırakılması olumsuz dışsallıklar (kamu kötülükleri) oluşturmaktadır. Bu mal ve hizmetler de geleneksel kamusal mallar ve hizmetler sunumunda olduğu gibi dışlanamazlık ve rakip olmama özelliklerini taşımaktadırlar.

Birleşmiş Milletler ve Inge Kaul 1999 yılından sonra da konu ile ilgili çalışmaları kapsamında çeşitli kaynakların basılmasında öncülük etmişlerdir.

Kaul'un 2005, 2006, 2012 ve 2013 yıllarında kaleme aldığı kaynaklar, anlatılan küresel kamusal malların gelişim sürecine eşlik etmiştir.

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) (2015) verileri her yıl küresel ölçekte yaklaşık 1,24 milyon karayolu çarpışması kaynaklı ölüm gerçekleştiğini, aynı sebepten yaklaşık 50 milyon kalıcı sakatlık oluştuğunu raporlamaktadır. Bu nedenle ortaya çıkan yıllık küresel maddi kaybın 1 trilyon 850 milyar dolar olduğu tahmin edilmektedir. Bu kayıp az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler dikkate alındığında gelişmiş ülkelere göre çok daha yıkıcı sonuçlar doğurmakta, ülkelerin kalkınmışlık düzeylerini olumsuz etkileyecek boyutta etkiler ortaya çıkmaktadır. Bu olumsuzlukların ortadan kaldırılması için Karayolu Trafik Güvenliği'nin artırılması gereğinin farkında olan DSÖ tüm ulusal hükümetleri ve ilgili birimleri harekete geçmeye davet ederek, yol kazalarını bir kamu sağlığı problemi olarak kabul etmiştir.

Ülkemizde de Kovancılar vd. (2007) kaleme aldığı Kamu Maliyesinde Küresel Değişimler adlı kitap konu ile ilgili literatürde yer almıştır. Ayrıca Kirmanoğlu'nun 2006 ve 2013 yıllarında ve Susam'ın 2008 yılında küresel kamusal mallar kavramına katkıları olmuştur. Yine Tekin ve Vural'ın (2006) çalışması küresel kamusal malların finansmanı alanında literatüre katkı sağlamıştır.

Kapsam ve Sınırlılıklar: Ulaşım ve ticaretin insanlık tarihi kadar eskiye dayandığı dünyamızda, küreselleşme ile birlikte sorunların büyüdüğü görülmektedir. Bu çalışma küresel kamusal mallar sistemi kullanılarak karayolu güvenliğinin artırılabilmesinin mümkün olduğu yaklaşımı ile önlenebilir yol çarpışmaları ve karayolu ulaşımı kaynaklı dışsallıkları azaltmayı hedeflemektedir.

1. KAMUSAL MALLAR

1.1. Kavram Olarak Mallar ve Hizmetler

Bireylerin sınırsız ihtiyaçları olduğu ve bu ihtiyaçlara ulaşabilmeleri için sahip oldukları kaynakların kıtlığı iktisatçılar tarafından sık-sık dile getirilen bir gerçektir. İnsanlar adı geçen ihtiyaçlarını somut fiziki oğelerden karşılıyorsa bir maldan; maddi varlığa sahip olmayan soyut bir yolla ihtiyaçlarını karşılıyorsa da bir hizmetten söz ediliyor demektir.

Malların ya da hizmetlerin ihtiyaçların giderilmesi için kullanıldığını düşünerek, ihtiyaçlar sonsuz ise bu ihtiyaçları tatmin etmek için var olan mal ve hizmetlerin de sonsuza yakın çeşitliliğe sahip olması gereklidir. En basitinden başlayarak; mal ve hizmetlerin doğada hazır halde ve insan ihtiyacından fazla miktarlarda bulunması ya da bunların üretiminde ekonomik kaynak kullanılmaması durumunda sözü edilen mal ve hizmetler *serbest mal ve hizmetler* olarak tanımlanır (Gümüş, 2013: 27). Bu Şekilde sunumu mümkün olan mallarda genellikle bir maddi karşılıktan yani bedel ödemekten bahis yoktur. Tabiidir ki her zaman mal ve hizmetlerin temini bu kadar kolay yolla olmamakta, bu amaçla bir kaynak kullanımı ve çaba gerekebilmektedir. Bu Şekilde kaynak kullanımını zorunlu hale getiren durumlarda sözü edilen mal ve hizmetlere *ekonomik mal ve hizmetler* denilebilir. Ekonomik mal ve hizmetler bir bedel ödenmeden mi yoksa bir bedel karşılığı mı elde edilecek sorusunun cevabını aşağıdaki gibi irdelemek mümkündür.

Eğer bir ekonomik kaynak tketererek yapılan mal ve hizmet üretimi gerçekleşiyorsa, ortaya çıkan faydanın kişisel tüketime yönelik olması durumunda *zel mal ve hizmet* retimi yapılmış olur. Faydanın kamusal olması durumunda ise *kamusal mal ve hizmet* retimi yapıldığı söylenebilir. Bireysel fayda yani özel mal ve hizmet temini söz konusu olursa bunun karşılığında mutlak bir bedel ödemesi söz konusudur. Kamusal fayda söz konusu olduğunda ise bir bedel

ödenmemesi, ya da ödenen bedelin elde edilen fayda ile kıyaslanmayacak kadar düşük olması durumlarına sıklıkla rastlanır.

1.2. Kamusal Mal Kavramının Doğuşu ve Gelişimi

Klasik iktisat kuramı mal ve hizmetlerin; üretimi, tüketimi ve fiyatlanması noktasında **“görünmez el”** aracılığıyla tabii bir dengenin var olduğu iddiasındadır. Adam Smith’in kuramına göre sermaye en verimli olduğu sektörlere yatırım yapacak böylelikle kar maksimizasyonun sağlanmasıyla toplumsal refahta da sürekli bir artış sağlanması mümkün olacaktır. Bu modelde, devlet müdahalesi ve düzenlemelerinin, tekelci yapıların ve özel sübvansiyonların sermayeyi yanlış yönlendirme ve genel refaha katkısını azaltma eğiliminde olduğu savunulur (Balseven, 2013: 7). Modele göre devlet sadece savunma, adalet ve sağlık benzeri stratejik bazı sektörlerde var olmakla yetinmek durumundadır.

Günümüz ekonomilerinde piyasa mekanizmasının aksadığı, işlerliğini yitirdiği durumlar olduğunu tartışmasız herkes kabul etmektedir. İşte bu durumda piyasa başarısızlıklarından kaynaklanan sorunların toplumsal etkilerinin azaltılması için devletin mal ve hizmet üretiminde bulunması gereklidir ki, bu şekilde üretilen mal ve hizmetlere **“kamusal mallar”** adı verilmektedir. Halk, ulus, kamu anlamındaki "public" ve mallar karşılığı olan "goods" kelimelerinden oluşan kamusal mallar tanımı, sosyal anlamda tüm kişilerin istifadesine açık ve yararlı olan her şey için kullanılabilir. Bu şekilde yapılan kamusal mal tanımı bize biraz da geçen yüzyılın başında yaşanan ‘Büyük Buhran’ sonrası yükselişe geçen Keynesyen ekonomi anlayışının mirasıdır. Bu akımın benimsenip uygulamada yaygınlaşmasından sonra devletin piyasadaki her türlü aksaklıklara sürekli olarak müdahale edebilmesi yaklaşımı kamusal mal sunumu için ayrılan kaynakların artmasının da dayanağı olmuştur.

Kamusal mal kavramının tarihi çok daha eskilere dayanmaktadır. Örneğin Osmanlı’da vakıflar, Avrupa’da kiliseler aracılığıyla ve gönüllülük esasıyla

sunumu yapılan bazı mal ve hizmetler bugünkü anlamıyla kamusal mallara oldukça yakın özellikler arz etmektedir. Ancak sanayileşme ve Fransız Devrimi sonrası oluşan özgürlükler ortamı ardından; bireysel ihtiyaçların giderilmesi için de devletlerin sorumlu tutulmaya başlanması anlayışından bu yana, kamusal mal arzı ekonomiler içerisinde git gide artan bir önem kazanmıştır.

Tarihte ilk kamusal alan oluşumu günümüzden yaklaşık sekiz bin yıl öncesine dayandırılmaktadır. Ancak daha yakın dönemi içeren Tarihi Sümer Metinleri M.Ö. 3. bin yılın bürokrasisi ve kral faaliyetleri hakkında bilgiler vermektedir (Konyar, 2010a: 138). Yeni Sümer Devleti'nde¹ idari ve askeri yönetimin ayrı ayrı idare edildiği anlaşılmaktadır. Bu noktada Merkezi Devlet'in artık büyük miktarlara ulaşmış kamu harcamalarının kaynak sorununun devreye girdiği; bağlı bölgesel krallıkların, toprak sahiplerinin ve kent merkezinde yaşayan tebaanın vergi yükümlülükleri olduğu görülmektedir. Ayrıca devletin kamusal işlerinde ihtiyaç duyduğu işgücünün ayrıntıları da yazıtlarda yer almaktadır. Kölelik olup-olmadığının tartışmalı olduğu söz konusu dönemde yurttaşlar belirli bir ürün veya toprak karşılığında kamusal işlerde, özellikle inşaat işlerinde çalıştırılabiliyordu (Konyar, 2010a: 137).

20. yüzyılda sanayileşmenin gerçekleştirilmesiyle birlikte kamusal mal sunumunda büyük bir artış meydana gelmiştir. 1870'lerde Gayri Safi Milli Hasıla (GSMH) içerisinde % 10'u geçmeyen devletin payı; 1900'lü yıllarda % 30'lara hatta 50'lere kadar yükselmiştir. Devletin ekonomi içerisindeki ve kamusal mal üretimindeki payı 1945-1975 yılları arasında doruğa ulaşmıştır (Barış, 2008: 5). Hiç şüphesiz bunda Keynesyen ekonomi politikalarının çok büyük katkısı olmuştur.

¹ *Yeni Sümer Devleti'nin M.Ö. 2112 yıllarında Ur-Nammu tarafından kurulduğu yönünde fikir birliği vardır (Konyar, 2010a: 133)*

Günümüz kapitalist toplumlarında devletin ekonomideki yeri büyümüş ve kamu kesimi gelişmiş, artık kapitalist kabul edilen toplumlar bile tam bir karma ekonomi şeklinde yapılanmışlardır. Kamunun milli ekonomideki müdahale boyutunun en önemli göstergesi olarak, Kamu Harcamaları/GSMH oranı alınmaktadır. Günümüzde bu oranın % 25'in altına düştüğü ülke yok gibidir. Bununla beraber bu oranın % 50'leri aştığı gelişmiş ülkeler de söz konusudur (Barış, 2008: 22).

Kamusal mallar konusunda farklı görüşler ortaya atılmış olsa da Ersel'e göre (2010) üzerinde büyük oranda uzlaşılan ve ön plana çıkan konular şu şekilde özetlenebilir;

- Kamusal mallardan bahsedildiğinde bir ekonomide Pareto ölçütlerine göre etkin (P-etkin) kaynak dağılımının oluşabilmesi için, bireylerin kamusal mal ile özel mallardan oluşan sepet arasındaki marjinal ikame oranlarının toplamının, ekonominin marjinal dönüşüm oranına eşit olması gerekir. **(Samuelson Koşulu)**
- Kamusal mallardan bahsedildiğinde piyasa rekabeti yoluyla varılan P-etkin değildir. Rekabete dayalı dengede kamusal mal sunumu P-etkin duruma göre daha azdır.
- Bu sebeple kamusal mallardan bahsedildiğinde, P-etkin çözümün sağlanabilmesi için iktisadi karar alıcıları vergileyebilecek devlet gibi bir otoriteye ihtiyaç vardır. Bu koşullar altında, P-etkin duruma varabilmek için her iktisadi birime salınacak verginin, bu birimlerin bahsedilen kamusal maldan elde ettikleri faydayla orantılı olması gerekir. **(Lindahl Dengesi)**
- Ancak bu durumda da sorun çözülmüş olmamaktadır. Zira iktisadi birimler, tercihlerini açıklamaktan kaçınarak, bahsedilen kamusal malın finansmanı ile ilgili maliyeti başkalarına yansıtmayı deneyebilirler (Ersel, 2010: 16-17).

Kamusal mal sunumu olgusunu ortaçağa kadar dayandıranlar olsa da ekonomi literatüründe kamusal mallardan ilk bahis, 18. yüzyıl'da David Hume'un *Treatise of Human Nature* (İnsan Doğası Üzerine Bir İnceleme) adlı eserinde (1739) "ortak mallar" adıyla geçmektedir (Uğurlu, 2010: 27). Bundan otuz yıl sonra Adam Smith tarafından da aynı konu ele alınmıştır (Barış, 2008: 5). Ancak konunun sistematığı 1954-55 yıllarında Samuelson¹ tarafından kurulmuştur. Samuelson'a göre bir piyasa işleminde alıcılar faydaya belli bir ücret ödeyerek ya da bazen başka bir hizmet veya malla takas ederek ulaşabilirler. Bu durumda bir özel malın tüketimi esnasında kişilerin birbirine rakip olması ve bedelini ödemeyen kişilerin hizmetten yararlanmasının engellenmesi söz konusudur. Oysa kamusal mallarda kişiler elde ettikleri faydanın karşılığında ya hiç bedel ödemezler ya da gerçekte ödemeleri gerekene göre oldukça az miktarda ödeme yaparlar. Bunun için ücret ödemeyenlerin tüketimden dışlanması diye bir durum kamusal mallarda yoktur. Tüketim sırasında kişiler birbirleriyle rekabet halinde de değillerdir.

Samuelson basit bir anlatımla konuyu ikili bir analize tabi tutmuştur. Buna göre bazı malların faydaları bölünebilir dolayısıyla bu tür malları birey olarak tüketmek mümkündür. Bunlar özel malları ifade eder. Bir diğer grup mal ise bölünemez ve toplum tarafından ortak bir tüketim söz konusudur. Samuelson'a göre bu ilk grup mallar özel malları ikinci grup mallar ise kamu mallarını simgeler (Erdem, Şenyüz, & Tatlıoğlu, 2013: 22). Samuelson'un kuramı 'görünmez elin' en azından dört alanda yetersiz olduğunu iddia eder. Bu dört alan, serbest piyasa sisteminin başarısızlığı, oligopol ve tekellerin varlığı, kamusal malların varlığı ve dışsallıklardır. Samuelson oluşturduğu kuramında bu başarısızlıkları dikkate alarak Keynesyen iktisatla Neoklasik iktisadı kaynaştıran Neoklasik sentezini oluşturmuştur (Balseven, 2013: 9).

¹ Samuelson'un yeni ufuklar açan 1954 yılındaki kısa makalesi "Kamu Harcamaları Saf Teorisi" (*The Pure Theory of Public Expenditure*) adıyla anılmaktadır (Kaul, 1999: 5).

Göker'e göre (2008) Samuelson'un çok sayıda bireyin, eş zamanlı ferdî tüketimini dikkate alan, talep yönlü sınıflaması, özel ve kamusal mal ilişkisinde tam bir zıtlığın varlığını ön görerek, kamusal mal tanımı için tüketimde rekabet yokluğunu şart koşmaktadır. Tüketimde rekabetten uzak olunması, her bir birey için eşit miktarda tüketim ve ayrıca ortaya çıkan fayda açısından da eşitlik demektir. Yani birden fazla kişi söz konusu mal ya da hizmeti aynı anda ya da ardi ardına tüketebilmeli ve bu durum ilk tüketenden sonra gelenler için herhangi bir olumsuzluk oluşturmamalıdır. Oysa bu durum fiilen sık karşılaşılan bir durum değildir. Samuelson 1955 yılında kaleme aldığı ikinci makalesinde bu durumu dikkate almış ve malların bu ikili ayrıma tabii tutulması esnasında verilen örneklerin uç örnekler olduğunu devlet faaliyetlerinin çoğunun bu iki uç arasında farklı noktalarda gerçekleştiğini kabul etmiştir (Göker, 2008: 110).

Özel mal kamusal mal ayrımını yapan Samuelson'un geleneksel analizinde özel mallar ile kamu malları arasında tam bir zıtlık olduğu varsayımının günümüzde revize edilmesi ihtiyacının temelinde yatan unsur, tam anlamıyla bu sınıflamanın uygulanabileceği mal gruplarının azlığıdır. Günümüz ekonomilerinde mal ve hizmet sunumu genelde daha karmaşık bir döngü içerisinde ve daha çok faktörün etkisiyle gerçekleşmektedir.

İnsanların günlük hayatlarında özel tüketim mallarına olduğu kadar kamu mallarına da ihtiyaç duyduğu tartışmasızdır. Yiyecek, içecek, giysi ne denli gerekli ise; güvenlik, adalet ve savunma da o kadar gereklidir. Peki ya eğitim, sağlık ve ulaşım gibi hizmetler? Görüldüğü gibi bir tanımlama yapmak gerektiğinde mal ve hizmetlerin çeşitliliği, bunun yanında farklılık arz eden toplumsal algılar, zaman içinde değişen gereklilikler gibi birçok faktörü dikkate almak zorunluluğu doğmaktadır.

Özel ve Kamusal Mallar		
	Tüketiminde rekabet var	Tüketiminde rekabet yok
Tüketimde Dışlanabilme var	Özel Mallar (Ekmek gibi)	İletişim ağları, Kulüp mallar. (çoğunlukla rekabetin olmadığı kulüp malları) (Kütüphane gibi)
Tüketimde Dışlanabilme Yok	Ortak Havuz Mallar (Her İnsanın faydalanabildiği aşırı tüketim sorunu yaşanabilen bazı mallar) (Atmosfer gibi)	Tam kamusalılık içeren mallar (Savunma, Güvenlik gibi)
Not: Koyu renk alanlar kamusal malları göstermektedir.		

Kaynak: (Kaul vd., 1999a: 5)

Şekil 1.1. Özel ve Kamusal Malların Sınıflanması

Kaul (1999) geleneksel tanımı revize ederken dikkate alınması gereken noktaları üç başlık altında toplamıştır. Bunlardan ilki, özel ya da kamusal mal tanımının kişisel ihtiyaçlar ve toplumsal algılar yönüyle sabit özellikler taşımaması, değişkenlikler göstermesidir. Bu durumda sunumun özel ya da kamusal olarak gerçekleşmesi politik bir karar mekanizmasının tercihi şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Burada bir örnek vermek gerekirse geçmişte televizyon yayınları kamusal bir mal olarak sunulduğundan kimsenin bunun faydalarından dışlanması mümkün olmazken, ilerleyen teknoloji ile günümüzde dijital platformlar sayesinde tüketimde faydadan dışlanabilme olasılığı doğmuştur. Bu söz konusu malın bireyler için sınıflandırılmasının değişmesi sonucunu ortaya çıkartmaktadır. Bir başka boyutta bütçe kısıtı, yani bütçelerin yetersizliğidir. Özel mal niteliklerini taşıyan temel eğitimi, kamusal mal şeklinde herkese sunmak ancak devletlerin bütçe imkânlarıyla mümkün olabilmektedir (Kaul, 1999: 6).

İkinci olarak karşımıza çıkan bir konu da, aralarındaki tüm karşıtıklara rağmen araştırmacıların üzerinde geniş konsensüs sağladığı nokta bir kamusal mal

sunumu söz konusu olduğunda, tüm kişiler eşit fayda elde edemeyebilirler. Örneğin barışı korumak adına bazı politikacılar savunma harcamalarındaki artışa göz yumabilirler. Bu durum sağlık ve eğitim gibi başka alanlardaki kamusal harcamaları kısıtlayabilir. Diğer politikacılar ve halk da bu yönüyle bu karara itiraz edebilirler. Çünkü kimilerine göre barışı teşvik etmek için asıl yapılması gereken sağlık ve eğitimin geliştirilmesi çabaları olabilir.

Kaul üçüncü olarak, kamusal malların sunumunun sadece devlet tarafından yapılması zorunluluğu olmadığına dikkat çekmektedir. Gerçekten de günümüzde kamusal ya da özel malların sunumunda hükümetler kadar, sivil toplum örgütleri, gönüllü katılımcılar ve iş dünyası da etkin rol oynamaktadır (Kaul, 1999: 7).

Kaul'a göre bu trendlerin arkasında önemli itici güç olarak uluslar arası ticaret, finans ya da ulus-üstü üretimde yer alan şirketler yer almaktadır. Bu durum hükümetlerin rolünün önemsiz olduğu sonucunu doğurmamaktadır. Hukuki düzenlemelerin altyapısının oluşturulması, finansmana yönelik destekler ve eğitim standartlarını yönlendirmek, teşvikleri, uyum ve eşgüdümü sağlamak gibi önemli görevler yine hükümetler ve devletlere düşmektedir (Kaul, 1999: 10).

Birey ve toplum açısından hem refahın artışı hem de sürdürülebilir kalkınmanın yolu, özel ve kamusal malların sunumunda belirli bir denge yakalanmasından geçmektedir. Bu durumda bir analiz yaparken anahtar soru, hangi malın sunumunun daha iyi olduğu değil, aralarında kurulacak dengenin niteliği olmalıdır. Kaul'a göre (2005) toplumların refahı ve sürdürülebilir kalkınma için özel ve kamusal malların sunumu aşamasında dengeli bir dağılım içinde olmaları önemlidir (Kaul, 2005: 2). Kamusal mallar için farklı şekillerde tanımlamalar yapıldığı görülse de genellikle ortak bazı özelliklere vurgu yapıldığı dikkat çekmektedir. En yalın haliyle kamusal mallar toplumun bütün bireyleri tarafından birlikte tüketilen ve faydasından kimseyi mahrum etme imkânı olmayan mallardır. Detaylandırmak gerekirse; eğer üretilerek topluma sunulan bir malın tüketimi bedel ödemeyenlerden dışlanamıyor (malın sağladığı fayda tüm topluma

yayılabiliyorsa) ve bu maldan yararlananlar birbirlerini etkilemiyorsa (tüketime rakip olmayıp bir tüketicinin tüketimi diğer tüketicilerin tüketim miktarlarını değiştirmiyorsa) bu durumda sözü edilen mal bir kamu malı olarak tanımlanır (Gümüş, 2013: 27).

Görüldüğü üzere son elli-altmış yıldır üstünde sıkça tartışılan konuların başında gelen kamusal mal ve hizmet sınıflama kriterleri yakın geçmişte içerik değiştirerek zenginleşmiştir. Şekil 1.1. bizlere bu değişimin ortaya çıkarttığı yeni sınıflamanın en basit halini ifade etmektedir. Buna göre mallar sadece özel mal ve kamusal mal olarak sınıflanırsa eksik kalacaktır. Çünkü mal ve hizmetlerde artan çeşitlilik ve değişen toplumsal ihtiyaçlar yeni sonuçlar doğurmuştur.

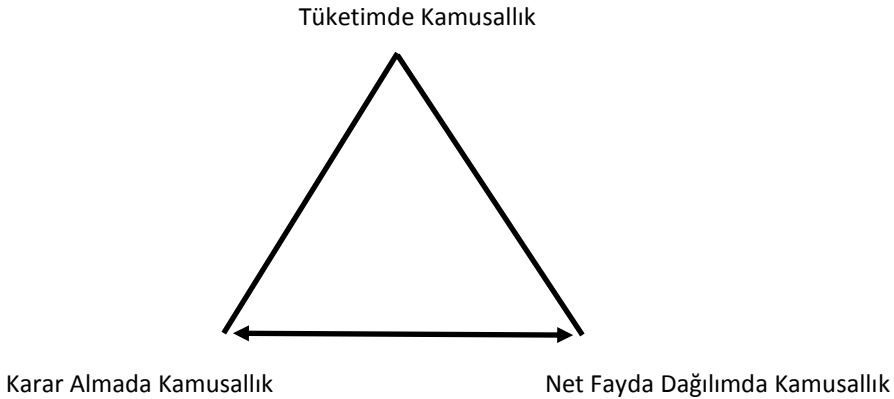
1.3. Kamusal Mal Çeşitleri

1.3.1. Tam Kamusal-Yarı Kamusal Mal Ayrımı

Ekonomik liberalleşme ve özelleştirmelerin etkisiyle geçen yirmi-otuz yıl içinde piyasalar sınırların ötesine geçerken, kamu-özel kesim ayrımı arasındaki çizgiler de daha bulanık hale gelmiştir. Bu değişimlere karşı değerlendirmeler de değişiklikler arz etmektedir. Bazı analistler 'görünmez el'in genişleyen etki alanını alkışlarken, kimileri de sermaye sahipleri ve hissedarlarının lehine, acımasız bir 'turbo-kapitalizme' doğru yönelmemizin endişelerini taşımaktadır (Kaul, 1999: 1).

Modern anlamda kamusal mallar teorisinin Samuelson'a atfedilmesi nedeniyle kamusal malların sınıflanması esnasında da ilk olarak Samuelson'un tanımı dikkate alınır. Bu sınıflamada malların sahip oldukları temel nitelikler dikkate alınmıştır. Bu nitelikler, tüketimde rekabetin olup olmaması, elde edilen faydadan ilave kullanıcıların dışlanıp dışlanamaması ve tüketim esnasında üçüncü kişilere yayılan ancak fiyatlandırılmayan faydaların (dışsallıkların) bulunması şeklinde sayılabilir.

Sistematik anlamda kamusal malların tanımlamasını ilk Samuelson yapmışsa da özellikle, 1990’lardan itibaren dünya üzerinde yaşanan siyasi ve ekonomik gelişmeler revize bir tanım ihtiyacını kaçınılmaz kılmıştır. Eskiden beri kamusal mallar ile özel mallar arasında tam bir karşıtlık olduğu şeklinde bir yaklaşım vardır. Bu yaklaşım çok fazla değişkene bağlı olmayan, mal ve hizmetleri çok keskin çizgilerle birbirinden ayıran bir yaklaşımdır. Bugünün değişen dünyasında karmaşıklaşan ilişkiler ve değişen ihtiyaçlar konunun yeterince anlaşılabilmesi sonucu doğuracağından özellikle son yirmi yıldır ilgili literatüre yeni bakış açıları girmiştir. Bunlardan birisi de kamusal üçgeni olarak aşağıda yer almıştır. “Kamusal Üçgeni” kamusal üçgenin üç önemli boyutunu ifade etmektedir. Geleneksel kamusal mallar teorisinden farklı olarak, bir malın kamusal potansiyeli ve bu malın tüm insanların tüketimine uygun olması ile gerçekten dışlanamaz olması arasındaki farklılıklara dayalı olarak kamusal mallara ilişkin genişletilmiş yeni bir tanımlama yapmaktadırlar (Çelebi ve Yalçın, 2008: 2).



Kaynak: (Kaul, 1999: 19)

Şekil 1.2. Kamusal Üçgeni

Yalçın’a göre (2009) yukarıdaki üçgende, ilk kamusal boyutu, tüketimde yaşanan kamusalıktır. Acaba söz konusu mal herkes tarafından tüketilmekte midir? İkinci olarak, net faydanın dağılımında kamusalıktır. Acaba

söz konusu malın faydaları adil bir şekilde dağılıyor mu? Üçüncü ve son boyut ise, karar alma sürecindeki kamusalıktır. Acaba malın kamusalılık derecesi için kim karar veriyor? (Yalçın, 2009: 76) Bu soruların cevaplarına göre, şekilde eşkenar üçgen olarak oluşan süreç, farklı şekillerdeki üçgenlere dönüşebilecektir.

Kamusalılık üçgeni, tüketimde, kamusal malların hangi biçimde, hangi miktarda üretileceği, faydalarının hangi şekilde dağıtılacağı konusunda karar verilmesinde ve oluşan faydaların farklı toplum grupları arasında adaletli dağılımıyla ilgili ipuçları vermektedir (Yalçın, 2009: 76). Kaul kamusalılık üçgeni konusunu tartışmaya açmış olsa da sınıflamanın içeriğini tam olarak doldurmamıştır. (Kirmanoğlu, Yılmaz, & Susam, 2006: 28)

Kamusal mallarda iki ana nitelikten biri tüketimde rekabetin söz konusu olmamasıdır. Aynı şekilde tüketiminden dışlanamamak da ikinci özelliktir. Ancak az sayıda mal bütünüyle bu özelliklere sahiptir. Genellikle mallar bu açılarından karmaşık bir yapıya sahiptirler. Bahsi geçen iki kriterden ikisini de sağlayan mallar ***tam kamusal*** mallar iken bunlardan sadece birini kapsayan mallara da ***yarı kamusal mallar*** adı verilmektedir (Kaul vd.1999a: 4).

1.3.2. Yarı Kamusal Mallar

Yarı kamusal mallar da özelliklerine göre iki kategoriye ayrılırlar. Tüketiminde rekabetin olmadığı ancak tüketimi esnasında bir şekilde dışlanabilme özelliği bulunan mallara kulüp malları denir. Kullanımdaki maliyetleri içselleştirmek amacıyla, kulüp malları için bir dışlama mekanizması oluşturulabilir (Sandler, 1999: 26). Böylelikle kulüp malları ulusal düzeyde, kulüp üyelerine sosyal fayda oluşturarak, hükümet müdahalesi olmadan özel kaynak tahsisine fırsat sağlar (Sandler, 1999: 23).

Günümüzde binicilik kulüpleri, tenis kulüpleri, kütüphanecilik faaliyetleri gibi örnekleri bu kategoride saymak mümkündür. Bu tür bir mal ve hizmet sunumu esnasında belli bir miktarda ücret ödenmesi yanında, bu hizmetin

faydalarında kısmen bir dışlanma da söz konusudur. Bu mallar kişisel mal özellikleri arz etseler de karşılığında elde edilen faydaya oranla ödenen ücretin görece olarak düşük olması dikkat çeken noktalardandır. Bu bir anlamda kişilerin sosyal fayda elde etmesi anlamı taşıdığından bu tür sunuma kamusal mal sunumu olarak bakmak mümkündür. Geniş bir ölçekte bakacak olursak NATO gibi ulus üstü bazı kuruluşların faaliyetlerini de bu şekilde bir kulüp mal şeklinde tanımlamak mümkün olacaktır. Aynı şekilde Uluslararası Telekomünikasyon Uydu Örgütü (INTELSAT) bu şekilde bir kulüp malı sunumu gerçekleştirmektedir. Üye olan uluslar ve özel firmalar bir birliktelik (konsorsiyum) oluşturarak, telefon görüşmeleri ve televizyon yayınları için uluslar arası bir haberleşme ağını paylaşırlar. Kanbur ve arkadaşlarının da (2006) dikkati çektiği gibi; tam kamusal malların aksine kulüp mallarda kalabalıklaşma dışsallığına önlem olarak geliştirilen giriş ücreti ödeme mekanizması, bu malların daha etkin kaynak tahsisine olanak sağlar (Kirmanoğlu vd., 2006: 27).

Yine tüketiminde dışlanamazlık özelliğini barındırdığı halde, tüketimi esnasında rakip olma durumunun tamamıyla ortadan kalkmadığı mallara da ortak havuz kaynaklar denmektedir (Kaul vd., 1999a: 5). Ortak havuz malları olarak da anılan bu malların tüketimi bireysel olsa da tüketimde dışlamanın olmaması nedeniyle aşırı kullanım sorunu bulunmaktadır (Gümüş, 2013: 28). Sözü edilen aşırı kullanım sosyal faydanın topluma adil şekilde dağılımına engel olduğu için aşırı kullanım sorununu bir negatif dışsallık olarak değerlendirmek mümkündür. Son yıllarda yaşanan hava kirliliği, ozon tabakasının incilmesi, küresel ısınma, denizlerde ki artan kirlilik gibi sorunlar özünde hep bu şekilde aşırı tüketim yatan, ortak havuz malları sorunlarıdır.

1.4. Kamusal Mal Tanımlaması için Yeni Yaklaşım

Kamusal malların geleneksel tanımını genişletmek ve revize bir tanım elde etmek amacıyla, ilk olarak tüketimde kamusallığın pozitif tarafına tekrar bakmak gereklidir. İkinci olarak, kamusal malın sunumunda paydaşların sürece katılımı ve

son olarak da ortaya çıkan sosyal faydanın dağılımı malın kamusallığında önem arz etmektedir.

Bu noktada kamusal bir malın dışlanamazlıktan gelen kapsayıcılık özelliği önemle üstünde durulması gereken bir noktadır. Tüm insanları tüm nüfus ve gelir gruplarını kapsayan mallar kamusal mallardır (Kaul, 1999: 12). Aksi olursa (örneğin fakirlere yönelik yardımlar v.b. gibi) bu durumda bir takım insanlar dışlanacağı için kulüp mallar söz konusu olacaktır.

Dışlanamazlık durumu, belirli bir sosyal politikanın yerleştirilmesi amacıyla hükümetlerin tercihi olabileceği gibi; ekonomik ya da teknik nedenlerden dolayı malın faydasının sonuçları yönünden de olabilir. Bir başka durum da ozon tabakasının delinmesi örneğinde olduğu gibi, herhangi bir kamusal kötünün varlığının söz konusu olmasıdır.

Paydaşların kamusal malın sunumu ve tüketimi sürecine katılımı da özünde piyasa başarısızlıklarının kaçınılmaz olmasından kaynaklanmaktadır. Tercihleri farklı tüketici gruplarına yapılacak sunumlar da farklılıklar arz edecektir. Arrow'un İmkânsızlık Teoremi gereği bireysel tercih sıralamasından toplumsal tercihlere ulaşılması mümkün değildir¹ (Kaul, 1999: 13).

Bu sebeplerle, anahtar konumdaki paydaşların kamusal mal sunumu ve daha sonra ki tüketim süreçlerine katılımının sağlanması hem daha sağlıklı hem de daha gerçekçi bir süreç ortaya çıkartacağından önemlidir.

Son olarak ortaya çıkan sosyal faydanın dağılımı açısından adaletin ve

¹ Kennet Arrow 1951 yılında doktora tezi olarak sunduğu ve daha sonra 'Toplumsal Tercih ve Bireysel Değerler' adlı kitap olarak tarihe geçen çalışmasında; politik bir oylamada üç ya da daha çok seçenek olması gerekliliğini ve bunların ikiye oylanabilmesi tezini savunmuştur (Wikipedi, 2014).

hakkaniyetin sağlanması da yeni kamusal mallar tanımını yapılırken dikkat edilmesi gerekli bir başka noktadır. Adalet sağlanmasında önemli unsurlar şeffaflık ve dolayısıyla bilgidir. Kamu politikaları varsayımsal olmamalıdır. Kamusal malların sosyo-ekonomik etki analizleri titizlikle yapılmalıdır (Kaul, 1999: 17).

Bütün bunlara ilave olarak kamusal mal ve hizmetlerin sunumu sırasında çok adil ve şeffaf bir yaklaşım içinde olduğunda bile, kişilerin bu mal ve hizmetlere ulaşımı yine de bazı kişisel faktörlerin etkisiyle sınırlıdır. Örneğin elektriğin, bilgisayarın ve internetin tesis edildiği her toplumda her bireyin bu hizmetlerden tam manasıyla yararlanması mümkündür denilemez. Kişisel tercihler, bireysel anlamda etkin rol oynamaktadır. Buradan hareketle kamusal mal ve hizmetlerin sunumu kadar tüketilmesi esnasında da sosyal anlamda dışsallıklar oluşmaktadır denilebilir.

Özetle, geleneksel anlamda daha kapalı ve devletçi bir yapı içerisinde sunulan kamusal mallar, günümüzde daha kapsayıcı ve geniş çerçeveli olarak sunulmaktadır. Böylelikle kamu ve özel kesim arasında sınırlar daha geçirgen hale gelmekte, kamusal mal sunumu açısından yerel ve uluslar arası işbirliğinin önemi de artmaktadır (Kaul ve Conceiçao, 2006a: 4).

2. KÜRESELLEŞME VE KÜRESEL KAMUSAL MALLAR

2.1. Tarihi Süreçte Küreselleşme Kavramının Gelişimi

Gelişen teknolojinin, bilgi ve haberleşme ağlarındaki hızlı dönüşümünün, sınırları kaldırdığı bir dünyada, iktisadi, siyasi ve toplumsal hayatta yaşanan çok yönlü değişimlerin bileşkesine küreselleşme denir (Balseven, 2013: 4).

Nişancı'ya (2003) göre; küresellik dünyanın bütünleşmesine, küreselleşme ise bu bütünleşmenin karmaşık süreçlerine verilen isimdir (Nişancı, 2003: 30). Özerkmen'e (2004) göre; küreselleşme sürecinde dünya da yaşanan şey bir merkezi otorite ya da bir idari yapılanmanın yokluğudur. Küreselleşme, bu hali ile "Yeni Dünya Düzensizliği"dir. Küreselleşme, ulus-devletin rolünü değiştirmiş, ulus devletler yeniden yapılanma ile yeni görevler üstlenirken, eski birçok rolünü özel sektöre, uluslar-üstü kuruluşlara terk etmiştir (Özerkmen, 2004). Adıgüzel'e (2013) göre ise küreselleşme; dünya genelinde yaygınlaşan bütünleşme çabalarıyla eş zamanlı olarak, mesafelerin, mekânların ve hatta zaman olgusunun sınırlarında yaşanan daralma ve buna bağlı olarak ekonomik ve sosyal hayatın tüm alanlarında artan karşılıklı bağımlılıktır (Adıgüzel, 2013: 2).

Son yılların çokça ön plana çıkan kavramlarından birisi olmasına rağmen küreselleşme kavramı hakkında tam bir içerik bilgisine, mutlak bir mutabakata ulaşmak oldukça zordur. Bu bağlamda küreselleşme kavramının temelinin insanoğlunun var olmasıyla başlayan ve halen devam ede-gelen bir süreç olarak ele alınması gerekliliği göze çarpmaktadır.

Modern anlamda küreselleşme kavramından bahsedilemeye başlanmasından yaklaşık 8 bin yıl önce; kentleşmenin ilk yaygınlaşmaya başladığı dönemlerde insan topluluklarının "**ekonomik çıkar bölgesi oluşturmaları**" söz konusu olmuştur (Konyar, 2010a: 91). Bu dönem Kalkolitik çağ (Bakır-Taş Çağı) diye

adlandırılır ve yaklaşık olarak M.Ö. 5800 – 3400 yılları arasına tarihlenir (Konyar, 2010b: 16).

Bahsedilen dönemde, din bir şekilde kurumsallaşır ve zaman içinde tarımsal üretim yanında madencilik faaliyetlerini de düzenlemeye başlar (Konyar, 2010a: 83). Yeni oluşan zengin kesimi kamusal binaların yapımına da önyak olmuştur. Bu noktada insanoğlunun kültürel evrimi ile ortak bir seyir izleyen din olgusu yine baskın bir kültürel unsur olarak karşımıza çıkar. Zira daha sonra daha da kurumsallaşacak haliyle varlık sahibi yöneticiler yetkilerini tanrıdan aldıkları iddiasındadırlar. Bu nedenle varlıklı kesim aynı zamanda toplumda dini de temsil eder, doğal olarak kutsal binaların yapımı da onların asli görevidir. Ama tarihsel süreç bu görevi sembolik anlamda üstlendikleri gerek iş gücü gerekse ekonomik anlamda kaynağın kentin diğer sosyal sınıfları üzerine yıkılan vergiler ve iş yükümlülükleri ile sağlandığını göstermektedir (Konyar, 2010b: 27). Toplumdaki yeni yönetici sınıf mimari alanda da dönüşüm yaşanmasına sebep olmuş, anıtsal bir dini mimari şekillenmeye başlamıştır. Eş zamanlı olarak kamusal yapıların oluşması ve bu amaçla gelişen toplumsal iş bölümünün varlığı görülmüştür (Konyar, 2010a: 83).

Kamusal alanın oluşmasının ardından ticari ve siyasi ilişkilerin gelişimini gösteren diğer referans kaynaklar olarak mühür kullanımının yaygınlaşması ve standart ölçülerde farklı boyutlarda kil kapların üretimine rastlanması toplumlar arası kurallara dayalı ilişkilerin tarihinin ne kadar eski olduğunu kanıtlar niteliktedir. Kalkolitik çağda gelişen Halaf Kültürü döneminde toprağa bağlılık, aralarında kan bağı olan toplulukların "memleket" bilinci ya da kentlilik kavramları sosyal hayatta gözlemlenebilir hale gelmiştir (Konyar, 2010a: 85).

2.2. Küreselleşmenin Yakın Geçmişi

Küreselleşme olgusu modernleşme ile daha ön plana çıkan bir kavramdır. Modernleşme hareketi Avrupa'da dinde reform, düşüncede aydınlanma ve üretim

biçiminde sanayileşmenin doğması ile hayat bulmuştur (Çapar ve Yıldırım, 2012: 2). Varoluş süreci insanlık tarihi kadar eski görünse de modern dünya için ele alındığında, küreselleşmenin iki evresi olduğu söylenebilir.

Neoliberal öğretiyeye göre küreselleşmenin ilk evresi 1870-1914 yılları arasını kapsayan dönemdir. 18. yüzyıl Sanayi Devrimi'nin özgül koşullarında gerçekleşen bu dönem özellikle ulaşım alanındaki teknolojik gelişmelerin olanaklarıyla ticaret ve sermaye hareketlerinde önemli artışlar ile ifade edilebilir (Balseven, 2013: 4).

Modern çağın ikinci küreselleşme dalgasını ise 1970'li yıllardan sonra hayat bulan gelişmelere bağlamak mümkündür. Bu yeni dönemde teknoloji ve ulaşım da yaşanan gelişmeler, mal ve hizmetlerde hızlı bir şekilde hareketliliğe kavuşma sonucunu doğurmuş, adeta dünya eskisine oranla hızla küçülmüştür. İkinci dünya savaşı sonrasında yenidünya düzeni ve buna bağlı değişimler bu ikinci dalganın etkilerinin hızla tüm dünyaya yayılması sonucunu doğurmuştur.

Küreselleşme sürecinde uluslar arası kuruluşlar sistematik olarak önemli rol oynamışlardır. Süreci yönlendiren paydaşların geliştirdiği iki ayrı fiili süreçten bahsetmek mümkündür. Bunlar Bretton-Woods Paradigması ve Birleşmiş Milletler Paradigması olarak adlandırılabilir. İki dünya savaşının ve Milletler Cemiyeti deneyiminin başarısız etkisiyle dünya ülkeleri uluslar arası kuruluşların işlev ve önemi açısından yeni bir tanımlamaya ihtiyaç duymuştur.

Uluslar arası kuruluşların işlev ve önemi açısından iki unsur öne çıkmaktadır. Bunlardan ilki uluslar arası kuruluşların uzunca bir süre dünya üzerindeki kaynakların küresel dağılımında önemli bir rol oynamış olmalarıdır. İkincisi ise, sosyalleşme ve meşrulaştırma işlevleri sayesinde, uluslar arası kuruluşlar özellikle aktif dünya görüşlerinin oluşmasında ve entelektüel eğilimler geliştirilmesinde katkı sağlamaktadırlar (Theârien, 1999: 724).

2.2.1. Bretton-Woods Paradigması'nın Doğuşu

20. Yüzyılın küreselleşme dalgası altında devlet üretimci ve yatırımcı fonksiyonlarından uzaklaşarak güçlü bir biçimde düzenleyici fonksiyonu ile işlevlenmiştir (Balseven, 2013: 6).

Piyasalara yönelik ilk büyük değişim II. Dünya Savaşı'nın sonlarında temeli atılan Bretton Woods Anlaşması'dır.¹ 1944 yılında ABD, İngiltere ve Fransa Birleşmiş Milletler Para ve Finans Konferansının toplandığı Bretton Woods'ta küresel ekonomik düzeni yeniden şekillendirmeyi hedeflediler. Bretton-Woods paradigması diye adlandırabileceğimiz sistem bu şekilde ortaya çıkmıştır. Söylem Uluslararası Para Fonu (IMF), Dünya Bankası ve GATT ve günümüzde Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) gibi uluslar arası kuruluşların uygulamalarıyla ilişkilidir (Theârien, 1999).

Paradigmayı oluşturanlar ekonomik refah devletinin sosyal yararları ile serbest ticaretin faydalarını; yani zenginlik üreten yararları birleştirmeyi hedeflediler. Bu şekilde küresel refah artışı ve barışı pekiştiren sosyal adaleti geliştirmeyi amaçladılar. Bu anlamda sosyal adalet uluslar arası bir kamu malı olarak değerli ilan edilmiştir (Kapstein, 1999: 88).

Bretton Woods sistemi, sabit döviz kurlarına ve resmi sermaye akımlarına dayanıyordu. Bu sistemde de günümüzdeki uygulama şekliyle geçici dış ödeme açıklarını kapatmak amacıyla IMF tarafından üye ülkelere kısa vadeli krediler sağlaması amaçlanıyordu (Seyidoğlu, 2003: 144). Almanya 1870'lerde serbest ticareti reddetmişti. İngiliz İmparatorluğu ise serbest ticaret anlayışı üzerine inşa

¹ Bretton-Woods ABD'nin New Hampshire eyaletinde, Carroll kasabasının bir bölgesidir.

edilmiş bir sistemdi. Amerika Birleşik Devletleri de Almanya'nın yaklaşımını asla kabul etmemiştir (Kapstein, 1999: 89).

Birinci Dünya Savaşı'nın sonrasında oluşan Büyük Buhran neticesinde, uluslar arası ticaret; döviz kontrolünün, ayrımcı uygulamaların, ticaret kısıtlamalarının, yıkıcı rekabetin ve misilleme devalüasyonların sonucunda oldukça daralmış ve uluslar arası ödemeler yapılamaz olmuştur. Bu dönemde, serbest ticaret askıya alınarak ithalat serbestliğini ve sermaye çıkışlarını önleyen koruma tedbirlerine ağırlık verilmiştir. Bunun sonucu 1930-33 yılları arasında birçok ülke gümrük tarifelerini yükseltmiştir. Bununla birlikte ülkelerin farklı tarife sistemleri uygulamaları da uluslar arası ticareti kısıtlayıcı bir unsur olarak görülmektedir (Solmaz Gümrükleme, 2000). Büyük Buhran yeni ve çatışmacı bir kutuplaşmaya sebep olduğu için, dünya ekonomisi bozularak ulusların büyük güçlerin rakip blokları etrafında kümelenmesi sonucu İkinci Dünya Savaşı kaçınılmaz bir son olarak ortaya çıkmıştır (Kapstein, 1999: 89).

Bretton-Woods Paradigması'nın uygulanması sürecini başlatan, 1941 yılı Ağustos ayında Newfoundland kıyılarında bir toplantı yapan Amerika Birleşik Devletleri başkanı Franklin Roosevelt ve İngiltere başbakanı Winston Churchill'in imzaladığı 'Atlantik Şartı'dır. Onlar küresel ekonomiyi yeniden inşa etmek istediklerinde uluslar arası ekonomik sorunların yerel sosyal değişimlerden izole edilerek tedavi edilemeyeceğini anladılar (Kapstein, 1999: 89).

1944 yılında Bretton-Woods'da temeli atılan uluslararası finans sisteminin parasal ekonomiye yönelik olarak temel bir çapası bulunmaktaydı: Dolar altın standardına, diğer para birimleri ise dolara sabit kurlar aracılığıyla bağlanıyordu. Böylelikle Bretton-Woods sisteminde para birimlerinin değerlerini belirleyen çapa, sabit kur sistemince sağlanmaktaydı. Bu şekilde, dövizde dayalı spekülasyonlar ve riskler de önemli ölçüde engellenmekteydi (Bağımsız Sosyal Bilimciler, 2009: 52-53).

2.2.2. Birleşmiş Milletler Paradigması'nın Doğuşu

İktisadi konuları geleneksel anlayış ile ele alacak olursak toplumsal anlamda refah ve zenginlik artışının yolunun arzı ve talebi artırmak üzerine kurulduğu görülmektedir. Zira bir toplumda satın alma gücü arttıkça, iktisadi dinamizm artacaktır. Bunun sonucu olarak Gayri Safi Milli Hasıla'nın (GSMH) olumlu etkilenmesiyle genel kalkınmışlık düzeyinin ve refahın artması söz konusu olacaktır. Dünya bu şekilde zenginliğin ve kalkınmanın devamlı artan bir ivme ile devam edeceği düşüncesinin ne kadar doğru olduğunu tartışmaya 1960'lı yıllarda başlasa da 1970'lerde bu tartışma daha büyük boyut kazanmıştır. Sınırsız bir üretim ve sınırsız bir tüketimin devamlı olarak mümkün kılınamayacağından hareketle gündeme gelen ve son yıllarda sıkça söz edilen bir kavram 'Sürdürülebilir Kalkınma' kavramıdır.

1972'de 113 ülkenin katılımı ile gerçekleşen Stockholm Konferansı gelecek nesilleri tehdit eden boyutlara ulaşan çevresel ve ekolojik sorunlara çözüm aramak için atılan ilk uluslararası adımdır. 1970'li yılların sonlarında "Sürdürülebilir Kalkınma" kavramı sık sık anılmaya başlansa da; sürdürülebilirlik ilk kez 1987 yılında yayınlanan ve Brundtland Raporu diye bilinen 'Ortak Geleceğimiz' adlı raporda uluslar arası düzeyde tartışmaya başlanmıştır (Torunoğlu, 2004: 3).

Birleşmiş Milletler Paradigması diye adlandırılan sistem içerik olarak Sürdürülebilir Kalkınma'yı hedefleyen sistemdir. Bu yönüyle de ilgililere Bretton-Woods Paradigması'ndan farklı bir bakış açısını sunmaktadır. Bu iki paradigma henüz çözülmemiş bir tartışmada ana tezleri içermeleri nedeniyle birlikte incelenmeleri daha doğru olacaktır.

Birleşmiş Milletler Paradigması söylemi, öncelikle Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyi (ECOSOC), Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP), Uluslar arası Çalışma Örgütü (ILO) ve Birleşmiş Milletler Çocuklara

Yardım Fonu (UNICEF) gibi Birleşmiş Milletler kuruluşlarının sosyo-politik konularla ilgili uygulamalarına bağlıdır (Theârien, 1999: 724).

1980'de Dünya Bankası, Almanya eski başbakanı Willy Brandt'in başkanlığında bir komisyonun kurulmasını ve az gelişmiş ülkelerin sorunlarını ele alan bir rapor hazırlanmasını önermiştir. Hazırlanan rapor, "Kuzey-Güney: Yaşam Savaşı İçin Bir Program" adıyla yayınlanmıştır. Rapor Kuzey ve Güney ülkelerinin aralarındaki gelişmişlik farklarının giderek arttığını ortaya koymuştur. 1983 yılında gördüğü ilgi üzerine rapora bir ek yayınlanırken, 2000 yılında ise 'Brandt 21 Forum' adıyla bir değerlendirme daha hayat bulmuştur.

Kalkınma sorunlarına yeni bir yaklaşım ile küresel ekonominin tam ölçekli yeniden yapılandırma çağrısının yer aldığı Brandt Komisyonu Raporları, kamuoyu, hükümetler ve uluslararası kuruluşlar açısından önemli ve cesur tavsiyeler içermektedir (Quilligan, 2002: 1). Brandt Raporundan beri, sosyal ve çevresel sürdürülebilirliğin bir arada düşünülmesi gerektiği ileri sürülmüştür. Gelişmiş ülkelerde daha fazla ekonomik büyümenin, sağlığa mutluluğa ve refaha artık bir katkı sağlamadığını ortaya konmuştur. Yaşam kalitesine zarar vermeden sürdürülebilir bir ekonomiye ulaşmanın mümkün olduğu ve bunun önemi üzerinde dünya fikir birliğine varmıştır (Sivri, 2013). Brandt Raporu genellikle küresel Keynesçi politikaların bir formu olarak görülmüştür (Quilligan, 2010: 128). Komisyon dünya para sisteminin acil ve zorunlu bir reforma ihtiyacı olduğuna vurgu yapmaktadır (Quilligan, 2010: 130). Bu amaçla tüm Birleşmiş Milletler sisteminin yeni bir vizyon geliştirmesi, uluslar arası sosyal entegrasyon ve artan işbirliği sayesinde istihdam artışı sağlanması hedeflenmektedir.

Bir yandan dünyanın 2008 yılında yaşadığı ve bazı iktisatçıların Büyük Buhran'dan bile daha fazla tahribata yol açtığını düşündüğü krizin, Brandt Raporlarında öngörüldüğünü ve çözüm için önerilerde bulunulduğunu söylemek mümkündür. Öte taraftan günümüz dünyasında Kuzey ve Güney arasındaki parçalanma geçmişteki kadar keskin midir tartışmalıdır. Örneğin geçmişte gelişmiş

dünyanın bir parçası kabul edilen Sovyetler Birliği'ni oluşturan ülkeler bugün için Resmi Kalkınma Yardımları ile finansman alan ülkeler konumuna gelmiştir. 1990'larda Türkiye Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği'ne giderken, Meksika ve Güney Kore gibi ülkeler de OECD üyesi haline gelmiştir (Theârien, 1999: 725). 1980-1993 yılları arasını kapsayan dönemde en dinamik ticari faaliyet gerçekleştiren ülkelerin sıralamasında ilk on beş ülkenin tamamının üçüncü dünya ülkeleri olduğu gerçeği de bir başka göstergedir. Dünya ihracatının geneline bakıldığında 1973 yılında gelişmekte olan ülkelerin payı % 19 iken, 1996 yılında bu pay % 24'e yükselmiştir (Theârien, 1999: 730). Son yirmi yılda küresel mal ticareti neredeyse 20 kat artmıştır. 1996 yılında 5 trilyon dolar olan yıllık ticaret hacmi 2013 yılına gelindiğinde 19 trilyon dolara ulaşmıştır (WTO, 2015).

1980 yılından itibaren dünya üzerindeki Doğrudan Yabancı Yatırımlar'da (DYY) sürekli olarak ve dünya hâsılasının oldukça üstünde bir artış görülmektedir. 1982 yılı için dünya genelinde 59 milyar dolar olan DYY girişleri 2010 yılına gelindiğinde 1 trilyon 290 milyar dolar, 2011 yılında ise 1 trilyon 509 milyar dolar seviyelerine yükselmiştir. 1986 - 1990 arasındaki dönem için DYY girişleri yıl bazında ortalama % 21,7 artış gösterirken; 1991-1995 yılları arasında yıllık ortalama % 21,8 artmıştır. Bu artış oranı 1990-2000 yılları arasında dönem için yıllık ortalama % 40 şeklinde gerçekleşmiştir. DYY dışsal stokları açısından da 1982 yılında dünya genelinde 600 milyar dolarlık bir dışsal stok görülürken 2010 yılına gelindiğinde 19,1 trilyon dolar seviyesine çıkmıştır (Adıgüzel, 2013: 5).

1990'lı yıllardan itibaren sosyalist bloğun yıkılması ve tek kutuplu bir dünyanın oluşması küreselleşme sürecinin yaygınlaşma hızını da oldukça artırmıştır. Soğuk Savaş yıllarının geride kalmasından bu yana artık Kuzey-Güney ayırımından daha çok 'Küresel Yoksullukla Mücadele' ön plana çıkmaya başlamıştır.

Küreselleşme sürecinde ülkeler arasındaki mal ve hizmet ticareti giderek artmaktadır. DTÖ verilerine göre, 1995 yılında dünyada toplam 5,1 trilyon dolarlık

ihracat söz konusuken, 2005 yılında bu rakam tam iki kat artarak 10,4 trilyon dolara yükselmiştir (Yalçın, 2009: 51). Küreselleşmenin bu ikinci dalgasında gerçekleşen hızlı değişim süreci sonucunda özellikle yaygınlaşan finansal liberalizasyonun etkisiyle; para ve finans piyasaları olağanüstü büyüyerek, günlük döviz piyasası işlem hacmi 4 trilyon dolara ulaşmıştır (Balseven, 2013: 4). Dünya genelinde yıllık yaklaşık 20 trilyon doları aşan bir toplam üretim rakamı söz konusudur. Bu üretim miktarı 1900'lü yıllarda bir yılda yapılan toplam dünya üretiminin artık sadece on yedi günde yapabildiğini göstermektedir (Akdemir ve Şahin, 2006: 2).

Küreselleşmenin ve küresel yoksullukla mücadele etmenin temellerini oluşturan iki farklı yaklaşım olarak karşımıza çıkan Bretton-Woods Paradigması daha çok ulusal hükümetlerin yoksulluk ve ekonomi politikaları üzerindeki yanlış tercihlerini vurgular. Buna karşın Birleşmiş Milletler Paradigması uluslar arası işbirliğinin eksikliğini vurgular (Theârien, 1999: 725). Küresel Yoksullukla mücadele amacıyla yapılacaklara bakış açısındaki bu farklılıklar, çözüm için de oldukça farklı siyasi projelerin doğması anlamı taşımaktadır. Bretton-Woods Paradigması ile tam bir pazar liberalleşmesi hedeflenmekteyken, Birleşmiş Milletler Paradigması'nda dünya ekonomik sisteminin işleyişi için adalet ve sürdürülebilirlik gereği üzerinde durulmaktadır.

Günümüzde Bretton-Woods Paradigması, Birleşmiş Milletler Paradigmasına göre çok daha büyük ölçüde siyasi desteğe sahip görünmektedir. Ancak, Bretton-Woods Paradigması'nın hâkimiyetine karşılık Birleşmiş Milletler Paradigması dünyadaki yoksullukla ilgili en tutarlı alternatifi sunmaktadır (Theârien, 1999: 725).

Kimilerine göre küreselleşme coğrafi sınırların ortadan kalkması dolayısıyla ulus devletlerin egemenlik alanlarını yitirmesi demekken; kimilerine göre tam tersine ulus devletler bizzat moderniteyi temsil eden ve küreselleşmeyi besleyen

sistemlerdir. Nişancı'ya (2003) göre “*aslında ulus devlet küreselleştiricidir*”. (Nişancı, 2003).

Tarih öncesi çağlarda başlayan, imparatorluklar zamanında genişleyen, son yüzyılda da baş döndürücü bir hızla gelişen “Küreselleşme Olgusu” halen devam etmekte olan bir süreci tanımladığı için; sosyal bilimciler için önemini her zaman koruyacak bir araştırma alanı olarak keşfedilmeyi beklemektedir.

2.3. Küresel Kamusal Mallar Kavramının Doğuşu

Dünya üzerinde günümüz şartlarında yaklaşık yedi milyar insan yaşamaktadır. Erickson ve Vonk (2006) aynı fiziki şartlarda dünya üzerinde sadece yüz insan yaşıyor olsaydı neler olacağını ortaya koyan bir çalışma yapmışlardır. Söz konusu çalışmaya göre bu yüz kişiden (Erickson ve Vonk, 2006);

- 83'ü okuma yazma biliyor 17'si ise bilmiyor olacaktı.
- 77 kişinin yağmur ve rüzgârdan korunabileceği bir barınağa sahip olma şansı olurken 33'ü bu şansa sahip olamayacaktı.
- 87 kişinin güvenilir temiz su kaynakları mevcut olurken, 13 kişi bu imkâna sahip olamayacaktı.
- 7 kişi dışında üniversite eğitimi alma şansını yakalayan kimse olmayacaktı.
- 1 kişi açlıktan ölüyor olacak, 15 kişi yeterli beslenemeyecek ve 21 kişi aşırı kilolu olacaktı.

Yüz kişi için bile dünya üzerindeki kaynakların paylaşım sorunu ile karşılaşıldığına göre, günümüzün kalabalıklaşan dünyasında adil ve etkin kaynak kullanımı sebebiyle yaşanan sorunlar olması kaçınılmazdır. Bu sorunların ortadan kaldırılması ya da etkilerinin azaltılması amacıyla küresel kamusal mal ve hizmetlerin sunumundan faydalanılmaktadır.

‘Küresel Kamu Malları’ kavramının ilk kez 1999 yılında Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı’nın (UNDP) bir çalışması olan ‘Global Public Goods’ adlı eser ile gündeme geldiğini söylemek mümkündür. Ancak aynı çalışma içerisinde belirttiği üzere Küresel Kamu Malları’ndan bahsederken ‘Kamusal Mallar’ konusunda oluşturulmuş literatürün küresel sorunlara uygulanması yöntemi izlenmiştir (Kaul vd., 1999a: xxiii). Daha öncesinde de küresel kamusal mallardan bahsedilse dahi bu çalışmalar sistematüğın oluşturulması aşamasında oldukça sınırlı kalmışlardır.

Küresel kamu mallarını, faydaları küresel ölçekte dağılan, herkes tarafından elde edilebilen ve finansmanı küresel toplumca üstlenilen mallar olarak tanımlanmaktadır (Pehlivan, 2010: 2). Thoyer’in (2006) tanımlamasına göre ise küresel kamusal mallar; diğer ülkelerde yaşayanların refahı için sonuçlara sahip olan ve sadece bazı ülkelerin işbirliğı, koordinasyon faaliyetleri ile sunumu yapılabilen, küresel refaha katkısı olan malların seçim ve üretimidir (Akdemir ve Şahin, 2006: 3). Tanımlarda görüldüğü gibi küresel kamu malları söz konusu olduğunda sınır ötesi etkiler, dışsallıklar görülmektedir.

Küresel Kamusal Mallar ile ilgili yapılan pek çok çalışma daha çok sadece hükümetler arası işbirliğine odaklanmış ve genellikle gelişmekte olan ülkelere yönelik olmuştur. Oysa küreselleşme etkisindeki dünyada gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler diye bir ayrım yapılması bile artık modası geçmiş bir yaklaşım gibi algılanmalıdır. Diğerlerine göre daha yüksek gelir sahibi olmak bugünün dünyası açısından güvenlik, sürdürülebilir bir kalkınma ya da çevre politikasını garanti etmemektedir. Bu sebeplerle ‘Küresel Kamusal Mallar’ dünya üzerindeki tüm uluslar için önem arz etmektedir.

Günümüzün küresel sorunları tek bir toplumsal kesim ya da katmanı dikkate alan sığ yaklaşımlarla aşılamayacak boyuttadır. Bu yüzden sorun odaklı ve çok disiplinli yaklaşımlar çözüm için önemlidir (Kaul vd., 1999a: xxiv).

Geleneksel şekliyle ulus devletler bireysel ihtiyaçların karşılanması amacıyla çeşitli seviyelerde mal ve hizmet sunumunda etkin rol oynamaktadırlar. Bu rol kimi zaman direkt olarak mal ve hizmet sunumu şeklinde olurken, kimi zaman da mal ve hizmet sunumunu teşvik etmek ya da sunum aşamasında denetleyici görevler üstlenmek şeklindedir. Klasik yaklaşımda devlet tarafından sunumu yapılan mal ve hizmetler kamusal mallar olarak ele alınsa da, günümüz dünyasında küreselleşme eğilimlerinin artması ile birlikte, kamusal mal ve hizmet tanımlamasının ölçütleri değişmiştir. Eskiye göre coğrafi sınırların önemini yitirmesi, ulaşım ve bilgi teknolojilerindeki yenilikler; insan, sermaye, mal ve hizmet hareketliliğini artırırken, ekonomik faaliyetlerden doğan sonuçların ve dışsallıkların (pozitif-negatif) etki alanlarını da oldukça genişletmiştir. Küresel nitelikli dışsallıkların oluşturduğu sorunların çözümü, karşılıklı bağımlılığı ve ulus devletlerarasında işbirliğini zorunlu hale getirmektedir (Tekin ve Vural, 2006: 324).

İki kutuplu ve soğuk savaşın etkisi altında kalan bir dünyanın sona ermesi dünyadaki tüm sorunları, savaşları ve yoksulluğu önleyememiştir. Günümüzde hala dünya üzerinde gelir adaletli dağılmamakta, bazı insanlar günde 1 dolar sınırının altında kalan gelirleri ile yaşam mücadelesi vermekteler (Kaul, 2005: 3). ***Uluslararası Kalkınma Konularında Bağımsız Komisyon Raporu (2002)*** verilerine göre üçüncü dünya ülkelerinde tam olarak kaç kişinin yoksullukla mücadele ettiğini belirlemek oldukça güçtür. Dünya Bankası'nın 1970'lerde 700 milyon kişinin yoksullukla mücadele ettiğini tahmin ettiği dünyamızda, 2000'li yıllara gelindiğinde bu rakam 800 milyon kişiye ulaşmıştır (Sampson, 2002).

Salgın hastalıklar hala karşılaşılan bir tehdittir. Yeryüzünün pek çok bölgesinde savaşlar devam etmektedir. Uluslar arası terörizm ise bütün dünyanın barış ve güvenliği önünde önemli bir engeldir. Hızlı bir silahlanma eğilimi tüm dünyada yayılmaktadır. Yaşanan finansal krizler, sadece bir ya da birkaç ülke ile sınırlı kalmadan gezegenimizin tamamını etkilemektedir. Çevrede meydana gelen bozulmalar nedeniyle toprak ve temiz su kaynakları belirgin şekilde

yitirilmektedir. Küresel boyutta nesillerin geleceğini tehdit eden hava kirliliği yanında ozon tabakasının zarar görmesine bağlı iklim değişiklikleri herkesi korkutmaktadır. Dünya sağlık örgütü verileri 15-29 yaş arası ölümlerin içinde karayolu trafik kazaları nedeniyle gerçekleşen ölümlerin birinci sırada yer aldığını söylemektedir (WHO, 2015a).

Küreselleşme ekonomik ve sosyal anlamda yeryüzünde bir potansiyel istikrarsızlık süreci başlatmış gibi görünmektedir. Küreselleşme olgusuyla birlikte, mal ve hizmetlerdeki hareketlilik artmış, sunum ve tüketim aşamasında oluşan fayda ve maliyetler de kaçınılmaz olarak daha geniş bir alana yayılmaya başlamıştır. Bu durum kamusal mal ve hizmetler için de ulusal nitelikten sıyrılıp, uluslar arası ya da bölgesel yeni bazı fiili durumlar doğurmuştur. Bu nedenle ulusal devletlerce geleneksel olarak gerçekleştirilen kamusal mal ve hizmetlerin sunumunda, hükümetler yanında uluslar arası kurum ve kuruluşlar da söz sahibi olmuştur.

Küresel bütünleşme ile birlikte ulus devletlerin yönetim kapasiteleri azalmış, küresel boyutta yaşanan sorunlara ve krizlere karşı ulusal devletlerin makroekonomik politika ve mali kapasite etkinliği giderek azalmıştır (Rao, 1999: 69). Bunun temelinde yatan sebeplerin başında, piyasa liberalizasyonu ve özelleştirmeler ile sermayenin artan hareketliliği gelmektedir (Rao, 1999: 68). Bu süreçte negatif dışsallıklar sınır ötesi özellik kazanarak, bölgesel ve küresel boyutta etkili olan sorunlar haline gelmiş ve ulus devletler büyüyen sorunları çözmekte yetersiz kalmışlardır. Sonuç olarak kamusal mallar, ulusal sınırların ötesine taşarak küresel ve bölgesel özellikler göstermeye başlamışlardır (Çelebi ve Yalçın, 2008).

Küresel kamusal malları tanımlarken kimileri küresellik boyutunu ön plana çıkartmakta kimileri de kamusalılık boyutunu daha çok önemsemektedir (Kirmanoğlu vd., 2006: 26).

Küresel kamusal malları konu eden çalışmalarda dikkati çeken önemli noktaları toparlayacak en genel tanım; Küresel Kamusal Mallar'ın tüketimi esnasında rekabetin olmaması ve dışlanamazlık özelliği barındırması yanında, fayda ya da zararların tüm dünya ülkelerine yayılması, hatta nesiller boyu etkilerinin devam etmesidir (Kaul vd., 1999a: 17). Bunun yanında Dünya Bankası'nın vurguladığı bir diğer nokta da küresel kamusal malların çekirdek mallar ve tamamlayıcı mallar şeklinde ayırma tabi tutulmasıdır (Kirmanoğlu vd., 2006: 29). Dünya Bankası'nın yaptığı bu ayırım küresel kamusal malların tüm dünya ülkelerine eşit olarak dağılımı sağlansa bile, faydalarının ortaya çıkması için bu ülkelerde bazı temel alt yapı hizmetlerinin de sağlanması gereğini vurgular. Bu açıdan ülkeler için faydanın elde edilebilmesi aynı zamanda bir kalkınma olgusudur (Kirmanoğlu vd., 2006: 30).

2.4. Küresel Kamusal Malların Sistematiğinin Önemi

Geleneksel olarak kamusal malların ulusal düzeyde ele alınması yaklaşımı yakın geçmişe kadar belirgin bir özellik olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu anlayışın temel argümanı, devletin piyasa başarısızlıkları nedeniyle kamusal harcamalar yaparak (kamusal mal sunumu yaparak) piyasa etkinliğini sağlamaktadır, şeklindedir. Politik karar alma sürecinde etkin sunum yapılması piyasa mekanizmasındaki gibi taleplerin açıklanması ile değil, merkezi ya da yerel idarenin talepleri biliyor olmasıyla sağlanır. Finansman açısından da çoğu zaman faydalanma ilkesi değil, ödeme gücü ilkesi geçerli olmaktadır (Kirmanoğlu vd., 2006: 27).

Oysa bugünlerde daha farklı bir anlayış kabul görmekte; buna göre toplumlar için iki önemli araç olan piyasa mekanizması ve politik (kamusal) karar alma süreci (hükümetler) güçlü ve zayıf yönleriyle irdelenerek işbirliği içinde olmalı. Kısaca piyasalar ve devletlerin bir 'inter-aktif ortaklık' içerisinde olması gereklidir (Kaul ve Conceição, 2006a: 21). Çünkü küresel kamusal malların çok azında fayda ya da zararların dağılımı açısından tam veya tama yakın bir kamusalıktan söz

edilmektedir (Kirmanoğlu vd., 2006: 27). Ayrıca dünya üzerinde kamusal mal sunumu yapacak tek bir devlet ve tek bir mutlak otorite yoktur; bu yüzden günümüz dünyasında kamu-özel ortaklıkları yaygınlaşmaktadır. Açık-şeffaf yönetim anlayışını daha da önemli hale getiren bu süreçte; devletler kamu politikası hedeflerine kanalize ettikleri teşvikleri, mali düzenleyici izleme araçlarını en az vergiler (kamu gelirleri) ve kamu harcamaları kadar etkin kullanmak durumundadırlar. Aynı şekilde sivil toplum kamu politikalarını şekillendirmede daha aktif rol oynarken, iş dünyası ve şirketler de sosyal sorumluluklar üstlenmektedirler. Kısaca devletler ve devlet dışı aktörler kamu politikaları oluşturulurken daha kritik roller üstlenmektedirler (Kaul ve Conceição, 2006a: 23).

Bugün uluslar arası ve küresel kamusal malların ulusal ve bireysel refahın merkezi haline geldiğini söylemek yanlış değildir. Kuşkusuz bunda en önemli boyut küresel kötülerle (public bads) mücadele olarak tanımlanabilir. Çünkü küresel kamusal mallar söz konusu olduğunda etki alanında görülen değişimler genellikle faydalardan çok zararların yayılması şeklinde karşımıza çıkmaktadır.

Kamu kötülerini olarak tanımlanan negatif dışsallıkların önlenmesi için ulus devletlerin politikalarının uyumlulaştırması ve ortak çerçeve sağlayan alanlardaki çalışmalar için ulus üstü düzenlemelerin gereği hızla artmaktadır (Kaul vd., 1999a: 9). Literatürde ‘küresel kamusal mal’ olarak anılmaya başlayan kavramın, geleneksel kamu maliyesi teorik araçları ile analiz edilmesinin, dünyanın bugünkü siyasi yapılanması içinde mümkün olmadığı düşüncesiyle bu ‘malların’ gerçekçi tanımına ulaşmak amacıyla çalışmalar yapılmaktadır (Kirmanoğlu vd., 2006: 26).

Küreselleşme süreciyle birlikte etkin kamu politikaları oluşturulurken karşımıza çıkan yeni sorunların listesi uzun ve sürekli artmaktadır. Uluslar arası barış ve güvenliğin sağlanması, çatışmalar ve uluslar arası terör, küresel iletişim ve ulaşım sisteminin oluşturulması, bulaşıcı hastalıkların kontrolü, iklim değişikliğinden kaynaklanan risklerin kontrol altına alınması, uluslar arası finansal

istikrarın sağlanması, çok taraflı ticaret rejimi inşası, fikrî mülkiyet hakları (entelektüel korsanlığın engellenmesi), kara para aklama ve uyuşturuu ticaretinin önüne geçilmesi, temel insan hakları ve evrensel demokrasinin tesisi, yoksullukla mücadele ve insanî kalkınmanın sağlanması belli başlı özümlemesi gereken sorunlar olarak karşımızda durmaktadır (Kaul ve Conceiçao, 2006a: 23).

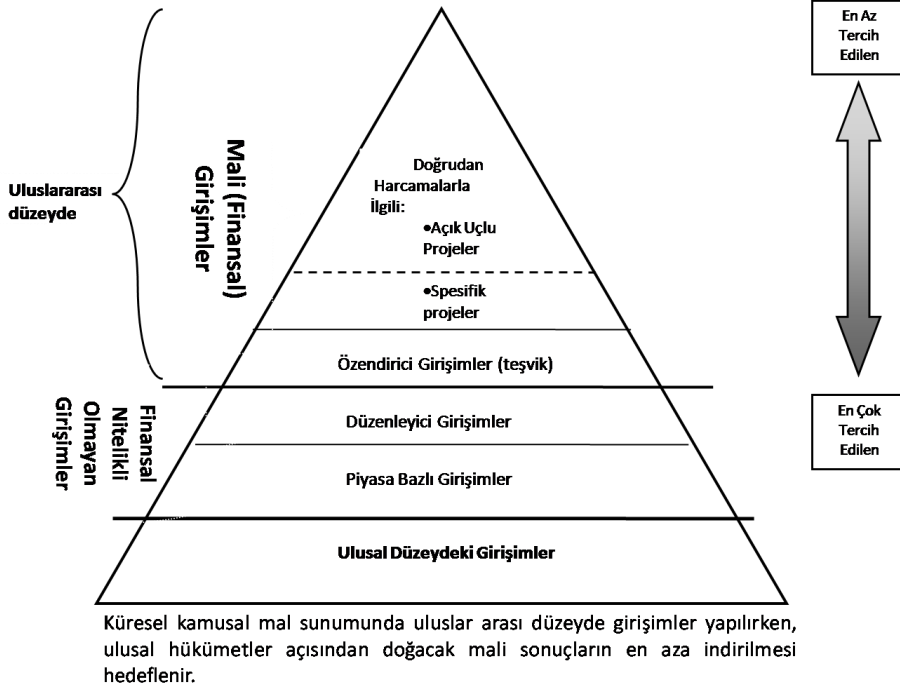
Tanımlanan sorunların çözümü noktasında, dışsallıkları ortadan kaldıracak bir dünya devletinin varlığından söz edilemeyeceği için, çözüm önerileri birçok farklı örgütlenmeler arasında dağılmış durumdadır. Günümüzde bu alanda etkin olan kurum ve kuruluşların pek çoğu doğal süreçte kendiliğinden ortaya çıkmıştır. Kaul vd. (1999) da dikkati çektiği gibi mevcut durumda kamusal mal sunumu esnasında karşımıza çıkan zayıflıkları üç ana başlık altında özetlemek mümkün olabilir (Kaul vd., 1999a: xxvi):

- **Karar Boşluğu** : Küreselleşen dünyada etkin politikalar geliştirilmesi sürecinde ulusal birimler arasında tutarsızlıklar vardır. Çoğu zaman ulusal düzeydeki çıkar hesapları, küresel politikalara olumsuz yansımaktadır. Bazen de o ülke yurttaşları kendilerine uzak gördükleri bir takım sorunlar için maliyet üstlenmek istemeyebilirler.
- **Katılım Boşluğu** : Yeni küresel aktörlerin ortaya çıkmasına rağmen marjinal ya da sessiz grupların çokluğu katılım boşluğu oluşturmaktadır. Sürece katılım azaldıkça kamusal fayda azalacağı için sonuçlar adaletten de uzak düşecektir. Bu durum kamusal malların sunumundan fayda değil tam tersi daha eşitsiz bir dağılım doğmasına neden olabilir.
- **Teşvik Boşluğu** : Arzu edilen sonuçların elde edilmesi ve kalıcı olabilmesi için uluslar arası işbirliğinin teşvik edilmesi gerekmektedir. Bunu sağlamak için de tarafların net fayda ve maliyetleri tüm açıklığı ile görebiliyor olmaları sağlanmalıdır.

2.5. Küresel Kamusal Malların Sunumu ve Sunum Aşamasında Karşılaşılan Sorunlar

Küresel kamusal mallar nitelikleri dolayısıyla birçok disiplinin inceleme alanına girmektedir. Bu disiplinlerden birisi de uluslar arası politik ekonomidir. Özellikle küresel kamusal malların sunumuna ilişkin tartışmalar bu disiplin içerisinde sürdürülmektedir. Bugün için dünya genelinde yerel ve ulusal mallar, ulusal devletlerce sunulabilirken; bölgesel ve küresel malların sunumu için ortaya çıkmış tek bir örgüte rastlanmaz (Kirmanoğlu vd., 2006: 32). Ulusal devletlerin işlevini yürütecek uluslar üstü devlet benzeri bir kuruluşun olmayışı bu konuda değişik düşüncelerin doğmasına neden olmuştur (Barış, 2008: 85).

1943 yılında Abraham Maslow tarafından bir bireyin ihtiyaçları seviyelendirilmiştir (Şeker, 2014: 6). İhtiyaçlar Hiyerarşisi Teorisi adıyla da anılan, Abraham Maslow tarafından geliştirildiği için Maslow Teorisi olarak adlandırılan bu çalışma insan psikolojisini incelemektedir. Teori insanî ihtiyaçları beş temel sınıf üzerinde kategorize ederek bunlara yönelik bireysel davranış kalıplarını incelemiştir. Kaul ve Conceição (2006) Maslow'un teorisinden hareketle küresel kamusal mal sunumunda politik karar vericilerin hiyerarşik piramidini oluşturmuşlardır.



Kaynak: (Kaul ve Conceiçao., 2006b: 39)

Şekil 2.1. Kamusal Mal Sunumunda Politik Hiyerarşi

Maslow'un piramidinin en alt iki seviyesi kişinin kendi fiziksel ihtiyaçları ile sağlık ve korkularından emin olma gibi kişisel ihtiyaçlarını içermektedir. Şeker'e göre (2014) Maslow'un piramidinin 3. seviyesinden itibaren toplumsal ihtiyaçlar ağırlık kazanmaktadır. En tepede yer alan ihtiyaçlar ise kişinin ruhsal yapısı ve iç benliği yani; erdemli, gerçekçi, objektif olabilme durumlarını ifade eder. Maslow piramidinin en tepe noktası açısından Maslow'un (1954) "bir insan neye ulaşabiliyorsa ona ulaşmalıdır" sözü örnektir. Piramidin herhangi bir seviyesinde yaşanacak olan bir eksikliğin ya da problemin, kişiler için bir üst basamağa çıkışı engellemesi, çalışmanın dikkat çeken bölümüdür. Aynı şekilde kişi bir seviyedeki ihtiyaçlarını tamamlıyorsa otomatik olarak bir üst seviyedeki ihtiyaçlara yönelecektir (Şeker, 2014: 6).

Şekil 2.1.'deki piramitte 'Maslow'un İhtiyaçlar Hiyerarşisinde' olduğu gibi beş aşamalı bir uluslar arası kamusal mal sunumu hiyerarşisi oluşmuştur. Buna göre; aynı bireysel ihtiyaçlarda olduğu gibi kamusal mal sunumu söz konusu olduğunda da piramidin bir üst basamağına çıkmak için diğer basamakta ki fonksiyonlar tam olarak yerine getirilmelidir.

- ***Ulusal Düzeyde Bir Eylem İçin:*** Ulusal düzeydeki bir düzenleyici eylemi hayata geçirmek ancak uluslar arası tanımlamanın tam yapılması gerekmektedir.
- ***Piyasa Bazlı Bir Müdahaleye Yönelik Eylem İçin:*** Örneğin Karbon emisyonu ile ilgili düzenlemeleri piyasa temelli yapmak için, küresel iklim değişikliği, finans ve sigorta piyasalarındaki risk yönetimini geliştirmek gerekmektedir.
- ***Düzenleyici Müdahaleye Yönelik Bir Eylem İçin:*** Hükümetlerce yeni pazarların oluşturulmasını teşvik eden düzenlemelere yönelik standartların belirlenmesi ve eylemi sınırlayıcı normların ortaya konması gerekmektedir. Kirliliğe yol açan durumla ilgili ödeneklerin tahsis edilmesi sağlanmalıdır.
- ***Teşvik Sağlanmasına Yönelik Bir Eylem İçin:*** Küresel kamusal fayda sağlayan projeleri üstlenmek için özel aktörleri teşvik etmek gerekmektedir. (Kamu-özel ortaklıkları ya da teminat araçlarını desteklemek yoluyla olacaktır)
- ***Küresel Kamusal Harcamaları Doğrudan Finanse Etmek İçin Uluslar arası Kaynak Oluşturmak:*** Günümüzde en az tercih edilen seçenektir. Bunda hükümetlerin isteksizliği ilk sebeptir. Birçok uluslar arası işbirliği sadece gönüllülük esasıyla finanse edilmektedir (Kaul vd., 2006a: 38-39).

Küresel kamusal mal sunumunun ya da finansmanın yetersizliği ile ilgili durum analizi yaparken Şekil 2.1.'de yer alan piramitten yararlanılması da göstermektedir ki; bu sorunların kaynağı, piramit şeklindeki yapılanmadır. Zira piramidin tabanını yani en geniş alanını oluşturan bölüm, ulusal hükümetlerin

çabalarını simgelemektedir. Ancak ulusal hükümetler bazen gelir yaratma anlamında kendi egemenlik güçlerini uluslar arası kaynaklara otomatikman devretmek arzusunda olmayabilirler. Her hükümet kendi egemenlik sahasında vergileme ve kamu geliri elde etme hakkını kendisi için saklı tutmayı tercih edebilir. Kaul (2012) bu duruma neden olan bir başka sorunu da; ulus üstü örgütlere kaynak akışının otomatikleşmesinin, kaynak kullanımındaki verimliliği olumsuz etkilemesi kaygısından olabileceğini söylemektedir (Kaul, 2012: 4). Bunun yanında ulusal hükümetler Karbon Vergisi ya da finansal istikrara yönelik Tobin Vergisi gibi uygulamalardan doğan maliyetlerin, rekabet piyasalarında kendilerini geri düşürebileceği endişesiyle de hareket edebilirler.

Günümüzde çoğu küresel kamusal malların üretim ve finansman kararları, gelişmiş ülkelerce veya karar alma organlarında gelişmiş ülkelerin ağırlığının hissedildiği uluslar arası kuruluşlarca alınmaktadır. Küresel Kamusal Malların sunumu çok kez fiilen üretim yapmak yerine, ortak standartlar belirlemek şeklindedir. Küresel kamusal mallar ve politikalar konusunda, gündem oluşturmak, kurallar koymak ve denetlemek, finansman sağlamak gibi görevleri üstlenen uluslar arası kuruluşlar arasında en önemlilerinden birisi de Birleşmiş Milletler (BM)¹ teşkilatıdır (Kirmanoğlu vd., 2006: 33). Soğuk savaş dönemi yaşanırken ABD önderliğinde kurulan bölgesel ve küresel nitelikli örgütler bu dönemin sona ermesiyle birlikte bir meşruiyet sorunu yaşamaya başlamışlardır. Bu durum bölgesel savunmaya yönelik bir faaliyet yürüten NATO gibi bir örgüt için geçerli olduğu gibi, küresel nitelikteki bir örgüt olan BM açısından da geçerlidir (Emiroğlu, 2006: 61). Belki de bu nedenle BM varlığını devam ettirebilmek adına yenedünya düzeninin içinde yeniden konumlanmış ve küresel ölçekli sorunların çözümüne yönelik politikalar geliştirilmesi sürecinde önemli roller üstlenmiştir.

2.6. Küresel Kamusal Malların Sunumunda Örgütlenme Şekilleri

Kamusal Malların sunumu ile ilgili talepleri karşılamamanın yolları da oldukça tartışmalı bir konudur. Sunumu yapacak örgütlenmenin şeklinin nasıl olacağı yönünde batı düşüncesinin üç ekolünün verdiği cevaplar bu konuda açıklayıcı olabilir.

2.6.1. Hobbesçi Görüş

Thomas Hobbes, modern çağların etkili siyasal düşünürlerindedir. Hobbes öğretisi ile batı siyasî felsefesinin temellerini atanlardandır. Hobbes'in görüşleri ortaçağın parçalanmışlığını sonlandırarak merkeziliğe geçişi sağlamış, devlet anlayışının doğmasına kaynak oluşturmuştur (Çapar ve Yıldırım, 2012: 2). Hobbes'e göre birbirine eşit aktörler arasında çatışma çıkması doğaldır, çıkarlarının temini için herkes diğerine karşı sürekli olarak savaş halindedir. Bu durumdan doğan tehlikeler, tehditler ve belirsizlikler kaçınılmazdır. Bunun çözümü için devletin inşa edilmesi, kişilerin korkularından kurtulmaları için kendi bireysel özgürlüklerinden fedakârlık yapmaları anlamı içeren, bir 'toplum sözleşmesi' ortaya koymaları gerekmiştir (Çapar ve Yıldırım, 2012: 11).

Hobbes'in ortaya koyduğu devletin doğuşu 'kılıcsız sözleşme olmaz' anlayışından hareketle zorlama bir araya geliş sürecini anlatmaktadır. Mutlakiyetçi ve otoriter bir devleti tarif eden bu yaklaşımın devletlerin henüz teşekkül etmediği

¹ Birleşmiş Milletler 24 Ekim 1945 yılında resmen kurulmuştur. 2015 yılında BM üye 193 ülke vardır. BM Sistemi, Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği, Birleşmiş Milletler fon ve programları (UNICEF ve UNDP gibi), özel teşkilatlar (UNESCO ve WHO gibi) ve ilgili kuruluşlardan oluşur (UN, 2015a)

bir çağda ortaya konmuş olması aslında şaşırtıcı değildir. Kimi araştırmacılar, kamusal mal sunumu açısından dünyanın günümüzdeki konumunu, çok fazla aktör söz sahibi olduğundan, ortaçağ dünyası gibi diye tanımlamaktadırlar (Kirmanoğlu vd., 2006: 30)

Küresel ekonomi geçerli sosyal, politik ve ekonomik kuralları ve düzenlemeleri yansıtmaktadır. Küresel kamusal malların sunumundaki yetersizlikler ve eşitsizlikler, çatışmaları körükleyici etkiye sahiptir. Dünya düzeninde ulusların arasındaki eşitsizliklerin varlığı da inkâr edilemez. Hobbesçi görüşe göre söz konusu uluslar arasında bir hiyerarşi olmazsa bundan anarşi doğacaktır. Zira her bir aktör kendi çıkarlarının ön planda tutulduğu bir rekabet ortamı içerisinde eşitsizliklerle savaşmak durumundadır. Temelde her ulus devletin, gücünü diğerlerine kabul ettirebilme savaşı söz konusudur. (Rao, 1999: 73-74) Hobbes'un rekabet karşıtı görünen ve hiyerarşik bir düzeni şart gören yaklaşımı bu açıdan bir çelişki barındırmaktadır. Zira ulus devletler bir büyük dünya devleti olmadan küresel sorunlarla mücadele edemeyecek ve bu yüzden sürekli bir devletler anarşisi doğacak gibi görünmektedir. Bu görüşe göre küresel kamusal malların sunumuna duyulan ihtiyaç, eğer ki bir tek dünya devleti doğurmayacak ise, ulus devletlerarası çatışmaların, savaşların kaçınılmazlığı söz konusudur.

2.6.2. Liberal Görüş

Hobbes'le oldukça yakın bir dönemde yaşamış olan John Locke (1632-1704) monarşinin tutuculuğuna ve mutlakiyet eğilimlerine karşı koymuş, parlamentarizm ve hoşgörüyü savunmuştur (Çapar ve Yıldırım, 2012: 16). Locke bireylerin çeşitli konularda görüş ayrılıklarının olabileceği ancak bu durumda toplumdaki genel eğilime kulak verilmesi gerekliliği yaklaşımıyla çoğulcu demokrasiyi tarif etmiştir. Hobbes yönetimde güçlerin tek elden yönetilmesini savunurken, Locke güçler ayrılığını savunmaktadır (Çapar ve Yıldırım, 2012: 27). Smith'den bu yana liberal ekonomik yaklaşım ulus devletlerin toplum sözleşmesi kuramını şöyle özetler;

piyasanın rekabet kurallarının işlerliği ve yıkıcı rekabetin (orman kanunları) önlenmesi için devletler olmalıdır (Rao, 1999: 74). Kendi çıkarlarını ön planda tutan aktörler arasında işbirliği zor görünse de bu imkânsız değildir. Bu anlayış ile piyasanın işlerliği sağlanırsa sorunların kendiliğinden çözülecek olması yaklaşımı ön plana çıkmaktadır.

Liberal bakışa göre ulus devletler mülkiyet ve sözleşme hakları dışında aktörler arasındaki sınır ötesi işlemlere karışmaz ise, küresel düzenin verimliliği piyasa mekanizması ile güvence altındadır. Diğer bir deyişle, neo-liberalizm ulusal ekonominin türlü türlü hastalıklarına çözüm olarak küresel pazarları görmektedir (Rao, 1999: 75). Küresel kamusal malların bu serbestiyet içinde sunulması durumunda ulus devletlerin politik tercihlerinden doğacak hatalar da absorbe edilecek ve etkinlik sağlanacaktır.

2.6.3. Hegemonik İstikrar Teorisi

Kökü Grekçe'deki "*hegemonia*" kelimesine dayanan hegemonya kavramı, sisteme dâhil olan herhangi bir unsurun diğerlerine göre daha üstün veya baskın yapıda olmasını ifade etmektedir (Barış, 2008: 83). Küresel kamusal mal sunumunun ve uluslar arası finansal dengelerin sağlıklı olduğu dönemlerde dünya ekonomileri için refah dönemi gözlenmiştir. Liberal ekonomik yaklaşımın öngörülleri bu durumu doğrulasa da karşılaşılan bedavacılık sorunuyla ilgili bir çözüm ortaya koyamamıştır. Bunun çözümünün ancak bir hegemonik örgütlenme ile mümkün olacağı tezi ilk kez Kindleberger (1970) tarafından ortaya konmuştur (Rao, 1999: 75). Grunberg ise (1990) uluslar arası siyasette arzu edilen sonuçlara ancak sistem içerisinde baskın bir aktörün liderliğinde ulaşılabileceğini ifade etmiştir (Barış, 2008: 87). Hegemonik istikrar teorisi, sermaye hareketlerinde tam bir serbestiyetin olduğu, parasal istikrar ve serbest ticarete dayanan uluslar arası ekonominin hayat bulması ve sürdürülmesinde bir liderin yönetiminin önemine vurgu yapmaktadır. (Barış, 2008: 88-89).

Bu üç yaklaşımın hiçbiri diğere göre daha baskın karakterde değildir. Ayrıca her üç yaklaşımın da bireyler ya da uluslar arasında dayanışma, işbirliği, sosyal uyum kriterleri açısından nasıl bir bağlantı sağlanacağı yönünde öngörüsü yoktur. Liberal teori iyimser bir bakış açısıyla, aktörlerin işbirliğine güvenirken, Hobbesçi ve Hegemon teoriler anarşiden düzen üretmek için, zorlama ve baskıya güvenmektedirler. Liberal teori gerçekçi olmayan Hobbesçi ve Hegemon teorilerin aksine demokrasi ve eşitlik değerlerini öne çıkartmaktadır. Ancak liberal öngörü de eşitlik ya da eşitsizliklerin bir politik tercih oluşturulmasındaki önemini görmezden gelmektedir. Bu nedenle kamusal malların sunumunda yeterli bir bakış açısı bir gereklilik oluşmamaktadır (Rao, 1999: 75).

Bu yaklaşımların sonucu olarak özetle; neo-klasik ekonomi politığın bakışıyla, tüm kamu politikası çıkarıcı gruplar tarafından esir edilme tehlikesiyle karşılaşmaktadır (Rao, 1999: 76).

Burada daha önce kamusal mallar bahsinde adı geçen Arrow'un İmkânsızlık Teoreminin ve Tutsak İkileminin ulusal kamusal mallarda olduğu gibi küresel kamusal mallarda da sunum esnasında karşılaşılan durumlar olduğunu tekrar belirtmek gereklidir. Demokrasi ve daha fazla katılım için mutlaka diyalogların geliştirilmesi, şeffaflığın pekiştirilmesi ana şart olarak karşımıza çıkmaktadır.

2.7. Küresel Kamusal Malların Sınıflandırılması

Günümüzde küresel kamusal malların sunumunu gerekli kılan küresel sorunlar iki ana başlık altında izah edilebilir. Bunlardan birincisi küresel kamusal malların yeterli ölçüde (optimal) sunumu; ikincisi ise küresel kamusal malların hangi kaynaklardan ne şekilde finanse edileceğine yönelik kaygılardır (Kaul & Conceição, 2006a, s. 24). Küresel kamusal malların optimal ölçekte sunumunun sağlanması için bu malların sınıflandırılması aşamasında karşılaşılan güçlüklerin iyi analiz edilmesi ve bunun sonucu finansman açısından paydaşların iyi belirlenmesi çözüme katkı sağlayacaktır.

Kaul (1999) tarafından yapılan sınıflamada daha çok *geleneksel küresel kamusal mallar* ve *yeni küresel kamusal mallar* olarak iki farklı anlayış ön plana çıkmaktadır. Sandler'in (1999) yaptığı sınıflamada ise *malların kuşaklararası faydalarının olması* ilk ayırım noktasıdır. İkinci olarak da *dışsallıklarının bir bölge ya da tüm dünyaya yayılmış olması* gelir (Sandler, 1999: 22). Uluslararası Kamusal Mallardan çevre ile ilgili olanlar yoğun ilgi görürken, gelecek nesillerle ilgili olanlar aynı ilgiyi görmemişlerdir (Sandler, 1999: 20). Örneğin günümüzde nükleer enerji ile ilgili olan kamusal sunumlar yararlanıcıların refahını artırabilir, ancak uzun vadede gelecek nesiller için daha büyük sorunların oluşmasına neden olabilir (Sandler, 1999: 21).

Görüldüğü üzere küresel kamusal malların sınıflanması esnasında farklı yazarlar, farklı görüşleri ile değişik kriterleri önemsemişlerdir. Sınıflama esnasında bazen de faydanın ya da zararın yayılma alanına vurgu yapılmaktadır. Örneğin bir ülkenin ya da birkaç ülkenin dışsallıkları içselleştirdiği durumlar, yerel ya da bölgesel kamusalı temsil ederken, dünya üzerindeki pek çok ülkenin ya da tüm yeryüzünün etkilendiği durumlar ise uluslar arası ya da küresel kamusalı doğurmaktadır. Günümüzde genel anlamda kabul gören sınıflama sistematığı;

- Kamusal Malların Fonksiyonlarına Göre Yapılan Sınıflama,
- Kamusal Malların Kamusalılık Karakterine Göre Yapılan Sınıflama,
- Kamusal Malların Karakterine Göre Yapılan Sınıflama,
- Kamusal Malların Toplam Sunum Teknolojileri Kriterine Göre Yapılan Sınıflama,
- Kamusal Malların Diğer Özelliklerine Göre Yapılan Sınıflama,

şeklinde beş ana başlık altında toplanabilir. Bunlar aşağıda sırasıyla ele alınacaktır.

2.7.1. Kamusal Malların Fonksiyonlarına Göre Yapılan Sınıflama

Küresel kamusal malların ortaya çıkan faydalarına yönelik olarak yapılan bu sınıflama türünde; çevre, sağlık, finansal istikrar, barış ve güvenlik, serbest ticaret ve bilgi başlıkları genel olarak literatürde tüm yazarların ele aldıkları ana başlıklar olarak karşımıza çıkmaktadır.

2.7.1.1. Bir küresel kamusal mal olarak çevre

Sanayileşme ile birlikte çevresel faktörler olumsuz etkilenmiştir. Sanayi toplumlarında üretim yapısı değişip, hacmi arttıkça ekolojik dengenin alt üst olması kaçınılmaz olmuştur. Çevre ile ilgili sorunların küresel boyuta ulaşması nedeniyle, çözümün de ancak küresel mücadele ile oluşturulabileceği inancı ile 1992 yılında gerçekleştirilen *Rio Zirvesi*, çevre sorunları yanında sosyal boyutlu sorunları da kapsayan bir “Sürdürülebilir Kalkınma” kavramına dikkatleri çekmiştir. Rio zirvesinin on yıl sonrasında, çevrenin korunmasıyla sosyal ve ekonomik gelişmelerin birlikte yürütülmesi sayesinde sürdürülebilir kalkınmanın mümkün kılınması olgusunun değerlendirildiği *Johannesburg Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi* (2002) düzenlenmiştir (Ağca, 2014).

Temelde çevre ile ilgili sorunlar genellikle, kaçınılması gereken kamusal kötüler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu sebeple çevre kamusal bir maldır. Özellikle enerji tüketimi göz önüne alındığında günümüz dünyası fosil yakıtlara bağımlı bir üretim biçimine sahiptir. Davies’e (2006/2009) göre petrol fiyatlarındaki dalgalanmalara rağmen petrol hala yakılabilecek kadar ucuzdur (Davies, 2006/2009: 68). Brent petrolünün fiyatı 2012 yılında ortalama 111,67 dolar/varil (\$/v) seviyesindedir. Bu fiyat 2011 yılı için gerçekleşen 111,26 \$/v’lik ortalama fiyata çok yakındır (TPAO, 2014: 15). 2014 yılı Haziran-Aralık ayları arasındaki dönemde ise petrol fiyatlarında % 50’nin üzerinde bir düşüş gerçekleşmiştir. 2014 Haziran ayında 115 \$/v ile zirve noktaya ulaşan Brent türü ham petrolün fiyatı yılsonunda 56 \$/v seviyesine kadar gerilemiştir (Eraydın,

2015: 1). 2015 yılı Aralık ayının ilk günleri için Brent Petrolünün ortalama fiyatı 43 \$/v seviyesinde seyretmektedir (BloombergHT, 2015).

Uluslararası Enerji Ajansı'nın ortaya koyduğu petrol fiyatı tahminlerine göre, 2020 yılında 113 \$/v, 2035 yılında ise 128 \$/v'lik seviyeler ön görülmektedir (TPAO, 2014: 15). Dünyanın kolektif kültüründe değişim yaşanmadığı sürece, insanlar sahip oldukları petrol kaynaklarını bitirinceye dek petrol yakmaya devam edecektir. Bu durum da atmosfere salınan karbondioksit düzeylerini sürekli yükseltecektir. Gelişmiş ülkeler fosil kökenli yakıtları kullanmayı azaltsalar da, yeni ekonomik devler olmaya aday Asya devletleri, Çin ve Hindistan büyüyen nüfus ve sanayileri ile genel tüketimin azalmasına engel olacaklardır (Davies, 2006/2009: 68). 2012-2035 yılları arasında dönem için dünya ham petrol üretiminin yıllık ortalama % 1,5 oranında artması beklenmektedir. Küresel petrol üretim artışı tahminleri ise, 2017 yılına kadar toplam petrol üretimindeki artışı her gün için yaklaşık 17 milyon varil şeklinde ön görmektedir (TPAO, 2014: 8)

Günümüz dünyasında karbondioksit emisyonu 1950 yılındaki düzeyinin 5 katına çıkarak 30 milyar tona ulaşmıştır. İnsanlar günümüzdeki tüketim anlayışını değiştirmezlerse, 2025 yılına gelindiğinde insanoğlunun üçte ikisi suların büyük ölçüde kirlendiği bir dünyada yaşamak zorunda kalacaklardır (Meriç, 2007: 158). Bu noktada insanları, ülkeleri ve hatta nesilleri etkileyen çevre olgusunun 'küresel' nitelik arz etmesi yadsınamaz bir gerçektir (Kovancılar vd., 2007: 152).

Günümüzde çevre sorunları denildiğinde ilk akla gelen, küresel ısınma ve küresel iklim değişikliğidir. Çepel'e (2003) göre küresel ısınma, insanların çeşitli faaliyetleriyle ortaya çıkan ve sera gazları olarak adlandırılan çeşitli gazların atmosfere gitgide artan oranda salınması sonucu yeryüzünün ısı düzeyinin sürekli artmasıdır. Küresel iklim değişikliğiye, küresel ısınma sonucunda yağış miktarı, nem ve hava hareketleri gibi diğer iklim öğelerinin de topyekûn değişim göstermesidir (Bayraç, 2010: 232). Sera gazlarının içerisinde en büyük etkiyi % 50'nin üzerinde bir oranla karbondioksit yapmaktadır. Fosil yakıtların

kullanımındaki artışın bir sonucu olarak bu gazların oranı önceki dönemlere göre daha yüksek seviyelere çıkmıştır (Barış, 2008: 66). İnsanlık sera gazı emisyonlarını azaltacak kaynaklara, bilgi birikimine ve teknolojiye sahip olsa da, eksikliği duyulan şey politik iradedir (Davies, 2006/2009: 69).

Günümüzde ozon tabakasının incelmesi kaynaklı sorunlar tüm dünyanın geleceğini tehdit eder niteliktedir. Örneğin kanser hastalığı ile mücadele edilmesi amacıyla harcanacak çabalarda, ozon tabakasının incelmelerinden bağımsız bir yaklaşım, başarısız olmaya mahkûmdur. Amerikan Çevre Koruma Ajansı'nın ozon tabakasının incelmesinin önlenmesine yönelik araştırması göstermektedir ki; Montreal Protokolü'nün taraf ülkelerin ortak işbirliği ile uygulanması 1990-2165 dönemi için sadece Amerika genelinde 245 milyon kanser vakasının önlenmesi ve yaklaşık 5 milyon kansere dayalı ölümün önüne geçilmesi demektir (Barrett, 1999: 200).

Bir küresel kötü olarak karşımıza çıkan sera gazı emisyonunun azaltılması için çeşitli tedbirler alınmıştır. Buna rağmen yıllık nesli tükenen tür sayısı 30 bin çeşit olarak belirtilmektedir (Kovancılar vd., 2007: 152). Günümüzde fosil kökenli yakıtların çevreye zararlarının azaltılması amacıyla başta regülasyonlar olmak üzere, harçlar, vergiler ve kirlilik haklarının ticareti gibi çeşitli hukuki ve ekonomik araçlar kullanılmaktadır. Ekonomik araçlardan çevresel vergiler öncelikle gelişmiş Avrupa ülkelerinde önemli ölçüde kullanılmıştır (Hotunluoğlu & Tekeli, 2007: 110).

Küresel çevre sorunlarına çözüm arayışları arasında en önde gelen karbondioksit emisyonunun azaltılmasına yönelik çabalardır. Fosil kökenli yakıtlara dayalı emisyonu azaltmaya dönük uygulanan '*Karbon Vergisi*' 1990'lı yıllarda AB üyesi ülkelerin öncülük ettiği 'yeşil vergi reformu' kapsamında hayata geçirilen bir emisyon vergisidir. (Tekin & Vural, 2006: 328). Karbon vergisinin önerilmesi ve kullanılmasında piyasa temelli bir vergi olması en önemli etkidir. Böylelikle vergiler ile fiyatı düzenleyerek, fiyat mekanizması sayesinde CO₂

emisyonu oluşturan fosil yakıtların kullanımının maliyetini artırmak ve kişileri daha az fosil kökenli yakıt tüketmeye, yeni enerji kaynakları bulmaya teşvik etmek mümkün kılınacaktır. Ancak karbon vergisinin uygulandığı ülkeler incelendiğinde, toplam çevre tabanlı vergilerin, CO₂ emisyonuna anlamlı bir etkisi olmadığı tespit edilmiştir (Hotunluoğlu & Tekeli, 2007: 121).

Kaul (2005) BM Bin Yıl Kalkınma Hedefleri'ni¹ iddialı bir uluslar arası girişim olarak tanımlarken, küresel kamusal malların sunumunu bu hedeflere ulaşmak için kilit bir anahtar rolünde görmektedir (Kaul, 2005: 1). BM'in yoğun çabası ile Bin Yıl Kalkınma Hedefleri'ne ulaşılmış gibi görünse de, dünyada her yıl milyonlarca hektar ağaç yok olmaya devam etmekte ve küresel sera gazı salınımı artmaktadır (UNDP, 2014). Çevresel sürdürülebilirlik hala büyük tehlike altındadır (UNDP, 2013).

Çevre ile ilgili yaşanan dışsallıkların içselleştirilmesi noktasında insanlığın artan çabalarına rağmen, sorunların da her geçen gün büyümesinden hareketle; çok daha üst seviyede bir işbirliği ve kararlılığa ihtiyaç olduğunu, sürdürülebilir evrensel çevre normlarının özümsemesi ihtiyacının günden güne arttığını belirtmekte fayda vardır.

2.7.1.2. Bir küresel kamusal mal olarak sağlık

Sağlıkla ilgili hizmetler hem özel hem de kamusal özellik arz etmektedir. Gelişen toplumlarda bireylerin sağlık harcamaları için devletlerden beklentileri artmıştır. Artan ortalama yaşam süreleri dikkate alındığında, dünya nüfusunun da hızla yaşlanmasıyla birlikte, sağlıkla ilgili küresel ölçekte sorunların varlığı

¹ BM Bin Yıl Kalkınma Hedefleri 2000 yılında 191 ülke tarafından kabul edilmiştir. Amaç 2015'e kadar yoksulluğun azaltılması, sağlık, eğitim, cinsiyet eşitliği, çevresel sürdürülebilirlik ve küresel ortaklık gibi önemli konularda iyileşmeler sağlanmasıdır.

konusunda hem fikir olunduğu gör÷lmektedir.

1990 ve 2012 yılları arasında, beş yaşın altındaki çocuklarda ölüm, bin canlı doğumda 90 ölümden bin canlı doğumda 48 ölüm tahmini oranına düşmüştür. Bu 2012 yılında 1990 yılına göre her gün 17 bin daha az çocuk ölümü demektir. Yani beş yaş altı çocuk ölümleri bahsedilen dönemde % 47 azalmıştır. 1990-1995 döneminde küresel ölçekte, beş yaş altı ölüm oranlarında ki azalma % 1,2 iken; 2005-2012 döneminde bu azalmanın oranı % 3,8'e yükselmiştir. Buna rağmen hâlâ; beş yaşına gelemeyen ölen çocuklar Afrika'da Avrupa'da olandan sekiz kat fazladır. 2014 yılı için Avrupa'da her bin canlı doğumda 12 ölüm vakası gerçekleşirken, bu Afrika için bin çocukta 95 gibi çok yüksek bir orana karşılık gelmektedir (WHO, 2014: 13).

2010 yılında 119 ülkede 95 milyon kişinin taramadan geçirildiği HIV/AIDS mücadelesinin tüm çabalara rağmen 2013 bilançosu yaklaşık 35 milyon hasta ve 1,5 milyon can kaybıdır (WHO, 2015a). Yine 2012 yılı rakamlarına göre yeryüzünde yaklaşık 748 milyon insan güvenli ve temiz su kaynaklarından mahrum yaşamakta ve yaklaşık 2,5 milyar insan kanalizasyon imkânlarına, 1 milyar insan ise kapalı bir tuvalet ortamına sahip değildir (WHO, 2015b). Bugün her altı saniyede bir kişi yani yılda 6 milyondan fazla insan tütün mamullerinin dumanına maruz kaldığı için yakalandığı hastalıklardan hayatını kaybetmektedir. Dünya genelinde sigara ve tütün mamullerine getirilen kısıtlamalar yaygınlaşsa da; ancak dünya nüfusunun % 10'unun yaşadığı coğrafyalarda sigara ve tütün mamullerinin her türlü reklam ve sponsorlukları yasaklanabilmiştir ve günümüzde dünya genelinde on beş yaş üstü nüfusun % 22'si tütün bağımlısıdır (WHO, 2015c).

Birey ve toplumların sağlıklı olma arzusu hem insanî bir gereksinim hem de ekonomik hayatın işleyişi açısından önemli bir ön şarttır. Beşeri sermaye ne denli sağlıklı ve üretken bir yapı içerisinde olursa verimliliği de o ölçüde artacağı için bundan sosyal bir fayda da doğacaktır. Küreselleşen bir dünya da sağlık alanında

yaşanan negatif dışsallıkların yayılma alanının ve hızının arttığı bir gerçektir. Teknolojik ilerlemeler ile artan ulaşım imkânları ve bunun yanında biyolojik silahların kullanımı gibi bazı etmenler sağlık alanında küresel anlamda yaşanan bir takım sıkıntıların oluşmasına neden olurken, çevre de ortaya çıkan tahribatla birlikte bu durum daha da içinden çıkılmaz bir hale gelmiştir. Bu nedenlerle sağlıkla ilgili kamusal etkisi de yaygınlaşmaktadır.

2.7.1.3. Bir küresel kamusal mal olarak barış ve güvenlik

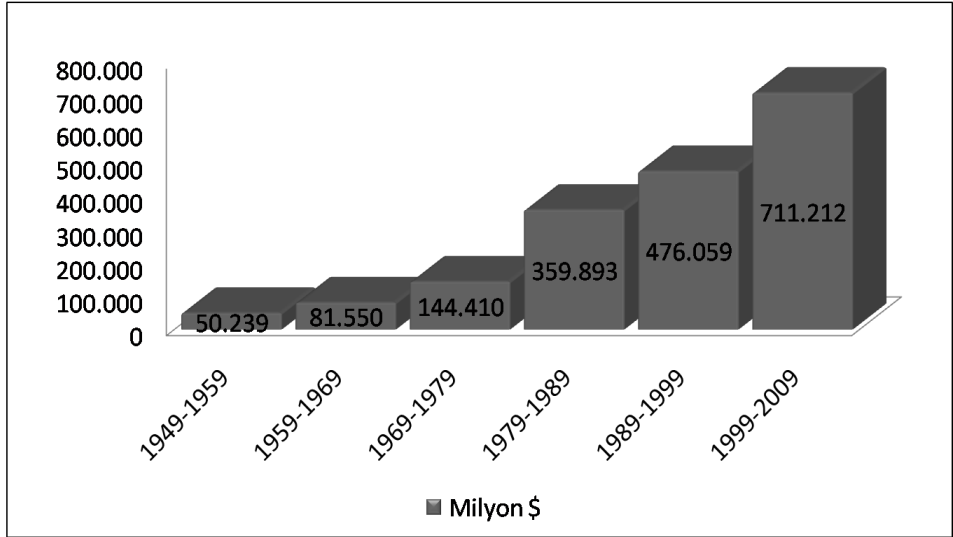
Savunma harcamaları ancak güvenliği sağlamak şartıyla iktisadî büyümenin ön koşulu olabilir (Giray, 2004: 188). Oysa günümüzde yeryüzünde yoksulluk ve açlığın artmasına neden olan sorunların başında silahlanmaya ve savunma sanayi sektörlerine yapılan harcamalar gelmektedir. Londra merkezli IHS Jane's Aerospace, Defence & Security'in açıklamasına göre 2013 yılında dünya üzerindeki toplam savunma harcamaları 1 trilyon 538 milyar dolar iken, 2014 yılında binde 6'lık bir artış ile 1 trilyon 547 milyar dolara yükselmiştir (Young, 2014). Stockholm Uluslararası Barış Araştırmaları Enstitüsü (SIPRI)'nün verdiği 2013 yılı askerî harcama rakamlarına göre ise yıllık maliyet; bir yıl öncesine göre % 1,9 azalmış olmasına rağmen 1 trilyon 747 milyar dolardır (SIPRI, 2014: 8). Barış'e göre (2012) küresel toplam hâsıla ele alındığında, 2008 yılı rakamları ile ortalama % 2,7'sinin savunma harcamalarına ayrıldığı; dünya genelinde kişi başına düşen yıllık savunma harcamalarının ise yaklaşık 224 dolar olduğu görülmektedir (Barış, 2012: 11). Dünya tarihi aynı zamanda savaşlar tarihi olarak adlandırılabilir. Yapılan bir çalışmada 3 bin 421 yıllık yakın tarih içerisinde sadece 268 yılın barış içinde geçtiği, bir başka çalışmada ise 1900-1995 yılları arasındaki dönemde 250 farklı savaşın olduğu ortaya konmaktadır. Bu savaşlar sonucu ülkeler geniş çaplı yıkımlar yaşamışlar; pek çok canlı türünün yaşam alanı yok olmuş, milyonlarca insan yaralanmış ve evsiz kalmış, bunun da ötesinde 110 milyon insan hayatını kaybetmiştir (Mendez, 1999: 404). Geçmiş yüzyıllarda sadece cephede askerler arasında gerçekleşen, dar bir alan ile sınırlı savaşların şekli Sanayi Devrimi'nin ikinci aşama ürünleriyle farklı bir boyuta ulaşmıştır.

Savaş araç ve stratejilerindeki bu değişim, savaşların çok yıkıcı hale gelmesi sonucunu doğurmuştur (Emiroğlu, 2006: 111). BM'ye göre bugün dünyada en az yedi farklı nükleer güç vardır. Bu ülkelerin elindeki nükleer silahların toplamı 1 milyon Hiroşima bombasına eşdeğer sayılabilecek, 15 bin megatonluk bir büyüklüktedir. 1945 yılında Hiroşima ve Nagasaki'ye atılan iki atom bombası 2. Dünya Savaşı'nı bitirmiştir. Ancak o günden bu yana çıkan yaklaşık 150 ayrı savaşta 20 milyon kişi yaşamını yitirmiştir ve bunların % 80'i sivillerden oluşmaktadır (BM, 2008/2008: 36).

Küresel barış küresel kamusal bir maldır. Küresel savunma hizmeti, hem kamusal hem de belli bir ülkeye özel fayda sağlayabilmektedir (Kovancılar vd., 2007: 160). Bu amaçla oluşturulmuş pek çok ulus üstü bölgesel ya da küresel organizasyon söz konusudur. 1949 yılında kurulan 28 üyeli Kuzey Atlantik Paktı (NATO) uluslar arası anlaşmazlıkların barışçıl yoldan çözülmesi için faaliyetlerde bulunan örgütlerdendir. NATO üyesi ülkelerin savunma sanayine harcadığı bütçelerin sürekli artışı özellikle son otuz yıl içinde ciddi ivme kazanmıştır. 2006 yılında NATO üyesi ülkeler toplam GSYİH'larının % 2'sini ortak savunma harcamalarına ayırmak için uzlaşmışlardır. NATO'nun yaklaşık 1 trilyon dolarlık askeri harcama bütçesinde ABD finansör olarak ilk sırada yer almaktadır (Fidler, 2014). Bugün, ABD savunma harcamalarının hacmi etkili bir şekilde bütün olarak İttifak'ın savunma harcamalarının % 73'ünü temsil eder (NATO , 2014). ABD'nin savunma harcamaları için 2010 yılında ayırdığı 698 milyar dolarlık bütçe dünya genelinde harcanan rakamın yaklaşık % 43'üne karşılık gelmektedir (Beriş, 2012: 12).

NATO üyesi ülkelerin onar yıllık periyotlarda yaptığı harcamalar Çizelge 2.1.'de verilmiştir.

Çizelge 2.1. NATO Üyesi Ülkelerin Onar Yıllık Savunma Bütçe Trendleri



Kaynak: (Varlık, 2012: 74)

NATO bütçesinin genelinde sürekli bir artış görülse de bazı Avrupa ülkelerinin harcamaları kısma eğiliminde olduğu görülmektedir. ABD buna karşı çıkmakta ve özellikle 2001 yılından beri savunma harcamalarını ciddi boyutta artırmaktadır.

Savaşların önlenmesi ve küresel barış konusunda en etkin mücadele kurumlarının başında Birleşmiş Milletler gelir. Devletlerarası sistem söz konusu olduğunda günümüzün en büyük küresel organizasyonu Birleşmiş Milletler Teşkilatı'dır. BM potansiyel olarak küresel sorunların çözümü için kilit bir role sahiptir (Şöhret, 2013: 248). BM'in dünyada barış sağlamaya yönelik faaliyetleri Güvenlik Konseyi'nin oluşturulmasıyla başlamıştır. BM barış için ilk kez askeri güç kullandığı 1956 yılından bugüne kadar yaklaşık 50 civarındaki çatışmaya müdahil olmuştur (Meriç, 2007: 157).

Birleşmiş Milletler Antlaşması'nın 1. ve 2. Maddeleri BM Teşkilatı'nın amaç ve ilkelerini saymaktadır (Şöhret, 2013: 248). Antlaşmanın 1. maddesine göre BM'nin amaçları şu şekilde sıralanmıştır;

- Uluslararası barış ve güvenliği korumak ve bu amaçla barışın uğrayacağı tehditleri önlemek. Bunları boşa çıkarmak, saldırı ya da barışın başka yollarla bozulması eylemlerini bastırmak üzere etkin ortak önlemler almak,
- Barışın bozulmasına yol açabilecek nitelikteki uluslar arası uyuşmazlık veya durumların düzeltilmesini ya da çözümlenmesini barışçı yollarla, adalet ve uluslararası hukuk ilkelerine uygun olarak gerçekleştirmek,
- Uluslararası, halkların hak eşitliği ve kendi geleceklerini kendilerinin belirlemesi ilkesine saygı üzerine kurulmuş dostça ilişkiler geliştirmek ve dünya barışını güçlendirmek için diğer uygun önlemleri almak,

BM Teşkilatının kurulmasının en önemli amacı kolektif güvenlik ve uluslar arası barışın sağlanmasıdır (Şöhret, 2013: 250). Tam bir silahsızlandırma ya da kitle imha silahlarının ortadan kaldırılması Birleşmiş Milletler'in amaçlarından biridir (BM, 2008/2008: 36). Günümüzde BM ile ilgili tartışmaya açık en önemli konu, Güvenlik Konseyi'nin 5 daimi üyesinin teşkilatı oluşturan diğer 188 üyeden farklı yetkilerle donatılmasıdır. BM'in kuruluş dönemindeki saygınlığına yeniden kavuşması ve kendinden önceki örnek olan Milletler Cemiyeti ile aynı kaderi paylaşmaması için kendini yenilemesi gerekmektedir. Bu yenilemenin özellikle Güvenlik Konseyi'nin daimi üyelik sisteminde yapılması önem arz etmektedir (Şöhret, 2013: 252).

Soğuk savaş sonrası küresel güvenliği tehdit eden en önemli problem olarak uluslar arası terörizm olgusu karşımıza çıkmaktadır. Terörizm karşısında ülkeler farklı boyutlarda maliyetlere katlanmaktadırlar. Burada maliyetler salt finansal yapıyı etkilememekte, aynı zamanda sivil hakları, toplumsal yapıyı ve ülkeler arası ilişkileri de zedelemektedir. Terörist saldırı tehlikesi, yalnızca artan finansal

anlaşmazlık açısından yıllık yaklaşık 75 milyar dolar civarında maliyeti beraberinde getirmektedir (Kovancılar vd., 2007: 160)

ABD'nin kendi toprakları içinde yaşadığı ilk saldırı 11 Eylül 2001 terör saldırısıdır. Bu saldırı ile dünya genelinde yeni bir düzen kurulmasına yönelik süreç başlamıştır. Böylelikle küresel etkileri olan bölgesel istikrarsızlıklar ve çok kutuplu sistemin karmaşık yapısı dünyaya egemen olmuştur (Varlık, 2012: 90).

Küresel çapta yapılan savunma harcamalarındaki artış rakamları göstermektedir ki, küresel barışı tehdit eden savaş ve terörizm olmasa dünya üzerinde yaşanan yoksulluklar, eşitsizlikler ve kalkınma problemleri çok daha kolay aşılabilecek seviyede olacaktır. Dolayısıyla yerel ve uluslar arası politik karar mercileri barışın korunması adına alacakları önlemler ile sadece barışı tesis etmekle kalmayıp pek çok küresel ölçekli sorunları da alt edebilmenin yolunu açacaklardır.

2.7.1.4. Bir küresel kamusal mal olarak serbest ticaret ve finansal istikrar

Her iki kavram farklı anlamları ifade ediyor olsa da özünde birbiri ile oldukça yakın ilişki içerisinde olan finansal istikrar ve serbest ticaret olguları aynı başlığın altında toplanmıştır.

Serbest ticaret kavramı geçen yüzyılın başında o kadar büyük önem arz etmiştir ki; ikinci dünya savaşı için, serbest ticaret yanlıları ve karşıtlarının savaşıdır demek mümkündür. Avrupa'nın çok ciddi yıkım yaşadığı bu savaşta, serbest ticareti gaye edinen Birleşik Krallığın zaferinin ardından dünya ticareti de şekil değiştirmiştir. 1947 yılında mal ticaretini düzenlemek amacıyla Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT) sistemi kurulmuştur. GATT çerçevesinde yapılan tarife indirim turlarına "Çok Tarafli Ticaret Görüşmeleri" diğer bir deyişle de "Round" denir (Solmaz Gümrükleme, 2000: 5). GATT'a taraf ülkeler arasında çeşitli tarihlerde Round'lar düzenlenmiştir. GATT sistemi

sekizinci ve en geniş katılımın sağlandığı Round olan (1986-1994) Uruguay Round sonunda hizmet ticaretini de içine alacak şekilde genişlemiştir (Barış, 2008: 73). GATT, gerçekte çok taraflı bir ticaret anlaşması olmasına rağmen; uygulanabilirliği açısından üyelerin ortak hareketi ilkesine bağlı olması, kuralların uygulanması amacıyla üyelerin toplanması yanında bir sekreteryaya ve daimi Temsilciler Konseyi'nin olması nedenlerinden, daha çok uluslararası bir örgüt şeklinde algılanmaktadır. Oysa anlaşmanın içeriği açısından GATT'ın bir örgüt olduğu şeklinde ya da üye olunmasına yönelik herhangi bir hüküm yoktur (Solmaz Gümrükleme, 2000: 2). 1995 yılında GATT'ın kurumsal işlevi ilke olarak sona ermiş ve Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) tesis edilmiştir (Barış, 2008: 73).

Son yirmi yılda küresel mal ticareti neredeyse 20 kat artmıştır (WTO, 2015). Dünya ticaretinin 1960 yılında yaklaşık 266 milyar dolar, 1986 yılında 4 milyar 334 milyon dolar olarak gerçekleştiği görülmektedir (Barış, 2008: 73). 1996 yılında ise 5 trilyon dolar olan yıllık ticaret hacmi oluşmuştur. Bu rakam 2013 yılına gelindiğinde 19 trilyon dolara ulaşmıştır. Rakamlar son yirmi yıl için % 7,6'lık bir ortalama artışı ifade etmektedir. Aynı dönem içinde DTÖ üyeleri arasında uygulanan gümrük tarifelerinde ortalama % 15'lik bir düşüş söz konusu olmuştur. Günümüzde DTÖ üyeleri tarafından uygulanan ortalama tarifeler % 9 seviyesine çekilmiştir (WTO, 2015). 1980'li yıllarda dünya genelinde bu ortalama % 40 ile ifade edilmektedir (Olarreaga, Lendle, Schropp, & Vêzina, 2014).

DTÖ Bilgi Teknolojileri Anlaşması gibi sektörel bazlı anlaşmalar ile tarifeleri önemli ölçüde düşürerek ticaret hacmini artırmıştır. 1996 yılında 80 üye ile imzalanan Bilgi Teknolojileri Anlaşması (ITA) anlaşma kapsamındaki tüm Bilgi Teknolojisi Ürünler üzerindeki tüm vergileri kaldırmayı taahhüt etmektedir. 1996 yılında 439 milyar dolarlık ticaret hacmine sahip olan sektör, 2013 yılına gelindiğinde 1,5 trilyon dolarlık hacme ulaşmıştır ki bu yıllık ortalama % 8'lik bir büyümeye karşılık gelmektedir. Son yirmi yıllık periyotta uluslar arası ticarete gelişmekte olan ülkelerin payı 1996 yılında % 27 iken 2013 yılında % 60 seviyesine çıkmıştır (WTO, 2015). Bunun sonucu olarak ülkeler arası

eşitsizliklerin azalmış olması ve gelişmekte olan ülkelerin 20. yüzyılın sonuna doğru gelişmiş ülkeleri yakalama şansının doğması olumlu bir gelişme olarak ele alınmaktadır. Ancak 1950'lerden bu yana ülke içi eşitsizliklerin istikrarlı bir şekilde artış gösteriyor olması gerçeği de halen bir olumsuzluk olarak karşımızda durmaktadır (Olarreaga vd., 2014). 1990'larda Brezilya için bir yapılan bir araştırmada bu gelir eşitsizliğinin ortadan kaldırılabilmesi için üretim yapan firmaların % 40'ının ihracatçı hale gelmesi ile önlenebileceği ifade edilmiştir. Ancak aynı yıl için gerçekte bu rakamın sadece % 9 olduğu da ortaya çıkmıştır (Olarreaga vd., 2014). Günümüzde gümrük tarifelerinin düşürülmesi ve internet üzerinden yapılan ticaret gibi çözümler ile gelir eşitsizliğinin azaltılması ve serbest ticaretin daha küçük ölçekteki firmalarca da yapılmasının önünün açılması hedeflenmektedir.

Bunun yanında gelişmekte olan ülke ürünlerinin uluslararası pazarlarda adil rekabet şansını sınırlayan, halen yüksek seviyelerdeki gümrük tarifeleri ve tarife dışı engelleri ortadan kaldırmak ve yıllık 300 milyar dolardan fazla tarım sübvansiyonlarının kademeli olarak sonlandırılması amaçlanmaktadır (Kaul, 2005: 4).

Ülke ekonomileri açısından fiyat istikrarının ve ekonomik istikrarın sağlanabilmesi finansal istikrar kavramının hayata geçirilmesiyle mümkündür.

Danacı'ya (2012) göre geniş anlamıyla finansal istikrar kavramı, ödeme dengesi, risk dağılımı, optimal kaynak dağılımı gibi ekonomik fonksiyonların; geçici dalgalanmalar, şoklar ya da yapısal değişim yaşanan dönemlerde bile etkin şekilde sağlanmasıdır. Dar ifadeyle finansal istikrar tanımıysa, varlık fiyatlarında uzun süreli değişikliklerin yaşanmamasıdır (Danacı, 2012: 1).

Finansal istikrarın sürdürülebilmesi için para, finansal araçlar, finansal piyasalar, finansal kurumlar ve merkez bankaları olarak beş ana unsur sayılabilir

(Danacı, 2012: 2). Bu unsurların tamamının dengeli ve istikrarlı bir uyum içinde hareket etmediği durumlarda finansal istikrarsızlığın doğması kaçınılmazdır.

Finansal istikrarın devamlılığı amacıyla Finansal Reform için tavsiyelerde bulunan G-30 grubunun üstünde durduğu konular şunlardır (TBB, 2009: 102-108);

- Sağgörlü ve basiretli düzenleme ve denetleme kapsamında bulunan boşluk ve zayıflıkların ortadan kaldırılması
- Sağgörlü ve basiretli düzenleme ve denetlemenin kalitesi ve etkinliğinin artırılması (bu amaçla ulusal ve uluslar arası politikaların üst düzey koordinasyonu ve düzenleyici organlar yani merkez bankalarına ihtiyaç duyulması)
- Kurumsal politikalar ve standartlar, özellikle yönetim, risk yönetimi, sermaye ve likidite standartlarına önem verip, güçlendirilmelerinin sağlanması
- Finansal piyasaların ve ürünlerin, daha iyi düzenlenmiş ve ilişkilendirilmiş risk yönetimi ile sağgörlü yönetim teşvikleriyle, daha şeffaf şekle getirilmesinin sağlanması.

Piyasalar ve kurumlar finansal istikrar açısından bir bütünün parçaları gibidirler. Günümüzde uluslar arası sermaye hareketleri, ulusal ekonomilerde tasarruf ve yatırımlar yönüyle kaynak etkinliğini sağlasa da, ekonomi politikaları ve finansal sistemde istikrar açılarından risk oluşturmaktadır (Danacı, 2012: 8). Amerika Birleşik Devletleri'nde 2007 yılının yaz aylarından itibaren baş gösteren finansal dalgalanmalar, 2008 yılının Eylül ayından itibaren diğer gelişmiş ülke piyasalarını, Kasım 2008'den itibaren ise tüm dünyayı etkisi altına alan bir dalga haline gelerek yıkıcı etkilerini ortaya koymuştur.

Kapitalizmin yaklaşık 600 yıllık tarihi boyunca birçok kez küresel boyutta genişleme ve kriz kavramlarıyla anılmıştır. Buna rağmen kapitalizmin küresel genişleme-kriz süreçleri sıradan dalgalanmalar şeklinde algılanmamalıdır. 2008

kriz dalgası daha önceki tüm krizlerden farklı bir şekilde para biriminin değerinin bir değerli maden cinsinden standart karşılığının olmadığı bir finansallaşma sürecine rast gelmiştir (Bağımsız Sosyal Bilimciler, 2009: 52). Merkez Bankası (2010) verilerine göre; 2006 yılında % 6,9; 2007 yılında % 4,7 büyüyen Türkiye ekonomisinin yıllık büyüme oranı 2008 yılında % 0,66'da kalırken, 2009 yılında ise % 4,7 oranında küçülme gerçekleşmiştir (Ertuğrul, İpek, & Çolak, 2010: 63). Türkiye tüm dünya ülkeleri içinde 2008 yılının dördüncü çeyreğinde, Tayvan'dan sonra, ekonomisi en fazla daralan ikinci ülke olmuştur (Alptekin, 2009: 6). Kriz esnasında bütün bu maliyetlere katlanan ülkeler doğal olarak piyasaları düzenleyici müdahalelerde bulunmuşlardır. Şubat 2009 itibariyle Kurtarma Paketlerinin ülkelere göre, maliyetleri şöyledir; ABD krizin etkilerini azaltmak için piyasalara 250 milyar dolar sermaye enjeksiyonu yaparken, 700 ve 787 milyar dolarlık iki ayrı önlem paketini tutarını uygulamış, GSYİH'sının % 10,1'ini bu kriz için harcamıştır. Almanya 70 milyar euro sermaye enjeksiyonu yaparken, 412 milyar euro garantiler toplamı ve 492 milyar euro toplam önlem paketi tutarı ile GSYİH'sının % 19,8'ini bu krize harcamıştır. İngiltere 50 milyar euro sermaye enjeksiyonu, 250 bin sterlin garantiler toplamı ve 400 milyar sterlin toplam önlem paketi tutarıyla GSYİH'sının % 28,6'sını bu kriz için harcamıştır. Japonya 632 milyar dolarlık önlem paketi toplamıyla GSYİH'sının % 14,1'ini bu krize harcamıştır (Erdönmez, 2009: 87).

Tüm piyasa ve kurumların bir büyük uyum içinde olması gerekliliğinden, günümüz dünyasında, finansal istikrara yönelik ulusal çabaların mutlak şekilde uluslar arası işbirliği ile desteklenmesi şartı doğmuştur. Finansal istikrar için kamusal müdahalenin kaçınılmazlığı da bu şartın gereklerindedir. IMF'in istikrar programlarını, Stand-By düzenlemelerini, Dünya Bankası'nın önerdiği Yapısal Uyum Programları'nı, küresel nitelik arz eden olumsuzlukları önleme amacı taşıdıkları için küresel kamusal mal olarak kabul etmek mümkün görünmektedir (Kovancılar vd., 2007: 161).

2.7.1.5. Bir küresel kamusal mal olarak bilgi

İnsanı dünya üzerindeki tüm varlıklardan ayıran temel özellik bilgiye sahip olabilme ve kullanabilme yetisidir. İnsan Anatomik olarak 200 bin yıl önce Afrika'da hayat bulmuş ve 50 bin yıl önce modern davranışlar sergilemeye başlamıştır (Wikipedia, 2015). 50 bin yıllık bilgi birikimi insanlığın yaşamını kolaylaştıran büyük bir sermaye olarak tüm insanlığın kullanımına açıktır. Bilgi dışlanamazlık ve rekabet edilememe şartlarını sağladığı durumlarda tam kamusal bir mal iken, mülkiyet hakkı tesis edilebileceği durumlar da özel mal haline gelmektedir (Yumuşak & Aydın, 2005: 120). Günümüzde fikrî mülkiyet haklarının korunması ciddi olarak sorun yaşanan alanlardandır. Hükümetler ve sivil toplum örgütleri bu konuda önlemler almaya devam etmektedir. Ayrıca bilginin paylaşımının hızlanması dolayısıyla bilgi bir uluslar arası mal konumuna da ulaşmıştır.

BM tarafından ortaya konan Bin Yıl Kalkınma Hedefleri'ne ulaşma noktasında da kişi ve toplumların bilgiye ulaşmaları için önemli çabalar harcanmıştır (UNDP, 2014).

Dünya Fikrî Mülkiyet Örgütü (WIPO) ¹ 1967 yılında kurulmuştur. Bugün için WIPO kayıtlarında 43 milyon ulusal ve uluslar arası patent belgesi ile birlikte 17 milyon 600 bin ulusal ve uluslar arası ticari amaçlı marka ve amblem güvence altındadır (WIPO , 2015).

¹ WIPO (World Intellectual Property Organization) BM'in özel ihtisaslaşmış örgütlerindedir. Dünya genelinde fikri mülkiyet haklarının korunması ve yaratıcı etkinliğin teşvik edilmesini hedefler. Fikri mülkiyet haklarını uluslar arası düzeyde koruma ve düzenlemeye yönelik çalışmalarda bulunan WIPO, gelişmekte olan ülkelere bu amaçla finansal ve bilimsel destekte bulunmaktadır.

2011 yılında son on sekiz yılın en üst seviyesine çıkan patent başvuruları, 2012 yılında gerçekleşen 2 milyon 350 bin yeni patent başvurusu ile yıllık % 9,2 oranında artış göstermiştir (WIPO, 2013: 4).

Kaul vd. (1999) WIPO'nun % 15 olarak kestiği fikri mülkiyet hakları için patent uygulamasının oluşturacağı fon ile küresel ölçekte bir bilgi bankasının finanse edilebileceğini öngörmektedir (Kaul vd., 1999b: 497)

Olumsuz dışsallıkların taşma alanının genişlediği günümüzde, bilginin ortaya çıkması, kullanılması ve paylaşılması, oluşturduğu pek çok kamusal haklar nedeniyle gerek hükümetler gerekse uluslar arası örgütler tarafından üstünde titizlikle çalışılması gereken bir kavram olarak belirtilmelidir. Kamusal kötülerden kaçınılması açısından ya da sürdürülebilirlik açısından bilgi değerli bir kamusal maldır.

2.7.2. Kamusal Malların Kamusal Karakterine Göre Yapılan Sınıflama

Kamusal mallarda olduğu gibi Küresel Kamusal Mallarda kamusal boyutu belirleyici bir özellik olarak karşımıza çıkmaktadır. Sandler tarafından yapılan sınıflama 16 hücreli bir sınıflama olarak her biri dörder örnek ile Şekil 2.2.'de açıklanmıştır.

Şekil 2.2'de dışlanamazlık ve rakip olamama özelliklerini taşıyan mallar tam kamusal arz ederken; tüketimde dışlama ya da rekabetin kısmen de olsa olduğu mallar yarı kamusal mal olma özelliğindedir. Bunun yanında dışlama yapılabilen mallar kulüp malları olarak anılırlar. Ayrıca yoksulluğu önleme çalışmaları, uyuşturucu ile mücadele faaliyetleri, doğal afetlerin olduğu durumlarda yapılan yardımlar, uyuşturucunun zararlarını önlemek için yapılan mücadeleler, teknik ve tıbbî yardımlar ise 'bağlı ürünleri' oluşturur.

Sözü edilen kamusal boyutu yanında bir de bu mallardan fayda elde eden kitlelerin tanımlanması konunun anlaşılması açısından önemlidir. Bazen elde edilen

Fayda bir bölgeyle sınırlı iken, bazen de tüm gezegen açısından yayılan bir faydadan bahsetmek mümkündür. Bu durumlar sırasıyla bölgesel ve küresel kamusal mal ayırımının oluşmasına nedendir. Şekil 2.2.'de sulak alanların korunması, zehirli atıklarla ilgili düzenlemeler, göllerin temizliğinin sağlanması, yer altı su kaynaklarının temizliği, su taşkınları ile mücadele ve orman yangınlarının önlenmesi gibi konular bölgesel bazlı kamusalılık içeren durumların örnekleridir. Okyanus kirliliği ile mücadele, daha adil bir dünya için harcanan çabalar, küresel ısınma ile mücadele, ozon tabakasını koruyucu faaliyetler, salgın hastalıklarla mücadele gibi örnekler ise küresel boyutta yayılma alanına sahip durumlar olduğundan küresel boyutta kamusalılık içeren sorunlardır.

Aynı şekilde bazen fayda bir nesille sınırlıyken bazen de nesiller boyunca devam edecek özellikler arz edebilir. Yer altı sularının temizlenmesinden öncelikle bugünün dünyalıları fayda elde edecekken, etkileri itibariyle daha uzun süreli kirliliğe sebep olan zehirli atıklarla mücadele farklı nesilleri içine alan sonuçlar doğurmaya adaydır. Hastalıklarla mücadele edilmesi bugünkü nesli doğrudan fayda elde etmesi açısından önem arz ederken, salgınların önlenmesi gelecekteki nesillerin refahına da katkı sağlayabilecek bir durum doğurmaktadır. Sözü edilen örnekleri Şekil 2.2.'de belirli bir sistematik içinde incelemek mümkündür.

		Tam Kamusal	Yarı Kamusal	Kulüp Malları	Bağlı Ürünler
Nesilçi (Aynı Nesli İlgilendiren)	Bölgesel	▪ Orman Yangınlarının Önlenmesi	▪ Su Yolları	▪ Ortak Pazarlar	▪ Barışın Korunması
		▪ Yer altı sularının temizlenmesi	▪ Akar Sular	▪ Kriz Yönetim Güçleri	▪ Askeri Güçler
		▪ Hayvan Hastalıkları ile Mücadele	▪ Ana Yollar	▪ Elektrik Şebekeleri	▪ Tıbbi Yardımlar
		▪ Su Taşkınlarının Kontrolü	▪ Yerel Parklar	▪ Bilgi Ağları	▪ Teknik Yardımlar
	Küresel	▪ Okyanusların Kirliliğinin Önlenmesi	▪ Elektromanyetik Spektrum Ayrımı	▪ Kanallar	▪ Yabancı Yardımlar
		▪ Meteorolojik Tahminler	▪ Uydu İletimi	▪ Hava Koridorları	▪ Afet Yardımları
		▪ Gözlem İstasyonları	▪ Posta Servisleri	▪ İnternet	▪ Uyuşturucu Kısıtlamaları
		▪ Dünyada ki Adalet	▪ Hastalık ile Mücadele	▪ Gemi Yolları	
Nesiller Arası (Birden Fazla Nesli Etkileyen)	Bölgesel	▪ Sulak Alanların Korunması	▪ Asit Yağmurları ile Mücadele	▪ Ulusal Parklar	▪ Barışın Tesisi
		▪ Göllerin Temizliği	▪ Balıkçılık Bölgelerinin Korunması	▪ Sulama Sistemleri	▪ Su Taşkınlarının Kontrolü
		▪ Zehirli Atıkların Temizliği	▪ Kara Avcılığı Bölgelerinin Korunması	▪ Göller	▪ NATO
		▪ Kurşun Emisyonunun Azaltılması	▪ Uçucu Organik Bileşiklerin Azaltılması	▪ Şehirler	▪ Kültürel Normlar
	Küresel	▪ Ozon Tabakasının Korunması	▪ Aşırı Antibiyotik Kullanımının Engellenmesi	▪ Uluslararası Parklar	▪ Tropik Ormanların Korunması
		▪ Küresel Isınma ile Mücadele	▪ Okyanuslardaki Balık Alanları	▪ Sabit Uydular	▪ Uzay Kolonileri
		▪ Salgın Hastalıklarla Mücadele	▪ Antartika'nın Korunması	▪ Kulüp Uydular	▪ Birleşmiş Milletler
		▪ Bilgi Üretimi		▪ Mercan Kayalıkları	▪ Yoksullukla Mücadele

Kaynak: (Sandler, 1999: 24-25)

Şekil 2.2. Küresel Kamusal Malların Kamusal Özelliklerine Göre Sınıflandırılması

2.7.3. Kamusal Malların Karakterine Göre Yapılan Sınıflama

Küresel Kamusal malların sınıflandırılmasına yönelik karşılaşılan bir başka sınıflama biçimi de malların karakterine göre yapılan sınıflamadır. Malın karakterinden kasıt somutluk-soyutluk kriterleri açısından yapılabilecek olan değerlendirmedir. Eğer bir malın tanımlanması esnasında zorluk yoksa yani elle tutulur nitelikler ön plandaysa söz konusu mal somut bir küresel kamusal mal olarak tanımlanır. Aksi durumda, yani malın tarifinde hayali, elle tutulamayan faktörler daha ön planda ise bu kez soyut bir küresel kamusal maldan bahsediliyor demektir. İnsanlığın ortak mirası olan kültürel varlıklar ve çevre gözle görülebilen somut küresel kamusal mallardır. Buna karşın dünya barışı ya da finansal istikrar gibi kavramlar ise soyut küresel kamusal mallardır (Kaul vd., 1999a: 13)

Küresel Kamusal Malların somut veya soyut olma özellikleri yanında, bu malların kendiliğinden var olması, sonradan üretilmesi ya da politik kararların sonucu ortaya çıkmış olması gibi özellikleri de göz önüne alınarak şu şekilde bir ayrıma da gidilebilir (Kaul vd., 1999b: 452);

- Doğal Küresel Ortak Mallar
- İnsan Yapısı Küresel Ortak Varlıklar
- Küresel Politik Sonuçlar

Burada ilk grupta bahsi geçen doğal küresel ortak mallar genellikle dünya üzerinde kendiliğinden var olan ancak dışlanamazlık ve rekabet edilmemesi özelliklerinden dolayı tüketimlerinde aşırı talep problemi yaşanabilecek kaynakları ifade eder. Okyanuslar, ozon tabakası ve atmosfer bu gruba örnektir.

İkinci gruptaki mallarda ise insan yapısı olmasından kaynaklanan tüketimi esnasında kısmen dışlanabilme özelliği ile karşılaşılabileceği mümkündür (Akdemir & Şahin, 2006: 12). Bilgiye erişim, insan hakları gibi örnekleri olan bu tür mallarda eksik kullanım nedeniyle eşitsizlikler ve adaletsizlikler söz konusu olabilir.

Son olarak küresel politik sonuçlar şeklinde karşımıza çıkan mallar genel olarak, sunum eksikliği nedeniyle, katlanılması zorunlu kamusal kötülere doğuran olaylardır. Sağlık, küresel barış ya da finansal istikrar benzeri küresel kamusal malları bu sınıfa sokmak mümkündür. DSÖ BM sistemi içinde yol güvenliği faaliyetleri alanında koordinatörlük görevini üstlenen birimdir. DSÖ tarafından yürütülen yol güvenliğini artırıcı faaliyetler bu alanda yapılan küresel ölçekli çalışmalara örnektir. Bu sayede yerel hükümetlerin kaçındığı ya da bilgi eksikliği nedeniyle uygulayamadığı bir takım yol güvenliği politikalarına dikkat çekilerek yasal mevzuat düzenlemeleri yapılmıştır. Aynı şekilde AB tarafından geliştirilip, aday ülkelere de yaygınlaştırılan dijital takograf zorunluluğu ya da sürücülerin mesleki yeterlilik eğitimleri gibi mevzuat düzenlemeleri de bölgesel anlamda politik karar alma mercilerinin yol güvenliği alanına dönük eylemlerini şekillendirmektedir.

2.7.4. Kamusal Malların Toplam Sunum Teknolojileri Kriterine Göre Yapılan Sınıflama

Küresel bir kamu malının sunumu esnasında, bütün düzeylerdeki aktörlerin katkıları arasındaki ilişkilere göre yapılan sınıflama, toplam sunum teknolojileri kriterine göre yapılan sınıflamadır. Kanbur ve Sandler'den (1999) aktarılan sınıflamanın dört ayrı şekli vardır (Akdemir & Şahin, 2006: 6)

- **Toplama Tekniği:** Bu yöntemde toplam kamusal mal sunumu ya da kamusal zarar düzeyi, tüm birimlerin katkılarının toplamına eşittir. Yani ulusal kamu malları birleşerek uluslar arası kamu mallarını da oluşturur. (Kaul & Conceiçao, 2006b, s. 24). Örneğin, tüm ülkelerin zararlı gaz salınımlarının toplamı ele alındığında, atmosfere salınan toplam sera gazı miktarı bulunacaktır. Uluslar arası boyutun ulusal boyuttan farklılığı gönüllülük ilkesi gereği bir zorlama ile karşılaşılmamasıdır. Bu nedenle zengin ulusların mal sunumu yanında diğerlerinin bedavacılık eğiliminde olması sonucu doğabilir.

- ***En İyi Vuruş Tekniği:*** Söz konusu malın sunum düzeyinin bu malı en yüksek miktarda sunan ülkenin sunumuyla ifade edildiği durumdur. En iyi vuruş tekniğinde toplama tekniğinden farklı olarak bir aktörün katkısı, diğerinin yerine katkı sağlamaz. Toplam kamu malı sunum miktarı bu malın sunumunu en çok yapan aktörün sunum miktarı kadardır (Akdemir & Şahin, 2006: 7). Bilimsel araştırmalar bu duruma örnek verilebilir. Günümüzde en çok bilimsel çalışmayı yapan ülkeler, sunumu gerçekleştiren toplam bilginin tamamını ifade edebilirler. Kalkınma yardımları açısından en iyi vuruş tekniği ile yaklaşım şöyle bir sonuç doğurmaktadır; gelişmiş ülkeler geliştirmekte olan ülkelere kaynak aktarmasa da olur, çünkü mal ve hizmetler gelişmiş ülkelere üretildiğinde diğerlerine zaten yayılacaktır (Kirmanoğlu vd., 2006: 30).
- ***En Zayıf Halka Tekniği:*** Bu teknikte anlatılmaya çalışılan, malın sunumu esnasında en az düzeyde katkı yapan aktörün sunum miktarı ile sınırlı kalan bir miktardan bahsediliyor olunuşudur. Bir salgın hastalık söz konusu olduğunda en az önlemleri alan ülke diğerlerinin aldığı önlemlere rağmen sonuç alınması noktasında başarısızlığa neden olacaktır. Örneğin 1994 yılında ki veba salgını esnasında ticaret ve seyahat kısıtlamaları nedeniyle Hindistan 1,5 milyar dolar maliyete katlanmak zorunda kalmıştır. Belki de bu yüzden Hindistan, Cable News Network (CNN)'de salgından kaçan yüz binlerce insan fotoğrafı olmasına rağmen, uzunca bir süre salgını kabul etmeyi reddetmiştir (Zacher, 1999: 273). Bu durumda kalkınma yardımlarının en zayıf halkaya yönlendirilmesi küresel kamusal malların sunumunu artıracaktır (Kirmanoğlu vd., 2006: 30).
- ***Ağırlıklı Toplama Tekniği:*** Ağırlıklı toplama tekniğinin toplam sunum öncesi bireysel katkılara uygulanan ağırlıklar dışında toplama tekniğine benzediği görülmektedir. Daha esnek yapıdaki bu teknikte, ülkelerin değişken coğrafi konumu ve büyüklüğü gibi faktörleri de göz önüne alınmaktadır (Akdemir & Şahin, 2006: 7). Ağırlıklı toplam

tekniki ile bazı ülkeler, büyük orantısızlığa sahip faydalar elde etmekte ve bu nedenle küresel kamusal malın desteklenmesi konusunda büyük teşvik sağlamaktadırlar. Ancak sarf edilen çaba ve fonlar, daha büyük marjinal etkileri bulunan sunumlara yönlendirilmelidir (Kovancılar vd., 2007: 166).

Yapılan bu sınıflama oldukça karmaşık bir süreçle sunumları gerçekleşen küresel kamusal malların; sunum yapan birimlerin söz konusu sunumu yaparken sundukları miktarların nasıl bir fonksiyonu olduğuna ilişkindir (Kirmanoğlu vd., 2006: 30). Zira genellikle oluşan dışsallıklar nedeniyle, küresel ölçekte yapılan bu sunumlar tek tek tüm aktörlerin yaptığı sunumların toplamını karşılamamaktadır.

Kanbur ve Sandler'in (1999) yapmış olduğu sınıflamadan yola çıkarak Susam'ın (2008) yapmış olduğu Küresel Kamusal Malların Sunum Ölçeği ile ilgili bir başka sınıflama da aşağıdaki Şekil 2.3.'te görülebilir.

	Toplama Tekniği	En İyi Vuruş Tekniği	En Zayıf Halka Tekniği
Ulusal	<ul style="list-style-type: none"> • Kentsel Hava Kirliliğini Önleme 	<ul style="list-style-type: none"> • Teröristleri Nötralize etme 	<ul style="list-style-type: none"> • İsyanlara karşı koruma
Bölgesel	<ul style="list-style-type: none"> • Çölleşmeyi Hafifletme 	<ul style="list-style-type: none"> • Sıtmayı Önleme 	<ul style="list-style-type: none"> • Zehirli atıkları kontrol altına alma
Küresel	<ul style="list-style-type: none"> • Küresel Isınma 	<ul style="list-style-type: none"> • AIDS'e çözüm bulma 	<ul style="list-style-type: none"> • Hastalıkları kontrol altına alma

Kaynak: Susam, (2008: 283)

Şekil 2.3. Küresel Kamusal Malların Sunum Teknolojilerine Göre Sınıflanması

Şekil 2.3. ulusal, bölgesel ya da küresel ölçekte sunumu yapılan kamusal malların örneklerini göstermektedir. Örneğin hava kirliliği ile mücadele kentsel anlamda ne kadar önemliyse, bölgesel çölleşmenin önlenmesi faaliyetlerine de o

denli katkı sağlamaktadır. Bütün bunlar sonuç olarak küresel bazda bir sorun olan iklim değışikliği ve küresel ısınma sorununun çözümüne kadar uzanan bir süreci ifade etmektedir.

2.7.5. Kamusal Malların Diğer Özelliklerine Göre Yapılan Sınıflama

Küresel kamusal mallar maliye yazını içinde yeni bir kavramdır ve sınıflanması esnasında çok farklı kriterler dikkate alınarak çalışmalar yapılmaktadır. Örneğin Dünya Bankası sınıflama yaparken malları ‘çekirdek mallar’ ve ‘tamamlayıcı mallar’ olarak ikiye ayırmaktadır. Bu sınıflama şekline göre salgın hastalıkların önlenmesi ‘çekirdek’ niteliğinde bir kamusal mal iken; yoksulluğun önlenmesi ve genel sağlık hizmetleri gibi ulusal düzeydeki hizmetler ise ‘tamamlayıcı’ nitelikteki küresel kamusal mallardır (Kirmanoğlu vd., 2006: 30).

Kaul vd. (1999) çekirdek malları uluslar arası çaba ile ortaya konan somut bir mal ya da politika olarak tanımlarken; tamamlayıcı malları bu politikalara ya da mallara ulaşmanın bir destekleyicisi olarak görmektedirler (Kaul vd., 1999a: 13).

Bu bilgiler ışığında Susam’ın (2008) Morrissey ve Hewitt’den (2002) aktardığı KKM sınıflaması aşağıda yer alan Şekil 2.4.’te görölmektedir.

Sektör	Kamu Malı	Çekirdek Küresel Kamusal Mallar	Tamamlayıcı Küresel Kamusal Mallar	
			Üretim	Tüketim
Çevre	Küresel	Gaz Emisyonunun Azaltılması	Araştırma	
	Ulusal	Türlerin Korunması	Tarımın Desteklenmesi	Fakirliğin Azaltılması
Sağlık	Küresel	Hastalıkların Yok Edilmesi	Hastalıkların Araştırılması	
	Ulusal	Koruyucu Sağlık	Sağlık Sistemi	Sağlık Hizmetleri
Bilgi	Küresel	Araştırma Merkezleri	İnternet Servisi	Küresel İletişim Ağı
	Ulusal	Eğitim Hizmeti	Ulusal Eğitim	Okullar
Güvenlik	Küresel		BM Güvenlik Konseyi	
	Ulusal	Suç Azaltımı	Asayiş	Fakirliğin Azaltılması
Yönetişim	Küresel	Küresel Enstitüler	Araştırmalar	Finansal İstikrar
	Ulusal	İyi Devlet	Devletin Kapasitesi	Hakkaniyet

Kaynak: Susam, (2008: 284-285)

Şekil 2.4. Küresel Kamusal Malların Sektörel Bazda Sunumunun Sınıflanması

Şekil 2.4.'e göre kamu malları çevre, sağlık, bilgi, güvenlik ve yönetim alanlarında ulusal ya da küresel bazda sunulabilir. Bu mallar sahip oldukları özellikler itibariyle aynı zamanda çekirdek ya da tamamlayıcı mal olma özelliğine sahiptirler.

Küresel kamusal mallar pek çok farklı özelliğine göre sınıflandırmaya tabi tutulmaktadır. Buraya kadar sayılan ana başlıklar dışında kalanları şu şekilde ifade etmek mümkündür (Barış, 2008: 78):

- Faydalarının tipine göre küresel kamusal mallar
- Geleneksel veya yeni kamusal mallar olarak küresel kamusal mallar
- Ülke, insan veya nesil odaklı olmasına göre küresel kamusal mallar
- Amaç-araç kriterine göre küresel kamusal mallar
- Üretime veya tüketime yönelik olarak küresel kamusal mallar
- Üretim ve yönetim dinamiklerine göre küresel kamusal mallar

Küresel Kamusal Mallar kavramı literatürde görece yeni olması sebebiyle farklı bakış açıları ile incelenmesi henüz devam eden bir olguyu ifade etmektedir. Bu yüzden gelişime ve katkı yapılmaya açık bir alan olarak üzerinde çalışma yapılmayı beklemektedir.

2.8. Küresel Kamusal Malların Finansmanı

Günümüz dünyasında küresel kamusal malların sunumunda ya da küresel kamusal kötülerle mücadelede yetersizlikler olduğu noktasında pek çok araştırmacı aynı fikirdedir. Ancak bu sorunların nasıl çözülebileceği yolunda fikir birliğine varılması oldukça zor görülmektedir. Bu malların bölünemez, rakip olamama ve dışlanamaz olma özelliklerinden dolayı, maliyet üstlenenler ile kullananlar farklı kitle ya da kesimler olmaktadır (Altınışık & Peker, 2009: 328).

Net bir veri ifade etmek zorluklar içerse de dünya genelinde ulusal kamu mallarına harcanan toplam tutarın yaklaşık 6 trilyon dolar kadar olduğu tahmin edilmektedir. Bu meblağın yaklaşık 5 trilyon doları gelişmiş ülkeler, 1 trilyon doları da gelişmekte olan ülkelere harcanmaktadır (Kirmanoğlu vd., 2006). Küresel kamusal mallar için harcanan rakamlar ise ulusal boyuttakine göre çok daha düşük seviyelerdedir. Kaul ve Goulvin'in 2000 yılı için yaptığı tahmine göre

uluslar arası kamu mallarına harcanan toplam tutar ulusal kamu mallarına harcanan tutarın 200 ilâ 400'de biri kadardır (Erdoğdu, 2006: 275).

Bazı araştırmacılar küresel kamusal malların finansmanının bugüne dek olduğu gibi gönüllülük ilkesi çerçevesinde, ulus devletler ya da sivil toplum örgütlerince karşılanmasının devamından yana tavır koyarken; diğer bir grup, finansmanın daha etkin gerçekleştirilmesi için uluslar arası vergileme benzeri kaynakların oluşturulması fikrini savunmaktadırlar. Yine her iki fikrin birlikte uygulanması gerekliliği üzerinde duran üçüncü bir yaklaşımın da olduğu gözlemlenmektedir. Arslan (2013) bu üç yaklaşım finansman kaynaklarının kamusal, özel ya da ortaklık kaynakları şeklinde ifade edilmesiyle açıklanabileceğini vurgulamıştır (Arslan, 2013: 82). Başka bir çalışmada ise Sagasti vd. (2005) finansman yöntemi olarak dört farklı başlık saymaktadır. Bunlar (Sagasti, Bezanson, & Prada, 2005: 147);

- Tüketiciler veya malın zararlı etkisini yaratanlar açısından dışsallıkların içselleştirilmesi
- Bireyler ya da tüzel kişilerce sağlanan özel kaynaklar
- Ulusal ya da uluslar arası kaynakların transferleriyle sağlanan finansman
- Kamu-Özel İşbirliği dâhil olmak üzere farklı düzeyler ve aktörler içeren ortaklıklar şeklindedir.

Uluslar arası kapsamdaki sorunların ancak uluslar arası düzeyde çözümlenmelerle aşılabileceği yaklaşımını dile getiren bir çalışma, hükümetlerin şeffaflık, hesap verebilirlik ve sorumluluklarına vurgu yaptıktan sonra, bunun belli bir bölgenin vatandaşlarının uluslar arası alanda yerel sonuçlar araması anlamına gelmeyeceğine belirtmektedir (Kaul vd., 1999b: 466). Uluslar arası kararlar, anlaşmalar, artan sayıda kuruluşlar ve diğer işbirliği mekanizmaları gözle görülür bir gerçektir. Ancak sorun yerel politik karar alıcıların uluslar arası işbirliğinden hâlâ çok ayrı ve kopuk olmasındadır.

Bir başka görüşe göre ise; uluslararası düzeyde kaynak kıtlığı sorununun yanında uluslar arası kamu mallarının üretimini ve finansmanını gerçekleştiren aktörlerin (uluslar arası örgütler, ülkeler, sivil toplum kuruluşları, şirketler v.b.) çokluğu sorunudur. Ayrıca bu aktörlerin amaçlarının, çıkarlarının ve güçlerinin farklı olması, uluslar arası kamusal malların üretim ve finansmanında iş birliği ve eşgüdüm eksikliğine dayanan sorunların ortaya çıkmasına sebep olmaktadır (Arslan, 2013: 81).

Politik karar vericiler ulusal kamusal mal sunumu noktasında her zaman istekli olmuşturlardır. Küresel kamusal malların sunumu için de aynı derecede istekli olunması gereği vardır. Günümüzde dünyada yoksulluğun önlenmesi için Resmi Kalkınma Yardımları (RKY)'nin ötesine geçmek, karşılıklı ve kolektif sorumluluk ilkeleri temelinde yenilikçi mekanizmalar yoluyla, yeni finansman şekilleri geliştirmek gerekmektedir. İnsanlığın en zengin % 20'lik kesiminin zenginliği tüm dünya toplumlarına adil bir şekilde yayılsa idi; en yoksul % 20'lik kesim günümüzdekinden 135 kat daha zengin olurdu (Kaul vd., 1999a: xiii). Küresel Sağlık Araştırmaları Formu'nun (2002) verilerine göre; dünyadaki sağlık harcamalarının yalnızca % 10'luk bölümü sağlıkla ilgili araştırmalara aktarılsa, elde edilen bilgiler ile küresel hastalıkların % 90 oranında azaltılması mümkün olacaktır (Kaul, 2005: 6).

2.8.1. Dışsalıkların İçselleştirilmesi

Küresel kamusal malları finansmanı açısından dışsalıkların içselleştirilmesi ve ya bu tür malların üretim ve tüketimiyle oluşan fayda ve maliyetlerin üretim ya da tüketimi gerçekleştirenlere yaygınlaştırılması önemli araçlardan birisidir (Tekin & Vural, 2006: 326). Söz konusu durumun küresel kamusal mallara yönelik piyasa oluşturulması ve küresel vergileme yoluyla finansmanın sağlanması gibi farklı iki yöntemle gerçekleştirilmesi mümkündür. İlk durumda ödenen aidatlar ya da üyelik ücretleri ile finansman söz konusu olabilmektedir (Meriç, 2007: 148). İkinci durumda ise sınır ötesi dışsalıkları oluşturan faaliyetler, küresel kamusal malların

finansmanı açısından etkin bir gelir kaynağı olarak vergiye konu olabilmektedirler (Kovancılar vd., 2007: 179).

BM ve bağılı kuruluşlarının finansmanı üye ülkelerin ödeme kapasitelerine göre verdikleri aidatlarla ve ülkelerden sağlanan bağışlarla karşılanmaktadır. BM ve bağılı kuruluşları (Dünya Bankası ve IMF hariç) her yıl yaklaşık 10 milyar dolar (kişi başı yaklaşık 1,70 dolar) harcama yapmaktadır (Arslan, 2006: 46).

Dışsallıkların içselleştirilmesi uygulamalarına örnekleri şu şekilde sıralamak mümkündür (Altınışik & Peker, 2009: 328).

- Karbon Vergileri
- Uçuş Vergileri
- Para Transfer Vergileri
- Elektronik posta ve İnternet Vergileri
- Dünya Ticaret Vergisi
- Uluslararası Silah Ticaret Vergisi

Uluslar arası düzenin ve kalkınmanın sürdürülmesi ve de uluslar arası kamu malı üreten uluslar arası örgütlerin desteklenmesi için uluslar arası vergilerin konulması gerektiği görüşü ilk olarak 19. yüzyılda ortaya çıkmıştır. Lorimer (1884) uluslar arası bir hükümetin kurulması gerekliliğini ve bu hükümetin finansmanının da her devletin vatandaşlarına koyacağı uluslar arası bir vergiyle yapılmasını önermiştir (Arslan, 2013: 86). Daha sonraları ise küresel boyuttaki ekonomik durgunluklar ve savaşlar gibi tehdit unsurlarını ortadan kaldırmak amacıyla Keynes, Marshall ve Meade tarafından İkinci Dünya Savaşı öncesinde ortaya konan küresel vergi önerileri, 1970'li yıllarla birlikte küresel istikrarsızlık ve çevresel sorunların yaygınlaşmasıyla tekrar bahse konu olmuştur (Tekin & Vural, 2006). Tekin ve Vural'ın (2006) küresel boyuttaki bir vergileme için kurdukları sistematığı şekle dökülecek olursak karşımıza çıkan şekil şöyle oluşur;

Ulus Devletlerin Vergilenmesi	Uluslararası Dışsalıkların Vergilenmesi	Mobil Vergi Tabanının Vergilenmesi
<ul style="list-style-type: none"> • Doğrudan Vergileme • Küresel Ticaretin Vergilenmesi • Küresel Ortak Malların Vergilenmesi 	<ul style="list-style-type: none"> • Karbon Vergileri • Yakıt Vergileri • Hammadde Vergileri 	<ul style="list-style-type: none"> • Tobin Vergisi • Elektronik Ticaret Vergisi

Kaynak: Tekin & Vural (2006: 327-333) verileri ışığında tarafımdan derlenmiştir.

Şekil 2.5. Küresel Vergilemede Yöntem

Ulus devletlere yönelik doğrudan vergileme ile ilgili ilk girişim BM II. Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD)'nda ortaya konmuştur. Buna göre gelişmiş ülkeler GSMH'larının % 1'lik kısmını geliştirmekte olan ülkelere yardım olarak aktarmalıdır. Ancak bu girişim gelişmiş ülkelerin karşı çıkması sonucu hayata geçirilememiştir. (Tekin & Vural, 2006: 327).

Brandt Komisyonu (1980) uluslar arası ticaret, özellikle silah ticareti, ham petrol, dayanıklı lüks mallar, mineral madenlerin kullanımı, uluslararası ortak malların kullanımı v.b. üzerine uygulanan vergiler yoluyla, kalkınma amaçlı gelir sağlama imkânlarını artırmıştır (Kovancılar vd., 2007: 179). Bu vergileme ile amaçlanan gelir elde etmekten ziyade ilgili malların küresel ticaretinde daralma yaratmaktır. Dünya Ticaret Örgütü (WTO) rakamlarına göre 2002 yılında dünya ticareti 6,4 trilyon dolardır. % 0,5 oranında uygulanacak bir global ticaret vergisinin yıllık % 5'lik bir daralmaya sebep olacağı tahmininden hareketle 30 milyar dolarlık bir gelir oluşturması mümkündür (Tekin & Vural, 2006: 327).

Küresel ortak mallar olan uzay, atmosfer, okyanuslar gibi çeşitli değerlerin aşırı kullanımını engellemek amacıyla bir vergilemeye gidilmesi konusunda da

pek çok araştırmacı fikir birliği içerisindedir. Okyanusları kullanan gemilerin ya da uzay da dolaşan uyduların vergilemesi dūřınceleri bunlara örnek olarak karşımıza çıkanlardır.

Karbon vergileri fosil yakıt kullanımının kısıtlanması amacıyla hayata geçirilmek istenen vergilerdir. OECD modeli karbon emisyonunda dūnya çapında, bir vergi uygulansaydı 2020 yılında 750 milyar dolar ya da o yıl ki dūnya gayri safi hāslasının % 1,3'ü kadar gelir elde edileceğini göstermektedir (Kaul vd., 1999b: 497).

Yakıt vergileri genel olarak gelir elde etmek amacıyla alınan vergiler olduğundan genellikle çevreyi daha çok kirleten yakıtlardan daha az, diğer yakıtlardan daha çok oranda alınmaları söz konusudur. OECD verilerine göre 1992 yılı itibariyle uçuş emisyonları insan faaliyetlerinden kaynaklanan toplam radyasyonun % 3,5'ini oluştururken, 2015 yılına kadar her yıl bu rakam % 3 artacaktır (Tekin & Vural, 2006: 330).

Hammadde vergileri, evre kirliliği yaratan maddelerin aşırı tüketimi sonucunda oluşan piyasa başarısızlıklarının önlenmesi amacıyla önerilen vergilerdir. Bruvoll'e göre (1998) Norveç'te plastik ve kağıt hammaddelerinden alınacak % 15'lik bir vergi ile bu maddelerin tüketiminde % 11 dūzeyinde bir azalma sağlanacaktır (Tekin & Vural, 2006: 331).

James Tobin uluslar arası vergileme konusunda 1972 yılında kendi adıyla anılan bir öneri ortaya atmıştır. Tobin vergisi, bir para biriminden diğer para birimine doğru gerçekleştirilen tüm 'spot döviz işlemlerine' uygulanan advolarem karakterli bir vergidir (Kovancılar vd., 2007: 180). Kısa vadeli spekulatif döviz hareketlerini engelleyeceği dūřınılduęu için nerilen Tobin vergisinin, tüm dūnyada eřit Őekilde uygulanması halinde, % 0,5 gibi dūřuk bir oranla bile yıllık küresel karşılığının yaklaşık 300-400 milyar dolar seviyelerinde olacağı tahmin

edildiğinden ciddi bir uluslar arası finansman kaynağı oluşturması mümkündür (Arslan, 2013: 89).

Elektronik Ticaret Vergisi bilgi teknolojilerinin kullanımının ticari hayatta da yaygınlaşması üzerine uygulanması düşünülen bir vergileme yoludur. İnternet ortamındaki veri akış birimi olan ‘byte’ başına alınması düşünülen vergide amaç, internet kullanımının azaltılması değil; Kuzey ile Güney arasındaki ‘dijital bölünme’ kaynaklı dengesizliklerin giderilmesi için gelir oluşturulmasıdır (Tekin & Vural, 2006: 333). Bu verginin tahsilatı internet servis sağlayıcılarınca yapılarak, direkt olarak ticari işlemin gerçekleştirildiği ülkenin vergi idaresine aktarılabilecektir (Kovancılar vd., 2007: 181).

Küresel kamusal finansman kaynaklarının çoğu zaman siyasi hükümetler tarafından desteklenmesi zordur. Devletler kendi egemenlik güçlerini temsil eden vergileme yetkisinin uluslar arası kaynaklara devrine sıcak bakmayabilirler. Bunun yanında bu devri mümkün görsele de verimlilik noktasında endişeler taşıyabilirler, ya da karbon vergisi ya da finansal istikrar alanlarında olduğu gibi rekabet güçlerinin olumsuz etkileneneği endişesi içinde olabilirler (Kaul, 2012: 4). Ancak birçok yazara göre uluslar arası kamu mallarının finansmanında uluslar arası vergilerden faydalanmak, kamusal zararları azaltırken, aynı zamanda da uluslar arası kamu mallarının finansmanının yeterli ölçüde yapılmasına olanak sağlayacaktır. Bunun yanı sıra uluslar arası vergileri uygulayacak merkezi bir otoritenin olmayışı önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır (Arslan, 2013: 91).

Yakın tarihlerde vergileme ile ilgili iki dikkat çekici husustan bahsedilebilir. Birincisi 2006 yılında dokuz ülkede yürürlüğe giren hava yolu seyahati ile ilgili uluslar arası bir dayanışma vergisidir. Bu vergi bir çeşit havacılık vergisi özelliğinde olup, çevresel gerekçesi bulunmamaktadır. Yani kirleten öder mantığı ile değil daha çok HIV/AIDS gibi küresel sağlık sorunları için kaynak oluşturmak amacıyla tasarlanmış bir fon amaçlanmaktadır. Vergi benzeri ikinci küresel önlem

‘Temiz Kalkınma Mekanizması’ (Clean Development Mechanism-CDM) kapsamında ‘Sertifikalı Emisyon Tasarrufları’ (Certified Emission Reductions-CERs) ticaretine ilişkin % 2’lik kesintidir. Buradan elde edilen gelirler çevre projelerine geri döner. Bu iki vergi sırasıyla yıllık 200 milyon dolar ve 60 milyon dolar kaynak oluşturur. Dünya Bankası 2011 rakamlarına göre, göçmenlerin işçi dövizleriyle birlikte yıllık yaklaşık 325 milyar dolar geliştirmekte olan ülkelere akacaktır (Kaul, 2012: 4).

2.8.2. Özel Kaynaklar

Gelişmekte olan ülkelerin özel kaynaklardan elde ettiği sermaye girişleri borçlanma ve doğrudan yabancı kaynak yatırımları şeklinde iki farklı yoldan gerçekleşmektedir (Sagasti vd., 2005: 8).

Özel kaynak sağlanmasında özel kişiler yanında, kâr amacı güden ya da gütmeyen tüzel kişiler de rol oynamaktadır. Geçmişte küresel kamusal mal üretimi esnasında özel kaynakların kullanımı nispi anlamda oldukça kısıtlı bir oranı ifade etmektedir. Ancak günümüzde özellikle özel kurumlar, sağlık ve çevre alanında küresel kamusal mal sunumunu amaçlayan yeni düzenleme ve alternatifleri inceleme hususunda kilit roller üstlenmişlerdir (Kovancılar vd., 2007: 182).

Özel sermaye akımları küreselleşmeye dayalı liberalleşme etkileri sonrası dünyada kalkınmayı destekleyen bir argüman olarak karşımıza çıksa da; spekülâtif sermaye hareketlerinin doğması riski, uluslar arası adil olmayan kaynak dağılımını tetikleyici bir unsur olarak mücadele edilmesi gereken bir kamu kötüsüdür. Bu açıdan özel sermayeye doğru kayan kamusal kaynak finansmanı memnuniyetle karşılanırsa da hükümetler olası negatif dışsallıkların içselleştirilmesine yönelik düzenlemeleri yapma noktasında önemli görev üstlenmektedir. Kısaca özel akımların artması hükümetlerin etkinliğini azaltmak yerine hükümetler üzerine yeni sorumluluklar yüklemiştir (Kaul, 2012: 7).

2.8.3. Kamu Kesimi Kaynakları

Kamu kesimi kaynakları söz konusu olduğunda ulusal ya da uluslar arası aktörlerce sağlanan farklı finansman yolları söz konusu olabilmektedir.

2.8.3.1. Resmi kalkınma yardımları

Ülkeler arasındaki gelişmişlik farklarının ortadan kaldırılmasına yönelik kamu kesimi kaynakları içinde en önemli olanı Resmi Kalkınma Yardımları (RKY) (Official Development Assistance-ODA) olarak ifade edilebilir. RKY'larını sunan ülkeler 1961 yılında Kalkınma Yardımları Komitesi (Development Assistance Committee-DAC) olarak örgütlenmişlerdir (Kirmanoğlu, 2013: 105). RKY gerek DAC üyesi ülkeler, gerekse bazı uluslar arası kuruluşlar tarafından sağlanmaktadır. RKY'ları en az % 25'i bağış olmak üzere düşük faizli krediler şeklinde olmaktadır (Kirmanoğlu vd., 2006: 35).

Son yıllarda uluslar arası kamusal malların RKY'ları içindeki paylarının arttığı görülmektedir. 2004 yılında % 56 olan uluslar arası kamusal mallara yönelik oran 2010 yılına gelindiğinde % 62,2'ye kadar yükselmiştir (Kirmanoğlu, 2013: 109). RKY'ları ile küresel kamusal malların finansmanı çift taraflı etkileşim içindedir. İlk olarak, her biri diğ erinin tamamlayıcısı veya kovalayanı olabilecektir. İkinci olarak ise küresel kamusal malların sunumu kalkınma yardımları açısından etkinliği artıracaktır. Bu durumda kalkınma yardımları da küresel kamusal mallardan daha çok fayda elde etmeyi sağlayacaktır (Kirmanoğlu vd., 2006: 35).

RKY'ları 1990'lı yıllar boyunca tarihindeki en düşük seviyelerde seyretmiştir. 2000'li yıllardan itibaren bu durum değişmiş ve RKY'ları içinde özellikle eğitim, sağlık v.b. sosyal hizmetlere ayrılan paylarda ciddi artışlar gözlenmeye başlamıştır. OECD rakamlarına göre RKY açısından hacimce en büyük bağış yapan ülkeler ABD, Almanya, Birleşik Krallık, Fransa ve Japonya'dır (OECD, 2008). DAC üyesi ülkelerin toplam RKY'larının 119 milyon 759 bin dolar olarak gerçekleştiği 2008 yılı için ABD'nin 26 milyon 8 bin dolar, Almanya'nın 13

milyon 910 bin dolar, Birleşik Krallığın 11 milyon 409 bin dolar, Fransa'nın 10 milyon 957 bin dolar ve Japonya'nın 9 milyon 362 bin dolar katkısı olmuştur (OECD, 2009).

DAC üyelerinin GSMH'ları için 1990'lı yılların ortalarında %, 0,27 seviyelerinde gerçekleşen RKY'larına ayrılan pay, 2010 yılında ortalama % 0,32 seviyesindedir (Kirmanoğlu, 2013: 108). Bugüne kadar sadece Danimarka, Hollanda, Lüksemburg, Norveç ve İsveç'ten oluşan beş ülke RKY'ları için BM'lerce belirlenmiş olan GSMH'larının % 0,7'lik kısmına karşılık gelen yardımı yapmıştır. Bu ülkeler aynı zamanda, ilk *Birleşmiş Milletler En Az Gelişmiş Ülkeler Konferansı*'nda (1981) karara bağlanan milli üretimlerinin % 0,15'ine denk gelen rakama ulaşmışlardır (UN, 2015b).

2012 yılında OECD Kalkınma Yardım Komitesine üye 29 ülkeden gelişmekte olan ülkelere yönelen 474 milyar dolarlık toplam kaynak aktarımının yaklaşık 135 milyar dolarlık kısmı RKY'ları şeklinde gerçekleşmiştir (OECD, 2014a). Küresel ekonomik krizden bu yana OECD ülkelerinin bütçeleri üzerinde devam eden baskılara rağmen, RKY'ları 2013 yılında şimdikiye kadar ki en yüksek seviyesine ulaşarak % 6,1 oranında artış göstermiştir (OECD, 2014b).

2013 yılı itibariyle AB üyesi ülkeler için RKY'ları 71,2 milyar dolar ya da GSMH'larının % 0,41'i seviyesinde gerçekleşmiştir. Aynı yıl için DAC üyesi ülkelerin 11 adedinde toplam miktarda azalma eğilimi görülse de 17 ülke yapmış olduğu RKY'ları toplamını artırmıştır (OECD, 2014b). BM tarafından 2013 yılında yayınlanan *Bin Yıl Kalkınma Hedefleri Raporu*'na göre Türkiye 2013 yılında net kalkınma yardımlarını 2012'ye kıyasla reel olarak % 30 artırmıştır (UNDP, 2013).

BM RKY'ları iki farklı kaynakla finanse edilmektedir. Bunların ilki BM'in özel uzmanlık kuruluşlarından, fonlardan ve programlardan gelen hibe

yardımlarıdır. İkincisi ise Dünya Bankası ve Uluslararası Tarım kalkınma Fonu gibi BM sistemine dâhil kuruluşlardan gelen desteklerdir (UN, 2015b).

2.8.3.2. Diğer kamu kesimi kaynakları

Küresel Çevre Fonu (Global Environment Facility-GEF) 1991 yılında hayata geçirilmiş ve kendi oluşturduğu kaynaklar ile devlet, kalkınma bankaları, sivil toplum kuruluşları ve çeşitli organizasyonları koordine eden bir mekanizmadır (Ağca, 2014). GEF'in misyonu küresel çevrenin korunmasıdır. Bu amaçla biyolojik çeşitlilik, iklim değişikliği, uluslar arası sular ve ozon tabakasının delinmesi odaklı dört hedef alan için projelere fon aktararak küresel çevre faydaları sağlama gayesiyle kurulmuştur. Bu dört odak alana daha sonra toprak bozulması ve kalıcı organik kirleticiler başlıkları da ilave edilmiştir. GEF'in icracı kuruluşları DB, BM Çevre Programı (UNEP) ve BM Kalkınma Programı (UNDP)'dir (UNDP, 2015). GEF büyük ölçekli projeler için 1 milyon dolar ve üzeri, orta ölçekli projeler için 60 bin ile 1 milyon dolar arası ve küçük destek programı için ise 50 bin dolara kadar kaynak ayırmaktadır (Ağca, 2014: 3).

DB'na bağlı Uluslar Arası Kalkınma Birliği (IDA) yoksul ülkelere sağlanan başlı ve fonların en önemli kaynağıdır. Örneğin IDA'dan verilen fonlarla Afrikalı öğrencilere 5 milyonun üstünde ders kitabı dağıtılmış, Asya'da 6 bin 700 sağlık merkezi inşa edilerek, personel ataması gerçekleştirilmiştir. Aynı kaynaktan Latin Amerika'daki yaklaşık 9,5 milyon fakir insana sosyal yatırım projelerinden faydalanma olanağı sağlanmıştır. IDA kurulduğu 1960 yılından beri yoksulluğu azaltma mücadelesi içindeki ülkeleri desteklemek amacıyla 142 milyar dolarlık mali yardım yapmıştır (UN, 2015b).

2.8.4. Küresel Kamusal Mallar İçin Kaynakların Daha Etkin Kullanımı Yöntemleri

Küresel kamusal mallara yönelik yeni kaynaklar elde etmek kadar mevcut kaynakların daha etkin ve daha adil kullanımının önemi de her geçen gün

artmaktadır. Bugün dünyada her bir bireyin sağlıklı bir hayat sürmesine yetecek kadar yiyecek bulunmasına rağmen; açlık dünyadaki her 7 insandan 1'ini etkilemektedir. Toplam Avrupa nüfusundan daha fazla sayıda insana karşılık gelen 800 milyonun üzerinde insan her gün açlıkla mücadele etmektedir. Yaklaşık yarısı çocuk olan 24 bin insan açlık ya da açlıkla ilgili sorunlardan dolayı hayatını kaybetmektedir ki; bu her sekiz saniyede bir çocuğun ölmesi demektir (UN, 2015b).

Kaynakları daha verimli kullanmak amacıyla çözüm arayışlarına katkıda bulunabilecek önlemler arasında ön plana çıkanlar şunlardır (Kaul, 2012: 5);

- Küresel Sorunların maliyetlerini düşürmek,
- Doğru özelliklere sahip daha geniş özel yatırımları hayata geçirmek,
- Kazan-kazan pazarlıkları oluşturmak ve
- Adil maliyetli olarak sunum yapmak.

Geçmiş deneyimler göstermiştir ki, sorunların çözümünde vakit kaybedilmesi ortaya çıkacak maliyetleri yükseltmektedir. Riskler ve şoklar oluşmadan alınacak tedbirler bu konuda karşılaşılabilecek maliyetleri asgarî düzeyde tutacaktır. Zamanında gerçekleşen eylemler ve uygun risk yönetimi araçlarının teşvik edilmesi sayesinde trilyonlarca dolar kazanç sağlanması mümkün olabilecektir.

Sürdürülebilir ve kapsayıcı bir kalkınma aciliyeti giderek artmaktadır. Aynı zamanda dünyanın gelişmekte olan ülkelerine akan tasarrufun da boyutlarında büyük bir artış olması gerekmektedir. Sağlık sorunlarının önüne geçmek amacıyla aşı kampanyaları yürütülürken, yapılan pilot bir çalışmayla sağlık harcamalarında tasarruf sağlanması hedeflenmektedir. Bunun için uluslar arası piyasalardaki tahvil sahiplerinin hisse senedi yatırımlarından elde edilen bir fon kullanılmaktadır (Kaul, 2012: 6).

Uluslar arası farkındalıklar büyüyor olsa da, devletler yine de ulusal çıkarları söz konusu olan aktörlerdir. Ulusal çıkarlar küresel hedeflere göre her zaman farklılıklar içerebilir. Bu yüzden uluslar arası çıkarlar söz konusu olduğun da devletler için kazan-kazan stratejileri gereklidir (Kaul, 2012: 7).

Fayda-maliyet analizleri uluslar arası işbirliği açısından ilgili tüm taraflar için önemle üstünde durulan faktörlerdendir. Bu sebeple paydaşların tümü açısından katlanılabilir adil maliyetler içeren projeleri hayata geçirmek çok daha kolay başarı elde edilebilecek bir süreç olarak karşımıza çıkacaktır.

2.9. Günümüz Küresel Kamusal Mallar Sistematiğine Eleştirel Bir Bakış

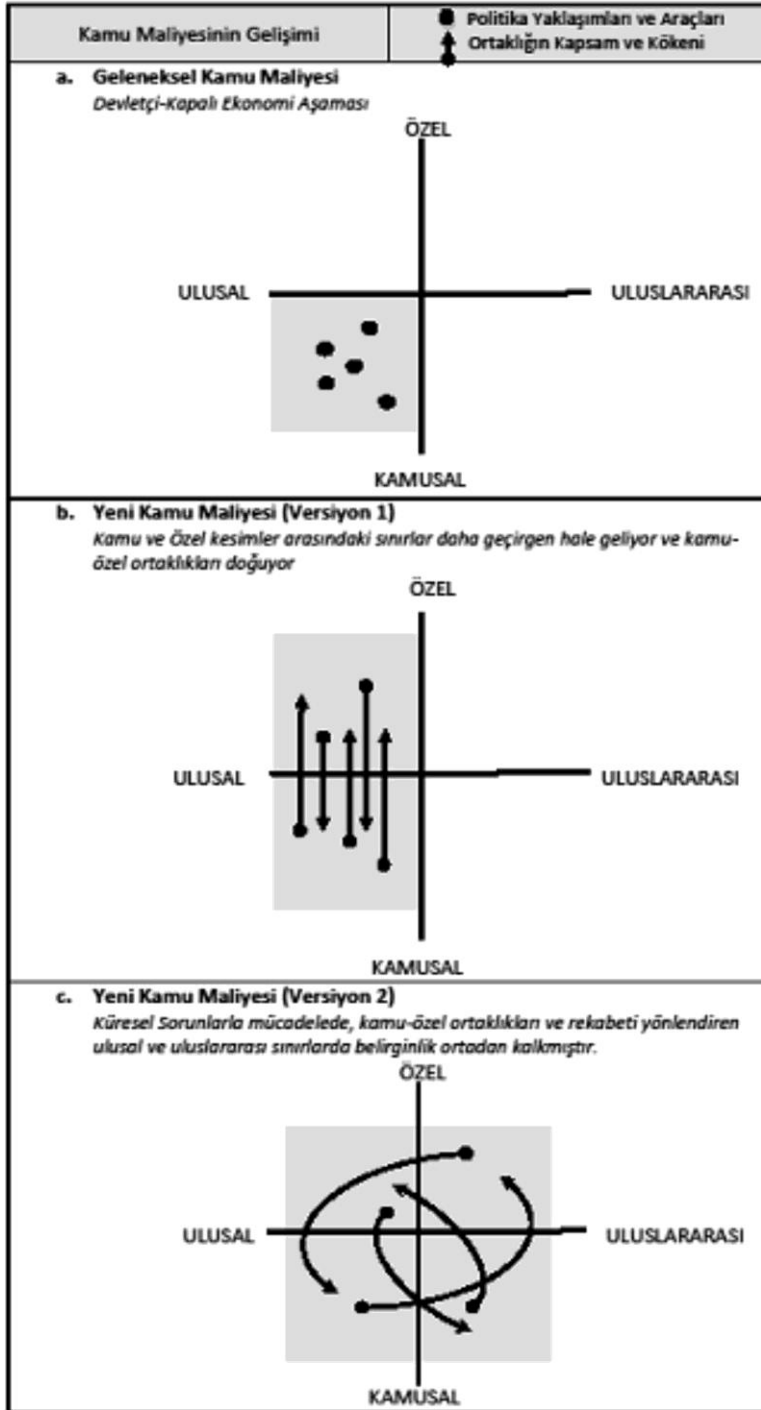
Küresel kamusal mallar kavramı görece yeni bir kavramdır. Bunun yanında küresellik süreci halen net ve tam bir tanım yapılamayacak kadar hızlı bir şekilde gelişim içerisinde olan bir süreçtir. Doğal olarak bu süreç ilerlerken sosyal ve ekonomik hayatımızda pek çok değişimlere sebep olmaktadır. Mali olaylar da bunun dışında düşünülemez.

Maliye'nin bir bilim olarak ele alınmaya başlandığı 19. yüzyılın başlarından itibaren devletin fonksiyonel anlamda görevlerini icra edebilmesi öncelikli olarak mali kaynakların elde edilmesi anlayışına bağlıdır. Bu açıdan bakınca maliye biliminin devlet yapısının ortaya çıktığı döneme kadar inen kökenleri olduğunu söylemek mümkündür. Ancak mali olayları inceleme kapsamına alan maliye biliminin sistematik olarak ele alınması ve araştırma konusu olması merkantilistler ve klasik iktisatçılarla başlamıştır (Erdem vd., 2013: 8). Kamu maliyesinin toplumsal hayat için vazgeçilmez önem arz eden konuma gelmesi daha çok 20. yüzyılda karşımıza çıkan toplumsal değişimlerin bir sonucudur. Yaşanan iki dünya savaşı ve devletler hiyerarşisindeki değişimler bu süreci tetiklemiştir.

Devletin gelir elde etme ve harcama yapma süreciyle ortaya çıkan sorunları ele alan bilim dalı geleneksel anlamda kamu maliyesidir (Kovancılar vd., 2007: 12). Son elli yılda meydana gelen değişimler geleneksel tanımlamayı oldukça sığ bırakmış, kamu maliyesinin çok farklı boyutlarda değişim geçirmesine sebep olmuştur.

Geleneksel kamu maliyesi penceresinden bakıldığında karşımıza çıkan iki durumdan bahsetmek mümkündür. İlk olarak kamu politikasında devletlerin tek etkili aktör gibi görünmesidir ki; bu durum günümüzde değişiklik göstermektedir. Artık kamusal malların sunumunu sadece devletler yapmamaktadır. İkinci olarak, geleneksel kamu maliyesi anlayışında devletin sınırları ötesinde yer alan gelişmelerin varlığı ihmal edilmektedir. Oysa günümüzde hem kamu ve özel kesimler arasındaki sınırlar daha geçişken hale gelmekte hem de uluslar arası aktörlerin etkileşim hızı artmaktadır (Kaul & Conceiçao, 2006a: 3). Artık kolektif özellikteki malların coğrafi alanını gösteren tanım '**taşma alanı**'dır (spill-over range). Taşma alanı yerel, ulusal, bölgesel ya da küresel ölçeklerde olabilmektedir (Erdoğan, 2006: 272).

Küresel kamusal malların sunumu kamu maliyesi disiplinine göre ele alınırsa en temel iki kavram etkinlik ve adalettir. Etkinlik için etkin sunum biriminin faydanın taşma alanı yönünden incelenmesi (yerindelik), bedavacılık sorunu ve bu sorunun çözümü açısından gerekli koordinasyonun sağlanması konuları önem arz etmektedir. Adalet için ise küresel kamusal malların yerleşik kamu maliyesi terimleri ile irdelenmesi yeterli olmamaktadır (Kirmanoğlu vd., 2006: 31). Sözü edilen değişimlerin daha iyi anlaşılabilmesi için aşağıdaki Şekil 2.6.'nın incelenmesi faydalı olacaktır. Şekil 2.6.'da geleneksel devletçi yaklaşımdan başlayarak günümüz karmaşık ilişkiler ağına ulaşan kamu maliyesinin gelişim süreci özetlenmiştir.



Kaynak: Kaul & Conceição, (2006a: 4)

Şekil 2.6. Kamu Maliyesinin Gelişimi

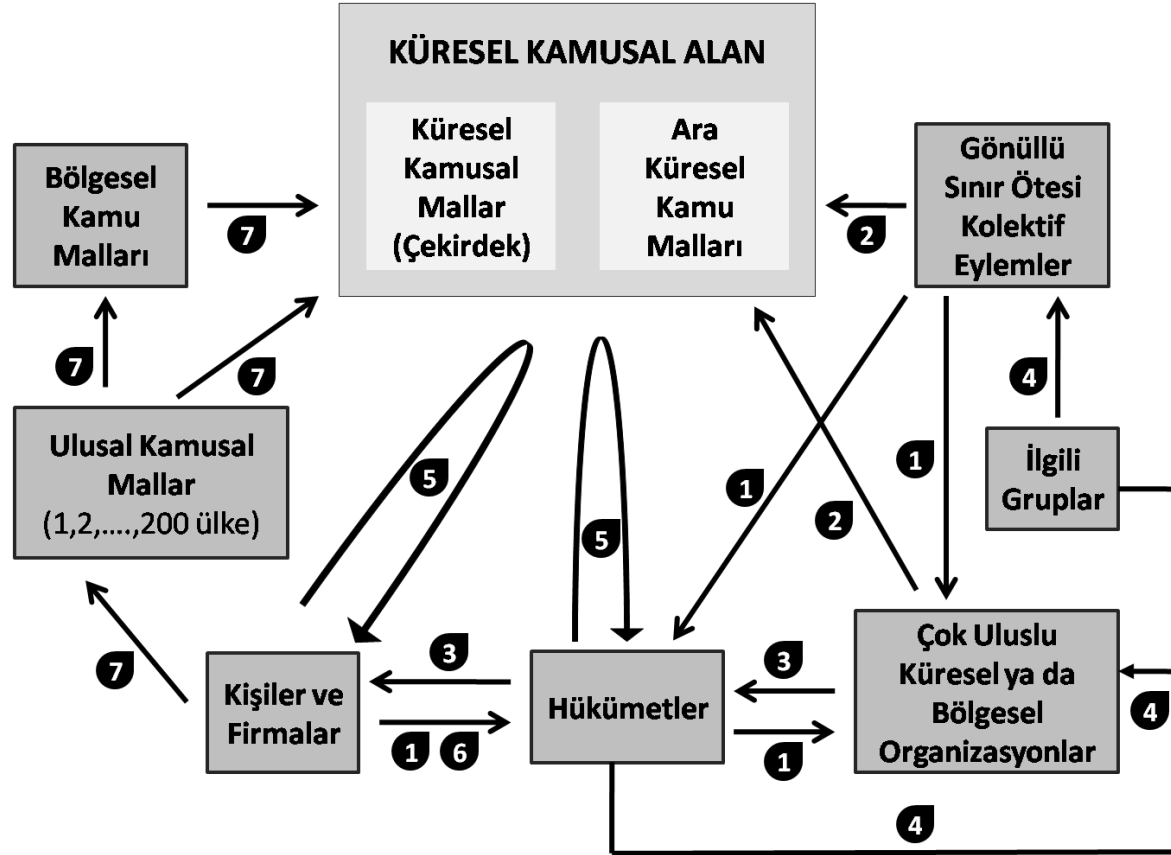
Şekil 2.6.'da de görüleceği üzere günümüz kamu maliyesi artık salt devletin mal ürettiği ve ulus-ötesi aktörlerden bağımsız, ele alınamayacak kadar geniş bir çerçeveye oturmaktadır. Yeni Kamu Maliyesi yaklaşımının ilk versiyonunda ifade edilen durum kamu ve özel sektörlerin arasında iletişimin ve işbölümünün arttığı varsayımdır. Bu durumda kamu-özel ortaklıkları doğmaktadır. İkinci versiyonda ise kamu ve özel kesim arasında gelişen işbirliği yanında; eş zamanlı olarak küresel boyutlu sorunların çözümüne yönelik, ulusal ve uluslar arası sınırların belirginliğini azaltan daha geniş boyutta bir etkileşim söz konusudur.

Küresel ve bölgesel kamusal mal ve hizmet kavramlarıyla, kamu özel işbirliği olgusu kamu maliyesinin ilgi alanına girmiştir. Böylelikle kamu harcamaları ve kamu harcama politikalarında, vergileme ve vergi politikalarında veya mali yerleşme alanlarında bir dönüşüm yaşanmaya başlamıştır (Kovancılar vd., 2007: 15)

Konuyu örneklemek için internet kaynaklı *OECD Orbis 2007* pazarlama veritabanı üzerindeki veriler değerlendirilerek yapılan çalışmaya dikkat çekmek doğru olacaktır. Vitali vd. (2011) OECD'nin 'Çok Uluslu Şirketler' tanımını dikkate alarak 43 bin 60 adet Çok Uluslu Şirket ile ilgili bilgilerin derlendiği bir veritabanı üzerinde bir çalışma yapmıştır. Veri tabanında 194 ülkeden 13 milyon gerçek ve tüzel kişinin temsil ettiği ekonomik aktörlerin bilgileri yer almaktadır (Vitali, Glattfelder, & Battiston, 2011: 13). Yazarların 43 bin 60 Çok Uluslu Şirket ve yaklaşık 37 milyon ekonomik aktör üzerinden yaptığı network (şebeke/ağ) taraması sonuçlarına göre tüm Çok Uluslu Şirketler'in ürettiği ekonomik değer ele alındığında bunun % 40'lık bölümünün tek bir gruba (Coca-Cola) ait olduğu ortaya çıkmaktadır (Tonak, 2011). 83 ayrı ülkeden 15 bin 491 adet çok uluslu şirket dikkate alınarak yapılan değerlendirmede, çok uluslu şirketlerin yaklaşık % 36'lık kısmının, toplam işletme gelirinin % 94,2'sini paylaştığı görülmektedir (Vitali vd., 2011: 26). Bu kadar büyük bir sermaye gücü söz konusu olduğunda ilgili ekonomik aktörlerin piyasalar ve hükümetler üzerinde sahip olması

muhtemel gücünü hesaba katmadan sadece geleneksel yaklaşımlarla küresel boyuttaki sosyal ve ekonomik sorunların çözülmesi çok mümkün görünmemektedir.

Kamu maliyesinin geçirdiği bu değişim süreci ile birlikte henüz yeni tartışılmaya başlanan küresel kamusal malların sunumuna yönelik dinamikler de değişim geçirmiş; üretim süreci yapısal olarak daha girift hale gelmiştir. Önceki yıllarda kamusal üçgeni ile (Şekil 1.2.) açıklanmaya çalışılan kamusal mal sunumuna yönelik sorgulamalar için, günümüzde çok daha karmaşık bir yapı söz konusu hale gelmiştir. Şekil 2.7.'de Küresel Kamusal Mal Sunumu'na yönelik yeni yapı kategorize edilerek aktörler ortaya konmaya çalışılmıştır.



Kaynak: Kaul, (2013: 6)

Şekil 2.7. Küresel Kamusal Malların Sunumu

Şekil 2.7.'de gösterilen aktörler arası ilişkileri açıklamak gerekirse (Kaul, 2013: 6);

- **1 nolu simge ile Teşvikler (Incentives);** Sosyal kaygıları hesaba katarak, aktörlerin davranışlarını değiştirmek ve geliştirmek için doğrudan ya da dolaylı girdiler sağlamak,
- **2 nolu simge ile Fırsatlar (Opportunity);** Kişiler ve firmalara kamusal yarar sağlamaya yönelik dışsallıklar oluşturmaları için hizmet imkânları sunmak,
- **3 nolu simge ile Uluslararası İşbirliği Talebi (Demand for International Cooperation);** Ulusal çıkarlardan etkilenmeden uluslar arası işbirliğine yeni imkânlar sağlanması,
- **4 nolu simge ile Siyasi Baskı (Political Pressure);** Hükümetlerin mal sunumu ve finansmanına yönelik gerçekleştirilecek lobicilik faaliyetleri,
- **5 nolu simge ile Tüketim (Consumption);** Kamusal faydanın sağlanmasının geliştirilmesi amacıyla, sunulan mal ve hizmetlerden tüketilmesi,
- **6 nolu simge ile Zorlama (Coercion);** Sosyal kaygıları hesaba katarak, kişi ve firmaların davranışlarını değiştirmeye yönelik zorlamalar,
- **7 nolu simge ile Dışsallık (Externality);** Bireysel eylemler sonucu ortaya çıkan dışsallıklar, ifade edilmektedir.

Görüldüğü gibi günümüzde küresel kamusal mal sunumu piramit şeklinde ve tabanında ulus devletlerin faaliyetlerinin olduğu bir yapılanmadan çıkarak, çok daha karmaşık bir hal almıştır. Bu karma yapı içerisinde bireyler, sivil toplum örgütleri, özel sektörü temsil eden firmalar ve oluşumlar ile hükümetlerce ortaya konan teşvik ve zorlamalar yani piyasa regülasyonları önemli yer tutmaktadır. Örneğin; Tekin ve Vural'a (2004) göre fosil yakıt kaynaklı olumsuz dışsallıkların azaltılması için sınır ötesi ulaşım faaliyetlerinin küresel yakıt vergisine tabi olması önerilmektedir (Alıcı, 2013: 53). Bu örnek ulusal devletlerin yapacakları uluslar arası işbirliğinin gereğini vurgulamaktadır. Ayrıca ABD'nde 'Milenyum Aş

Girişimi' kapsamında yeni aşların gelişimini hızlandırma ve geliştirmekte olan ülkelere aşı dağıtımının geliştirilmesi amacıyla firmalara 1 milyar doların üzerinde vergi indirimi yapılacağı duyurulması. Bunun sonrasında, Meck, Sharp & Dome Eczacılık şirketinin 5 yıl içinde hepatit B aşısı için 1 milyon dolar tutarında bağış yapacağını taahhüt etmesi, kamusal mal sunumunu teşvik etmek amacıyla özel şirketleri çekme stratejilerine bir örnektir (Alıcı, 2013: 48).

Bugün küresel kamusal mal sistematiği içerisinde önemli bir yer işgal eden ve finansmanı açısından da en az sorunla karşılaşılan konuların başında çevre ve ekolojik denge ile ilgili olan dışsallıklar sayılabilir. Ancak çevre ile ilgili bazı gruplar küresel kamusal mallar arasında çevre ve çevreyle bağlantılı sektörlerin sayılmasını uygun görmemektedir. Çevrenin ticari bir mal olarak görülemeyeceği yaklaşımında olan bu gruplar küresel kamu malları tanımı yerine küresel ortak varlıklar (Global Commons) tanımını tercih etmektedirler (Ağca, 2014). Erdoğan (2006) bu durumu şu şekilde açıklamıştır; kamu ifadesi genellikle özel karşıtı olarak kullanılmaktadır ve 'kamu malı' denilince bir mülkiyet ilişkisinin var olduğu izlenimi doğmaktadır. Oysa 'kamu malı' ile anlatılmak istenen aslında 'kolektif çıkarları ilgilendiren mal ve hizmetlerdir' (Erdoğan, 2006: 270). Bu açıdan tüm dünya bireylerinin ortak kullanımına konu olan ve hiçbir şekilde kimsenin üzerinde mülkiyet hakkı iddiasında bulunamayacağı ozon tabakası, atmosfer, okyanuslar, kutuplar vb. ortak varlıklar için kamu malı yaklaşımını reddeden gruplar vardır. Bunu temelinde yatan ise; örneğin biyolojik çeşitliliği kamu malı kabul ederseniz bazı endemik bitkileri daha iyi korumak amacıyla daha zengin ülkelerin bu türleri kendi ülkelerine kaçırmalarının önünü açmış olursunuz yaklaşımıdır.

Ayrıca daha önce de belirttiğimiz gibi günümüzde ulus ötesi ve nesiller arası özelliklere sahip bir kamu maliyesi tanımlaması yapılmaktadır. Bu denli geniş kapsamlı bir yapının sağlıklı işlemesi söz konusu edildiğinde ulusal kamusal malların uluslar arası kamusal mal sistematiğine uyarlanması yoluyla sonuç elde etmek mümkün görünmemektedir. Zira pek çok yazarın üstünde durduğu gibi tek

bir düzenleyici uluslar arası güç ya da başka bir ifade ile tek bir dünya devleti yaklaşımı çok da mantıklı görünmemektedir ve bu yaklaşım hedef olarak ortaya konacak gerçeklikten uzaktır. Artık kuzey-güney arasında gelişmişlik farklılıkları azalmış ve hatta bazı noktalardan Asya kıtasındaki ülkeler gelişmiş ülkelere göre daha ön plana çıkmışlardır. Örneğin son yirmi yılda Hindistan yoksullukla mücadelede oldukça başarılı olmuş ve yoksulluk oranını yarı yarıya düşürmüştür. Aynı dönemde Çin en geniş biçimde yoksulluğu azaltan ülke olarak tarihe geçmiştir. Çin'de kırsal kesimdeki yoksulların sayısı 1978 yılında 250 milyon iken 1999 yılında 34 milyona düşmüştür (BM, 2008/2008: 47).

Kaul (2013) küresel güç kayması olgusunu da dikkate alarak, küresel kamu mallarının daha etkin ve adil sağlanması amacını ön plana çıkartan, küresel yönetim reformlarını beş şekilde ele almayı tavsiye etmiştir (Kaul, 2013: 5);

- Kendilerini ilgilendiren sorunlarla ilgili etkinliklerini artırmak için, paydaşlar ve karar vericiler arasında daha iyi eşleşmeler yapılması,
- Uluslar arası gündemin yoğunluğu sebebiyle, aşırı merkezileşme ve verimsizlik risklerinden kaçınmak amacıyla yetki ikamesi ilkesi,
- Var olan organizasyonlar üzerinden bağlantılar kurmak, çok katmanlı, çok aktörlü, küresel kamu malı sunumunu kolaylaştırıcıdır,
- Ulusal politikalar formüle edilirken, küresel normlar ve dış dünyanın gereklilikleri daha fazla dikkate alınmalıdır,
- Ciddi küresel krizlere neden olabilecek politik tuzaklardan kaçınmak için gerekirse, yasal küresel liderliğin özendirilmesi gereklidir.

Maliye literatürü için görece yeni bir kavram olan Küresel Kamusal Mallar kavramının zaman içinde gösterdiği gelişim süreci açısından önemini her geçen gün artıracığı görülmektedir. Değişen dünya içerisinde küreselleşen sorunların küresel çözümlere ihtiyaç duyduğu bir ortamda bireylerin ve toplumların bilinçaltında kalmış bazı küresel özellik arz eden sorunlar da mevcuttur. Örneğin küresel kamusal malların sunumu ile ilgili; uzayda ki

uydulardan yer işgal ücretinin alınması akademik anlamda tartışmalarda yer bulabilirken, dünya üzerindeki pek çok ülkenin ortak sorunu olan '*Karayolu Trafik Güvenliğine*' ilişkin çalışmalara yeterince rastlanmaması bu konunun bilinçaltında karanlıkta kalmış olmasının göstergelerindedir. Aynı şekilde küresel kamusal mal sunumuyla ilgili olarak; dünyadaki silahlanma bütçesi ve askeri harcamaların maddi anlamda dünya yoksulluğunun en başta gelen sebeplerinden olduğunu pek çok kurum ve örgüt kabul etmekte. Ancak gerçekte daha büyük boyutta maddi kayıplara sebep olan '*Karayolu Trafik Kazaları*' aynı hassasiyetle ele alınıyor mu diye bakıldığında pek çok ülke ve kurum açısından bilinçaltına gizlenmiş ve farkında olunmayan bir sorunla karşı karşıya olduğumuz düşüncesi doğmaktadır. Paydaşların tamamının bilinçaltında karanlıkta kalan sorunlarla ilgili ayrıntılı çalışmaların yapılması öncelikle bu karanlık alanın keşfedilmesi varlığının kabul edilmesi ile mümkün olacaktır.

Çalışmanın ilerleyen bölümlerinde Ulaştırma Sektörü ve Karayolu Ulaştırması alt sektörü ile Küresel Kamusal Mallar arasındaki ilişki değerlendirilecektir. Bu şekilde yol güvenliği alanında sağlanacak iyileştirmelere katkıda bulunmak amaçlanmaktadır.

3. ULAŖTIRMA SEKTÖRÜ VE KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ

Toplumun ve insanların yaşam kalitesindeki temel dinamiklerden birisi hareketlilik, hareket edebilirliktir. Bu hareketliliği sağlayan da; ölkelerin ulaşım imkânları ve ulaşırma sektöründeki organizasyon kabiliyetleridir.

İnsanların hareket edebilirliği yanında, ekonomik hayatın devamlılığı, üretim imkânlarının geliştirilmesi, hammaddelerin ve sanayi ürünlerinin yeni pazarlara ulaşılabilir kılınması, küreselleşen dünyada toplumların gelişmişlik düzeylerini belirleyen önemli faktörlerdir. Ulaşım ve haberleşme teknolojileri alanlarında yaşanan hızlı gelişim süreci git gide dünyayı küçölmektedir. Ölkelerin sınırları yanında ticari engeller ve gümrük vergileri gün geçtikte ortadan kalkmaktadır. Bu gelişmelerin sonucu olarak yeni ticari fırsatlar doğmakta ya da zorluklar ortaya çıkmaktadır. Bugünün önemli firmaları çoğunlukla çok sayıda ölkede ve kıtalar arası alanda yayılmış müşterilere ve tedarik ağlarına sahiptirler (Kuyzu & Tekin, 2013: 6).

Çeşitli ulaşım biçimleri bünyelerinde birbirleriyle ilişkili ulaşım sistemlerini barındırdıkları için, ulaşım günlük hayatın diğer alanlarıyla da yakın ilişki içindedir (Freund & Martin, 1996/1996: 26). Ulaşırma sektörü çok farklı parçalardan oluşan sistematik bir bütündür. Küreselleşme ve rekabet edebilirlik açısından, günümüzde ulaşım sektörünün sorunları yerel ölçekten çıkararak, kararlılıkla üstünde çalışılması gereken, uluslar arası sorunlara dönmüştür. Günümüz dünyasında ulaşırma yatırımları kamu bütçeleri içerisinde büyük yer tutmaktadır (Güven, 2011: x). Artan trafik sıkışıklığı, çevresel zararların yaygınlaşması, güvenliğin tehlikeye düşmesi ve trafik kazalarının bir kamu sağlığı problemi haline gelmesi ulaşırma alanında yeni düzenleme ve politik yaklaşımları gerekli kılmaktadır. Ulaşımın yeniden belirlenmesi için sistematik bir analizin yapılması ve kapsamlı bir politik programın geliştirilmesi gerektiği açıktır (Freund & Martin, 1996/1996: 252).

Ulaştırma ya da ulaşım insan, hayvan ve emtiaların bulunduğu noktadan farklı noktalara aktarılması faaliyetidir (Kuyzu & Tekin, 2013: 4). Ulaştırma sektörü, kendi içinde direkt olarak üretim yapan bir sektör olarak görülmesi de hizmet sektörü içinde yer alan; yarattığı ekonomik, sosyal ve kültürel etkileriyle, bireyleri ve toplumların yaşantısını doğrudan etkileme gücüne sahip bir sektör; hatta dinamik ve sistemli bir organizasyondur. Her organizasyonda olduğu gibi ulaştırma sektöründe de bir takım dışsallıklar ve arz ve taleple ilgili denge gereksinimi ortaya çıkmakta, yerel politikalar yanında uluslararası gelişmeler de sektör içi dengeleri etkileyip değiştirmektedir.

Günümüzde malların hasarsız ve hızlı bir şekilde, mümkün olan en düşük maliyetle üretimin gerçekleştiği yerden pazara ulaştırılması, piyasada rekabet edebilmenin önemli şartlarıdır. Bu durum taşıma çeşitliliği açısından alternatiflerin daha bol olduğu ve daha uzun mesafelerde taşıma faaliyetlerinin yürütüldüğü dış ticaret açısından daha büyük önem arz etmektedir (Kuşçu, 2011).

Ulaşım sektörünün oluşturduğu dışsallıklar bireyler ve toplumları olduğu kadar, ekolojik dengeyi bozması nedeniyle gelecek nesilleri de tehlikeye atacak boyutlara varmıştır. Bunun altında yatan temel sebep ise, ulaştırma modları arasında yaşanan dengesiz dağılım ve karayolları aracılığıyla yapılan ulaşım faaliyetlerinin tüm dünyada ve özellikle gelişmekte olan ülkelerde, ulaştırma sektörü içinde çok dengesiz bir şekilde ön plana çıkıyor olmasıdır. Oysa içinde çeşitli ulaşım biçimlerini barındıran bir ulaşım sistemi yıkımlara ve kargaşalıklara karşı daha dayanıklıdır (Freund & Martin, 1996/1996: 249).

Karayolu Trafik Güvenliği'nin geliştirilmesi ve bu alandaki yükün diğer ulaşım alt sektörlerine dağıtılması son yıllarda ulaştırma sektörü açısından çözülmesi gereken en önemli sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

3.1. Ulaştırma Sektörü ve Ekonomik Önemi

Ulaşım faaliyetleri için yol ihtiyacı insanlık tarihi kadar eskiye dayanmaktadır. Dünya üzerindeki ilk taşıt yolunun M.Ö. 3500 yılında Mezopotamya’da yapıldığı bilinmektedir. Taş kaplamalı ilk yollara M.Ö. 1500 yılında Girit adasında rastlanmaktadır (Karaman & Yılmazer, 2002: 3). Tarihsel süreçte buhar makinesinin icadı, motor teknolojilerinde yaşanan gelişimler ve dünya savaşlarında yaygınlaşan kullanım alanları, ardından da 1970-80’ler sonrası liberalleşme süreci ulaşım sektörü açısından köşe taşları olarak görülmektedir (Tutulmaz, 2013: 93).

Bugün için en yüksek otoyol yoğunlukları büyük sanayi merkezleri ile büyük limanların etrafında ve özellikle başkentlerle büyük şehirlerin yakınlarındadır (Eurostat, 2015). Yago’ya (1984) göre ulaşım sistemleri, emeğin ve ürünlerin dolaşıma sokulması gibi sermayenin dayattığı zorunluluklar tarafından biçimlendirilir (Freund & Martin, 1996/1996: 237). Öte yandan günümüz dünyasında ulaşım sektörü, ekonomik büyüme ve kalkınma açısından temel unsurlarından biri olarak görülmektedir (Ulutaş, 2011).

Günümüzde dünya ulaşım sektörünün yaklaşık olarak, dünya toplam gayri safi hâsılasının % 10’unu oluşturduğunu ve sektörde en az 100-150 milyon kişinin istihdam edildiğini söylemek mümkündür (Tutulmaz, 2013: 96). Ulaştırma sektörü dünyadaki toplam enerji üretiminin % 25’ini, petrol üretiminin ise % 50’sini kullanmaktadır (Sungur, Akdur, & Piyal, 2014: 114).

Küreselleşme ulaşım sektöründe büyük çapta dönüşümlere kapı açmıştır. Mal ve hizmetler gibi sermaye ve kişilerin de serbest dolaşımını öngören liberal yaklaşımın yaygınlaşması ve uluslar arası ticaretin de canlanmasıyla ulaşım, ulusal ve hatta bölgesel olma özelliğinden sıyrılarak küresel bir boyuta kavuşmuştur (Kül, 2011). Bugün dünyada ulaşım ve lojistik kavramları arasında güçlü bir bağdan söz edilmesi mümkündür. Sanayileşme ve küreselleşme

olgularının yaygınlaşmasıyla “lojistik”¹ kavramı yakın geçmişte askeri bir terim olmaktan çıkmış ve ulusal ve uluslararası ticaret açısından önemli terimlerden biri olmuştur (Kuyzu & Tekin, 2013: 4). Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı’na (DOGAKA) göre (2014) dünya ülkeleri için, ekonomik gelişimin ve ticari anlamda küresel entegrasyonun önemli kavramlarından olan lojistik Türkiye’de de ulusal veya bölgesel kalkınma planlarında bahsedilen ana sektörlerdendir (DOGAKA, 2014: 2).

Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme Sektörü ülkemizde en hızlı gelişim gösteren sektörlerin başını çekmektedir. 1998 yılında 7 milyar 735 milyon TL toplam üretim yapılan sektör, 1998-2013 döneminde toplam üretimini yaklaşık 28 kat artırarak toplam ekonomi içindeki payını da % 11’den % 13,8’e çıkartmıştır. Ulaştırma, Depolama ve Haberleşme Sektörü, toplam GSMH içerisinde % 15,4 pay alan imalat sektöründen sonra en yüksek paya sahip ikinci sektör konumundadır (DOGAKA, 2014: 32). Türkiye’de lojistik sektöründe önemli faaliyetleri olan Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) ülkemizin 2023 yılına kadar Lojistik Performans Endeksi (LPI) sıralamasında dünyada ilk 10 ülke arasına girmesini hedeflemektedir (Kuyzu & Tekin, 2013: 20). Bu yolla Türkiye’nin 500 milyar dolarlık ihracat hedefine katkıda bulunmak amaçlanmaktadır (UND, 2014a). 2012 tarihli endekste 3,51’lik genel lojistik puanı ile 27. sırada olan Türkiye, 2014 yılına gelindiğinde 3,50 genel lojistik puanı ile 160 ülke arasında 30. sırada yer almıştır (UND, 2014b).

¹ Tedarik Zinciri Profesyonelleri Konseyi (The Council of Supply Chain Management Professionals-CSCMP) tarafından yapılan tanımlaya göre lojistik: “Hammadde ve ürünlerin başlangıçtan tüketime kadar olan tedarik zinciri içinde, her iki yönlü hareket ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi faaliyetlerinin tümünü ifade etmektedir.”

3.2. Ulaştırma Sektörünün Alt Sektörleri

Ulaştırma Sektörü'nün başlıca beş alt sektöründen bahsetmek mümkündür. Bu sektörleri demiryolu ulaşımı, karayolu ulaşımı, deniz ve iç-suyolları ulaşımı, hava yolu ulaşımı ve şehir içi ulaşım olarak sayabiliriz.

Cook (2002) başka bir sınıflamada ulaştırma faaliyetlerini belirli bir zemin üzerinde gerçekleşen ve belirli bir zemin üzerinde gerçekleşmeyen faaliyetler olarak ikiye ayırmıştır (Şahbaz, 2004: 2). Belirli bir zemin üzerinde gerçekleşen ulaştırma faaliyetlerine karayolu ya da demiryolu gibi örnekler verilebilir. Havayolu ulaşımı da ikinci duruma örnek olabilecek bir faaliyettir.

3.2.1. Demiryolu Ulaşımı

Demiryolu ulaşımı ulaşım sektörleri içerisinde geleneksel ulaşım ana sektörünü oluşturmaktadır. Buharlı makinelerin icat edilmesiyle başlayarak, tarih boyunca önemini korumuş olan demiryolu ulaşımı sektörü, 20. yüzyılın başına kadar sürekli olarak gelişim göstermiş bir sektördür. Ancak daha sonraki yıllarda değişen teknoloji ve daha yeni, daha düşük maliyetli ulaşım araçlarının gelişimi sonrası demiryolu taşımacılığı önemini git gide yitirmiştir.

Fizik bilimci Denis Papan ile James Watt, trenlerin geliştirilmesi sürecinde öncü olmuştur. Demiryolculuğun aslî temelleri 1814'te Amerika'da ve 1825'te Avrupa'da atılmıştır (Altınok, 2001: 75). Avrupa'da tarifeli ilk resmi demiryolu taşımacılığı hizmeti 17 Eylül 1825 tarihinde İngiltere'de başlamıştır (Şahbaz, 2004: 5).

Ülkemizde de ilk kez Osmanlı İmparatorluğu döneminde 19. yüzyılının ikinci yarısından itibaren Avrupa devletlerinin yatırımları sonucu demiryolları yapılmaya başlanmıştır. İlk demir yolu, 1856'da bir İngiliz şirketi tarafından yapılan 130 kilometrelik İzmir-Aydın hattıdır. Demiryolu ulaşımı sektörünün 19. yüzyılın son çeyreğinde hızlı bir ilerleme kaydettiği görülür. 1881-1897 yılları arasındaki

dönemde 823 km yeni demiryolu inşa edilmiş ve aynı dönemde bakımsız yolların pek çoğu onarılmıştır (Şimşek, 2010). Cumhuriyetin ilanıyla başlayan dönemde karayolu taşıtlarının çok yaygın olmamasının da etkisiyle, halen demiryolu ulaşımı noktasında yatırımlar yapılmasına devam edilmiştir. 1940'lı yıllara kadar Türk demiryolu sektörü hızlı bir ilerleme göstermiş, ikinci dünya savaşının başladığı bu dönemde ulaşım sektörü için pek bir şey yapılamamıştır.

TCDD 2012 yılı Faaliyet Raporu'nda; aralarında Türkiye, İngiltere, Almanya, Fransa, İtalya, İspanya, Avusturya, Rusya, Çek Cumhuriyeti, Polonya, Bulgaristan, Macaristan, Yunanistan, Romanya, Japonya, Amerika, Çin, Hindistan'ın yer aldığı 18 ülkede yapılan çalışmaya yer verilmiştir. Buna göre Türkiye, 1000 km²'ye düşen demiryolu açısından 18 ülke içerisinde 12 km ile sondan 3. sıradadır. Türkiye, seyahatlerinde demiryolunu tercih eden nüfus açısından 18 ülke içinde Çin'le birlikte sondan 3. sırada yer almakta; yolcu sayısı bakımından ise sondan 5. sırada bulunmaktadır (Sayıştay, 2013: 3).

Günümüz dünyasında da demiryolu işletmeciliği önemini artırmaktadır. Bunda gelişen teknolojinin payı büyüktür. Yapılan çalışmalar bir yük treninin sefere konmasının 330 kamyon veya TIR'ı, bir yolcu treninin ise 20 otobüs veya 300 otomobili trafik ortamından uzaklaştıracağını göstermektedir (Sayıştay, 2013: 1). Ulaştırma sektörü içinde ekonomik, çevre dostu ve emniyetli ulaşım sağlamasıyla bilinen demiryolu ulaşımı, özellikle yüksek hızlı trenlerin yaygınlaşmasıyla birlikte tekrar eski heybetli günlerine dönüş yapma eğilimindedir.

3.2.2. Deniz Yolu ve İç-Su Yolları Ulaşımı

Deniz yolu ve iç-suyollarında yapılan taşımacılık faaliyetleri de en az demir yolları kadar eski ve köklü geçmişe sahiptir. Gemiler Rönesans sonrasında özellikle coğrafi keşifler sayesinde uluslar arası ticaret açısından en önemli taşıtlar olmuşlardır. Rönesans ile birlikte gemilerde de modernleşme ve teknolojik yenilikler yaşanmıştır. İnsanlık tarihinde en çok yük taşınan taşımacılık türünün

deniz yoluyla yapılan taşımacılık olduğu düşünülmektedir (Kuyzu & Tekin, 2013: 9).

Günümüzde ulaştırma modları arasında dengelerin yeniden kurulmasına yönelik projeler kapsamında tekrar ele alınmaya başlanmasıyla, denizyolu taşımacılık faaliyetleri yeniden bir canlanma göstermeye başlamıştır. Ülkemizde son yıllarda uygulanmaya başlanan sektörel düzenlemelerle, ÖTV'siz yakıt uygulaması, yeni hatların tesisi vb. gibi çalışmalar deniz yolu taşımacılığında hem yolcu hem yük miktarları açısından artış doğurmuştur. 2003 yılından 2013 yılına kadar limanlarımıza uğrayan yolcu sayısında 4 kat artış olmuştur (UDHB, 2013: 49). Aynı dönem içinde limanlarımızdan giriş-çıkışı yapılan yük miktarı da 189,91 milyon tondan 384,93 milyon tona yükselmiştir ki bu 2 kattan daha fazla bir artış ifade etmektedir (UDHB, 2013: 48). Ancak buna rağmen 2013 yılı için deniz yolu ile yapılan yolcu taşımacılığı % 0,6 ile yük taşımacılığı ise % 6,9 ile sınırlı kalmıştır (UDHB, 2013: 9).

3.2.3. Hava Yolu Ulaşımı

Havayolu ulaşımı diğer alt sektörlere göre ekonomik yönden dezavantajlı görüldüğü için, ulaştırma sektörü içindeki ağırlığı pek çok araştırmacı tarafından ihmal edilebilir oranlarda görülmektedir. Günümüzde havayolu taşımacılığı taşımacılık modları arasında en hızlısı olsa bile, aynı zamanda en yüksek maliyetlisidir (Kuyzu & Tekin, 2013: 11). Bunun temelinde yatan hem hava yolu araçları hem de bu araçların kullanımı için gerekli olan teknoloji ve terminal, hava limanı vb. yapımının maliyetlerinin yüksekliğidir. Havayolu uçuşlarındaki kalite artışı, uçuş güvenliğinin yükseltilmesi çalışmaları, yakıt fiyatlarıyla birlikte maliyetleri arttıran unsurlardır (Tutulmaz, 2013: 113).

Türkiye için 2003-2013 arası on yıllık dönemde havayolu ulaşımı için kullanılan koltuk sayısı 27.599 adetten, 66.639 adete yükselmiştir. Bu yaklaşık olarak % 141'lik bir artış ifade etmektedir. Aynı dönemin hava yolu kargo taşıma

kapasitelerine bakınca 2003'te 303 tondan 2013'e gelince 1.639 tona, on yılda 5 katlık bir artış görülmektedir (UDHB, 2013: 41).

3.2.4. Şehir-İçi Ulaşım

Dünya tarihinde bir ilkin gerçekleştiği 2008 yılında, dünya nüfusunun yarısından fazlasına karşılık gelen yaklaşık 3 milyar 300 milyon kişi kentsel alanlarda yaşamaya başlamıştır. Bu rakamın 2030 yılında 5 milyar kişiye ulaşması beklenmektedir. 1800 yılında dünyadaki insanların sadece % 2'si şehirlerde yaşıyordu. 1950 yılında ise dünya nüfusunun sadece % 30'luk kısmı şehirlerde yaşıyordu (BM, 2008/2008: 49).

Freund ve Martin'e (1996) göre Londra'nın merkezindeki trafik bugün, 19. Yüzyılın ortalarındaki at arabası trafiğinden daha yavaş ilerlemektedir. Teknolojik ilerlemeler bu çelişkiyi ortadan kaldıramamışlardır. Günümüzde hızlı otoyolların gelişimi ve çift yönlü otoyolların bolluğuna rağmen, ABD'de evden işe giderken yolda harcanan zaman İkinci Dünya Savaşı yıllarından beri yaklaşık aynı düzeylerde seyretmektedir (Freund & Martin, 1996/1996: 23).

Günümüzde AB nüfusunun yaklaşık olarak % 75'i şehirlerde yerleşmiştir. Bu nedenle şehir içi ulaşımı kaynaklı sorunlar, halk sağlığı ve çevreye verilen zararlar açısından önemli yer tutmaktadır. Şehir-içi ulaşımında genellikle motorlu araçların kullanımı, karbondioksit kirliliğinin başlıca sebebidir. AB'nde şehir içi yolların kullanımı ile alınan toplam mesafenin, 2030 yılına dek yaklaşık % 40 artacağı öngörülmektedir (Çelik, 2007: 36). Şehir içi yollar en büyük ölümlü ve yaralanmalı kaza riski taşıyan yollardır. Birçok sanayileşmiş ülkelerde ölümlerin % 60'ı bu tür yollarda yaşanmaktadır (OECD, 2006: 73).

3.2.5. Karayolu Ulaşımı

Araba sahibi olma ideolojisi sanayi kültürünün derinine nüfuz etmiştir (Freund & Martin, 1996/1996: 18). Bu durumun da etkisiyle 20. yüzyılın başından bu yana

tüm dünyada, gelişen otomotiv sanayi ile birlikte karayolları sürekli olarak ilerleme kaydetmiştir. Bugün karayolu altyapısı ülkelerin ekonomik gelişmesinin belirleyici faktörlerindedir. Genellikle dünya ticaretinde ön plana çıkan ülkelerin karayolu ağlarının oldukça gelişmiş olduğu görülmektedir (DOGAKA, 2014: 11).

Son 30 yıl içinde taşıma modları arasındaki dağılım oranlarının değişimi incelendiğinde, tüm dünyada demiryolu ve iç suyuolları ile yapılan taşımacılıktan karayolu ile yapılan taşımacılığa doğru bir yönelim olduğu gözlenmektedir (Kuyzu & Tekin, 2013: 17). Karayolu trafik kaza istatistiklerinin uzun yıllardır bütün ülkelerde geçerli olan gerçeği; taşıt sayısı artıkça yoldaki ölümlerin de arttığıdır (Wegman, 1996/1996: 1). Karayolu ulaşımının diğer ulaşım modlarına göre çok daha fazla ön planda oluşu çevresel sorunlar ve karayolu güvenliği sorunlarını artırmaktadır. Son dönemde bölünmüş yolların çoğalması bu anlamda bir iyileşmeyi beraberinde getirmiştir (DOGAKA, 2014: 12).

Batı Avrupa'da, otomobilleşmenin geçmişi 19. Yüzyılın son çeyreğinin ilk dönemlerine dayansa da gerçek anlamda bir otomobil ulaşımı 20. Yüzyılın ilk çeyreğinde ABD'nde başlamıştır (Freund & Martin, 1996/1996: 94). O tarihten bu yana artan trafiğin geniş, yenilenmiş, iyileştirilmiş ve bakımı iyi yapılmış karayolu sistemine gereksinimi vardır. Bu trafik artışı ve buna bağlı uyarlamaların sonucu olarak, daha iyi standartlarda yeni yollar yapılmakta, ortalama sürücü deneyimi artmakta, daha güvenli taşıtlar üretilmekte ve bunlara uygun trafik kuralları ve yaptırımları hazırlanmaktadır. Motorlu taşıt sayısında artış olan ülkelerin tümü, daha yoğun taşıt trafiğine geçerken farklı hızla da olsa, bu uyarlamaları yapmıştır (Wegman, 1996/1996: 9). Burada dikkat edilmesi gereken nokta artan yol arzının, her geçen gün artan araç sayısını ve artan trafik sıkışıklığını körüklemesidir. Ayrıca Karayolu taşımacılığına bağımlı bir ulaşım altyapısına yönelme yaşanması karayollarındaki güvenliği de tehlikeye düşürmektedir. Şekil 3.1.'de raylı sistem taşımacılığı ile karayolu taşımacılığı arasındaki farklılıklar ortaya konmuştur.



Kaynak: Elker (1999) ve TCDD 2012 Yılı Faaliyet Raporu (Sayıştay, 2013) verileri ışığında tarafımdan hazırlanmıştır.

Şekil 3.1. Raylı Sistem Taşıtları ile Karayolu Taşıtları Kıyaslaması

Şekil 3.1.'de yer alan bilgiler de göstermektedir ki, bugüne kadar geliştirilen arz yönlü karayolu politikalarının tekrar gözden geçirilerek, yeni yaklaşımlar geliştirilmelidir. Böylelikle karayollarında oluşan yoğunluk azaltılarak güvenli ulaşım ortamına katkı sağlanması mümkündür. Örneğin toplu taşımaya yönelik geliştirme ve yönlendirme faaliyetlerine önem verilmesi, ulaştırma modları arasında yapılacak entegrasyon çalışmaları ile aktarmalı taşımalarda rahatlama sağlanması, akıllı ulaşım sistemlerinin kullanımının yaygınlaştırılması bu tür çalışmalardandır.

3.3. Kavram Olarak Karayolu Trafik Güvenliği

Karayolu ulaşımı günümüzdeki en yaygın ulaşım şeklidir. Bu sebeple karayolu trafiğini kullananlar bu platformun güvenli hale getirilmesinden hem sorumludur,

hem de sonuçları açısından etkilenmektedir. Bu durum Viyana Konvansiyonu'nun (1968) 7. maddesinde '*Yol kullanıcıları, trafiği tehlikeye düşürecek veya kamu veya özel mülke zarar verebilecek her türlü davranıştan kaçınacaktır*' şeklinde ifade edilmiştir. Ülkemizde 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 3. Maddesi'ne göre Trafik; yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleridir (Resmi Gazete, 1983). Trafik ve trafiğin güvenli seyri ile ilgili düzenleme ihtiyacı insanlık tarihi kadar eskiye dayanmaktadır. MÖ 2 bin yıllarında Babil'de savaş ve yarış arabalarının hareketlerini düzenleyen bir takım kuralların olduğu bilinmektedir (Avcı, 2002: 3).

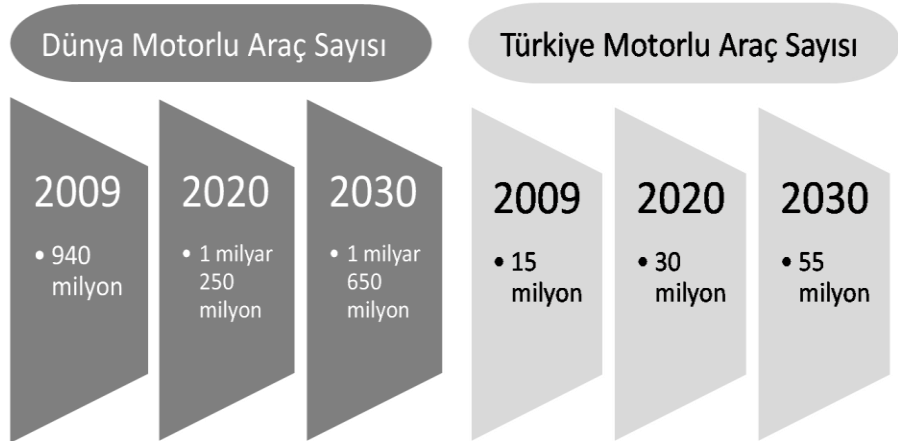
Dünya tarihinde bir taşıt olarak ilk ele alabileceğimiz araç Nicholas Cugnot tarafından 1769'da imal edilmiş ve bu araç 1,5 km/h hızla yol alırken bir duvara çarpmıştır. Yine 1895 yılında ABD'nin Ohio eyaletinde toplam olarak sadece 2 adet otomobil bulunduğu halde bu iki otomobil birbiriyle çarpışmıştır (Eldoğan, 1996: 117). Günümüzde dünya genelinde gerçekleşen yaralanmaya bağlı ölümler ele alındığında, bunların yaklaşık olarak dörtte birlik kısmının trafik kazaları sebebiyle olduğu görülmektedir (Sungur vd., 2014: 116). Doğası gereği tehlikeye açık olan karayolları taşıdığı güvenlik risklerinin en aza indirilmesi açısından üzerinde pek çok disiplinin çalışması gereken bir alandır. Bu konuda mühendislik faaliyetleri kadar eğitimin; fizik ve matematik kadar sosyoloji ve psikolojinin üretkenliğinden faydalanmak gerekmektedir (Avcı, 2002: 92).

Adams'ın (1981) da belirttiği gibi, her ulaşım biçimi kendine özgü toplumsal denetim biçimlerini de beraberinde getirir (Freund & Martin, 1996/1996: 121). Araçların güvenlik tertibatları ile donatılması, ehliyet sistemi, ulaşım modları arası uyumluluk çalışmaları, hız sınırları ve alkollü araç kullanımı ile ilgili düzenlemelerin tamamı karayolu trafiğinin daha güvenli akışını sağlamak amacıyla tesis edilmektedir.

Önal'a (2014) göre '**Trafik Güvenliği Kavramı**' trafik kazalarının olumsuz sonuçlarını, disiplinler arası çalışmalar yaparak ve bütünleşik bir yaklaşımla yeni

yönetim stratejileri geliştirerek azaltmayı içermektedir (Önal, 2014: 8). *Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği* (1997) tanımına göre ise karayolu trafik güvenliği, can ve mal kaybı ve trafik kazalarını önlemek amacıyla; yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketlerinin tanzimi ile bu konuda verilerin toplanmasını ve değerlendirilmesini ifade eder (Resmi Gazete, 1997). 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 13. maddesine göre "Karayolunun yapımı, bakımı, işletilmesi ile görevli ve sorumlu bütün kuruluşlar, karayolu yapısını, trafik güvenliğini sağlayacak durumda bulundurmakla yükümlüdür". Wegman'a (1996) göre ise karayolu güvenliği, karayolu trafiğinin kalite göstergesidir (Wegman, 1996/1996: 36).

Hızla ilerleyen teknolojiye ve yerleşik kültürdeki değişimlere bağlı olarak dünya üzerinde motorlu taşıt kullanımı da günden güne artmaktadır. Şekil 3.2. Dünya ve Türkiye için 2030 yılına kadar gerçekleşecek tahmini motorlu taşıt sayısı artışlarını göstermektedir. Şekilde görüldüğü gibi Türkiye'de motorlu taşıt sayısında hızlı bir artış vardır. Bu süreç ülkemiz refah ve zenginliğinin artışı açısından olumlu görülebileceği gibi; karayolu trafik güvenliği açısından, üzerinde önemle durulması ve tedbirlerin artırılması ihtiyacı doğurmaktadır.



Kaynak: Önal, (2014) verileri kullanılarak hazırlanmıştır.

Şekil 3.2. Tahmini Motorlu Araç Sayısı Artışları (2009-2030)

Motorlu kara taşıtlarının sayısındaki hızlı artış sebebiyle karayolu güvenliği her geçen gün çok daha fazla kişiyi ilgilendiren bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. DSÖ (2015) verilerine göre, 2007 ile 2010 yılları arasında dünya üzerindeki kayıtlı motorlu araç sayısı yaklaşık % 15 artmıştır (WHO, 2015d). Ülkelerde Karayolu Trafik Hizmetlerinin eşgüdüm halinde ve iyi bir şekilde yürütülememesinin sebep olduğu sonuçlar şunlardır (Avcı, 2002: 128):

- Trafik kazaları
- Trafik düzensizlikleri ve tıkanıklıkları
- Zaman kaybı
- İşgücü ve enerji kaybı
- Fiziki ve ruhsal sağlık sorunları
- Maddi kayıplar
- Devlet otoritesine olan inancın azalması

Sayılan sonuçların oluşturduğu olumsuzlukların en aza indirilmesi ve karayollarında güvenli bir trafik ortamının oluşturulması toplumsal bir gereklilik olarak karşımıza çıkmaktadır. Türkiye’de 1965 yılında her 36 dakikada bir trafik kazası gerçekleşirken, 1985 yılında her 8,3 dakikada bir kaza gerçekleşmiştir. 1995 yılında her 2 dakikada bir kaza şeklinde gerçekleşen hızlı artış 2005 yılında dakikanın altına inerek her 51 saniyede bir kaza haline gelmiştir. 2010 yılında her 0,48 dakikada (yaklaşık 29 saniye) gerçekleşen trafik kazaları söz konusudur (Akdur, 2010: 12). 2013 yılında ülkemizde toplam 1 milyon 207 bin 354 adet trafik kazası meydana gelmiştir (TÜİK, 2014: 26). Bu ülkemiz karayollarında 2013 yılı için her 0,43 dakikada yani 26 saniyede bir trafik kazasıyla karşılaştığımızı göstermektedir. Rakamlar her geçen yıl artan bir hızla trafik güvenliğinin tehlikeye girdiğini göstermektedir.

Karayolu güvenliği küresel ölçekte bir sorun olup, hiçbir ülke tarafından tatmin edici düzeyde çözüm sağlanamamıştır. Bu alanda, somut olumlu etkileri olan ve gelecekte olabilirliği mümkün görülen pek çok imkân vardır. Bu ileri

görüŖülüğü politikacılar ve karar alıcılar tarafından benimsenmesi gerçekleşirse, karayolu trafik çarpışmaları kaynaklı sorunlar aşılabilecektir (Wegman, 1996/1996: 2). Akdur'a göre (2010) dünya üzerindeki tüm ölümlerin % 2'si yaralanmaların ise % 23'ü trafik kazalarına bağılı olarak gerçekleşmektedir (Akdur, 2010). Daha güvenli bir karayolu trafik sistemi için gereken bilimsel olarak ispatlanmış uzun vadeli yaklaşım ancak, kaza nedenlerini tespit ederek, çarpışma alanlarını yok ederek veya bunları karayolu kullanıcılarının kontrol edebileceğı duruma getirerek hayata geçirilebilir (Wegman, 1996/1996: 37).

DSÖ yayımladığı '*Karayolu Güvenliğı Küresel Durum Raporu*' (2013) ile bu alanda yapılması gerekenlerle ilgili bazı öneriler ortaya koymuştur. Buna göre (WHO, 2013: 9);

- Hükümetlerin acilen ölüm, yaralanma ve sakatlıklar gibi önlenabilir nitelikli tüm önemli risk faktörleri için en iyi uygulamaları içeren kapsamlı mevzuat değışikliklerini hayata geçirmeleri gerekmektedir.
- Hükümetler ve onların başarısının vazgeçilmez bir bileşeni olarak, bu yasaların uygulanmasında yeterli mali ve insan kaynakları yatırımları yapılmalıdır. Yasama ve yürütme önlemleri için kamu bilinçlendirilmesi anlayışı bu konudaki desteğın artırılmasında önemli bir strateji olabilir.
- Yayalar ve bisikletliler için karayolu altyapısını daha güvenli hale getirecek çabalar gereklidir. Bu yol kullanıcılarının ihtiyaçlarını kapsayan yol güvenliğı politikaları, ulaşım planlamaları ve arazi kullanımı kararları dikkate alınmalıdır. Hükümetler özellikle daha sürdürülebilir ve güvenli ulaşım sistemleri için motorsuz ulaşım formlarının entegre edilmesi konusunda çalışmalıdır.

3.4. Karayolu Trafik Kazalarında Risk Altında Olan Gruplar

3.4.1. Sosyo-Ekonomik Açıdan

Karayolu taşımacılığı toplumsal hayatta önemli faydalar sağlasa da pek çok sosyal ve ekonomik maliyetin de kaynağıdır. Örneğin, herhangi bir trafik kazasının oluşturduğu maliyet sadece araçlarda ortaya çıkan hasarla sınırlı olmayıp; polis ve acil servis gibi idari masrafları, donanım, personel ve yol altyapısı gibi maliyetleri, hastane, rehabilitasyon, protez gibi tıbbi harcamaları ve trafik sıklığı sonucunda meydana gelen kayıpları, ekonomik yaşamda meydana gelen kayıpları, yani doğrudan ve dolaylı bir çok maliyetleri de beraberinde getirmektedir (Çoruh, Bilgiç, & Tortum, 2014: 71).

DSÖ 'Yol Güvenliği 2013 Küresel Durum Raporu' Karayolu Trafik Güvenliği açısından tehlike yaratan beş temel risk faktörünü (WHO, 2013);

- Alkol ve Sürüş
- Hız
- Kask Kullanımı
- Emniyet Kemerleri
- Çocuklarla İlgili Seyahat Kısıtlamaları, olarak belirlemiştir.

DSÖ (2013) verilerine göre, bugün yalnızca 28 ülke vatandaşları (449 milyon kişi) yani dünya nüfusunun sadece % 7'si beş temel risk faktörleri üzerine geniş kapsamlı yasal mevzuatla korunmaktadır (WHO, 2013: viii). Söz konusu temel risklerin ortadan kaldırılmasına yönelik farkındalık oluşturacak küresel ölçekli çalışmaların artması geriye kalan % 93'lük nüfus için önemlidir.

Karayolu trafik hasarları, ekonomik ve sosyal hayattaki gelişmeleri tehlikeye atmaktadır. Karayollarında meydana gelen trafik kazalarının Türkiye'ye maliyeti yılda yaklaşık 20 milyar liradır (Lorasokkay, Çelik, & Atasağun, 2013: 2).

Karayolu trafik hasarlarına bağıllı yıllık küresel kaybın yaklaşık olarak **1 trilyon 850 milyar dolar** olduğu tahmin edilmektedir (Brasilia Deklarasyonu, 2015). Semiz vd. göre (2012) trafik kazalarında yaşanan kayıpların dünya genelinde, hükümetler ağıısından ortalama olarak gayri safi milli hâsılanın % 1 ile % 3'ü arasında olduğu düşünölmektedir. Bazı düşük ve orta gelirli ölkelerdeki kayıplar; aldıkları toplam kalkınma yardımları desteğinin miktarını aşmaktadır (Semiz, Çelik, & Vursavaş, 2012: 55). 2010 yılı için düşük ve orta gelirli ölkelerde yüksek gelir düzeyindeki ölkelerin % 8,7'lik oranı ile karşılaştırıldığında daha yüksek trafik kazası ölüm oranları vardır. Çünkü aynı yıl trafik kazalarında ölüm oranları düşük gelirli ölkelerde % 18,3 ve orta gelirli ölkelerde % 20,1'e karşılık gelmektedir. Dünya genelinde Avrupa bölgesinde % 10,3 olan en düşük oran Afrika bölgesi için % 24,1 ile en yüksek trafik kazası ölüm oranı olarak karşımıza çıkmaktadır (WHO, 2015a).

3.4.2. Yaş Grupları Açısından

Trafik ortamında kişisel beceriler yanında zamanla edinilen deneyimler de olası riskleri azaltmaya yönelik önemli kazanımlardandır. Fuller'e (2001) göre, gençler araç kullanma konusundaki beceri ve yeteneklerini abartma eğilimindedir (Solak vd., 2013: 282). Karayolu trafik yaralanmaları dünyada, 5-44 yaş grubundaki insanlar için başta gelen üç ölüm sebebi arasında yer almaktadır (Semiz vd., 2012: 55). Türkiye'de trafik kazasında hayatını kaybedenlerin % 15'i, yaralananların ise % 25'i 15-24 yaş arası gençlerden oluşmaktadır (Solak vd., 2013: 282).

Genç nüfusun alkol tüketerek direksiyona geçme eğiliminin engellenmesinin önemi yanında, emniyet kemeri takma ve hız sınırlarına uyma konularında bilinçli ve eğitimli olma gereklilikleri de verilen rakamlardan anlaşölmaktadır. Ölkelerin genç nüfuslarının trafik güvenliğine kavuşması demek, ekonomik ve sosyal açıdan katlanılan maliyetlerin de azalması demek olacaktır.

3.4.3. Cinsiyet Açısından

Doğal olarak karayollarını daha çok kullananlar daha çok risk altındadır. 2010 yılında dünya üzerinde karayolu trafik kazalarında 1 milyon 240 bin kişi hayatını kaybetmiş yaklaşık 50 milyon insan da yaralanmıştır. DSÖ (2015) istatistikleri göstermektedir ki; hayatını kaybedenlerin büyük çoğunluğu % 77 oran ile erkeklerdir. 25 yaşın altındaki genç erkeklerin, trafik kazasında ölüm riski, aynı gruptaki bayanlara göre üç kat daha fazla olasılıktır. (WHO, 2015a).

3.4.4. Korunmasız Yol Kullanıcıları Açısından

2010 yılında, dünya üzerindeki yollarda ölümlerin % 50'si korunmasız yol kullanıcıları arasında meydana gelmiştir. Karayolu trafik kazalarındaki tüm ölümlerin % 23'ü yayalar, % 22'si bisiklet kullanıcıları ve % 5'i motosiklet kullanıcıları arasında gerçekleşmiştir. Bu oranlar bölgesel olarak değişmektedir. Örneğin, Afrika bölgesindeki trafik ölümlerinin % 38'ini yayalar oluştururken, Batı Pasifik bölgesinde ise trafik ölümlerin % 36'sını motosikletçiler oluşturmuştur (WHO, 2015e).

Bugün dünyada sadece 68 ülke için yürüyüş ve bisiklet kullanımını teşvik eden uluslararası veya ulus altı politikalar vardır. Yine sadece 79 ülke için motorlu ve yüksek hızlı trafiği ayırarak; yayaları ve bisiklet sürücülerini korumaya yönelik politikalar geliştirilmiştir (WHO, 2013).

Dünya genelinde motorlu taşıt trafiğinin yaygınlığının gün geçtikçe arttığı günümüzde, gerek bu araçları kullanan ve bunlarla yolculuk edenler; gerekse bu araçlarla aynı ortamda bulunan yayaların güvenliğinin sağlanmasının önceliği ve önemi de artmaktadır.

3.5. Türkiye’de Karayolları ve Karayolu Trafik Güvenliği Alanındaki alışmalar

19. yüzyıl sonlarına baktığımızda Osmanlı Devleti’nin, kendi toprakları üzerinde bir yol ve ulaşım politikası uygulamadığı görülmektedir. Devletin zayıf durumundan faydalanmak isteyen yabancı devletler, ulaşım politikasını kendi istek ve çıkarları doğrultusunda belirlemişlerdir (Avcı, 2002: 4). Bahsedilen dönemde karayolu yapımına önem verilmeyerek demiryolu ulaşımının öncelikli olduğu görülmektedir.

Ülkemizde karayollarının ağırlığı özellikle 1960’lardan sonra hızla artmıştır. Bu süreç ile birlikte artan karayolu arzının meydana getirdiği olumsuzlukların zmlenmesine yönelik arayışlar günümüze kadar devam etmektedir. Bu amaçla yapılan çalışmaların örnekleri aşağıda yer almaktadır.

Karayolu Trafıği Konvansiyonu (1968/Viyana) ve Konvansiyonu tamamlayıcı nitelikteki Avrupa Anlaşması (1971) ile yeknesak trafik kurallarının belirlenerek uygulamada birlik sağlanması ve uluslararası karayolu trafiğinin daha düzenli ve güvenli bir hale getirilmesinin amaçlandığı anlaşılmaktadır (TBMM, 2012: 5). Türkiye 10 Mayıs 2012 tarihinde Konvansiyona yeliğini gerçekleştirmiştir (Resmi Gazete, 2012a). Türkiye’nin konvansiyona katılımını sağlayan BM kararı 22.01.2013 tarihinde onaylanmıştır. Katılım 23.01.2014 tarihinden itibaren gerçekleşmiştir (EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı, 2014).

Türkiye ILO’nun Karayolu Taşımacılığında alışma saatleri ve dinlenme sürelerine ilişkin 153 no’lu sözleşmesini 15.07.2003 tarihinde 4933 sayılı kanun ile kabul etmiştir (ILO, 2009).

AB’nin Uluslar Arası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda alışan Taşıt Personelinin alışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR Konvansiyonu) 1970 yılında kabul edilmiştir. Türkiye 7. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda (1996-2000)

öngörüldüğü üzere 9 Kasım 1996 tarih ve 22812 mükerrer sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 1997 Yılı Programında AETR Konvansiyonunun onaylama işleminin gerçekleştirilmesini hedeflemiştir. Bu doğrultuda Türkiye’nin AETR Konvansiyonu’nu kabulü Temmuz 1999’da TBMM’nce gerçekleştirilmiştir (UND, 2012).

Ülkemizde Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu (KGYK), 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nda değişiklik yapan 27 Ekim 1996 tarih ve 22800 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 4199 sayılı kanun ile oluşturulmuştur.

KGYK’nun amacı karayolu güvenliği konusunda hedefleri tespit etmek, uygulamak ve ilgili kurumlar arası koordinasyonu sağlamaktır. Kurul tespit ettiği hedefler doğrultusunda gerekli mevzuat ve yasal düzenlemeleri hazırlamak için yetkilidir (Resmi Gazete, 1997).

Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu (KTGK) ise yine 4199 sayılı kanunla 1996 yılında kurulmuştur. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na göre KTGK, Trafik Hizmetleri Başkanlığınca Trafik hizmetlerinin çağdaş ve güvenli bir şekilde yürütülmesi amacıyla önerilen veya katılacak temsilcilerce önerilecek önlemlerin uygulanabilirliğini tartışarak karara bağlar.

5. Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu Sonuç Bildirgesi’nde (2014) Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı doğrultusunda yürütülecek olan hizmetlerin koordinasyonunu sağlamak üzere *Eşgüdüm Kurulu* oluşturulduğu ifade edilmiştir. İllerde oluşturulan koordinasyon kurulları bu bağlamda görevlerine devam etmektedirler (KTGS, 2014). 6. Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi’nin 12-14 Kasım 2015 tarihleri arasında Ankara’da gerçekleştirilmesi planlanmaktadır.

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu tarafından **‘Trafik Güvenliği Platformu’** oluşturulmasına karar verilerek; iş dünyası, medya ve sivil

toplum kuruluşlarının katılımıyla ülke genelinde trafik güvenliği alanında farkındalık oluşturmaya yönelik çalışmalar yapılmıştır (TGP, 2014).

Dünya Bankası'nın öncülüğünde Türkiye'de belirlenen kentlerde şehir içi ulaşım olanaklarının çeşitlendirilmesi ve çevreye duyarlılığı yüksek toplu taşıma araçları olan trolleybüs ve metrobüs sistemleri de dahil olmak üzere, ulaşım altyapısının çevreci hale getirilmesi amacıyla teknik yardım sağlanmaktadır. Bu faaliyetler; çevresel, finansal ve sosyal sürdürülebilirliği etkinleştirerek DB destekli 300 milyon dolar tutarındaki 'Sürdürülebilir Şehirler' projesini tamamlayıcı niteliktedir (World Bank, 2015). Örneğin; 91,1 milyon dolarlık İzmir Tramvay Projesi şehir içi ulaşım hizmetlerini olumlu etkileyerek; İzmir'in ana arter ağının büyük bölümünde trafik tıkanıklıklarını önleyecek, sera gazı emisyonunu azaltmaya katkıda bulunacaktır. Aynı şekilde 409,2 milyon dolarlık Kadıköy-Kartal-Kaynarca Metro hattı Projesi, İstanbul'un metro ağının genişlemesi ile kentsel hareketliliği artıracak, yolculuk süreleri ve trafik risklerini azaltarak, üretkenliğe ve büyümeye olumlu katkıda bulunulacaktır. Bu durumda karayolları ve otoyollara olan bağımlılığın azaltılması sonucu, çevresel kirlilik azalacak ve İstanbul daha yaşanır bir şehir haline gelecektir (World Bank, 2015).

3.6. Küreselleşen Dünyada Karayolu Trafik Güvenliği

Christensen'e göre (1990) bir sürücü otomobiliyle birlikte bir yayanın ihtiyaç duyduğu alanın 100 katı kadar yer kaplar (Freund & Martin, 1996/1996: 168). Yollar, park alanları ve ulaşım altyapısının zorunlu kıldığı diğer altyapı tesisleri bu farkı doğurmaktadır. Friedman ise (1989) en yaygın karayolu taşıtı olan otomobili "*hem özel hayatın kapalı bir kutusu hem de kamusal bir sahnedir*" diye tanımlamıştır (Freund & Martin, 1996: 147).

BM İnsan Güvenliği Komisyonu sağlıklı olmak ve insan güvenliği arasında ayrılmaz bir bağ olduğunu ve hastalık, sakatlık ve önlenemez ölümlerin insan güvenliğine karşı önemli bir tehdit oluşturduğunu belirtmiştir (WHO, 2010: 8).

Günümüzde karayolu trafik kazalarında meydana gelen kayıplar da bu açıdan değerlendirilince bir kamu sağlığı problemi olarak karşımıza çıkmaktadır. DSÖ dünya üzerinde ki ölüm sıralamasında sekizinci sırada yer almakta olan karayolu trafik kazaları sebebiyle gerçekleşen ölümleri küresel bir halk sağlığı sorunu olarak tanımlamaktadır (WHO, 2015a). BM Genel Kurulu Kararıyla (58/29) Dünya Sağlık Örgütü (WHO), BM sistemi içerisinde yol güvenliği alanında koordinatör kurum olarak hareket etmektedir (ASIRT, 2015).

Günümüz ulusal standartlarının pek azının, karayolu projeleri açısından güvenlik etkileri ile ilgili, öneri veya amir hükümleri içerdiği görülmüştür (Wegman, 1996/1996: 33). Karayolu trafik hasarları sebebiyle oluşan sosyal, ekonomik ve tıbbi kayıplar genellikle önlenemez niteliktedir (Semiz vd., 2012: 55). Asıl problem ise karayolu kaynaklı tehlikelerin politik bir problem gibi nasıl algılanacağı, karayolu güvenlik politikası organizasyonunun ve finansının nasıl gerçekleştirileceği ve ne tür önlemlerin alınacağı konularındadır (Wegman, 1996/1996: 16). Çünkü genellikle karayolu trafiğinin gerçekte olduğunun aksine ucuz olduğu düşünülmektedir. Özel ve kamusal tüketim öyle bir şekilde konumlanmıştır ki, sistemin toplam maliyeti görülemez olmuştur (Freund & Martin, 1996/1996: 178-179). Gerçekte toplumsal maliyetler bireysel olarak yapılan harcamaların toplamından oldukça fazladır. Örneğin karayolu yapısının inşa edilmesi, iyileştirilip bakımın yapılması; yetişmiş personel istihdamı ile trafik düzeninin sağlanması; ilk yardım, hastane ve teknik ekipmanların tedariki için katlanılan maliyetler karayolu ulaşımının çoğu zaman kişilerce görünmeyen kalemleridir.

Karayolu trafik güvenliği alanında başarılı politikaları olan ülkeler incelendiğinde, ulusal bazda yapılan başarılı çalışmalar ve kurumlar arası entegrasyon sağlanması yanında, ülkelerin uluslararası alandaki çalışmalara etkin katılımı ve işbirliği çabaları görülmektedir. İsveç, Norveç, İngiltere, Japonya bilimsel değerlendirmeler sonucunda karayolu trafik güvenliği iyi olan ülkeler olarak bilinmektedir (Işıldar, 2008).

İsveç Milli Yol İdaresi tarafından ortaya konan ve karayolu trafik güvenliği alanında geleneksel yaklaşıma alternatif olarak üretilen “Vizyon Sıfır” politikası 1997 yılında İsveç Parlamentosu’nun onayı ile hayata geçmiştir. Vizyon Sıfır politikası uzun dönemde, karayollarında gerçekleşen ölümlerin ve sakatlıkların kaynağı olan çarpışmaları sıfırlamayı hedeflemektedir (Durna, 2011: 6).

Son kırk-elli yıldır karayolu trafik güvenliği alanında küresel ve bölgesel düzeyde pek çok faaliyet gerçekleşmiş; karayolu güvenliğinin artırılmasına odaklanmış çok sayıda konferans ve seminerler düzenlenmiştir. Bu konuda, BM, DB ve diğer banka kuruluşları, WHO ve OECD gibi organizasyonlar çok önemli görevler üstlenmiştir (Wegman, 1996/1996: 16). Dünyanın değişik bölgelerinden elde edilen tecrübeler göstermiştir ki, karayolu güvenliği alanında faaliyetler yürütecek, yeterli bütçeye sahip öncü bir birimin kurulması ve ülkelerin mevcut karayolu güvenliği durumlarının değerlendirmesi, karayolu trafik hasarlarıyla etkin mücadele için yapılması gerekli öncelikli hizmetlerdir (Semiz vd., 2012: 55).

DSÖ’nün (2015) yaklaşımına göre daha güvenli yollar için uluslararası toplum, karayolu güvenliği yönetimi ve başka ülkelerde uygulanmış müdahaleler konusunda başarılı uygulama örneklerini teşvik ederek yol gösterici olmalıdır (Brasilia Deklarasyonu, 2015). Böylelikle bireylerin ve yerel aktörlerin sorunları çözme esnasında yaşayacağı güçlüklerin sayısı azaltılabilir. Küresel ölçekte faaliyette bulunan çeşitli kurumların karayolu trafik güvenliği ile ilgili faaliyetlerinin örnekleri aşağıda yer almaktadır.

3.6.1. Karayolları Trafik Güvenliği için BM Faaliyetlerinden Örnekler

BM tarafından karayolu trafik güvenliğini artırmaya dönük pek çok çalışma yapılmış ya da bu tür çaba içinde olanlar desteklenmiştir. BM’lerce karayolu güvenliğini artırmak amacıyla yapılan çalışmalar BM genel kurul kararları, BM bölgesel komisyonlarının çalışmaları ve diğer BM faaliyetleri olarak farklı ana başlıklar altında incelenebilir.

BM tarafından karayolu trafik güvenliği alanında yrtlen, etkin bazı çalışma örneklerine, aşağıda yer alan Şekil 3.3.'te yer verilmiştir.

BM (UN)	BM Genel Kurul Kararları	14 Nisan 2004 tarihinde 58/289 numaralı; Küresel Karayolu Güvenliği Krizine daha fazla dikkat edilmesini ve kaynak aktarılmasını teşvik eden Genel Kurul Kararı
		Ekim 2005'te karayolu trafik hasarlarını önlemeye dikkat çekmesi için kabul edilen 60/5 sayılı kararname
		A/760/5 Numaralı Genel Kurul kararı, ile her yıl Kasım ayının 3. Pazar günü "Karayolu Trafik Kurbanlarını Anma Günü" olarak ilan edilmiştir
		31 Mart 2008'de "Küresel Karayolu Trafik Güvenliğini Geliştirme" başlıklı kararname (62/244)
		2 Mart 2010 tarihli "Küresel Yol Güvenliği'nin İyileştirilmesi" başlıklı A/RES/64/255 numaralı genel kurul kararı
		24 Şubat 2010 tarihli (A/64/L.44/Rev.1) karar. (2010-2020 Karayolu Güvenliği için On Yıllık Eylem Planı'nı ilan eden karar)
		4 Nisan 2012 tarihli "Küresel Yol Güvenliğini Artırma" konulu A/66/260 numaralı genel kurul kararı
		10 Nisan 2014 tarihli "Küresel Yol Güvenliğini Artırma" konulu A/68/269 numaralı genel kurul kararı
		Birinci Küresel Yol Güvenliği Bakanlar Konferansı: Harekete Geçme Zamanı. Moskova, 19-20 Kasım 2009 (Moskova Deklarasyonu)
		İkinci Küresel Yüksek Düzey Yol Güvenliği Konferansı: Sonuç Alma Zamanı. Brasilia, 18-19 Kasım 2015 (Brasilia Deklarasyonu)
BM Bölgesel Komisyonlarının Faaliyetleri	Birleşmiş Milletler Karayolu Güvenliği Ortaklığı Haziran 2009 itibarıyla, grup; Dünya Sağlık Örgütü, Dünya Bankası, Beş Bölgesel Komisyon, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı, BM İnsan Yerleşimleri Programı, BM Mülteciler Yüksek Komiserliği, Dünya Gıda Programı ve BM Çocuk Yardım Fonu (UNICEF) dâhil on iki kurumdan oluşmaktadır	
BM Nezinde Diğer Faaliyetler	8 Kasım 1968 Karayolu Trafik Güvenliği Sözleşmesi (Viyana Konvansiyonu)	
	ASIRT (Association For Safe International Road Travel) Toplumlar arası liderlik rolünün bir parçası olarak Küresel Karayolu Güvenliği'ne hizmet etmektedir	
	ILO Karayolu Taşımacılığında Çalışma Saatleri ve Dinlenme Sürelerini Düzenleyen 153 No'lu sözleşme	

Kaynak: Karaman & Yılmaz (2002); Semiz vd., (2012); WHO (2015a); Moskova Deklarasyonu (2009); ASIRT (2015); TBMM (2012); UN (2010); ILO (2009) verileri kullanılarak tarafımdan derlenmiştir.

Şekil 3.3. Karayolu Trafik Güvenliği ile İlgili BM Faaliyetlerinden Örnekler

Şekil 3.3.'te de görüldüğü gibi BM çeşitli tarihlerde karayolu trafik güvenliğini artırmaya yönelik çok sayıda girişimde bulunmuş ya da bulunanları desteklemiştir. Bu gibi çabaları hızlandırmak için BM Genel Kurulu 14 Nisan 2004 tarihinde Küresel Karayolu Güvenliği sorunları için farkındalık yaratılması ve finansman sağlanmasını teşvik edici bir karar çıkarmıştır. “Küresel Karayolu Güvenliğini Geliştirme” başlıklı 58/289 numaralı bu karar, karayolu güvenliği alanında uluslar arası işbirliğine çağrı yapmaktadır. 2005 yılında alınan bir başka genel kurul kararı ise (A58/L.60) üye ülkelere ‘*Dünya karayolu trafiğinde kayıpları önleme raporunun*’ önerilerine uygun hareket etmeleri yönünde tavsiyede bulunmaktadır. Bu karar ile 58/289 numaralı kararı uygulamaya dönük yapılan karayolu güvenliği girişimleri övülerek BM’in bu konuya verdiği önem bir kez daha gözler önüne serilmektedir. Bu karar ile üye ülkeler beş temel risk faktörüne odaklanma ve karayolu güvenliği alanında lider kuruluşlar oluşturma konularında teşvik edilmektedir (Karaman & Yılmaz, 2002: 9). Böylelikle BM ilk kez ‘*BM Küresel Karayolu Güvenliği Haftası*’ düzenlenmesi amacıyla bölgesel komisyonlar ve DSÖ’nü davet etmiştir. Üye ülkelerce her yıl Kasım ayının üçüncü pazarı, ‘*Dünya Karayolu Trafik Mağdurlarını Anma Günü*’ olarak benimsenmesi sayesinde, bu gün karayolu hasarlarını azaltmak için harcanan küresel çabalar açısından önemli bir hale gelmiştir (Semiz vd., 2012: 56).

BM genel kurulu tarafından; 31 Mart 2008’de ‘*Küresel Karayolu Trafik Güvenliğini Geliştirme*’ başlıklı kararname (62/244), gelişmekte olan ülkelerin ihtiyaçlarını göz önünde bulundurarak karayolu güvenliğinde uluslar arası işbirliği ve bilgi paylaşımını daha çok güçlendirme ve küresel karayolu güvenliğine dikkat çekilmiştir. Daha sonra 2010 yılında (64/255) ‘*Küresel Yol Güvenliği’nin İyileştirilmesi*’, 2012 yılında (A/66/260), 2014 yılında ise (A/68/269) genel kurul kararlarıyla ‘*Küresel Yol Güvenliğini Artırma*’ başlıklarını gündemine alarak bu konuya ne kadar önem verildiğini ortaya koymuştur.

24 Şubat 2010 tarihli (A/64/L.44/Rev.1) karar BM Genel Kurulu’nun **2010-2020 Karayolu Güvenliği için On Yıllık Eylem Planı**’nı ilan eden karardır (UN,

2010). Buna göre üye ülkeler on yıllık süreçte, uluslararası toplumdan aldıkları destekle, alkollü araç kullanımının önlenmesi, hız sınırlarının düzenlenmesi, emniyet kemeri kullanımı, çocuk koltuğu zorunluluğu ve motosikletlerde kask kullanımının yaygınlaştırılması gibi kilit risk unsurlarının dikkate alındığı, mevzuat geliştirme ve uygulama faaliyetleri için harekete geçeceklerdir. Bununla birlikte sağlıkla ilgili acil yaralı bakımının iyileştirilmesi, karayolu ve araç güvenliği standartlarının geliştirilmesi, karayolu güvenliği eğitiminin yaygınlaştırılması ve karayolu güvenliği yönetiminin geliştirilmesi için de faaliyetler düzenlenecektir. Yaklaşık 100 ülke tarafından uygulamaya konan eylem planı sayesinde 2011-2020 yılları arasında 5 milyon daha az can kaybı yaşanması hedeflenmektedir (WHO, 2015f). Bu amaçla gerekli yasal düzenlemeler yapılması yanında kamuoyu nezdinde farkındalık yaratılması çalışmaları da ulusal hükümetlerin yerine getirmesi öngörülen eylemlerdir.

Küresel Bakanlar Konferansı (2009) (Moskova Deklarasyonu); 19-20 Kasım 2009 tarihleri arasında Rusya Federasyonu'nun başkenti Moskova'da, BM'ye üye ülkelerin katılımıyla gerçekleşmiştir. Moskova Küresel Bakanlar Konferansı'nda dünya genelinde **karayolu yapım projelerine aktarılacak olan bütçelerin en az % 10'luk kısmının yol güvenliği tasarımları amacıyla harcanması hedefi** karara bağlanmıştır. Moskova Deklarasyonu'na göre karayolu çarpışmaları kaynaklı ölüm ve yaralanma vakaları sebebiyle mağdurların yaşadığı maddi-manevi bireysel kayıplar yanında, özellikle düşük ve orta gelir grubundaki ülkeler için önemli kamusal kayıplar söz konusu olmaktadır. Bu ülkelerde, önlenemeyen karayolu çarpışması kaynaklı yaralanmalar, 65 milyar doların üstünde yıllık ortalama kayba neden olmaktadır. Yaşanan bu kayıp söz konusu ülkelerin GSMH'ları açısından yaklaşık % 1-1,5 gibi bir rakama karşılık gelmektedir. Gelişmiş ülkelere bu ülkelere yapılan toplam kalkınma desteğini aşan bu toplam zarar miktarı, ülkelerin sürdürülebilir kalkınma hedeflerini olumsuz etkilemektedir (Moskova Deklarasyonu, 2009).

İkinci Küresel Yüksek Düzey Yol Güvenliği Konferansı (2015) “**Sonuç Alma**

Zamanı” sloganıyla Brezilya’nın başkenti Brasilia şehrinde 18-19 Kasım 2015 tarihlerinde düzenlenmiştir. 110 ülkeden 2 bin 200 katılımcının yer aldığı konferansın sonunda **“Brasilia Deklarasyonu”** adıyla anılan belge yayınlanmıştır. Nisan 2014 tarihinde alınan BM genel Kurul kararı uyarınca Brezilya hükümetinin ev sahipliğinde düzenlenen konferansta; yol kazalarının büyük ölçüde önlenabilir nitelikte olduğu, kazalar sebebiyle ortaya çıkan küresel kaybın yıllık yaklaşık 1 trilyon 850 milyar dolar seviyesinde olduğu ortaya konmaktadır. Kazaların azaltılması sayesinde halk sağlığı ve ekonomi üzerinde olumlu gelişmelerin yaşanacağı belirtilmektedir. Ayrıca kazalar nedeniyle genellikle daha düşük gelir seviyesindeki ülkelerin ya da vatandaşların, yani korunmasız yol kullanıcılarının zarar görmesi sebebiyle, hükümetlerin mevzuata yönelik yapması gereken düzenlemelerin önemi ortaya konmuştur (Brasilia Deklarasyonu, 2015).

BM Genel Kurulu kararıyla, DSÖ; bölgesel komisyonlar ile BM’den oluşan ve karayolu trafik güvenliğini geliştirmek amacıyla uluslararası toplantılar düzenleyen BM Karayolu Güvenliği Ortaklığı’yla üst düzey işbirliği içindedir. Haziran 2009’dan bu yana, grup; DSÖ, DB, beş bölgesel komisyon, BM Kalkınma Programı, BM İnsan Yerleşimleri Programı, BM Mülteciler Yüksek Komiserliği, Dünya Gıda Programı ve BM Çocuk Yardım Fonu (UNICEF) ile birlikte on iki farklı kurumdan oluşmaktadır. Bu kapsamda ulaşım, sağlık ve güvenlik sektörlerinden farklı kurum ve kuruluşlar tarafından temsil edilen çok sayıda katılımcı, yol güvenliği alanındaki hizmetlerin geliştirilmesi için dış kaynaklı finansal desteğe olan ihtiyacı ortaya koymuşlardır (Vursavaş, 2011: 3).

Bu konularda katkıda bulunmak amacıyla Küresel Karayolu Güvenliği Ortaklığı, Dünya Sağlık Örgütü, FIA Otomobil ve Toplum Vakfı ve Dünya Bankası, politika belirleyici ve uygulayıcılara yönelik olarak bir dizi el kitabı hazırlanması konusunda iş birliği içinde olmuştur. Bu eserlerden *“Hız Yönetimi ve Emniyet Kemerleri ve Çocuk Koruma Sistemleri, Alkollü Sürücülük”* başlıklı kitaplar EGM Trafik Araştırma Merkezi tarafından ülkemizde de basılmıştır (Semiz vd., 2012: 56).

Karayolu Trafik Sözleşmesi (Konvansiyonu) Viyana’da 8 Kasım 1968 tarihinde imzalanmıştır. Bu Konvansiyonu tamamlayıcı Avrupa Anlaşması ise 1971 yılında yürürlüğe girmiştir. Konvansiyonun 48. Maddesine göre bu sözleşmeyle; *Uluslar arası Motorlu Trafik Sözleşmesi ve Uluslar arası Karayolu Trafiği Sözleşmesi* (1926/Paris), *Amerika Kıtası Devletleri Arası Otomotiv Trafiği Düzenleme Sözleşmesi* (1943/Washington) ve *Karayolu Trafiği Sözleşmesi* (1949/Cenevre) yürürlükten kalkmıştır (TBMM, 2012).

BM Uluslararası Karayolu Seyahati Güvenliği Derneği (Association For Safe International Road Travel-ASIRT) toplumlar arası liderlik rolünün bir parçası olarak Küresel Karayolu Güvenliği’ne hizmet etmektedir. ASIRT katılımcıları en iyi uygulamaları paylaşmak ve küresel yol güvenliği bağlamında yeni girişimler ve politikalarla ilgili aktif bir dayanışma içindedir (ASIRT, 2015).

Uluslar arası Çalışma Örgütü’nün (International Labour Organization-ILO) karayolu taşımacılığında çalışma saatleri ve dinlenme sürelerine ilişkin 153 No’lu sözleşmesi 6 Haziran 1979 tarihinde kabul edilmiştir. Bu sözleşmenin 13. Maddesinde belirtildiği üzere Sözleşme ‘1939 tarihli Çalışma ve Dinlenme Süreleri (Karayolu Taşımacılığı) Sözleşmesini’ revize etmektedir (ILO, 2009).

3.6.2. Karayolu Trafik Güvenliği için DSÖ Faaliyetlerinden Örnekler

BM bünyesinde faaliyette bulunuyor olmasına rağmen DSÖ için ayrı bir başlık açılması gerekliliği vardır. Çünkü DSÖ trafik kazalarının önlenmesine yüksek önem vermektedir. Günümüzde karayolu güvenliği alanında en etkin çalışmaları yapan DSÖ’nün bu alandaki faaliyetleri oldukça eskiye dayanmaktadır.

BM’in DSÖ aracılığıyla gerçekleştirmiş olduğu diğer karayolu trafik güvenliği faaliyetlerinin dökümü aşağıdaki Şekil 3.4.’te yer almaktadır.

DSÖ (WHO)	Yönetim Kurulu Kararları	20 Mayıs 1966 tarihli “Trafik Kazalarının Önlenmesi” konulu WHA.19.36 numaralı karar
		28 Şubat 1969 tarihli “Trafik Kazalarının Önlenmesi” konulu EB43.R22 numaralı karar
		23 Mayıs 1974 tarihli “Trafik Kazalarının Önlenmesi” konulu WHA27.59 numaralı karar
		30 Ocak 1976 tarihli “Trafik Kazalarının Önlenmesi” konulu EB.57.R30 numaralı karar
		22 Mayıs 2004 tarihli “Yol Güvenliği ve Sağlığı” konulu WHA.57.10 numaralı karar
	Diğer Faaliyetler	2004 yılı Dünya Sağlık Günü’nde DSÖ ve DB tarafından yayımlanan ‘ Karayolu Trafik Hasarlarını Önleme Dünya Raporu ’ yayımlanmıştır
		Aralık 2008’de DSÖ ve UNICEF Çocuk Yaralanmalarını Önleme Dünya Raporu yayımlanmıştır
		Haziran 2009’da, Karayolu Güvenliği Üzerine Küresel Durum Raporu yayımlanmaya başlamıştır
		2013’de yeni bir Karayolu Güvenliği Küresel Durum Raporu daha yayımlanmıştır
		19 Ekim 2015 Tarihinde 3. kez Karayolu Güvenliği Küresel Durum Raporu yayımlanmıştır

Kaynak: WHO (1976); WHO (2004); Vursavaş (2011); Durna (2015) verileri kullanılarak tarafımdan derlenmiştir.

Şekil 3.4. Karayolu Trafik Güvenliği ile İlgili DSÖ Faaliyetlerinden Örnekler

Şekil 3.4.’te de görüldüğü üzere; DSÖ tarafından 1966, 1969 ve 1974 yıllarında ‘**Trafik Kazalarının Önlenmesi**’ başlığıyla alınan kararları, aynı amaca yönelik 1976 tarihli karar takip etmiştir. Bu karar trafik kazalarının önlenmesi konusunda **Genel Müdür Raporu** olarak kabul edilir ve bu alanda diğer örgütlerle işbirliği içerisinde olunması gerekliliğini ortaya koyar (WHO, 1976).

2004 tarihli karar ise **trafik güvenliğini tehdit eden karayolu trafik çarpışmalarının kapsamlı ve ciddi bir halk sağlığı sorunu olduğunu; bu konuda uzmanların sürekli bilgi alışverişinin önemini ve koordineli uluslar arası çaba harcanması gereğini belirtmektedir** (WHO, 2004). Bu yaklaşım gerçekte trafik çarpışmaları nedeniyle yaşanan kayıplarla bir hastalıkla mücadele edilir gibi mücadele edilmesi gereğini ortaya koymaktadır.

2004 yılı Dünya Sağlık Günü'nde DSÖ ve DB tarafından yayımlanan '*Karayolu Trafik Hasarlarını Önleme Dünya Raporu*' bu konudaki hizmetleri hızlandırma açısından başarılı olmuştur (Vursavaş, 2011: 2).

DSÖ ve UNICEF tarafından hazırlanan *Çocuk Yaralanmalarını Önleme Dünya Raporu'nun* (2008) verilerine göre, karayolu trafik çarpışmaları, 10-19 yaş grubunda başta gelen ölüm sebebidir. Yine ölümcül olmayan yaralanmalar ile çocuk sakatlıklarının da başlıca sebebi aynıdır. Rapor gereken tedbirlerin alınması durumunda, her gün en az bin çocuğun yaşamının kurtarılacağı bilgisiyle son bulmaktadır. Bu konuda küresel ölçekte ilk adımı Vietnam Hükümeti atmıştır (Vursavaş, 2011: 6). Bu sayede önemli bir toplumsal faydaya ulaşılması hedeflenmektedir.

DSÖ bir araştırma sonucunda ulaşılan ilk küresel değerlendirme özelliğindeki **Karayolu Güvenliği Üzerine Küresel Durum Raporu'nu** Haziran 2009'da yayınlamıştır. Ortaklığın üyeleri dâhil binin üzerinde üye bu raporun hazırlanması aşamasında yer almış ve 178 farklı ülkeden veri toplanması sağlanmıştır. Rapor sonucu karayolu trafik hasarlarının özellikle düşük ve orta gelir grubundaki ülkeler açısından önemli **sağlık, sosyal ve ekonomik sorun** olduğu göze çarpmaktadır (Vursavaş, 2011: 10).

DSÖ tarafından 2013 yılında *2011-2020 On yıllık Eylem Planı'nı* destekleyen yeni bir *Karayolu Güvenliği Üzerine Küresel Durum Raporu* yayımlanmıştır.

DSÖ tarafından son olarak 19 Ekim 2015 tarihinde üçüncü kez *Karayolu Güvenliği Üzerine Küresel Durum Raporu* yayımlanmıştır. Bu raporda 2020 hedefleri yinelenirken, bu hedeflere ulaşmada karşılaşılan güçlükler ve yerel ve ulus-üstü bazda yapılması önem arz eden çalışmalara değinilmiştir.

3.6.3. Karayolu Trafik Güvenliği için OECD Faaliyetlerinden Örnekler

OECD'nin Karayolu Trafik Güvenliği ile ilgili faaliyetleri daha çok veri elde etme ve sunma alanında yoğunlaşmıştır. Şekil 3.5. bu konudaki OECD faaliyetlerinden örnekleri göstermektedir.

OECD	Bilgiye Ulaşımı Kolaylaştıran Girişimler	1988 yılında (IRTAD) Uluslararası Karayolu Trafik ve Kaza Veri Tabanı kurulmuştur
		Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) ve Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (ECMT) Ortak Ulaştırma Araştırma Merkezi 1 Ocak 2004 tarihinde kurulmuştur
		Uluslararası Ulaştırma Araştırma Belgeleri (ITRD) merkezi faaliyete geçirilmiştir

Kaynak: OECD (2015) ve OECD (2006) verileri kullanılarak tarafımdan derlenmiştir.

Şekil 3.5. Karayolu Trafik Güvenliği ile İlgili OECD Faaliyetlerinden Örnekler

Şekil 3.5.'ten de anlaşılacağı üzere OECD bünyesinde yürütölen Karayolu Güvenliğine yönelik faaliyetler çok sayıda ölkenin ilgili alandaki verilerini içermektedir. Uluslar arası kuruluşların diğerleri gibi OECD de daha güvenli bir trafik ortamı için çeşitli çalışmalar gerçekleştirmiştir.

1988 yılında, OECD bünyesinde Karayolu Taşımacılığı Araştırma Programı kapsamında *Uluslararası Karayolu Trafik ve Kaza Veri Tabanı* (IRTAD) kurulmuştur. IRTAD Uluslar arası kaza ve mağduriyet verilerinin sürekli olarak toplandığı veritabanını sağlamak için bir mekanizmadır. IRTAD veritabanı kaza ve trafik verileri ve 29 ölkeden diğer güvenlik göstergelerini içermektedir (OECD, 2015).

Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) ve Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (ECMT) *Ortak Ulaştırma Araştırma Merkezi* 1 Ocak 2004 tarihinde kurulmuştur. 50 üye ülkesi mevcut olup ve Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü Konseyi'ne olduğu gibi doğrudan bakanlara rapor verir (OECD, 2006: 5).

Uluslararası Ulaştırma Araştırma Belgeleri (ITRD) ulaştırma ile ilgili araştırma ve yayın verilerinin temelini oluşturmaktadır ve Ulaştırma Araştırma Laboratuvarı (TRL) tarafından Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı ve Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü'nün, Ortak Ulaştırma Araştırma Merkezi gözetiminde yönetilmektedir. ITRD toplam 350 bin kaynakçaya sahiptir ve bu rakama her yıl yaklaşık 10 bin tane eklenmektedir (OECD, 2006: 8).

3.6.4. Karayolu Trafik Güvenliği için DB Faaliyetlerinden Örnekler

Geniş kapsamlı ve karmaşık bir yapıya sahip olan DB birbiriyle yakın ilişki içinde olan beş kalkınma kurumunu kapsayan bir 'Grup'¹ halinde faaliyet göstermektedir (Öztürk, 2006: 38).

DB Küresel Karayolu Güvenliği Tesisi; ileri kapasite artırımı, program dağılımı, altyapı güvenliği, araştırma ve geliştirme, savunuculuk, yetiştirme ve atölye çalışmaları halinde ihtisaslaşmıştır. Tesis, aynı zamanda üst düzey uluslararası polis yetkililerinin oluşturduğu bir denetleme-danışma grubu tarafından yönlendirilen *Küresel Karayolu Trafik Güvenliği Polis Ağı (RoadPOL)*

¹ DB Grubu; Uluslararası Kalkınma Birliği (The International Development Association-IDA), Uluslararası Finansman Kurumu (The International Finance Corporation-IFC), Çoktarafli Yatırım Garanti Ajansı (The Multilateral Investment Guarantee Agency-MIGA) ve Uluslararası Yatırım Anlaşmazlıklarının Çözüm Merkezi (The International Centre for Settlement of Investment Disputes-ICSID)'nden oluşan 5 ayrı kurumu anlatır (Öztürk, 2006: 38).

biriminin oluşturulması ve küresel düzeyde faaliyet göstermesiyle, karayolu kaynaklı ölüm ve hasarların ölçülmesi için standartları belirlenmiş veri yöntemlerinin geliştirilmesini desteklemektedir (Vursavaş, 2011: 4-5).

Aşağıda yer alan Şekil 3.6. DB aracılığıyla Karayolu Trafik Güvenliği sahasında yürütülen faaliyetlerden örnekleri göstermektedir.

DB (WB)	DB Küresel Karayolu Güvenliği Tesisleri Faaliyetleri	2004 yılı Dünya Sağlık Günü'nde DSÖ ve DB tarafından yayımlanan ' Karayolu Trafik Hasarlarını Önleme Dünya Raporu ' yayımlanmıştır
		DB Küresel Karayolu Güvenliği Tesisi , 2006-2015 stratejik planında belirlendiği üzere görev ve amaçlarına ulaşmak için küresel, bölgesel ve ülke bazında karayolu güvenliği faaliyetlerini finanse etmektedir
		Küresel Karayolu Trafik Güvenliği Polis Ağı (RoadPOL) oluşturulmuştur
		4 Temmuz 2008'de Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası Londra merkezlerinde düzenlenen Güvenli Karayolu Altyapısı Konferansı
		16-18 Şubat Şubat 2009'da, Birinci Uluslararası İşyerinde Karayolu Güvenliği Konferansı Washington'da düzenlenmiştir
	Temmuz 2009 Uluslar Arası Karayolu Güvenliği Veri Sistemleri Çalıştayı gerçekleştirilmiştir	
DB Kredileri	DB tarafından Projelere sağlanan kredi ve kaynaklar	

Kaynak: Vursavaş (2011); CDC (2012); WHO (2010); Öztürk (2006); Freeman (2014) verileri kullanılarak tarafımdan derlenmiştir.

Şekil 3.6. Karayolu Trafik Güvenliği ile İlgili DB Faaliyetlerinden Örnekler

Londra'da Küresel Karayolu Güvenliği Komisyonu tarafından 4 Temmuz 2008'de bir konferans düzenlenmiştir. DB başkanının da katılımıyla gerçekleşen konferansta DB, Afrika Kalkınma Bankası, Asya Kalkınma Bankası, Inter-Amerikan Kalkınma Bankası, Avrupa Yatırım Bankası, Avrupa Komisyonu temsilcileri Paris Deklarasyonu ve Yardım Etkinliğinin öngörülerini dikkate alarak yol yapımı ve yol standartlarını geliştirme projelerindeki karayolu güvenliği

prosedürlerinin uyumlulaştırılması çalışmalarını ele alınmıştır. Konferansa katılanlar güvenli karayolu altyapısının geliştirilmesi amacıyla yapılacak hizmetlerin tümünü değerlendirme imkânına da sahip olmuşlardır (Vursavaş, 2011: 6).

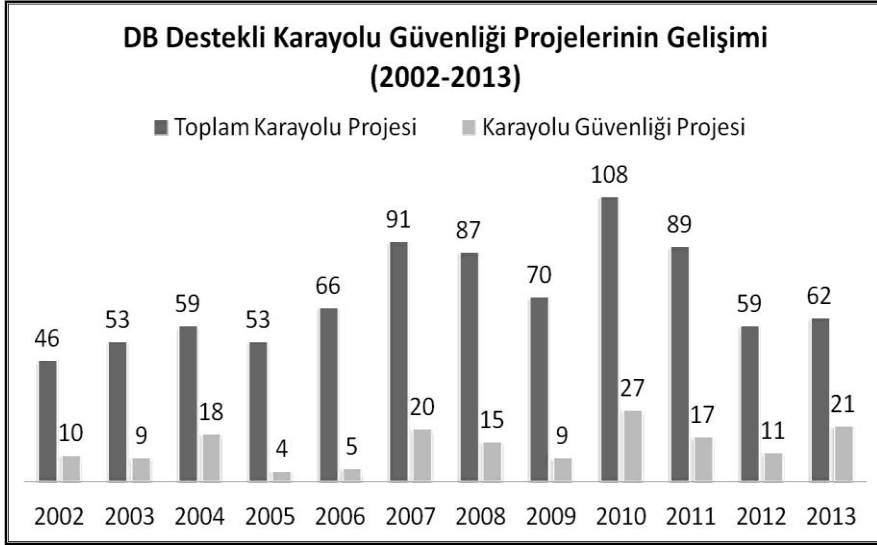
16-18 Şubat 2009'da, '*Birinci Uluslararası İşyerinde Karayolu Güvenliği Konferansı*' Washington'da düzenlenmiştir. ABD genelinde Trafik Kazalarından ölümlerin tüm meslek ölümlerinin üzerinde bir oranla % 35'lik yer işgal ettiği düşünülmektedir. Amerika İş Güvenliği Enstitüsü ve Hastalık Kontrol ve Korunma Merkezleri tarafından gerçekleştirilen konferans; DSÖ, Pan Amerikan Sağlık Kurumu, ILO, Ulusal Güvenlik Konseyi, Amerikan Dışişleri Bakanlığı ve DB Küresel Karayolu Güvenliği Tesisi tarafından desteklenmiştir (CDC, 2012).

Temmuz 2009 tarihinde ABD'nde Ulusal Karayolu Trafik Güvenliği Dairesi (NHTSA) tarafından, düşük ve orta gelir grubundan farklı ülkelere katılımcıların bir araya geldiği *Uluslararası Karayolu Güvenliği Veri Sistemleri Çalıştay*'ı düzenlenmiştir (Vursavaş, 2011). Bu çalıştayın organizasyonunda DSÖ, Küresel Karayolu Güvenliği Ortaklığı ve ABD Hastalık Kontrol ve Korunma Merkezleri yer almıştır. Karayollarındaki risklerin değerlendirilmesinde ve yol güvenliği yönetimi etkisini ölçmek gerektiğinde, sorunun büyüklüğünü ölçmek için yol güvenliği göstergeleri önemlidir (WHO, 2010). Bu nedenle veri depolama ve analizinin sağlıklı işlemesi demek; güvenlik hedeflerine daha kolay ulaşılması demektir. Karayolu Trafik Güvenliği konusundaki OECD ve DB faaliyetlerinin yoğun kısmını daha çok bu alanda görülmektedir.

DB'nin karayolu trafik güvenliğinin artırılması amacıyla yürüttüğü faaliyetlerden olan mali alandaki destekler, daha çok DB Grubu tarafından sağlanan krediler aracılığıyla gerçekleşmektedir.

Aşağıda yer alan Çizelge 3.1. Dünya Bankası destekli karayolu projelerinin gelişim sürecini göstermektedir.

Çizelge 3.1. Dünya Bankası ve Karayolu Trafik Güvenliği Projeleri



Kaynak: (Freeman, 2014: 16)

Çizelge 3.1.'de Dünya Bankası tarafından onaylanan Karayolu Projeleri ve bunların içinde yer alan Karayolu Güvenliği'ne yönelik projelerin 2002-2013 dönemi için yıl bazında değişim adetlerinin dökümü yer almaktadır.

Çizelge 3.1.'e göre; 2002-2013 yılları arasında Dünya Bankası'nca 843 adet karayolu ile ilgili proje onaylanmıştır. Bunlardan 166 adedi doğrudan yol güvenliği hedefleri ve bileşenlerini içermektedir. Dünya Bankası'nın bu projeler kapsamında yol güvenliği faaliyetlerine taahhüdünün 790 milyon dolar olduğu tahmin edilmektedir (Freeman, 2014: 4-5-15). Ancak Dünya Bankası'nın yol güvenliği konusundaki projelere sadece 2014 yılındaki taahhüt toplamının, önceki dört yılın toplamından daha fazla gerçekleşerek, 515 milyona yükseleceği ön görülmüştür (Freeman, 2014: 16).

Çizelge 3.1.'den çıkartılabilecek sonuçlardan birisi de; DB tarafından sağlanan kaynaklarda aynı yönde bir eğilimin gerçekleşmediği, yıllar içerisinde değişimler ve dalgalanmalar görüldüğü şeklindedir. Ancak son yıllarda gerçekleşen projeler dikkate alındığı zaman bankanın yol güvenliği alanındaki

harcamaları daha fazla destekleme eğiliminde olduğunu görülmektedir.¹

3.6.5. Karayolu Trafik Güvenliği için AB Faaliyetlerinden Örnekler

Yol güvenliği aracın, sürücünün ve karayolu altyapısının dikkate alındığı üçlü bir yapı ile sağlanabilir. Avrupa genelinde yaklaşık 300 milyon taşıtın 5 bin kilometre karayolu üzerinde her gün hareketli halde olduğu; bunun yanında karayolu trafik kazalarından doğan ölüm ve yaralanmaların yaklaşık maliyetlerinin 250 milyar euro yani yaklaşık olarak Avrupa GSMH'sinin % 2'si kadar olduğu tahmin edilmektedir (ERF, 2010). Teknik ve davranış standartlarında iyileştirmelerin yapılmış olmasına karşın AB'ne üye ülkelerin yol güvenlik kayıtlarında önemli farklılıklar göze çarpmaktadır (Wegman, 1996/1996: 11). Oysa AB genelinde ulaştırma alanında ortak bir politikanın oluşturulması için yapılan genel düzenlemeler, 1957'de Avrupa Ekonomik Topluluğu'nu (AET) kuran Roma Antlaşması'yla ortaya konmuştur.² Roma Antlaşması'nda ekonomik ve sosyal birlikteliğin sağlanması için ortak bir ulaştırma politikasının oluşturulması gerekliliğine vurgu yapılmıştır (Çelik, 2007: 17).

Günümüzde AB'nin ulaştırma politikalarının çerçevesini belirleyen '*Avrupa Ulaştırma Politikası Karar Verme Zamanı, Beyaz Kitap*' (2010) isimli çalışmanın dört ana başlığından birisini ***Küresel Taşıma Yönetimi*** isimli başlık

¹ DB kredileri daha çok gelişmekte olan ülkelere yönelik olarak verilmektedir. Kuruluşundan bu yana DB tarafından kullanılan kredilerin % 90'ını aşan çok önemli bir bölümü, okullar, tarım ürünlerinin üretim programları, hidroelektrik santral ve barajları, yol yapımı ve tohum üretimi gibi özellikli projeler için kullanılmıştır (Öztürk, 2006: 51).

² AET Antlaşmasının 3, 74 ve 75 inci maddeleri, Topluluk organlarının ortak bir ulaştırma politikası belirlemelerini öngörmüştür.

oluşturmaktadır.¹

AB ulaştırma politikası açısından en önemli sektör kara yolu taşımacılığı alt sektördür. AB'nde bireylerin ve malların serbest dolaşımı açısından hedeflenen konuma gelinebilmesi için güçlü ve güvenli bir karayolu sektörünün oluşması gereklidir (elik, 2007: 22).

AB daha güvenli bir karayolu yapılanması amacına ulaşmak için pek çok faaliyette bulunurken aşağıda yer alan Şekil 3.7.'de bu faaliyetler dört farklı ana başlık altında kategorize edilmiştir. Bunlar sırasıyla;

- AB Temel Ulaştırma Politikaları,
- Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi (ETSC) faaliyetleri,
- Avrupa Birliği Yol Federasyonu (ERF) Altyapı Güvenliği Forumu faaliyetleri,
- Karayolu Taşımacılığına Yönelik diğer AB politikaları şeklinde.

Şekil 3.7.'de AB tarafından karayolu trafik güvenliğine ilişkin yrtlen faaliyetlerin örnekleri görülmektedir.

¹ Diğer başlıklar taşıma türleri arasında dengeli dağılımın gerçekleştirilmesi, taşımacılıkta darboğazların ortadan kaldırılması ve kullanıcıların taşıma politikalarının merkezine getirilmesidir.

AB	AB Temel Ulaştırma Politikaları	Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TENT-E)
		Güney Doğu Avrupa Ulaşım ve Enerji Altyapısı
		Marco Polo-I ve Marco Polo-II Programları
		6. Çerçeve Programı kapsamında Civitas-II ve Concerto programları
	Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi (European Transport Safety Council, ETSC)	18 Haziran 2014 '8. Yıllık Yol Güvenliği Performans Endeksi (PIN) Raporu' yayınlanmıştır
		31 Mart 2015 AB Sınır Ötesi Uygulama Direktifi hayata geçirilmiştir
		24 Nisan 2015 Zorunlu Araç Güvenlik Teknolojileri Kullanımı Çalışmaları kapsamında yayımlanan rapor
		Avrupa Trafik Polisleri Network Ağı (TISPOL)
	Avrupa Birliği Yol Federasyonu (ERF) Altyapı Güvenliği Forumu	2005 yılından başlayan ve her yıl düzenli olarak devam eden yuvarlak masa toplantıları
		Güvenli ve Sürdürülebilir Yollar için Mühendislik ve Finansman (Varşova-25-26 Ekim 2011)
		Yol Güvenliği Semineri (Sofya- 22 Şubat 2012)
		2015 yılında yayımlanan çalışma raporu: <i>Avrupa'da güvenli çalışma bölgelerine doğru: TEN-T üzerinde dağıtılan çalışma bölgeleri için güvenlik donanımları performansı yapıcı vizyon</i>
	Karayolu Taşımacılığına Yönelik Diğer AB Politikaları	<i>Avrupa Ülkeleri Ulaştırma Bakanları Konferansı: 17 Ekim 1953 tarihinde 16 maddelik anlaşmanın imzalanması ile resmileştirilmiştir. Fransızca kısaltması (CEMT), İngilizce kısaltması da (ECMT) olan UBAK Avrupa kıtasındaki ulaşımı düzenleme kuruluşudur</i>
		1 Temmuz 1970 tarihinde Cenevre'de <i>Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR)</i> kabul edilmiştir (<i>Türkiye 1999 yılında kabul etmiştir</i>)
		TRACECA - Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru
		AEK Karayolu Trafik Güvenliği Çalışma Grubu, Kasım 2008'de Ortaklık ile beraber bir buluşmaya ev sahipliği yapmıştır

Kaynak: Wegman (1996); ETSC (2014); TISPOL (2015); ETSC (2015); ERF (2009); ERF (2015); Semiz vd. (2012); TRACECA (2015) verileri kullanılarak tarafımdan derlenmiştir.

Şekil 3.7. Karayolu Trafik Güvenliği ile İlgili AB Faaliyetlerinden Örnekler

AB nezdinde 1992 Maastricht Anlaşması ile ulaştırma politikasının siyasi, kurumsal ve mali esasları geliştirilirken aynı zamanda *Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (TEN-T)* kavramı da gündeme gelmiştir (Çelik, 2007: 17). TEN-T ağlarının geliştirilmesi amacıyla belirlenen ana ilkeler 1996 yılında Avrupa Konseyi ve Parlamento'nun 1692/96/EC sayılı kararıyla alınmıştır (Onur, 2006: 19).

Çok modlu ulaştırma konusunda AB'nin ana enstrümanı Marco Polo Programıdır (Çelik, 2007: 35). AB genelinde karayollarının toplam ulaşım içindeki baskın yapısının azaltılması amacıyla hayata geçirilecek tedbirler bu programla uygulanmaktadır (Onur, 2006: 21).

Civitas II Programı şehirlerde daha temiz ve iyi bir ulaşımı hedeflerken, Concerto programı bireylerin yaşam kalitelerini artırmak için tam olarak bütünleşmiş bir enerji politikasını amaçlamaktadır (Onur, 2006: 22).

Avrupa karayolu güvenliği politikasının geliştirilmesi alanında iki organizasyon etkin şekilde faaliyetler yürütmektedir. Bu organizasyonlar, Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi (European Transport Safety Council, ETSC) ve Avrupa Birliği Yol Federasyonu'dur (European Union Road Federation-ERF). Bu organizasyonların içinde, Sivil Toplum Kuruluşları güç birliğini sağlamak amacıyla bulunmaktadır (Wegman, 1996/1996: 12).

ETSC Avrupa'da taşıma ölüm ve yaralanma sayısının azaltılması adanmış bir Brüksel merkezli kar amacı gütmeyen bir organizasyondur. 1993 yılında kurulan, ETSC Avrupa Komisyonu, Avrupa Parlamentosu ve Üye Devletlere ulaşım güvenliği konularında uzman tavsiyesi sağlayan tarafsız bir kaynaktır. Avrupa Komisyonu ve çeşitli etkinlikler için kamu ve özel sektör desteği de dâhil olmak üzere çeşitli kaynaklardan sağlanan fonlar ile çalışmalarını sürdürür. ETSC 1993 yılından bu yana, AB genelinde 200'den fazla uluslararası üne sahip taşımacılık ve emniyet uzmanlarını bir araya getirmiştir (ETSC, 2014a).

TISPOL örgütü Avrupa yollarında yol güvenliği ve kolluk uygulamalarını geliştirmek amacıyla Avrupa trafik polis güçleri tarafından kurulmuştur. Kuruluş amacı karayolundaki ölüm ve yaralanmaları azaltmaktır (TISPOL, 2015a). TISPOL çalışmalarının bir bölümünün finansmanı Avrupa Komisyonu tarafından karşılanmaktadır (TISPOL, 2015b).

31 Mart 2015 tarihli *'AB Sınır Ötesi Uygulama Direktifi'* ile amaçlanan Avrupa ülkelerinden birisinde işlenen bir trafik suçunun, sürücü başka bir birlik ülkesine geçse bile otomatik takibinin yapılabilmesidir. Aslında suçların takibi açısından ülkeler arası çok taraflı anlaşmalar pek çok Avrupa ülkesi için geçerli olsa da, burada ki yenilik, sistemin AB çapında otomatik bir yaklaşım sunmasıdır. Böylelikle ülkeler ikili anlaşmaları müzakere etmek zorunda kalmadan, kendi belirledikleri kurum aracılığıyla, trafik suçlarına karşı hızla sonuç alabileceklerdir. Uygulama 28 ülkeden 25'inde hayata geçmiştir, Danimarka, İngiltere ve İrlanda da ise hükümetlerin konu ile ilgili çabaları beklenmektedir (ETSC, 2015).

24 Nisan 2015 tarihinde AB ulaştırma mevzuatının bir parçası olmak üzere, Zorunlu Araç Güvenlik Teknolojileri kullanımı çalışmaları kapsamında Acil Otomatik Frenleme (AEB) ve Akıllı Hız Yardımı Sistemi (ISA) gibi güvenlik artırıcı tedbirleri standart hale getirmeye yeşil ışık yakan rapor yayımlanmıştır. Geçmiş yıllarda ABS Fren sistemi gibi güvenlik elemanlarının standart hale getirilmesi ek maliyetleri yönünden oldukça uzun zaman almıştır. Oysa ETSC'ye göre bu teknolojilerin karayolu trafik kazalarındaki ölüm sayılarına yansımaları, fayda-maliyet analizi yönünden olumlu sonuçlar doğuracaktır (ETSC, 2014c).

Avrupa Birliği Yol Federasyonu (ERF) Avrupa karayolu sektörünün görüşlerini koordine etmek için; hareketlilik konularında diyalog ve araştırma amacıyla kamusal hizmet sunan bir platform olarak hareket etmektedir. ERF yolları sosyo-ekonomik refahın ayrılmaz bir parçası olarak görmektedir ve bu konuda yapılan bazı kilit araştırmaları desteklemektedir. ERF üyeleri Avrupa'nın karayolu ağının yapımı ile ekipman ve operasyonda etkin önemli paydaşların geniş

bir kesitini temsil eder. Üyelik ulusal yol dernekleri, sanayi birlikleri ve bireysel kuruluşlara açıktır (ERF, 2009a).

Avrupa Birliği Yol Federasyonu (ERF) tarafından 2005 yılında başlayan ve her yıl düzenli olarak devam eden yuvarlak masa toplantıları *Altyapı Güvenliği Forumu* olarak devam etmektedir. Bu toplantılar daha iyi yol güvenliğine yönelik taahhütlerin bir parçası olarak ERF tarafından başlatılmış bir girişimdir. Forum daha güvenli yol mühendisliğinin hayat kurtaran potansiyelini vurgulamayı amaçlayan tartışmalara ev sahipliği yapmaktadır. Toplantılara Türkiye’de 20 Eylül 2006 Ankara ve 13-14 Aralık 2007 İstanbul’da ev sahipliği yapmıştır (ERF, 2009b).

ERF tarafından 2011 yılında özel bir çalışma grubu oluşturulmuştur. Bu grup tarafından 2015 yılında; ‘*Avrupa’da güvenli çalışma bölgelerine doğru: TEN-T üzerinde dağıtılan çalışma bölgeleri için güvenlik donanımları performansı yapıcı vizyon*’ adıyla bir rapor yayımlanmıştır. Raporunda AB bünyesinde yol inşasında standardizasyona önem verilmesi gerektiğine vurgu yapılarak, farklı ülkelerde aynı standartlarda altyapı oluşturulmasının önemi üzerinde durulmuştur (ERF, 2015).

BM-AEK Karayolu Trafik Güvenliği Çalışma Grubu, 2008 yılı Kasım ayında bir organizasyon düzenlemiştir. Çalışma Grubu’nun faaliyetleri BM’e üye olan tüm ülkeleri kapsayacak şekilde olup öncelikli amacı, küresel ölçekte Karayolu Trafik Konvansiyonu (1949, Cenevre) ile Karayolu Trafik İşaret ve Sinyalleri Konvansiyonu (1968, Viyana) ve BM Karayolu Trafik Sözleşmesi’ne (1968, Viyana) öncülük etmektir (Semiz vd., 2012: 57).

TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru) ‘*çok modlu ulaşım*’ hedefini gerçekleştirmeye dönük bir doğu-batı koridoru olarak 1993 yılında planlanmıştır. TRACECA için en belirgin amaç İpek Yolu’nun yeniden canlandırılması fikridir. Proje açısından ilerlemelerin iki eksen üzerinden olması

öngörülmektedir. Bunlardan ilki ulusal seviyedeki karayolu nakliyeciliğinin yeniden yapılandırılmasıdır. İkincisi ise üyeler arasındaki uluslararası karayolu taşımacılığı anlaşmalarının yeniden şekillendirilmesidir. 2007 yılına kadar finansmanı AB tarafından yürütülen proje ile bugün 28 AB üyesi ülke ile aralarında Türkiye'nin de bulunduğu, Kafkasya ve Asya'dan 14 ülke arasında çok modlu ulaşım ve ticaretin geliştirilmesi sağlanmıştır (TRACECA, 2015).

AB genelinde motorlu taşıtlarla ilgili düzenlemeler, 100 farklı talimatla uyumlu hale getirilmiştir. Örneğin, şoförlerin maksimum sürüş süresi, özel taşıtlarda minimum lastik diş derinliği, taşıtların periyodik muayenesi, sürücü ehliyetlerinde AB modelinin oluşturulması için genel standartların tespiti, çocuklara getirilen kısıtlamalar da dâhil olmak üzere emniyet kemerinin zorunlu olarak kullanılması ve ağır taşıtlar için hız limitleri verilebilir (Wegman, 1996/1996: 11). Alınan bu önlemler sonucunda 28 adet AB üyesi ülke genelinde Trafik Güvenliği'nin geliştirildiğini gösteren en önemli sonuç 2001-2013 yılları arası karayolu kazalarındaki çarpışmalardan kaynaklanan ölümlerin % 18, yaralanmaların ise % 8 oranında azaltılmış olmasıdır (ETSC, 2015b).

Görüldüğü gibi AB nezdinde yol güvenliğinin sağlanmasına yönelik çok disiplinli ve karmaşık yapı içerisinde daha etkin çözümlere katkı yapacak yeni uygulamalar ve araçlar geliştirilmesi için çalışılmaktadır. Avrupa Yeni Araba Değerlendirme Programı (Euro NCAP) de bu amaçla uygulamaya konan bir programdır. Otomobilleri sınıflarına göre değişik güvenlik unsurları açısından değerlendirmeye yönelik program elde ettiği sonuçları düzenli olarak kamuoyu ile paylaşmaktadır. Bu şekilde güvenlik alanındaki çalışmalar yasal zorunluluklar olmaktan çıkarak tüketiciye dönük pazarda takip edilmeye başlanmıştır. Yolların güvenlik standartlarını denetleyerek sonuçlarını yol kullanıcıları ile paylaşan Avrupa Yol Değerlendirme Programı (Euro RAP) bu konuda bir diğer örneği teşkil etmektedir. Ağırlıklı olarak kamu sektöründe karşılanan ulaşım hizmetleri ve ulaşım araç-gereç temininde güvenlik kriterlerinin öncelik sıralamasında etkinliğinin sağlanması da bir başka önemli olgudur. Ulaşım hizmet ve

teknolojileri talebindeki yeri açısından kamu sektörü önemli bir alıcı konumundadır. Bu yüzden ciddiyele ele alınacak güvenlik kriterlerinin yerleşmesi ve oluşturulacak standartların genel kabul görmesinde kamu sektörü etkin rol oynayabilecektir (Racioppi, Eriksson, Tingvall, & Villaveces, 2004: 40-41).

3.6.6. Karayolu Trafik Güvenliği için Sivil Toplum Faaliyetlerinden rnekler

Hükümetlerin ve uluslar arası örgütlerin faaliyetleri dışında sivil toplumu temsil eden pek çok kuruluş da dünya genelinde Karayolu Trafik Güvenliği konusunun geliştirilmesi için çaba harcamaktadır.

Bu alanda çok fazla örnek bulunsa da burada küresel ölçekte faaliyette bulunan sivil toplum kuruluşları konu edilerek aşağıda yer alan şekil 3.8. oluşturulmuştur.

şekil 3.8.'da yer alan sivil toplum faaliyetlerini Karayolu Güvenliği Sivil Toplum Kuruluşları Küresel Ortaklığı, Bloomberg Vakfı, Victoria Ulaştırma Politikaları Enstitüsü, Dünya Gençlik Kongresi ve Michelin Challenge Bibendum adlı organizasyonlar yürütmektedir.

Uluslararası Sivil Toplum Faaliyetleri	Karayolu Güvenliği Sivil Toplum Kuruluşları Küresel Ortaklığı	Sivil Toplum Kuruluşları Karayolu Güvenliği Savunuculuğu 1. Küresel Toplantısı Brüksel/Belçika (2009)
		Sivil Toplum Kuruluşları Karayolu Güvenliği Savunuculuğu 2. Küresel Toplantısı Washington /ABD (2011)
		4-5 Nisan 2013 Sivil Toplum Kuruluşları Karayolu Güvenliği Savunuculuğu 3. Küresel Toplantısı Antalya/Türkiye
	Bloomberg Vakfı Karayolu Güvenliği Çalışması	2010 yılında başlatılan ve halen devam eden RS- 10 (Road Safety-10) adı verilen projesidir
	Victoria Transport Policy Institute	Daha dengeli ve daha maliyet-etkin ulaşım politikaları geliştirilmesi için çalışan bir bağımsız bir araştırma kuruluşudur
	Dünya Gençlik Kongresi	Nisan 2007’de 75 genç dünya çapında bir karayolu güvenliği ağı kurmuşlardır
Michelin Challenge Bibendum	1998 yılından bu yana devam eden sürdürülebilir hareketliliği esas alan bir sosyal sorumluluk projesidir	

Kaynak: IPA (2013); Başaran (2015); VTPI (2014); Vursavaş (2011); MCB (2015) verileri kullanılarak tarafımdan derlenmiştir.

Şekil 3.8. Karayolu Trafik Güvenliği ile İlgili Sivil Toplum Faaliyetlerinden Örnekler

İlk iki küresel STK toplantısı Brüksel/Belçika (2009) ve Washington DC/ABD’de (2011) gerçekleştirilmiştir. Karayolu Güvenliği Sivil Toplum Kuruluşları Küresel Ortaklığı; Sivil Toplum Kuruluşları Karayolu Güvenliği Savunuculuğu Üçüncü Küresel Toplantısı’nı Uluslararası Polis Birliği (IPA) Türkiye Başkanlığı ve Antalya Emniyet Müdürlüğü’nün ev sahipliğinde 4-5 Nisan 2013 tarihlerinde Antalya’da gerçekleştirmiştir (IPA, 2013). Dünyanın çeşitli yerlerinden 75 STK temsilcisi, karayolu güvenliği uzmanları ve DSÖ, DB, FIA Vakfı gibi uluslararası kuruluşlar toplantıya katılmıştır. Ayrıca Türkiye’den de Karayolu Güvenliği ile ilgili STK’lar toplantıda yer almıştır (IPA, 2013).

2010 yılında Bloomberg Philanthropies tarafından finansmanı sağlanan ve DSÖ koordinasyonunda uygulanan bir program başlatılmıştır. RS-10 (Road Safety-10) adıyla anılan program trafik kazalarının en çok yaşandığı, dünya genelinde gerçekleşen toplam trafik ölümlerinin yaklaşık yarısının (% 48) olduğu on ülkeyi kapsamaktadır. Programın amacı, 2020 yılına kadar 5 milyon trafik çarpışması kaynaklı ölümü önleyebilmektir. Bu amaca ulaşabilmek için, Brezilya, Kamboçya, Çin, Mısır, Hindistan, Kenya, Rusya, Meksika, Vietnam ile birlikte Türkiye’de de yol güvenliğini artırıcı çalışmalar gerçekleştirilmektedir (Başaran, 2015). Bloomberg Küresel Girişimi bugüne kadar, ‘Küresel Yol Güvenliği’ alanına 125 milyon dolar katkı sağlamıştır (Freeman, 2014: 13).

Victoria Ulaştırma Politikaları Enstitüsü (Victoria Transport Policy Institute) Kanada menşeli ulaşım problemlerine yenilikçi ve pratik çözümler geliştirmeye adanmış bağımsız bir araştırma kuruluşudur. Victoria Ulaştırma Politikaları Enstitüsü, daha verimli ve adil ulaşım için yenilikçi stratejiler belirlemiştir. Bunlar teknik olarak mümkün olup maliyet-etkin politikalar olmalıdır. Bu şekilde tüketicilere daha fazla seçenek vererek daha dengeli bir ulaşım sistemi oluşturmaya ve aşırı ve ekonomik açıdan verimsiz seyahat seçeneklerinin neden olduğu pazar bozulmalarını önlemeyi hedeflemektedir (VTPI, 2014).

Nisan 2007’deki Dünya Gençlik Kongresi’nin ardından 75 genç delege, karayolu güvenliğini sağlamaya yönelik uluslar arası bir genç nüfus ve gençlik odaklı bir sivil toplum kuruluşunu faaliyete geçirebilmek için küresel bir karayolu güvenliği ağı oluşturmuştur (Vursavaş, 2011: 7).

Michelin Challenge Bibendum; sürdürülebilir, sorumlu, kapsayıcı, kararlı ve modern hareketlilik lehine başlatılan eylemleri pekiştirmek amacıyla 1998 yılından bu yana devam ettirilen bir sosyal sorumluluk projesidir (MCB, 2015). Projenin amacı özel sektörün ‘katma değerini’ belirlemek ve karayolu güvenliği alanında hizmette bulunmasını sağlamaktır. Böylelikle özel sektör şirketlerinin personeli ve yüklenicileri için karayolu güvenliğini nasıl geliştireceği üzerine

paylaşımlarda bulunmak, özel sektör tarafından ulusal ve uluslararası karayolu güvenliği girişimlerini destekleme yollarını tartışmak ve uluslar arası topluluklar tarafından farkındalık yaratmak için çeşitli adımlar atmak mümkün olacaktır (Vursavaş, 2011: 5).

Sayılan ulus-üstü çalışma örnekleri göstermektedir ki **karayolu trafik güvenliği tüm dünyadaki devletler, örgütler ve insanlar için acil çözüm ihtiyacı hissedilen bir alandır**. Bu bağlamda konunun **geniş kitleleri** ilgilendirmesinden ve karayollarının kamusal alan olmasından hareketle Küresel Kamusal Mallar sistematığı ile yol güvenliğini artırıcı çalışmaları ilişkilendirmek mümkündür. Sonraki bölümde bu ilişki ortaya konacaktır.

3.7. Karayolu Trafik Güvenliği Hizmetleri ve Küresel Kamusal Mal Sınıflaması

3.7.1. Karayolu Trafik Güvenliğini Artırıcı Hizmetler

Karayolu çarpışmaları ve bu sebeple oluşan ölüm ve yaralanmalar dünyadaki her devletin mücadele edip azaltılmasına yönelik çaba harcadığı, ancak hiçbir ülkenin sıfırlamayı başaramadığı, küresel ölçekte büyük bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tüm dünyada artan karayolu taşımacılığı ve buna bağlı gelişen riskler nedeniyle yol kullanıcıları başta olmak üzere, toplumların ekonomik ve sosyal hayatlarının etkilenmesi kaçınılmaz olmuştur. Bu nedenle gerek yerel, gerekse ulusal ve ulus-üstü ölçekte Karayolu Trafik Güvenliği'ni artırmaya yönelik pek çok hizmet sunulmaktadır.

Önal'a (2014) göre **'Trafik Güvenliği Kavramı'** trafik kazalarının olumsuz etkilerini, disiplinler arası çalışmalar yaparak ve bütünleşik bir yaklaşımla yeni yönetim stratejileri geliştirerek azaltmayı içermektedir (Önal, 2014: 8).

Rothengatter'e (1997) göre ülkelerin yol güvenliklerini artırabilmeleri için dört temel yaklaşım söz konusudur. *Birinci yaklaşım*, fiziksel alt yapının (özellikle yolların) sapkın sürücü davranışlarının oluşumunu mümkün kılmayacak şekilde desenlenmesine dayanmaktadır. *İkinci yaklaşım*, sapkın sürücü davranışlarını sert bir şekilde cezalandıracak denetim stratejileri geliştirmeyi içermektedir. *Üçüncü yaklaşım*, yol kullanıcılarının risk farkındalığını artırmayı ve riski kabul etme istekliliğini azaltmayı hedeflemektedir. *Son yaklaşım ise*, hata ya da ihlal yapan sürücüleri tespit etmeye, onların ilgili davranışlarını düzeltmeye; bu mümkün olmadığında da onları tamamen trafik sisteminden çıkartmaya dayanmaktadır (Sümer, 2002: 20).

Günümüzde Karayolu Trafik Güvenliğini artırıcı faaliyetler; ***trafik kaza ve sıkışıklıklarının azaltılması, mühendislik faaliyetleri ve yasal düzenlemeler*** şeklindedir. Bu faaliyetlerin etkilerinin sınıflaması da şu şekilde yapılmaktadır;

- Trafik kazası ve sıkışıklarının azaltılması açısından,
 - Sosyal ve Ekonomik Maliyetlerde Dışsallıkların Önlenmesi
 - İşgücü ve İnsan Kaybının Önlenmesi
 - Piyasa Rekabeti için Olumsuz Etkilerin Ortadan Kaldırılması
 - Kamu Sağlığına Olumsuz Etkilerin Önlenmesi
- Mühendislik Faaliyetleri açısından,
 - Yol Standartlarının Geliştirilmesi
 - Araç ve Güvenlik Standartlarının Geliştirilmesi
- Yasal Düzenlemeler açısından,
 - Sürücü Olma Şartlarında Yapılan Düzenlemeler
 - Araç Standartlarında Yapılan Düzenlemeler
 - Mesleki Yeterlilik Eğitimine Yönelik Çalışmalar
 - Çalışma ve Dinlenme Sürelerinin Düzenlenmesi,

amacıyla yapılan çalışmalar yol güvenliğini artırıcı etkilere sahiptir. Sayılan sebeplerden günümüz dünyasında politik karar alma sürecinde ulaşım planlaması

yapılması bir gerekliliktir. Bu planlama esnasında ele alınacak farklı ulaşım modları arasındaki entegrasyon da önemini artırmıştır. Bunların gerçekleşmesi için mühendislik faaliyetleri kadar medya ve sivil toplum desteği ile sosyal bilinçlenme de gereklidir. Kısaca günümüzde yol güvenliğini artırmanın sadece yeni yol arzı ile mümkün olmadığı açıkça anlaşılmaktadır. Bu sebeple kamusal kaynaklar sadece yol yapımı ve yenilemesi açısından değil daha farklı şekillerde de etkin kullanılmaya yöneltilmelidir.

DSÖ 19 Ekim 2015 tarihinde yol güvenliğine ilişkin olarak raporlar serisinin üçüncüsünü yayımlamıştır. DSÖ (2015) verilerine göre 2013 yılı için dünya genelinde meydana gelen trafik kazası kaynaklı ölümler 1,24 milyon kişidir. Aslında bu rakam 2007 yılından başlayarak trafik kazası kaynaklı ölüm sayılarının artmadığını, sabit bir seyir izlediğini göstermektedir. 2012-2015 yılları arası küresel ölçekte gerçekleşen % 4'lük nüfus artışı ve motorlu araç sayısının % 16'lık artışı dikkate alındığında karayolu güvenliğini geliştirme amaçlı alınan önlemlerin işe yaradığını söylemek mümkündür. Buna rağmen DSÖ tarafından ortaya konan küresel hedef dikkate alındığında, 2020 yılına kadar trafik çarpışmalarına bağlı ölümlerin % 50 oranında azaltılması gerçeğinden oldukça uzak kaldığı görülmektedir (Durna, 2015).

3.7.2. Karayolu Trafik Güvenliği ile Küresel Kamusal Mallar Sistematiği İlişkisi

Küresel Kamusal Mallar söz konusu olduğunda, sunumun kamusalılık ölçütü, etkinin yayılma alanının boyutu, sunumu yapanın niteliği, sektörel açıdan sunum tekniği ve etkilerin teknolojik değerlendirilmesinin analizi gibi karmaşık bir yapı içinde analiz yapılması zorunluluktur.

Şekil 3.9. ile Trafik Güvenliği alanında sunulan hizmetlerin KKM'ların sınıflanması açısından sırasıyla;

- KKM'ların Kamusalılık Karakterine göre,

- KKM'lerin Fonksiyonlarına göre,
- KKM'lerin Karakterlerine göre,
- KKM'lerin Toplam Sunum Teknolojilerine göre,

incelenmesi ve *sunulan hizmetin etkin bir kamusal fayda sağlayıp sağlamadığına* değinilecektir. Aynı zamanda *bu alandaki faaliyetlerin ulus üstü örneğe sahip olup olmadığı* yorumlanacaktır.

Karayolu Trafik Güvenliği ve Trafik Güvenliğini Artırıcı Faaliyetlerin Küresel Kamusal Mallar Sistematiği ile İlişki Derecesi																	
		Kamusalılık Karakterine Göre		Fonksiyonlarına Göre					Karakterine Göre			Toplam Sunum Teknolojilerine Göre				Etkin Kamusal Fayda/Maliyet Var mı?	Ulus-üstü Çalışma Örneği Mevcut mu?
		Nesil İçi	Nesiller Arası	Çevre	Sağlık	Barış ve Güvenlik	Serbest Ticaret ve Finansal İstikrar	Bilgi	Doğal Küresel Ortak Varlıklar	İnsan Yapısı Küresel Ortak Varlıklar	Küresel Politik Sorunlar	Toplama Tekniği	En İyi Vuruş Tekniği	En Zayıf Halka Tekniği	Ağırlıklı Ortalama Tekniği		
Trafik Kazaları ve Sıklıklarının Açısından	• Sosyal ve Ekonomik Maliyetler	Direkt	Direkt	Dolaylı	Direkt	Dolaylı	Direkt	Direkt	Dolaylı	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Evet	Evet
	• İşgücü ve İnsan Kaybı	Direkt	Direkt	Dolaylı	Direkt	Dolaylı	Direkt	Direkt	İlgisiz	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Evet	Evet
	• Piyasa Rekabeti	Direkt	Direkt	Dolaylı	Dolaylı	Dolaylı	Direkt	Direkt	İlgisiz	Dolaylı	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Evet	Evet
	• Kamu Sağlığı	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Dolaylı	Dolaylı	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Evet	Evet
Mühendislik Faaliyetleri Açısından	• Yol Standartları	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Dolaylı	Direkt	Direkt	İlgisiz	Direkt	Dolaylı	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Evet	Evet
	• Güvenlik Ekipmanları	Direkt	Direkt	İlgisiz	Direkt	İlgisiz	İlgisiz	Direkt	İlgisiz	Direkt	İlgisiz	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Evet	Evet
Politik (Yasal Mevzuat) Düzenlemeleri Açısından	• Sürücü Olma Şartları	Direkt	Direkt	İlgisiz	Direkt	İlgisiz	İlgisiz	Direkt	İlgisiz	Dolaylı	Dolaylı	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Evet	Evet
	• Araç Standartları	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	İlgisiz	Dolaylı	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Evet	Evet
	• Mesleki Yeterlilik Eğitimi Şartları	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	İlgisiz	Direkt	Direkt	İlgisiz	Direkt	İlgisiz	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Evet	Evet
	• Çalışma ve Dinlenme Süreleri	Direkt	Direkt	Dolaylı	Direkt	İlgisiz	Direkt	Direkt	İlgisiz	İlgisiz	Dolaylı	Direkt	Direkt	Direkt	Direkt	Evet	Evet

Şekil 3.9. Karayolu Trafik Güvenliği ve Trafik Güvenliğini Artırıcı Faaliyetlerin Küresel Kamusal Mal Sistematiği ile İlişkisi

Şekil 3.9.'da trafik güvenliğine etki eden hizmetler KKM sistematığı açısından sınıflanmıştır. Aynı şekilde Karayolu Trafik Güvenliği'ni artırıcı hizmetlerin Küresel Kamusal Malların sınıflanması ilkeleri açısından ilgi dereceleri ortaya konmuştur. Konunun detaylarını içeren alt başlıklar aşağıda yer almaktadır.

3.7.2.1. Kamusalılık karakterine göre karayolu trafik güvenliği hizmetleri

Şekil 3.9.'da yer alan Karayolu Trafik Güvenliği ile ilgili çalışmaların bütünü sadece yol kullanıcılarını değil, bugünün dünyasındaki insanların pek çoğunu doğrudan etkileyen sonuçlar içermektedir. Küreselleşme ve şehirleşmenin yaygınlığı bunu destekler mahiyettedir. Örneğin şehirleşmenin yaygınlaşması sebebiyle artan trafik yoğunluğu sadece yol kullanıcılarının değil aynı zamanda kentlerde yaşayan herkesin hava kirliliğinden rahatsız olması sonucunu doğurmaktadır.

Bu çalışmalar aynı zamanda nesiller arası etkiler de içermektedir. Özellikle insan ve işgücü kaybından kaynaklanan nesiller arası etkiler önemle üstünde durulması gereken boyutlarda olduğu için pek çok ulus üstü kuruluşlar da konuyu gündemlerine almıştır. Zira vasıflı işgücünün korunması, ülkelerin rekabetçi piyasa şartlarında geri düşmesinin önlenmesi açısından olduğu kadar, kalkınma ve gelişmeleri açısından da önem arz etmektedir.

Yol güvenliği alanında alınacak önlemlerle hem bugünün dünyasında hem de gelecek nesillerin yaşamlarında elde edilecek faydalar; ya da bu tedbirlerin alınmaması durumunda katlanılacak maliyetler açısından dışlanamazlık söz konusudur. Zira oluşan dışsallıklar yol kullanıcıları haricinde kamusal etkiler ortaya koymaktadır. Trafik Güvenliği'nin yeterince etkin sağlanamaması nedeniyle ortaya çıkan ekonomik maliyetler, finansal hayata yansıyan istikrarsızlıklar, çevresel felaketlerin gezegenimizin pek çok bölgesinde

yaygınlaşması, çocuk yaşta yaşanan ölümler ve ailesiz kalan çocuklar bunun örneklerindedir.

Bu sebeplerle Karayolu Trafik Güvenliği kavramının dışlanamazlık ve rakip olmama özellikleri yanında KKM'ların sınıflama kriterlerinden Kamusalılık Karakteri ölçütü açısından, sadece nesil içi değil nesiller arası etkileri de gözlenebildiğinden, KKM olma özelliklerini karşıladığı görülmektedir.

Aşağıda yer alan Şekil 3.10.'daki bilgiler de anlatılanları destekler niteliktedir. Sandler (1999) tarafından yapılan kamusalılık karakteri ölçütü sınıflamasına Susam (2008) tarafından yapılan katkıları da dikkate alarak oluşturulan Şekil 3.10.'da Trafik Güvenliği alanında sunulan hizmetler örneklenmiştir.

Şekil 3.10.'de hem kısa vadede bugün yaşayan insanlar açısından, hem de uzun vadede gelecek nesillere etkileri açısından yol güvenliği alanında yapılan çalışmalar sınıflanmıştır. Bu sınıflama esnasında sunumu yapanın niteliği de dikkate alınmıştır. Zira bazı faaliyetler tam kamusal özellik arz ederken, bazı hizmet sunumları tamamlayıcı nitelikte ya da kulüp malı niteliğinde olabilmektedir. Bazen de ortaya çıkan fiili durum üretime katılma şeklindedir.

		Tam Kamusal Mallar	Tamamlayıcı Mallar	Kulüp Mallar	Üretime Katılma
Tek Nesil	Bölgesel	Ulaştırma Planlaması Çalışmaları, Mevzuat Düzenlemeleri (Hız, Alkol Kullanımı, Emniyet Kemerleri vb.)	Yasal Zorunluluk Olmayan Koruyucu Tertibat Kullanımı (ABS, Hava Yastığı vb.)	Sigortacılık Faaliyetleri	Trafik Güvenliği Platformları, İnternet Siteleri, Okullar, STK'lar
	Küresel	Küresel Bilgi Paylaşımı (30 gün takip sistemi vb.), Mevzuat Yaygınlaştırma Faaliyetleri	Sürücü Okulları, Mesleki Yeterlilik Eğitim Merkezleri	STK Faaliyetleri	Enstitüler, Üniversiteler
Birden Çok Nesil	Bölgesel	Yol Arzı (Duble yol, Otoyol, Geometrik Standartlarda İyileştirme), Eğitim Faaliyetleri, Sağlık ve İlkyardım, Sürücü Sicil Kayıtları, Araç Tescil İşlemleri	RS-10 Projesi	TRACECA Koridoru, TEN-T Ulaşım Ağları	DB Hibe ve Kredileri
	Küresel	Çevre ve Sağlık Regülasyonları, Kamu Sağlığı, İşaretleme ve Güvenlik Standartlarında Yasal Düzenlemeler	STK Faaliyetleri, Mühendislik Faaliyetleri	EuroNcap Testleri, AETR Konvansiyonu, ILO 153 Nolu Sözleşme, OECD-IRTAD faaliyetleri, Viyana Konvansiyonu	IRTAD, ASIRT, IRAP vb. oluşumlar

Şekil 3.10. Trafik Güvenliğini Artırıcı Çalışmaların Kamusalılık Ölçütüne Göre Küresel Kamusal Mal Sınıflamasına Uyarlanması

Şekil 3.10.'da tam kamusal mallar şeklinde ifade edilen sütunda yer alan hizmetlerin ortak özelliği sunumu yapan birimin kamu erkini temsil ediyor olmasıdır. Bu bazen bir yerel hükümet bazen de yerel hükümetlerin katılımı ile

oluşan ulus üstü bir organizasyon olabilmektedir. Örneğin; ulaştırma planlamasına yönelik çalışmalar ve mevzuat düzenlemeleri öncelikle yerel, ardından bölgesel anlamda trafik güvenliğine olumlu etki edecektir. Küresel ölçekte trafik güvenliğini artırmak için ise bilgi paylaşımı ve mevzuat düzenlemelerinin yaygınlaştırılmasıyla geliştirilecek ortak kurallar bütünlüğü fayda sağlayacaktır. Daha önce de belirtildiği gibi DSÖ tarafından yol çarpışmaları için sayılan beş temel risk faktörü arasında emniyet kemeri kullanımı da sayılmaktadır. ABD’nde 1930’larda emniyet kemeri kullanımının yaygınlaşması daha çok hekimlerin araçlarında gerçekleşmiştir. Ancak 1955 yılından itibaren Kaliforniya Araç Kanunu araç kullanmak için emniyet kemeri takılmasını bir zorunluluk haline getirmiştir. Bu örnekteki emniyet kemeri mevzuatının daha sonra dünya geneline yaygınlaşması trafik kazalarında meydana gelen ölüm ve yaralanmaların azalması sonucunu doğurmuştur (EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı, 2013).

Trafik güvenliğini artırıcı hizmetlerin etkilerinin birden fazla nesli etkilediği eğitim faaliyetleri örneğinde görülmektedir. Aynı şekilde bölgesel faydanın nesiller arası etkilerinin daha sıklıkla görüldüğü bir başka konu da yol arzı ve yol standartlarının geliştirilmesi çalışmalarıdır.

Çevre ve sağlık alanında geliştirilen regülasyonlar ise hem nesiller arası etkileri hem de küresel boyutta sonuçları olan hizmetlerdendir.

Şekil 3.10’da yer alan tamamlayıcı mallar ana başlığındaki hizmetlerin de yerel, bölgesel ya da küresel etkileri söz konusudur. Araçlarda emniyet kemeri ve kask gibi yasal olarak kullanımı zorunlu olmayan, güvenlik artırıcı tertibatlar kullanılması, sürücü ve şoförlere yönelik eğitim faaliyetleri daha çok tek nesil etkilere sahip görünmektedir. Bunun yanında gönüllü olarak trafik güvenliği alanında çalışan bazı STK’ların faaliyetleri birden çok neslin fayda sağlayacağı sonuçları doğurmaktadır. Daha önce bahsi geçen Bloomberg HT tarafından uygulanan RS-10 Projesi bu kapsamda bir örnektir. Proje yol güvenliği alanında

eksikleri gidermeye yönelik olarak sadece on ülkede uygulanmaktadır. STK'ların küresel ölçekli faaliyetlerinin örnekleri daha önce Şekil 3.8.'de anlatılmıştır.

Şekil 3.10.'de Kulüp Mallar başlığı altında sayılan örneklerin de tek bir nesil ya da nesiller arası boyutlarda sonuçlar doğurduğu görülmektedir. Şekilde sigortacılık faaliyetleri tek nesli ilgilendiren sonuçlar doğuran kulüp mallar arasında sayılmıştır. Kulüp mallar içinde bazı STK faaliyetlerinin sayılmasına sebep olan ise ETSC ve ERF gibi örneklerde karşımıza çıkan STK'ları da kapsayan işbirliği halindeki çalışmalardır. Avrupa genelinde karayolu güvenliği politikası alanında iki farklı organizasyon etkinlik sürdürmektedir. Bunlar Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi (European Transport Safety Council, ETSC) ve Avrupa Birliği Yol Federasyonu (European Union Road Federation-ERF) olarak adlandırılır. Bu organizasyonların içinde, Sivil Toplum Kuruluşları güç birliğini sağlamak amacıyla bulunmaktadır (Wegman, 1996/1996: 12). Ancak bu organizasyonlar özünde AB nezdinde faaliyette buldukları için rakip olmama ve dışlanabilme özellikleri açısından kulüp malı kriterlerine de uyduğu görülmektedir.

Şekil 3.10.'de birden çok nesli etkileyen bazı kulüp malı örnekleri sayılırken AETR Konvansiyonu, Viyana Konvansiyonu örnekleri de verilmiştir. Çünkü bu örnekler de bir üye olma süreci ve bazı maliyetlerin üstlenilmesi karşılığında fayda elde edilmesi sonucu doğduğundan kulüp mallarının özelliklerini taşımaktadır. Ülkemizde ehliyet sisteminde yapılan 2013 yılı sonrası düzenlemeler Viyana Konvansiyonu'na üyeliğimizin gerçekleşmesi sürecini; 2004 yılında 39 adet trafik levhasının şeklinin değiştirilmesi ise AB uyum sürecinde gerçekleşen değişiklikleri örnelemektedir.

Şekil 3.10.'de yer alan bir diğer sütun da ise üretime katılma başlığı yer almıştır. Bu başlık altındaki hizmetlerin sunulması sonrası görülen etkiler de güvenliği artırıcı etkiler içermektedir. Örneğin üniversite ya da enstitülerin bilimin her alanında olduğu gibi yol güvenliği alanında da çalışmalar yapması küresel

ölçekte sorunun çözümüne katkı sağlayacaktır. IRTAD'ın OECD bünyesinde yapmış olduğu veri tabanı çalışmaları da aynı şekilde küresel ölçekte bir başvuru kaynağı olarak yol güvenliği alanında çalışmalara ışık tutmaktadır.

3.7.2.2. Fonksiyonlarına göre karayolu trafik güvenliği hizmetleri

- *Şekil 3.9. KKM'lerin fonksiyonlarına göre yapılan sınıflamayı dikkate alarak trafik kazaları ve sıkışıklarının önlenmesi açısından incelendiğinde şu sonuçlarla karşılaşılır.*

Çevre ve Sağlık ana başlıkları açısından, Trafik kazaları ve trafik tıkanıklıkları nedeniyle ortaya çıkan olumsuzluklar dolaylı ya da direkt etkilere sahiptir. Emisyon artışından kaynaklanan ekolojik dengedeki bozulmalar kamu sağlığını direkt olarak tehdit ederken, gelecek nesiller için de tehlike arz etmektedir. Aynı şekilde oluşan kazalar sebebiyle kaybedilen işgücü ve maddi varlıklar da hem toplumların piyasadaki rekabet gücünü olumsuz etkiler hem de bireysel olarak ilave maliyetlerin yüklenilmesine sebep olur. Delice'ye (2013) göre kazalarda yaşanan can kayıpları dışında bu sebeple yaralananlardan % 30'unun iş görme yeterliliklerini kaybettiği ortaya konmaktadır (Delice, 2013: 252).

Ayrıca otomotiv sektörü açısından en bağlayıcı ve önemli regülasyonlar çevre ve insan sağlığına etkisi ile araç satılabilirliğine direkt etkileri nedeniyle gaz salınımı ile ilgili egzoz emisyon değerleridir. Egzoz emisyon değerleri yasalarla belirlenmiş sınırlar içinde olmak zorundadır (Alkan, Karaca, & Aladağ, 2011: 602-603). Türkiye'de Sanayi Bakanlığı üretim, satış ve satış sonrasındaki aşamalarda emisyon standartlarını belirleyip denetimleri yapmakla görevlidir.

Otomotiv sektöründe çevre ve sağlık alanında uygulanan regülasyonlar bu alanda çalışan firmalara ciddi bir AR-GE maliyeti yüklemektedir. Firmaların bu maliyetlere katlanmalarında en önemli sebeplerin başında ulusal devletlerin ilgili

düzenlemeleri yapmayan firmalara satış şansı tanımaması gelirken; bir başka durum da, araçların motorlu taşıt vergilerinde uygulanan farklılıklarla kullanıcıların çevreci ve sağlıklı araçlara özendirilmesidir. Yani sektörde gerek vergileme yoluyla gerekse kısıtlamalar yoluyla gerçekleşen ciddi regülasyonlar söz konusudur. Bu durumda kamusal bir hizmetin yerine getirildiğini kanıtlar mahiyettedir.

Yalçın'a (2013) göre birçok ülkede motorlu taşıtlar, bir servet unsuru olarak, önemli bir vergi konusudur. Bu konu günümüzde yapılan mali politika değerlendirmeleri esnasında özellikle AB ve OECD tarafından ulaşım, enerji, ticaret ve çevre ekseninde değerlendirilmeye başlamıştır. Günümüzde motorlu taşıtları sadece bir servet unsuru olarak değil; ülkeler arasında ulaşım, ticaret, enerji ve çevre gibi pek çok faktörü etkileyen bir olgu olarak kabul etmek gereklidir. Bu sebeple CO₂ emisyonu dikkate alınarak konulacak olan motorlu taşıtlar vergisinin çevre kirliliğinin önlenmesi açısından yönlendirici bir etkisi olacaktır (Yalçın, 2013: 149). Ancak yapılan bazı akademik çalışmalar akaryakıt üzerindeki vergi yükünün ve Karbon Vergisi türünden kirlüten öder ilkesine dayalı çevresel vergilerin, orta ve uzun vadede bireylerin akaryakıt tüketimini kısıtlamalarına neden olmadığını göstermektedir (Hotunluoğlu & Tekeli, 2007). Çevre açısından olumsuz görünen bu durum ulus üstü fonların kaynak oluşumu açısından ele alınırsa olumlu sonuçlar doğurabilir. Küresel kamusal malların finansmanı sırasında yaşanan sorunlar düşünüldüğünde bu yaklaşım önem arz etmektedir. Çünkü bu durumda yerel politik karar mercileri de ortaya çıkacak maliyetlerin kaynağı olmaktan kurtuldukları için vergi salma konusunda görece olarak daha istekli davranacaklardır. Bu sayede KKM finansmanı açısından önemli bir kaynak elde edilmiş olacaktır.

Barış ve Güvenlik alanındaki etkiler açısından diğer alanlardaki sınıflamalar kadar direkt bir etki olmasa da hiç ilgi yoktur da denilemez. Zira toplumsal barış ve güvenlik sağlanmasının önündeki en önemli engellerden birincisi ulusların arasındaki iletişimin yetersizliği iken ikincisi de toplumsal

alandanda sosyal adaletin yaygınlaştırılmamasıdır. Buna karşın T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın bakış açısıyla, ulaşım ve erişim alanlarında yapılan her iş, gerçekleştirilen her yatırım doğası gereği 'eşitlikçi' hizmetlerdir (UDHB, 2014). Bu sebeple büyüyen ve toplumların ekonomik hayatları açısından önemini gitgide artıran ulaşım sektöründe yol güvenliği kavramının, barış ve güvenlik kavramları ile direkt olarak ilişkisi olmasa da, dolaylı olarak çevreye, sağlığa, serbest ticaret ve finansal istikrara etkileri olduğu görülmektedir. Dış ticaretin geliştiği, sermaye dolaşımı için sınırların esnekliğinin arttığı bir dünyada barışa olan ihtiyacın daha fazla hissedilmesi kaçınılmazdır.

Ayrıca Uluslararası Çalışma Örgütü'nün ana sözleşmesinde ifadesini bulduğu üzere; evrensel ve kalıcı bir barış ancak sosyal adalet temelinde gerçekleşebilir. İnsanlar açısından adaletsizliğin, sefaletin ve yoksulluğun engellenemediği çalışma koşullarının oluşması evrensel barış ve ahengi tehlikeye düşürecektir (Kapar, 2007).

Ülkeler küresel entegrasyon ile uluslar arası rekabet şartlarını olumlu kullanmak açısından ve kalkınmışlık farklarından kaynaklanan gelir dağılımı eşitsizliklerinden kurtulmak için yol güvenliği ile birlikte sağlıklı işleyen bir ulaşım sektörü kurgulama çabasında olmaktadır. Hem küresel anlamda hem de yerel hükümetler açısından yol güvenliği kavramının barış ve güvenlik alanlarında dolaylı etkileri görüldüğü için KKM sistematiği içinde anılması söz konusudur.

Serbest Ticaret ve Finansal İstikrar açısından ele alınacak olursa; yol güvenliği alanında atılacak olumlu adımların bu konu başlığı ile de direkt etkileri gözlenmektedir. Yol güvenliğinin artması ticari alandaki gelişmeleri olumlu etkilemektedir. Gelişen ticaretin de çoğu zaman daha etkin bir istikrar sağlama yönü bulunmaktadır. Bugün dünya üzerinde özellikle bölgesel ticareti canlandırmaya yönelik birçok örgütlenmeye rastlamak mümkündür. Dolayısıyla yol güvenliği alanında ortaya çıkan sosyal ve ekonomik maliyetler bu konu başlığı açısından direkt etkilere sahiptir. Aynı şekilde işgücü ve insan kaybı ana başlığı ve

piyasa rekabeti açısından da direkt bir ilgi söz konusudur. Bu anlamda sadece kamu sağlığı açısından dolaylı bir ilgiden bahsetmek mümkündür. Kamu sağlığı açısından dolaylı etkinin temelinde yatan ise günümüzde **beşeri sermayenin** de, üretim faktörleri arasında önemli yere sahip olmasındandır. Keskin'e (2011) göre beşeri sermaye kavramı, ekonomik kalkınmanın itici gücü olarak 1960'lı yıllarda ortaya konmuş ve daha sonra beşeri sermaye teorisi çerçevesinde önemli çalışmalara konu olmuştur (Koç, 2013: 248).

Karayolu taşıtlarının üretim ve pazarlama süreci dünya ekonomisi açısından önemli yer tutmaktadır. Otomotiv sanayi birçok ülkede diğer sektörlerin teknoloji düzeyine ve toplumun gelişimine önemli bir katkı sağlamaktadır. Dünyada 2015 yılı için otomobil sektörü açısından toplam araştırma, geliştirme ve üretim yatırımları yaklaşık 85 milyar euro tutarındadır. Araç üretim ve kullanımı ise yalnız yirmi altı ülkede 430 milyar euro dolayında vergi gelirlerine kaynak yaratmaktadır (OICA, 2015a).

2014 yılı boyunca dünya genelinde 89 milyon 734 bin 228 adet yeni araç üretimi gerçekleşmiştir. Bu bir önceki yıla göre karayollarına çıkan araç sayısının % 2,8 artması demektir. Türkiye 2014 yılı içinde 1 milyon 170 bin 445 adet yeni araç üretimi gerçekleştirmiştir. Bu da % 4'lük bir artışı ifade etmektedir (OICA, 2015b). 2015 yılı Mayıs ayı sonu itibarıyla ülkemizde trafiğe kayıtlı toplam 19 milyon 328 bin 83 adet araç bulunmaktadır (OSD, 2015: 23). 2015 yılının ilk yarısında, AB otomobil pazarı % 8,2 genişleyerek 7 milyon 169 bin 984 adede ulaşmıştır. Bu dönemde, önemli otomobil pazarlarından İspanya'da % 22, İtalya'da % 15, İngiltere'de % 7, Fransa'da % 6 ve Almanya'da % 5 büyüme gerçekleşmiştir (OSD, 2015: 25).

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) (2015) verilerine göre 2015 yılı Ocak-Haziran döneminde gerçekleşen 10 milyar 495 milyon dolar değerindeki ihracatı ile ülkemizde otomotiv endüstrisi sektörel sıralamada birinci sırada yer almıştır.

Otomotiv endüstrisinin toplam ihracat içindeki payı % 14 düzeyinde gerçekleşmiştir (OSD, 2015: 9).

2015 yılı Ocak-Mayıs döneminde taşıt araçları ihracatı 6 milyar 777 milyon dolar, ithalatı ise 6 milyar 577 milyon dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. Bu dönemde taşıt araçları dış ticaretinde ihracat-ithalat oranı 1,03 olmuştur. 2015 yılı Ocak-Mayıs döneminde otomobil ihracatı 2 milyar 872 milyon dolar, ithalatı ise 3 milyar 312 milyon dolar düzeyinde gerçekleşmiştir. Bu dönemde otomobil dış ticaretinde ihracat-ithalat oranı 0,87 olmuştur (OSD, 2015: 10).

Ayrıca ulaştırma yatırımlarının ve bunların içerisinde de özellikle karayollarına yapılan yatırımların kamu kaynak tahsisi açısından önemli yer tuttuğu görülmektedir. Ülkemizde ulaştırma sektörüne 2003-2015 yılları arasındaki 12 yıllık dönemde yaklaşık 100 milyar doların üzerinde yatırım gerçekleşmiştir. 2015 yılı için karayollarına yapılması hedeflenen yatırım 6-7 milyar dolardır (UTİKAD, 2015). Buna karşılık, *İstanbul Trafik Otoritmi Araştırması-2014* sonuçlarına göre, yaklaşık 3 milyon aracın yollarda olduğu İstanbul'da, trafikteki gecikme sebebiyle yıllık ortalama 6,5 milyar Türk Lirası ekonomik kayıp yaşanmaktadır (Tuna, Gürsoy, Yeğnidemir, & Uysal, 2014). Karayollarına yapılan yatırım ile kıyaslandığında sadece İstanbul trafiğindeki sıkışıklığın sebep olduğu toplumsal kaybın ne denli ciddi boyutta olduğu bu iki örnekten anlaşılmaktadır. Trafik Kazalarından doğan maliyetler ve bunun önüne geçilmesi amacıyla yapılan diğer kamusal harcamaları bu kayıplara ilave ettiğimizde, yol güvenliğinin artırılması çalışmalarında alınacak olumlu sonuçların, kamusal kaynakların kullanımı açısından etkinlik sağlayacak önemli bir unsur olduğu gözlemlenmektedir.

Bilgi ana başlığı açısından bakıldığında; bilgi dışlanamazlık ve rakip olmama şartları sağlandığında tam kamusal bir maldır. Bu yüzden sağlıklı veri birikiminin ve paylaşımının, sorunların çözümüne katkısı sebebiyle, trafik güvenliği alanındaki her alt başlıkla bilgi ana başlığının doğrudan bir etkileşimi

olduğu görülmektedir. Önceki bölümde anlatılan ulus-üstü çalışma örneklerinden OECD faaliyetleri özellikle bu alanda yoğunlaşmıştır.

Ayrıca bireysel planda ele alındığında araçlar ve hayvanlarla birlikte trafiğin üç unsurundan biri sayılan insanların, sosyal bir ortam olan trafik ortamında, hangi şartlarda hareket edeceği ile ilgili bilgiler ile donatılması demek olan eğitimler, trafik güvenliğinin sağlanması açısından önemlidir. Bireylerin eğitimini sadece sürücü kursları aracılığıyla, sürüş için yapılan yetişkin eğitimi olarak ele almamak gerekir. Okullarda sağlanan formel eğitim yanında, sivil toplumun katkısıyla yapılan bilinçlendirme çalışmaları ve medya destekli kamuoyu aktiviteleri de bu eğitimler içinde önemli yer tutmaktadır.

Karayolu Trafik Güvenliği'nde etkinliğin sağlanması açısından sunulan kamu hizmetleri içerisinde eğitim ve öğretim faaliyetleri de sayılmaktadır. Ülkemizde 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 125. Maddesine 1996 yılında yapılan ilave değişiklikle *“Milli Eğitim Bakanlığı'nca ilk ve ortaöğretimde okulların ders programlarına eğitim amacı ile yeteri kadar zorunlu trafik dersi konulur”* ifadesi yer almaktadır. Ancak ilgili uygulamanın zorunlu ders olarak ilköğretim 4. ve 5. sınıflarında uygulanmaya başlanması 2006 yılından sonra gerçekleşebilmiştir. Ortaöğretimde zorunlu ders uygulaması ise 2007-2008 öğretim dönemine kadar sağlanamamıştır. Bu derslerde görev alan personelin ilgili alanda eğitim almış olmaması da sistemin eksik yönlerinden birisidir (Sayıştay, 2008: 17).

Trafik eğitiminin toplum kesimlerine daha hızlı ve etkin bir şekilde yaygınlaştırılması amacıyla radyo ve televizyonlardan yararlanılması fikri 1997 yılında hayata geçirilmiştir. Bu amaçla radyo ve televizyon kuruluşlarının haftada 30 dakika ve 09.00 – 21.00 saatleri arasında olmak üzere trafik eğitim programları yayınlamaları zorunludur (Sayıştay, 2008: 18). Bu zorunluluğa uyulup uyulmadığının denetlenmesi için Radyo ve Televizyon Üst Kurulu (RTÜK) görevlendirilmiştir. Yapılan incelemeler ortaya koymaktadır ki, radyo ve TV

kanalları trafik eğitimine yeterli zaman ayırmamaktadırlar. RTÜK de denetim görevini yeterince yerine getirmemektedir (Sayıştay, 2008: 18).

- ***Şekil 3.9. KKM'lerin fonksiyonlarına göre yapılan sınıflamayı dikkate alarak mühendislik faaliyetleri açısından incelendiğinde şu sonuçlarla karşılaşılır;***

Fonksiyonlarına göre Karayolu Trafik Güvenliği Hizmetleri'nin incelenmesi sırasında karşımıza çıkan, bir diğer çalışma disiplini Mühendislik faaliyetleridir. Bu alanda yapılan çalışmalar hem yol yapım ve bakım standartlarının geliştirilmesi hem de güvenlik ekipmanlarını kapsamaktadır.

Trafik ve ilgili alandaki mühendislik faaliyetleri dünya genelinde 1940'larda gelişmeye başlamış ve ikinci dünya savaşı sonrası imar faaliyetleri esnasında önemini artırmıştır. Özdirim'e (1994) göre Dünya Bankası verilerine dayanarak kaza istatistikleri üzerinde bir inceleme yapılacak olursa şu sonuçla karşılaşılır; trafik kazalarında işin teknik yanı % 41, eğitim % 5, mevzuat % 6, denetim % 27 etkili olup bilimsel yan % 21 oranında etkide bulunmaktadır (Özdirim, 1994). Ancak konunun önemine rağmen; DSÖ (2015) verilerine göre dünya üzerindeki ülkelerin % 80'inde, satılan motorlu araçlar temel güvenlik kriterlerini taşımamaktadır (Durna, 2015). Taşıt güvenliğinin artırılması yol güvenliğinin artırılmasına da olumlu yansıtacağı için bunu sağlamaya yönelik mühendislik faaliyetlerinin artırılması ve elde edilecek sonuçların yasal düzenlemelerle yaygınlaştırılması bir gerekliliktir.

Mühendislik faaliyetleri açısından da yol güvenliği çalışmalarının KKM sistematığı ile olan ilişkisi irdelenirse şu sonuçlara ulaşılır;

Yol standartlarının iyileştirilmesi güvenliğinin artmasına sebep olurken çevresel olumsuz etkilerin de azalmasına katkı sağlayacaktır. Tezcan ve Yayla'ya (2001) göre trafik kazalarında yol altyapısının rolü sanılandan fazladır. Bu yüzden bazı gelişmiş ülkeler, karayolu projelerinin, trafik güvenliği yönünden uzmanlarca

değerlendirme ve denetimini faydalı görüp, bu yönde uygulamaları hayata geçirmişlerdir (Lorasokkay vd., 2013: 2). Yol standartları sadece yol kaplama teknikleri ve ölçüleri açısından değerlendirilmemelidir. Uluslar arası normlarda belirlenen trafik işaret ve işaretçileri ile bilgi paylaşımı yol standartları açısından önem arz eden diğer unsurlardandır. Ülkemiz mevzuatına göre karayollarının işaretleme standartlarını İç İşleri Bakanlığı belirler ve Karayolları Genel Müdürlüğü bu şartlara uygun işaretlemeleri yapar. 2004 yılında AB uyum süreci kapsamında ülkemizde 39 adet trafik levhasının şekli değiştirilmiştir. Bu durum uluslar arası bilgi paylaşımı ve standartlaştırma faaliyetlerine bir örnektir.

Taşıtlarda gerek trafik kazalarını ve gerekse kaza sonrası oluşacak kayıpları azaltmak amacıyla aktif ve pasif güvenlik sistemleri kullanılmaktadır. Bunlardan aktif güvenlik diye adlandırılanlar; sürüş güvenliği, şartlara bağlı güvenlik, duylara bağlı güvenlik, kullanım güvenliği gibi konuları kapsamaktadır. Pasif güvenlik diye adlandırılanlar ise; taşıt gövdesinin deformasyon davranışı, dış biçimi, yüzey düzgünlüğü, kabin dayanımı, koruyucu sistem, iç darbe alanları, direksiyon sistemi, araçtakileri kurtarma, yangından korunma gibi konuları kapsamaktadır (Çetinkaya, 2000: 6). Sayılan aktif güvenlik ekipmanları kazanın oluşumunu engellemeye yönelik düşünülmüşken pasif güvenlik ekipmanları daha çok kaza gerçekleşikten sonra hasar ya da kayıpları azaltmaya yönelik tasarlanmışlardır.

Yol standartlarının geliştirilmesi yanında araçlarda ve yollarda gerekli güvenlik donanımlarının geliştirilmesi de yol güvenliğinin bir başka boyutunu oluşturmaktadır. Kask, emniyet kemeri ve çocuk bağlama sistemlerinin kullanılması mevzuat gereği zorunlu olan güvenlik ekipmanlarıdır. Bunun yanında frenleme anında direksiyonun bloke olmasını önleyen sistemler (ABS - Anti Blocking System), devrilmeyi önleyici sistemler (ROPS - Roll Over Protection System), hava yastıkları, çelik barlar, güçlendirilmiş tavanlar, enerji yutucu kasa ve tamponlar, her araçta standart olarak bulunması şart koşulmayan kullanımı isteğe bağlı olan güvenlik ekipmanlarıdır.

Türkiye’de bu alandaki regülasyonların bir örneği olarak; ‘*Motorlu Araçların ve Bunlar için Tasarlanan Römorklar, Sistemler, Aksamlar ve Ayrı Teknik Ünitelerin Genel Güvenliği ile İlgili Tip onay Yönetmeliği*’ (661/2009/AT)’nde ikinci bölüm imalatçıların yükümlülüklerini saymaktadır. Bu yönetmeliğin 5’nci maddesi 1’nci fıkrasına göre; ‘**İmalatçılar, araç yolcularının ve diğer karayolu kullanıcılarının yaralanma riskini en aza indirecek şekilde araçların tasarılanmasını, imal ve monte edilmesini sağlarlar**’ (Resmi Gazete, 2012b).

İlave olarak özellikle otomobillerde, Avrupa Birliği Komple Araç Tip Onayı’nın (EC-WVTA) devreye girişi ile birlikte ulusal düzenleme şartlarının önemi azalmıştır (Güler, 2002: 3). EC-WVTA (AT-KATO)’nun diğer araç sınıflarını da kapsayacak şekilde genişletme çalışmaları yapılmaktadır (Güler, 2002: 9).

Görüldüğü üzere mühendislik faaliyetleri alanında yapılan çalışmalardan alınan sonuçlar aslında yasal mevzuatta yapılan politik düzenlemeler de kaynak oluşturmakta ve bu sayede yol güvenliğini artırmaktadır.

- **Şekil 3.9. KKM’ların fonksiyonlarına göre yapılan sınıflamayı dikkate alarak yasal düzenlemeler açısından incelendiğinde şu sonuçlarla karşılaşılır;**

Fonksiyonlarına göre Karayolu Trafik Güvenliği Hizmetleri’ni incelediğimiz son başlık Yasal Düzenlemeler şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Dünya genelinde Karayolu Trafik Güvenliği’ni artırmaya yönelik pek çok yasal düzenleme yapılmış ve halen de yapılmaya devam edilmektedir. Bu düzenlemelerin çoğu küresel ölçekte yol güvenliğini artırmaya yönelik eylemler içermektedir. Bu eylemlerden bazıları, ortaya çıkan maliyetler veya göz ardı edilen dışsallıklar nedeniyle, yerel hükümetler ve politika yapıcılar tarafından kaçınılabilecek eylemlerdir. Bu nedenle yol güvenliği hizmetleri alanında bir eksik

sunum söz konusu olabilmektedir. Küresel ölçekte ortaya çıkan bu sorunun çözümü için Karayolu Trafik Güvenliği'ni artırıcı hizmetler KKM olma özelliği göstermektedir. Aşağıda bu alanda yapılan bazı düzenlemeler anlatılmıştır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 36. Maddesi gereğince '*Ülkemizde; motorlu araçların, sürücü belgesi sahibi olmayan kişiler tarafından karayollarında sürülmesi ve sürülmesine izin verilmesi yasaktır*' (Resmi Gazete, 1983). Ayrıca sürücü belgesi sahibi olmak için bir Motorlu Taşıtlı Sürücü Kursu'na (MTSK) kayıt yaptırmak ve eğitim almak şarttır (Resmi Gazete, 1987). Bunların dışında sürücü olma şartlarını sağladığı düşünülen kişilerin bunu bir sağlık raporu ile belgelendirmesi zorunluluğu vardır (Resmi Gazete, 2006). Yine sürücü adaylarının 5237 sayılı Türk Ceza Kanununun uyuşturucu kullanımı ve satışıyla ilgili 188'nci, 190'nci ve 191'nci maddelerinden ve 4926 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun 6. maddesinden hüküm giymemiş olmaları zorunluluğu bulunmaktadır. Aslında bütün dünyada sürücü olma şartları yasal bazı zorunluluklar getirilerek düzenlenmektedir. **Kişiler kendilerince yeterli olduklarında değil yasalarda yeterlilik şartlarına uyduklarında karayollarını kullanma özgürlüğüne kavuşmaktadırlar.** Zira araç kullanma becerisi farklı bir anlama gelirken güvenli sürüş daha farklı bir anlama gelmektedir. Trafik ortamı kişilerin kendilerinin dışında pek çok aktörün ve faktörün etkisinin hissedildiği sosyal bir ortamdır.

Ayrıca yakın geçmişte ülkemizde yapılan bir başka düzenleme ile MTSK'larında eğitim veren personelin tamamının en az yüksek okul mezunu olması şartı getirilmiştir. (Resmi Gazete, 2012c). Bu şekilde sektörde eğitim veren kurumların yetkinliklerinin artırılması hedeflenmiş bununla birlikte 63 yaşını aşmış olan personelin emekliye ayrılması ve eğitimlerde görev almasının önüne geçilmiştir.

Genç yaşlardaki sürücülerin gerek tecrübe eksikliği gerekse kendini kanıtlama çabası içinde olma sebebiyle trafikte daha tehlikeli sürücü profili sergilediği bilinmektedir. Ayrıca alkol tüketimi ve hız gibi kazalarda öne çıkan

risk etmenleri açısından da 18-24 yaş grubunun diğer sürücülere göre daha riskli olduğu görülmektedir. Yapılan bir çalışmada sürücülerin % 4 ünün toplam kazaların % 40'ını gerçekleştirdikleri bulunmuştur (Delice, 2013: 253). 30 bin kişi üzerinde yapılan bir başka araştırmanın bulguları ise sık kazaya karışan sürücülerin diğer sürücülere göre daha fazla ailevi problemleri olduğunu, çocukluklarında suça yönelim gösterdiklerini, çok az sayıda hobi ve arkadaşına sahip olduklarını, duygusal olarak yeterince olgunlaşmamış olduklarını göstermiştir. Araştırmacılar; bulgularını '*kişi yaşadığı gibi sürer*' diye özetlemişlerdir (Girgin & Kocabıyık, 2003: 35-36). Bu ve benzeri veriler tüm dünyada yol güvenliğini artırmak için sürücülerin psikoteknik kontrollerden geçmeleri zorunluluğunu doğurmuştur. Sürücülerin psikoteknik değerlendirmeden geçirilmesinde amaç, sahip olunan güvenli araç kullanmaya yönelik zihinsel ve psikomotor yetenek düzeylerini bilimsel yöntemlerle ölçüp değerlendirmektir.

İspanya'da 1982 yılında zorunluluk haline gelen sürücülerde psikoteknik test uygulaması, Avusturya'da Yol Güvenliği Vakfı-Trafik Psikolojisi Enstitüsü aracılığıyla yaklaşık 40 yıldır uygulanmaktadır. Almanya'da şoförlerin yasal olarak mesleki faaliyetlerinin başlangıcında ve 50 yaşına ulaştıktan sonra da her üç yılda bir periyodik olarak, psikolojik yetenek testlerinden geçmeleri bir zorunluluktur. Dünya genelinde ilk psikoteknik testler Wilhelm Stren (1903) tarafından Almanya'da yapılmış, daha sonra ABD'nde taşıtlar dairesine personel alımı esnasında uygulanmış, aynı dönemde Fransa'da tramvay sürücülerinin seçiminde kullanılmıştır (Spor, 2001: 14).

Türkiye'de de 2004 yılında yayımlanan *Karayolu Taşımacılık Yönetmeliği'nin* 60'ıncı maddesi (e) fıkrası gereği; '***Sürücülerin bedeni ve psikoteknik açıdan sağlıklı olduklarını gösteren bir sağlık raporunu yetkili sağlık kuruluşlarından her beş yılda bir almaları***' zorunluluğu vardır (Resmi Gazete, 2004). Bu amaçla açılacak merkezleri yetkilendirme ve yılda en az bir kez denetleme görevi il sağlık müdürlüklerince (Sağlık Bakanlığı'nca) yürütülür.

Yine 2918 sayılı Karayolları ve Trafik Kanunu'nun 516'ncı maddesi **10.7.2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun 5'inci maddesinin ikinci fıkrasına birinci cümlesinden sonra gelmek üzere aşağıdaki cümle eklenmiştir; “Ayrıca, karayoluyla yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerinde kullanılan ticari araçlarda çalışan şoförlerin, sürücü mesleki yeterlilik belgesi almaları zorunludur”**. Bu değişiklikler ile 2006 yılından sonra ticari taşımacılık faaliyetlerine şoför olarak katılmak isteyenler için eğitim ve sınav şartı getirilmiştir. 2009 yılına kadar hayata geçirilmesi geciken bu süreç günümüzde işletilmekte ve eğitimlere katılmayan ya da sınavda başarısız olan sürücülere şoförlük yapma şansı verilmemektedir. Aynı düzenleme şoförlere sürücü tipi yetki belgesi (SRC belgesi) alma şartı getirirken, taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren firmalara da yetki belgesi alma zorunluluğu getirmiştir. Bu firmalar yaptıkları taşımacılık faaliyetinin mahiyetine göre isimlendirilen yetki belgelerini almak ve bünyelerinde Orta ve Üst Düzey Yönetici (ODY-ÜDY) istihdam etmek zorundadırlar.

Ayrıca AETR Konvansiyonu ile sürücülerin çalışma ve dinlenme süreleri standartlaştırılmış, takograf kullanımının zorunlu hale getirilmesi ile hem çalışma ve dinlenme süreleri hem de hız kurallarına uyulup uyulmadığı tespit edilir hale getirilmiştir.

Uluslar arası taşımacılık faaliyetlerinde çalışan personelin bu alandaki sorumluluklarını düzenleyen ILO'nun 153 No'lu Sözleşmesi 2003 yılında, AB'nin AETR Konvansiyonu 1996 yılında TBMM'nce onaylanarak Türkiye için de yürürlüğe girmiştir. BM tarafından onay sürecinin tamamlanmasıyla Viyana Konvansiyonu da Şubat 2014'ten bu yana ülkemizin üyeliği ile sonuçlanmıştır.

Türkiye'de 29 Mayıs 2013 tarihinden bu yana, sürücü eğitimine yönelik değişiklikler, yapılan yazılı ve uygulamalı sınavlarda hayata geçirilmiştir. Bu alanda yapılan son düzenleme 5 Aralık 2015 tarihli 29553 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Milli Eğitim Bakanlığı MTSK Sınav

Yönetmeliği'nde değişiklik yapılmasına dair yönetmeliktir. Ayrıca 17 Nisan 2015 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak 01 Ocak 2016'da yürürlüğe giren düzenleme ile Viyana Konvansiyonu'nun öngördüğü şekilde sürücü lisanslarının şekli ve eğitim sistemi standarda bağlanmıştır.

Tüm dünyada alkollü araç kullanımı kazalar açısından büyük bir tetikleyicidir bununla birlikte DSÖ (2013) verilerine göre dünya üzerinde sadece 53 ülkede çarpışmada ölen sürücülerin alkol kontrolü yapılmaktadır (Durna, 2015). Bu açıdan henüz alınacak çok tedbir olduğu ve yol güvenliğinin artırılması amacıyla küresel çapta mücadele eksikliği görülmektedir.

Yine kış lastiği kullanımı gibi önlemler de mevzuatla ilgili düzenlemelere yani regülasyonlara örnek sayılabilir. Örneğin Türkiye'de 8 Kasım 2012 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan bir yönetmelik değişikliği ile 2013-2014 kışından bu yana kış lastiği kullanımı zorunlu hale getirilmiştir. UDHB'nın bu düzenlemesi otomobiller dışındaki tüm yolcu ve yük taşıyan araçlarda her yıl 1 Aralık-1 Nisan tarihleri arasındaki dönem için uygulanmak zorundadır.

Aynı şekilde 4 Kasım 2010 tarih ve 27749 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren *“Bir Kısım Motorlu Karayolu Taşıtlarının Piyasadan Çekilmesine İlişkin 62 Nolu Tebliğ”* ile 1985 model ve öncesi araçların trafik ortamı dışına çıkartılmasının önü açılmıştır. Bu tebliğin birinci maddesinde açıklanan amacı; *“karayolu taşımalarının ekonomik, seri, elverişli, güvenli, verimli, kaliteli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözetecek şekilde düzenlenmesi çerçevesinde, ekonomik ve teknik ömrünü tamamlamış ticari motorlu karayolu taşıtlarının bir kısmının piyasadan çekilerek can ve mal güvenliğinin artırılması ve mevcut atıl kapasitenin azaltılarak sağlıklı bir taşımacılık piyasasının oluşturulabilmesine destek sağlamaktır.”* Bu tebliğin yedinci maddesinde sayılan yaş aralıklarına göre hurdaya ayrılan taşıtlar için Ulaştırma Bakanlığınca taşıtın teslimini takip eden bir ay içinde taşıt ağırlığının 0,70 Türk

Lirası ile 1,30 Türk Lirası arasındaki birim fiyatla çarpılması sonucu elde edilecek karşılığı ödenmiştir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından 17.11.2012 Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğü giren '*Bir Kısım Motorlu Karayolu Taşıtlarının Piyasadan Çekilmesine İlişkin (66) Numaralı Tebliğ*' ile model yılı 1990 ve öncesine ait kamyon, otobüs, tanker, çekici, kamyonet ve minibüs cinsi taşıtlar da aynı işleme tabi olmuştur. Bu araçlar sahibinin istemesi durumunda devlet tarafından karşılığı ödenerek, karayolu ortamı dışına alınmıştır. Ülkemizde motorlu taşıtlar halen bir servet unsuru olarak vergilendiğinden, çevre temelli vergilerin ve karbon vergisinin uygulanmadığı düşünülürse 62 ve 66 nolu tebliğler ile eski araçların karayolu ortamından uzaklaştırılmış olmasının önemi daha iyi anlaşılmaktadır. Finlandiya dünya emisyon salınımının % 0,3'lük kısmından sorumlu olduğu halde 1990 yılında karbon vergisini ilk uygulayan ülke olmuştur (Hotunluoğlu & Tekeli, 2007: 114). Toplumlarca bu konuda gösterilecek hassasiyetin dışsallıklar üzerindeki etkileri düşünülürse uluslar arası normların ve yaptırımların desteklenmesi gereği ortaya çıkmaktadır.

3.7.2.3. Karakterine göre karayolu trafik güvenliği hizmetleri

Şekil 3.9.'daki Karayolu Trafik Güvenliği'ni artırıcı hizmetler malların karakterine göre yapılan KKM sınıflaması dikkate alınarak incelenirse aşağıdaki sonuçlar ortaya çıkar.

- ***Şekil 3.9 KKM'ların Karakterine göre yapılan sınıflamayı dikkate alarak trafik kazaları ve sıkışıklıklarının önlenmesi açısından incelenecek olursa şu sonuçlarla karşılaşılır;***

Trafik sıkışıklığı ve tıkanıklığının önlenmesi, insan yapısı küresel ortak varlıklar ve küresel politik sorunlar açısından daha çok önem taşıırken, doğal küresel ortak varlıklar açısından da dolaylı bir ilgiden bahsedilmesi mümkündür.

Doğal küresel ortak varlıklar; Trafik kazaları ve tıkanıklıkları sebebiyle oluşan sosyal ve ekonomik maliyetler doğal küresel ortak varlıklar üzerinde dolaylı etkiye sahiptir. Piyasa rekabeti ile işgücü ve insan kaybı alanındaki ilgi derecesi düşük iken, kamu sağlığı açısından direkt bir ilgi olduğu görülmektedir. Örneğin emisyonu artıran trafik tıkanıklıkları kamu sağlığını tehdit eden en önemli unsurların başında gelirken, kazalar sebebiyle yaşanan maddi kayıplar toplumların ortak maliyetler yüklenmesine sebep olmakta ve küresel ortak paylaşımları dolaylı olarak etkilemektedir. Piyasa rekabeti ile insan ve işgücü kaybı açısından küresel ortak varlıklarla karayolu güvenliği ilişkisinin olmadığı görülmektedir.

İnsan yapısı küresel ortak varlıklar ile trafik güvenliği ilişkisi ise daha yakından ilgili görünmektedir. Trafik Güvenliğini artırıcı faaliyetler, insan yapısı küresel ortak varlıklar açısından sosyal ve ekonomik maliyetler ortaya çıkmasına sebep olurken; işgücü ve insan kaybı ile kamu sağlığı üzerine de direkt etkileri görülmektedir. Ulaştırma planlaması çalışmaları, entegre edilmiş bölgesel ve yerel ulaşım ağları bu alanda yapılan çalışmalara örnektir. Yol güvenliğini artırıcı faaliyetler, insan yapısı küresel ortak varlıklara dönük, piyasa rekabeti açısından da dolaylı etkileri içinde barındırmaktadır çünkü katlanılan maliyetler yanında dışsallıkların önlenmesiyle elde edilen kazanımları da söz konusudur.

Trafik kazalarının azaltılmasına ve tıkanıklıkların önlenmesine yönelik güvenlik artırıcı faaliyetlerin küresel politik sorunlar alt başlığı açısından direkt etkileri olan bir alan olarak görülmektedir. Daha önce bahsi geçen küresel ölçekli trafik güvenliği çalışmalarından da anlaşılacağı üzere, ulus üstü kuruluş ve organizasyonlar, STK'lar ile işbirliği halinde, yerel hükümetlerce çözümünde güçlük çekilen yol güvenliği problemlerinin çözümüne yönelik pek çok çalışma yapmaktadırlar. DSÖ'nün trafik kazaları sebebiyle yaşanan kayıpları bir kamu sağlığı problemi olarak kabul etmesi ve üye ülkelere 2020 yılına kadar kazalara bağlı ölümleri % 50 oranında azaltmaya yönelik mevzuat düzenlemeleri yapma yönünde tavsiyede bulunan BM kararları bu alanda yapılan küresel sunuma örneklerdir.

- ***Şekil 3.9 KKM'lerin Karakterine göre yapılan sınıflamayı dikkate alarak mühendislik faaliyetleri açısından incelenecek olursa şu sonuçlarla karşılaşılır;***

Mühendislik faaliyetleri penceresinden bakınca doğal küresel ortak varlıklar şeklinde yapılan sınıflama ile karayolu güvenliğini artırıcı faaliyetler ilgisiz görünmektedir. Ancak insan yapısı küresel ortak varlıklar açısından yapılan sınıflamada yol standartları ve güvenlik ekipmanları konusundan yapılan sunum direkt ilgilidir. Örneğin 2004 yılında ülkemizde 39 adet trafik levhasının şeklinin değiştirilmesi bunu kanıtlar niteliktedir. Çünkü bu değişiklik küresel ölçekte kullanılan standartlardaki levhaların diğer ülkelere de teşmil edilmesi çalışmalarını kanıtlamaktadır.

Ancak bu düzenlemelerin küresel çapta yaygınlığının tam anlamıyla sağlanamadığı günümüzde küresel politik sorunlar açısından sunum ile yol standartları dolaylı ilgiye sahipken, güvenlik ekipmanları açısından ilgi kurulamamaktadır.

- ***Şekil 3.9 KKM'lerin Karakterine göre yapılan sınıflamayı dikkate alarak yasal düzenlemeler açısından incelenecek olursa şu sonuçlarla karşılaşılır;***

Yasal Düzenlemeler açısından da doğal küresel ortak varlıklar ile ilişki derecesi düşüktür. Hatta araç standartlarının çevreye olan etkileri dışında bu alt başlık için ilgi kurmak mümkün değildir.

İnsan yapısı küresel ortak varlıklar yönünden araç standartları ve mesleki yeterlilik eğitimi alanında yapılacak faaliyetlerin etkileri direkt iken, sürücü olma şartları dolaylı etkiye sahiptir, ancak çalışma ve dinlenme süreleri açısından ilgisizlik söz konusudur.

Yine küresel politik sorunlar açısından yapılacak sunumları dikkate alırsak araç standartlarına yönelik regülasyonların önemi gereği direkt bir ilgi söz konusu

olurken, sürücü olma şartları ve çalışma ve dinlenme süreleri açısından dolaylı bir etkiden bahsedilebilir. Oysa mesleki yeterlilik eğitimleri açısından ilgisizlik söz konusudur.

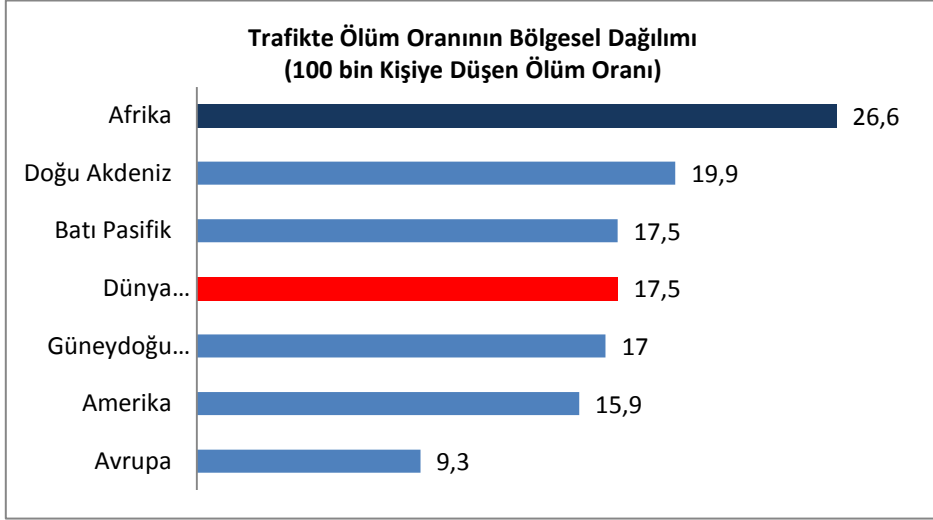
3.7.2.4. Toplam sunum teknolojilerine göre karayolu trafik güvenliği hizmetleri

Yol güvenliği kavramının etkinleştirilmesi açısından KKM sistematığının bir diğer başlığı olan **Toplam Sunum Teknolojilerine** de değinmek gerekmektedir.

Şekil 3.9.'da yer alan etkiler incelendiğinde karayolu trafik güvenliğini artırıcı tüm faaliyetlerin toplam sunum teknolojileri açısından direkt etkilere sahip olduğu görülmektedir.

DSÖ (2015) *Küresel Durum Raporu* uluslar arası düzeyde yol güvenliğine yönelik gelişmelerin çok hızlı ilerlemediğini göstermektedir. DSÖ (2015) raporuna göre son üç yılda dünya üzerinde sadece 17 ülke de (yani dünyanın % 5,7'lik nüfusu demek olan 409 milyon kişiyi kapsayacak şekilde) beş temel risk faktöründen (hız, alkol kullanımı, emniyet kemeri, kask ve çocuk koruma sistemleri) biriyle ilgili iyileştirici yasal düzenleme yapılmıştır (WHO, 2015g: ix). Aynı rapora göre düşük ve orta gelirli ülkelerdeki ölüm oranları yüksek gelir düzeyindeki ülkelere göre daha fazladır. Aşağıda yer alan Çizelge 3.2.'de karayollarından kaynaklanan ölümlerin dünya üzerindeki bölgesel dağılımı gösterilmiştir.

Çizelge 3.2. Bölgelere Göre Karayolu Kaynaklı Trafik Ölümünün Dağılımı



Kaynak: WHO, Global Status Report On Road Safety 2015, s.6'dan çevrilmiştir.

Çizelge 3.2.'de karayolu ölümlerinde dünya ortalamasının yüz bin kişide 17,5 kişi olarak ölçüldüğü görülürken, Afrika kıtasında bu rakamın 26,6 kişiye kadar yükseldiği görülmektedir. Burada en çok dikkati çekmesi gereken ise; Afrika kıtasının motorlu araç sayısının ekonomik sebeplerden oldukça düşük olduğu gerçeğidir. Çünkü DSÖ (2015) verilerine göre yüksek gelir düzeyine sahip ülkelerde yaşayan dünya nüfusunun % 18'lik kısmı, motorlu karayolu taşıtlarının % 46'sına sahiptir. Orta gelir düzeyinde görülen % 70'lik nüfusa sahip ülkeler motorlu kara taşıtlarının % 53'lük kısmına sahiptir. Düşük gelir grubunda görülen % 12'lik ülkelerin karayolu taşıtlarının sadece % 1'lik kısmına sahip olduğu görülmektedir (WHO, 2015g: 4).

Çizelge 3.2.'de ortaya çıkan tablo gereği yol güvenliği açısından acil önlemlerin dünya genelinde yaygınlaştırılması kadar farklı bölgelerde farklı şekilde hizmet sunumu yapılması da gereklidir. KKM'ların sunumu söz konusu olduğunda bahsi geçen toplama tekniği, en iyi vuruş tekniği, en zayıf halka tekniği ve ağırlıklı ortalama tekniğinin yol güvenliği alanıyla direkt ilgileri bu açıdan önemlidir.

KKM'ların toplam sunum teknolojileri ile trafik güvenliği ilişkisi Şekil 3.11.'de açıklanmıştır. Şekil 3.11'de Kanbur ve Sandler'in (1999) yaklaşımına göre KKM'ların sınıflaması esas alındığında karayolu güvenliğini artırıcı bazı faaliyetlerin ulusal, bölgesel ya da küresel ölçekte dağılımı şu şekildedir;

	Toplama Tekniği	En İyi Vuruş Tekniği	En Zayıf Halka Tekniği
Ulusal	<ul style="list-style-type: none"> • Şehir içi ulaşımını rahatlatma • Tıkanıklıklarla mücadele 	<ul style="list-style-type: none"> • Yol ve işaret standartlarının geliştirilmesi faaliyetleri • Trafik Eğitim Faaliyetleri 	<ul style="list-style-type: none"> • Maddi kayıplar • Ölüm ve yaralanmaya dayalı işgücü kayıpları
Bölgesel	<ul style="list-style-type: none"> • Ulaştırma modları arasında uyumlulaştırma çalışmaları 	<ul style="list-style-type: none"> • TRACECA Koridoru • TEN-T Ulaşım ağları projeleri vb. çalışmalar 	<ul style="list-style-type: none"> • Korunmasız yol kullanıcıları açısından alınacak önlemler (Az gelişmiş ülkeler-Afrika)
Küresel	<ul style="list-style-type: none"> • Vergileme ve Regülasyonların yaygınlaştırılması çalışmaları 	<ul style="list-style-type: none"> • BM (DSÖ-ASIRT), OECD (IRTAD) gibi trafik güvenliği faaliyetleri 	<ul style="list-style-type: none"> • Geliştirilmiş araç güvenlik standartlarının yaygınlaştırılması

Şekil 3.11. Karayolu Trafik Güvenliği Alanındaki Çalışmaların Küresel Kamusal Malların Sunumu Açısından İncelenmesi

Şekil 3.11.'e göre, Karayolu Trafik Güvenliği'ni artırıcı hizmetler ulusal, bölgesel ya da küresel ölçekte sunulabilmektedir. Bu hizmetlerin sunumunda sunumu yapan her bir aktörün hizmetinin toplamı; ya da en iyi sonucu veren sunucunun hizmeti baz alınabileceği gibi en zayıf halka tekniği gereği, sunumu yapan en zayıf aktörün sunum şekli de elde edilen faydanın tasnifi için kullanılabilir.

Örneğin tüm yerel aktörlerin şehir içi ulaşımı ve trafik tıkanıklarını çözmeye yönelik hizmetlerinin toplamı ele alınacak olursa ulusal bazda toplama

teknikğine uygun bir değerlendirme yapılmış olacaktır. Trafik güvenliği alanında toplama tekniği açısından fayda sağlamaya yönelik bölgesel bir örnek olarak da ulaştırma modları arasında uyumluluk çalışmaları gösterilebilir. Entegrasyonun sağlanmış olduğu çok modlu bir ulaştırma alt yapısı oluşturulması, güvenli ulaşım açısından dağılımın daha sağlıklı yapıldığı bir sektörel ağırlık oluşturacak ek dışsal maliyetleri azaltacaktır. Buna rağmen hala dışsal maliyetler söz konusu olduğundan toplama tekniği açısından küresel bazda yol güvenliği hizmetlerinin sunumu da gerekmektedir. Vergi ve Regülasyonlar ile bu alanda ulus devletlerin eksik bıraktığı düzenlemeler yapıldığında sözü edilen dışsal maliyetler açısından düzelme sağlanacaktır.

ILO ve AB'nin karayollarında çalışan personele yönelik çalışma ve dinlenme sürelerinin ülkelere yaygın olarak uygulanmaya başlaması ile karayollarında daha güvenli seyahat edileceği varsayımında olduğu gibi, her bir ülkenin gerekli mevzuat düzenlemelerini yaptığında küresel boyutta faydanın yaygınlaşması söz konusu ise **toplama tekniği** gereği sunum yapılmalıdır. Bu sayede ülkelerden birinde ortaya çıkan fayda diğeri tarafından olumsuz etkilenmeyecektir.

Trafik güvenliğini artırmaya yönelik hizmetler **en iyi vuruş tekniği** açısından incelenecek olursa; yerel bazda en dikkat çekici örnek yol ve işaret standartlarında sağlanması mümkün iyileştirmelerdir. Yine trafik eğitimine yönelik eğitim faaliyetleri de aynı başlığı örneklemektedir. Aynı amaçla bölgesel bazda yapılacak hizmetler için ise TRACECA koridoru ya da TEN-T Ulaşım Ağları Projesi örnek teşkil etmektedir. Bu tarz projeler ile ulaşım alanında bölgesel güvenlik ve entegrasyona katkı sağlanmaktadır. Yine de dışsal maliyetlerin düşürülmesi açısından küresel ölçekte hizmetlere ihtiyaç vardır. Bu konuda BM teşkilatı DSÖ ve ASIRT gibi kurumları aracılığıyla, OECD ise IRTAD'ın faaliyetleri ile hizmet sunmaktadır.

Daha öncede örnek verdiğimiz Finlandiya'nın dünya emisyon salınımı açısından % 0,3'lük yer işgal etmesine rağmen çevre tabanlı vergiler koyduğu düşünülürse, çevre alanında alınacak önlemler söz konusu olduğunda **en iyi vuruş tekniği** gereği sunum yapılması öne çıkartılmalıdır. Böylelikle ülkelerin sorumluluklarını yerine getirmesi yüzdesi yükseltilecek daha etkin bir yol güvenliği sağlanması söz konusu olabilecektir.

En zayıf halka tekniği açısından bir değerlendirme yapılacak olduğunda, yerel ve ulusal ölçekte hizmet sunumunda başarılı olunamadığında, maddi kayıplar ve işgücü kayıpları yaşanması örnektir. Aynı şekilde motorlu taşıt sayısının çok az olduğu Afrika kıtasında, yol kazaları sebebiyle gerçekleşen ölüm oranlarının yüksek olması sunum açısından en zayıf halka tekniği ile yapılacak değerlendirmeleri ön plana çıkartmaktadır. Zira motorlu taşıtların % 1'ine sahip olan Afrika kıtası kazalara bağlı kişi ölümlerinde yüz bin kişide 26,6 gibi dünya genelindeki en yüksek düzeye sahiptir. Bu durumda korunmasız yol kullanıcılarına yönelik küresel tedbirler geliştirilirken, **en zayıf halka tekniği** gereği sunum yapılması öne çıkartılmalıdır. Bu sayede elde edilecek küresel fayda en yüksek düzeye çıkartılmış, küresel anlamda dışsalıkların azaltılmasına olumlu katkı sağlanmış olacaktır.

Şekil 3.9. için ilave olarak söylenecek bir başka konu da; araç standartları ile yol standartlarının geliştirilmesi ve bilgi paylaşımı gibi konularda küresel ölçekte yapılacak sunumların güvenlik alanındaki etkinliklerinin artırılması için ise **ağırlıklı ortalama tekniği** gereği sunum yapılmalıdır. Böylelikle teknolojisi daha geride olan ülkeler daha ileride olan ülkelerin toplam sunumundan olumlu etkilenecek ve aradaki fark açılmadığı için toplamda elde edilen fayda daha yaygın olacaktır.

3.7.2.5. Trafik güvenliğini artırıcı faaliyetlerin kamusal fayda/maliyet açısından değerlendirilmesi

Şekil 3.9.'da yer alan trafik güvenliğini artırıcı hizmetlerin yerine getirilmesi durumunda doğacak faydalar olduğu gibi bunlardan kaçınmak durumunda dışlanamaz maliyetler oluşmaktadır. Örneğin *trafik sıkışıklığı ve tıkanıklığı* ile mücadele edilmemesi durumunda oluşacak kamu sağlığı problemlerinden kaçınmak mümkün değildir. Ya da bu alanda mücadelenin gerçekleşmesi durumunda sosyal ve ekonomik maliyetler açısından oluşacak düzelmeler, toplumların piyasa rekabetinde veya ekonomik kalkınmışlık düzeyinde olumlu etkiler oluşturacaktır.

Mühendislik faaliyetleri açısından da yol güvenliğini artırıcı faaliyetler, aynı zamanda etkin kamusal fayda doğurmaktadır. Zira yol ve araç standartlarında yükselme sağlanırsa oluşacak kayıplarda azalma olduğu görülmektedir. Double yolların iki şeritli iki yönlü yollara göre daha güvenli oluşu, daha önce bahsi geçen araç standartlarının geliştirilmesine yönelik faaliyetler bu görüşü desteklemektedir.

Yasal Düzenlemelerin gerçekleştirilmesi de etkin bir kamusal fayda doğurmaktadır. Emniyet kemeri kullanılması durumunda kazalarda daha az can kaybı ve yaralanma yaşanması bunun örneklerindedir. Çocuk koltukları ve hava yastıkları da bunu destekler mahiyettedir. Bu gibi zorunlu donanımların yaygınlaştırılması ve hız kuralları, alkol tüketimi, mesleki eğitim zorunluluğu gibi mevzuat düzenlemelerinin kazalar nedeniyle oluşan toplumsal maliyetleri azalttığı görülmektedir. Bu şekilde toplumsal maliyetlerin azaltılması yoluyla kamusal anlamda fayda elde edilmiş olur.

Aşağıda yer alan Şekil 3.12.'de Morrissey ve Hewitt'in (2002) fayda türüne göre yaptığı KKM sınıflaması açısından trafik güvenliği alanında sunulan hizmetlerin değerlendirilmesi de bu başlık altında anlatılanları doğrulamaktadır.

Fayda Alanı	Faydanın Türü		
	Risk Azaltımı	Kapasite Artırımı	Doğrudan Fayda
Küresel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Yol Ölümleri ve Sakatlanmalarının Önlenmesi ▪ Çevresel Dışsallıkların Azaltılması ▪ Mültecilik Sorununun Azaltılması 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ İşgücü Kaybının Önlenmesi ▪ Barış ve Güvenlik ▪ Küresel Bilgi Paylaşımı ve Yönetişim 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fakirliğin Azalması ▪ Finansal İstikrar
Bölgesel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Çatışmaların Azaltılması ▪ Ekonomik ve Sosyal Kayıpların Azaltılması 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Piyasa Rekabetinde Etkinlik ▪ Çalışma Çağındaki Nüfusun Verimliliği 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bölgesel Gelir Dağılımı Eşitsizliğinin Azalması ▪ Kalkınma ve Büyüme

Şekil 3.12. Trafik Güvenliğini Artırıcı Faaliyetlerin Faydanın Türüne Göre Yapılan Küresel Kamusal Mal Sınıflamasına Uyarlanması

Şekil 3.12. yol güvenliğini artırıcı faaliyetler sonucu ortaya çıkan fayda ya da kaçınılan zarar esas alınarak yapılan KKM sınıflamasının, yol güvenliğini artırıcı hizmetlere uyarlanmasını içermektedir. Şekil 3.12.'ye göre yol güvenliğini artırıcı bazı faaliyetler, ortaya çıkacak dışsal maliyet risklerini azaltırken, bazı faaliyetler dolaylı ya da doğrudan faydaları içermektedir.

Risk Azaltımı başlığı açısından incelersek; yol güvenliği arttığında ekonomik ve sosyal kayıpların azalması, bölgesel refahı ve ekonomik kalkınmayı hızlandıracaktır. Bu durumda çatışmaların azalması ve dolayısıyla bölgesel göçün önüne geçilmesi mümkün olacaktır. Günümüz dünyasında mültecilik sorunu çözümü için küresel ölçekte çaba harcanan bir sorun halini almıştır.

Kapasite artırımı başlığı açısından incelersek; yol güvenliği arttığında işgücü kaybı açısından ve çalışma çağındaki nüfusun verimliliği açısından olumlu sonuçlar elde edileceği görülmektedir. Daha önce yol çarpışmaları nedeniyle risk

altında olan gruplar ele alınırken çalışma çağındaki nüfus ve bunun için de erkek nüfus açısından kazaların daha yıkıcı sonuçları olduğunu anlatmıştık. Bu anlamda yol güvenliği hizmetlerinin geliştirilmesiyle, çalışma çağındaki nüfusun verimliliği açısından sağlanacak bir kapasite artırımının piyasa rekabeti açısından da olumlu sonuçlar doğurması kaçınılmazdır. Yol güvenliği hizmetlerin artırılması ile veri paylaşımı açısından da kapasite artışı sağlanacaktır.

Doğrudan fayda başlığı açısından incelersek; hizmet sektörü içinde yer alan ve diğer tüm sektörler ile doğrudan ilişkisi bulunan ulaştırma sektörünün daha güvenli hale getirilmesi, yukarıda sayılan işgücü ve piyasa rekabeti şartlarına katkılarıyla, kalkınma ve finansal istikrar alanlarına da olumlu yönde etki edecektir. Vasıflı işgücünün korunması, ülkelerin rekabetçi piyasa şartlarında geri düşmesinin önlenmesi ve ekonomik kalkınma açısından da önem arz etmektedir.

3.7.2.6. Ulus-üstü kuruluşların trafik güvenliği alanındaki çalışma örnekleri

Küreselleşen Dünyada Karayolu Trafik Güvenliği (Başlık 3.6.) başlığı altında örnekleriyle ayrıntılı şekilde anlatıldığı gibi küresel bir problem haline gelen karayolu trafik güvenliği alanındaki sorunların giderilmesi amacıyla ulus-üstü oluşumlar da yoğun çaba içerisinde bulunmaktadır. BM, DB, OECD gibi ulus-üstü organizasyonlar yanında, AB gibi bölgesel entegrasyonlar; sivil toplum yararına çalışan vakıflar, dernekler bu alanda çalışmalarda bulunarak daha güvenli bir karayolu ortamının geliştirilmesine katkıda bulunmayı amaçlamaktadırlar.

Küresellik boyutu tartışmasız olan yol güvenliği problemlerinin kamu hayatında meydana getirdiği etkiler düşünülürse, Şekil 3.9.'un detaylı incelenmesi ortaya koymaktadır ki; yeni kamu maliyesi anlayışının doğurduğu girift ilişkiler ağı içinde, Karayolu Trafik Güvenliği'nin geliştirilmesine yönelik hizmet ve faaliyetler, Küresel Kamusal Mallar arasında sayılacak özellikler göstermektedir.

SONUÇ

- Son yıllarda hız kazanan ‘Küreselleşme Eğilimi’ tüm dünyada köklü değişimlere sebep olmuştur. Ulaştırma Sektörü dinamikleri de bu eğilimden etkilenmiştir.
- Ulaşım Sektörü Hizmet Sektörü içinde anılsa da, ekonomik hayatın temelindeki tüm sektörleri besleyen ve etkileyen başlıca sektörlerden birisidir. Günümüz dünyasında dünya ticaretinde etkin olan ülkelerin ulaştırma ağları da oldukça gelişmiştir ve çeşitlilik arz eder.
- Ülkelerin Ulaştırma Sektöründeki organizasyon kabiliyeti ve buna bağlı olarak gelişen başarı kalkınmışlık düzeyleri ile doğrudan ilgilidir. Sanayileşme ve üretim, pazara ulaşmayı zorunlu kılan bir faktördür.
- Toplumsal gelişme ve politik karar alma sürecindeki başarı için ulaşım planlaması faaliyetlerinin yapılması ve uygulanması bir zorunluluktur. Günümüzde ülkeler ulaşım ve lojistik sektörlerine ulusal ve bölgesel kalkınma planlarında yer vermektedir.
- Bütün dünyada ulaşım modları arasında karayolu ulaşımı alt sektörü dengesiz bir biçimde öne çıkmaktadır. Karayollarının aşırı yoğunluğu yanında, ulaşım modları arasında entegrasyonun sağlanamaması sebebiyle oluşan dışsallıklar küresel boyutta sorunlara sebep olmaktadır. Dışsallıklar nedeniyle sorunun çözümünde kamusal boyutu göz ardı edilmemelidir.
- Karayolu çarpışmaları ve bu sebeple oluşan ölüm ve yaralanmalar dünyadaki her devletin mücadele edip azaltılmasına yönelik çaba harcadığı, ancak hiçbir ülkenin sıfırlamayı başaramadığı, küresel ölçekte büyük bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.
- Karayolu ulaşımı doğası gereği tehlikeleri içinde barındıran bir yapıdadır. Bu yüzden yol kullanıcılarının tedbirli, eğitilmiş ve dikkatli olmaları zorunluluğu yanında; denetleyici, kural koyucu ve farkındalık yaratıcı organizasyonlara ihtiyaç vardır. Bu amaçla mevzuat düzenlemeleri, ulaşım modları arasında dengeli dağılımın sağlanması, akıllı ulaşım sistemlerinin

yaygınlaştırılması, etkili ve caydırıcı denetim ve cezalar kadar, alternatif enerji kaynaklarının ve toplu ulaşımın özendirilmesi gibi çözümlere de ihtiyaç duyulmaktadır.

- BM Genel Kurul kararıyla Trafik Güvenliği alanındaki faaliyetlerde koordinatörlük görevini DSÖ yürütmektedir. Bu organizasyon olumlu sonuçlar doğursa da yerel aktörlere yaptırımının olmaması sebebiyle yetersizdir.
- DSÖ verilerine göre karayolu trafik kazaları nedeniyle dünya genelinde her yıl yaklaşık 1,3 milyon insan hayatını kaybetmekte ve 50 milyona yakın insan kalıcı sakatlık sorunları ile karşılaşmaktadır. Günümüzde tüm ölümler içinde sekizinci sırada yer alan trafik kazası sebebiyle ölümler, 2030 yılına kadar beşinci sıraya çıkacaktır. Bu yüzden DSÖ Karayolu trafik ölümlerini bir **'Kamu Sağlığı Problemi'** olarak tanımlamaktadır.
- Hastalıklarla mücadele açısından küresel boyutta faaliyetler sürmekte ve sağlık alanındaki hizmetler küresel kamusal mallar arasında genel kabul görmektedir. Karayolu çarpışmaları sebebiyle oluşan kayıpların da bu nedenle bir kamusal kötü olarak kabul edilerek, etkin mücadele edilecek alanlar arasında sayılması gerekmektedir.
- Trafik kazaları sebebiyle ülkeler her yıl GSYİH'lerinin yaklaşık % 1,5-2'si arasında bir ortalama kayıp vermektedir. 2015 yılı Kasım ayında Brezilya'da yapılan İkinci Küresel Yüksek Düzey Yol Güvenliği Konferansı'nda yol kazaları sebebiyle oluşan küresel kaybın yıllık yaklaşık maliyetinin 1 trilyon 850 milyar dolar olduğu ifade edilmiştir.
- Trafik Kazalarında gerçekleşen ölümler genellikle işgücünün daha aktif olan kısmını etkilemektedir. Erkekler kadınlara göre 29-44 yaş arası diğer yaş gruplarına göre daha fazla hayatını kaybetmektedir.
- Dünya üzerindeki gelişmiş ülkelerin azgelişmiş ülkelere yapmış olduğu toplam Resmi Kalkınma Yardımları (RKY)'nin tamamı, rakamsal olarak az gelişmiş ülkelerin trafik kazaları nedeniyle kaybettiği maliyeti karşılayamamaktadır.

- Karayolu ulaşımının güvenliği için katlanılan bireysel maliyetlerden çok daha fazlası gizli kalmış kamusal maliyetler olarak karşımıza çıkmaktadır.
- Karayolları ulaşım dışsallıkları sadece yol kullanıcılarını değil ekonomik ve sosyal açıdan tüm insanlığı ve hatta gelecek nesilleri de etkilemektedir. Bu etkiler açısından dışlanamazlık söz konusudur. Nesiller arası etkiler de göz önüne alındığından Karayolu Trafik Güvenliği'ni artırıcı hizmetler Küresel Kamusal Mallar arasında sayılmalıdır.
- Dışlanamazlık özelliği sebebiyle küresel boyutta bir sorun haline gelen karayolu ulaşım kaynaklı olumsuzluklar, Karayolu Trafik Güvenliği'ni artırıcı hizmetler aracılığıyla mücadele edilmesi gereken bir kamusal kötü haline gelmiştir. Karayolu Trafik Güvenliği'nin artırılmasına yönelik hizmetler bu açıdan Küresel Kamusal Mallar arasında sayılmalıdır.
- Dünya petrol üretiminin yarısını ulaştırma sektörü tüketmektedir. Bu durumun sonucu olarak CO₂ emisyon oranlarında büyük artışlar ve iklim değişikliği sorunları doğmaktadır. Petrolün görece ucuz oluşu ve trafik tıkanıklıklarını tetikleyen kentleşme sebebiyle bu durum için bir iyileşme gözlenememektedir.
- Karayolu Trafik Güvenliği'nin sağlanabilmesi çok disiplinli bir anlayış ile kararlı mücadeleyi gerekli kılmaktadır. Ehliyet sistemi, sürücü ve şoförlük eğitimleri, denetimler, cezalar, güvenlik tertibatları, yol inşa standartları, işaretleme standartları, sağlık ve ilkyardım alanında alınacak tedbirler; psikoloji, sosyoloji, eğitim bilimleri, fizik, mühendislik gibi bilimlerin aktif katkıları ile düzenlenebilecektir.
- Önlenebilir nitelikteki trafik kazalarının ortadan kaldırılması için mevzuat yoluyla yapılacak düzenlemelerin dünya genelinde yaygınlaştırılması gerekmektedir. Bunun için yerel hükümetlerin istekli olması yanında bilgi edinim ve paylaşımının da önemi tartışmasızdır.
- Trafik güvenliğini artırıcı eylemler için BM, DB, DSÖ, OECD, AB gibi ulus üstü oluşumlar ve organizasyonlar yanında, sivil toplumun vakıflar ve

dernekler aracılığıyla katkıları da politik karar alma sürecindeki etkinliği sağlamaya yardımcı olacaktır.

- DSÖ verilerine göre 2007-2015 yılları arasında trafik kazaları sebebiyle ölüm ve yaralanma sayılarında sabit bir ivme söz konusudur. Artan nüfus ve motorlu araç sayıları ele alındığında bu durum, ulus üstü çalışmalar ve bunların sonucu oluşan yerel mevzuat düzenlemelerinin bir nebze de olsa olumlu sonuç verdiğini göstermektedir.
- Karayolu Trafik Güvenliği alanında dünya genelinde yapılan pek çok çalışma olsa da, sadece bu alanla ilgili çalışma yürüten birim yok denecek kadar azdır. Genellikle farklı alanlarda faaliyet yürütmek için kurulmuş birimler yol güvenliğini de artırma gayreti içindedirler. Trafik güvenliği alanı açısından ülkelerin yerleşik ulusal mevzuatları genellikle yetersizlikler içermektedir. Ulus üstü oluşumlar için ise bir dağınıklık ve yetki belirsizliği gözlenmektedir. Daha etkin mücadele için toparlayıcı ve yetki tanımı daha sağlıklı yapılmış olan ulusal ve ulus üstü çabalara ihtiyaç vardır.
- Günümüz kamu maliyesi anlayışı geleneksel kamu maliyesi anlayışından farklı olarak, daha geçişken bir kamu-özel sektör etkileşimini öngörmektedir. Yeni Kamu Maliyesi yaklaşımının ilk versiyonunda ifade edilen durum kamu ve özel sektörlerin arasında iletişimin ve işbölümünün arttığı varsayımdır. Bu durumda kamu-özel ortaklıkları doğmaktadır. İkinci versiyonda ise kamu ve özel kesim arasında gelişen işbirliği yanında; eş zamanlı olarak küresel boyutlu sorunların çözümüne yönelik, ulusal ve uluslar arası sınırların belirginliğini azaltan daha geniş boyutta bir etkileşim söz konusudur. Bu sebeple kamu malı artık sadece devlet tarafından sunumu yapılan malı ifade etmekten (özel mal karşısı) öte anlam taşımaktadır. Bu geçişkenliğin ifadesinin en çok da Küresel Kamusal Mallar açısından gözlenmesi söz konusudur. Küresel boyutta elde edilen faydalar düşünüldüğünde, yol güvenliğinin artırılmasıyla ilgili eylemler (kamusal kötülerden korunmak) kamusal faydaların oluşmasını sağlayacaktır.

- Küresel sorunlar sadece yerel çaba ile çözümlenemeyecek kadar büyük finansal altyapı gerektirmektedir. Bu sebeple çözüme de ancak küresel ölçekli faaliyetler ile ulaşılması mümkündür. Örneğin tüm dünyada geçiş üstünlüğüne sahip araçlar kamuya hizmet eder ve bu araçlar da çeşitli sebeplerle trafik kazalarına karışmaktadır. Bu araçların görev başında olduklarında ışıklı kavşakları güvenle kullanmalarına yönelik düzenlemeler de haberleşme uyduları aracılığıyla kolayca yapılabilecek düzenlemelerdir. Böylelikle araç kavşağa yaklaşırken otomatikman o yöne yeşil ışığın yanması sağlanacak ve görevli sürücünün kırmızı ışıkta geçmesi zorunluluğu ortadan kaldırılacaktır. Bu tür bir düzenleme için dünyadaki pek az ülkenin yeterli kaynağı ayırması mümkündür. Ulus-üstü bir organizasyon ile günümüz teknolojisi düşünüldüğünde kolaylıkla hayata geçirilebilecek bu proje günümüzde çok az ülkede uygulanmaktadır. Oysa ortak küresel finansman kaynaklarının harekete geçirilmesi ve maliyetlerin düşürülmesi söz konusu olduğunda mevcut haberleşme uydularının kullanılması sayesinde hemen her ülkede bu alanda kavşak güvenliğinin sağlanması söz konusu olacaktır.
- Yapılan bazı akademik çalışmalarda, akaryakıt üzerindeki vergi yükünün ve Karbon Vergisi türünden kirleten öder ilkesine dayalı çevresel vergilerin, orta ve uzun vadede bireylerin akaryakıt tüketimini kısıtlamalarına neden olmadığı görülmektedir. Çevre açısından olumsuz görünen bu durum ulus üstü fonların kaynak oluşumu açısından ele alınırsa olumlu sonuçlar doğurabilir. Bu durumda yerel politik karar mercileri de ortaya çıkacak maliyetlerin kaynağı olmaktan kurtuldukları için vergi salma noktasında daha istekli davranacaklardır.

KAYNAKLAR

- Adıgüzel, M. (2013). Ekonomik Küreselleşmenin Türkiye Ekonomisine Etkileri. *Akademik Bakış Dergisi (Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi)* (35), 1-20.
- Ağca, B. (2014). Web Sitesi: <http://www.mfa.gov.tr/kuresel-kamu-mallari.tr.mfa>. Erişim Tarihi: 13.06.2014
- Akdemir, A., & Şahin, M. (2006). Küresel Kamusal Malların Üretim ve Yönetim Dinamikleri Bağlamında Sınıflandırılması. *Maliye Dergisi* (150), 1-24.
- Akdur, R. (2010). Web Sitesi: http://www.recepakdur.com/upload/T%C3%9CRK%C4%B0YE%20VE%20%C3%9CNYADA%20TRAF%C4%B0K%20KAZALARININ%20%C3%96NEM%C4%B0_1.pdf. Erişim Tarihi: 30.05.2015
- Alıcı, B. (2013, Ocak). Küresel Kamusal Malların Kamu Ekonomisi Açısından Değerlendirilmesi. *Yüksek Lisans Tezi*. Türkiye.
- Alkan, A., Karaca, E., & Aladağ, Z. (2011, Haziran 23-24). Web Sitesi: <http://acikerisim.iticu.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/11467/562/M00388.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Erişim Tarihi: 22.09.2015
- Alptekin, E. (2009, Haziran). Küresel Krizin Türkiye Ekonomisi ile Sanayisine Yansımaları ve Dipten En Az Zararla Çıkış Yolları. *İzmir Ticaret Odası Ar-Ge Bülten*, s. 5-12.
- Altınışık, İ., & Peker, H. S. (2009). Küresel Kamusal Mallar ve Finansmanı. *dergipark.ulakbim.gov.tr*, 323-332.
- Altınok, S. (2001). Türkiye'de Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi. *SÜ İ.İ.B.F. Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 73-87.
- Arslan, M. O. (2013). 4. Ünite Uluslararası Kamu Mallarının Finansmanı. H. Balseven, E. Gümüş, Ş. Tosunoğlu, M. O. Arslan, H. Kirmanoğlu, E. Ferhatoğlu, et al., F. Tekin, & M. O. Arslan (Dü) içinde, *Uluslararası Kamu Maliyesi* (s. 80-96). Eskişehir, Türkiye: Anadolu Üniversitesi.

- Arslan, M. O. (2006, Ekim). Küresel Kamu Malı Olarak Sağlık ve Kuş Gribinin Türkiye Ekonomisine Etkileri. *Doktora Tezi*. Eskişehir, Türkiye: Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- ASIRT. (2015). Web Sitesi: <https://asirt.org/Initiatives/International-Collaboration/United-Nations>. Erişim Tarihi: 05.05.2015
- Avcı, Ş. (2002, Ağustos). Türkiye'de Karayolu Trafik Hizmetinde Görevli Kurum ve Kuruluşlar Arasında Koordinasyon ve Görev Paylaşımı Sorunu. *Trafik Planlaması ve Uygulaması Yüksek Lisans Tezi*, 1-143. Ankara, Türkiye: Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Bağımsız Sosyal Bilimciler. (2009). *Türkiye'de ve Dünyada Ekonomik Bunalım, 2008-2009*. (O. Türel, & E. Voyvoda, Dü) İstanbul, Türkiye: Yordam Kitap.
- Balseven, H. (2013). 1. Ünite Küreselleşme ve Kamu Maliyesi. H. Balseven, E. Gümüş, Ş. Tosunoğlu, M. O. Arslan, H. Kirmanoğlu, E. Ferhatoğlu, vd., F. Tekin, & M. O. Arslan (Dü) içinde, *Uluslararası Kamu Maliyesi* (s. 4-109). Eskişehir, Türkiye: Anadolu Üniversitesi.
- Barış, A. (2008). Kamu Maliyesi Teorisinde Küresel Kamusal Mallar. Tokat, Türkiye: Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Barrett, S. (1999). Montreal, Versus, Kyoto; International Cooperation and the Global Environment. I. Kaul, I. Grunberg, M. A. Stern, I. Kaul, I. Grunberg, & M. A. Stern (Dü) içinde, *Global Public Goods. International Cooperation In The 21st Century* (s. 192-219). New York: Oxford University Press.
- Başaran, Ş. (2015, Ocak 15). Web Sitesi: <http://thecityfixturkiye.com/yol-guvenligi-icin-neler-yapildi-neler-yapilmali/#sthash.zfUdc3C5.dpuf>. Erişim Tarihi: 21.05.2015
- Bayraç, H. N. (2010). Enerji Kullanımının Küresel Isınmaya Etkisi ve Önleyici Politikalar. *Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11 (2), 229-260.
- Beriş, H. E. (2012). *Dünyada ve Türkiye'de Savunma Harcamalarının Demokratik Denetimi*. SDE. Stratejik Denetim Enstitüsü.
- BloombergHT. (2015, Aralık 3). Web Sitesi: <http://www.bloomberght.com/piyasa/CO1%20Comdty>. Erişim Tarihi: 03.12.2015

- BM. (2008). *Birleşmiş Milletler Hakkında Herşey*. (T. T. BM, Çev.) New York, ABD: BM Kamusal İletişim Dairesi.
- Brasilia Deklarasyonu*. (2015, Kasım 18-19). Web Sitesi: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Brasilia_Declaration/en/. Erişim Tarihi: 28.11.2015
- CDC. (2012, Ağustos 6). Web Sitesi: <http://www.cdc.gov/niosh/nppm/upd-10-29-08.html>. Erişim Tarihi: 11.05.2015
- Çapar, S., & Yıldırım, Ş. (2012). Hobbes ve Lock'un Devlet Düşüncesine Katkıları. *Türk İdare Dergisi* (474), 1-29.
- Çelebi, A. K., & Yalçın, A. Z. (2008). Kamusal Mallar Teorisinin Değişimi: Bölgesel Kamusal Mallar. *Yönetim ve Ekonomi*, 15 (2), 1-18.
- Çelik, C. (2007). *AB Ulaştırma Politikasına Uyum Sürecinde Türkiye'de Kara Ulaşımı Trafik Güvenliği*. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi.
- Çetinkaya, S. (2000). Güvenli Sürüş. *Politeknik Dergisi*, 3 (1), 7-16.
- Çoruh, E., Bilgiç, A., & Tortum, A. (2014). Türkiye'de Trafik Kazalarının Count Data Modeli ile İncelenmesi. *Uluslararası Trafik ve Ulaşım Güvenliği Dergisi*, 1 (1).
- Danacı, B. (2012, Eylül 19). Web Sitesi: http://www.tbb.org.tr/Dosyalar/Arastirma_ve_Raporlar/TBB_finansal_istikrar_raporu_19092012.pdf. Erişim Tarihi: 05.02.2015
- Davies, P. C. (2009). Küresel Isınmaya Karşı Verdiğimiz Savaş Kaybedilmiş Bir Savaştır. J. Brockman (Dü.) içinde, *What Is Your Dangerous Idea? (Senin Tehlikeli Fikrin Ne?)* (N. Şeker, Çev., s. 1-320). İstanbul, Türkiye: Pegasus Yayınları.
- Delice, M. (2013). Sürücüyü Öfkeleniren Davranışların ve Sürücülerin Bu Davranışlara Verdiği Tepkilerin İncelenmesi. *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 17 (2), 251-273.
- DOGAKA. (2014). *Lojistik Sektör Raporu*. Doğu Akdeniz Kalkınma Ajansı.
- Durna, T. (2015, Ekim 26). Web Sitesi: globalpse.org/karayolu-guvenliginde-kuresel-durum/. Erişim Tarihi: 01.11.2015

- Durna, T. (2011). Karayolu Trafik Güvenliğine Sistem Yaklaşımı: İsveç'in "Vizyon Sıfır Politikası". *Polis Bilimleri Dergisi* , 13 (1), 1-23.
- EGM Trafik Hizmetleri Daire Başkanlığı. (2013). Web Sitesi: <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/EmniyetKemerikullanimi.aspx>. Erişim Tarihi: 26.04.2016
- EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı . (2014, Nisan 06-09). *Sürücü Kursları Bilgilendirme Toplantısı*. Antalya.
- Eldoğan, O. (1996). Taşıt Tasarımında Emniyet Faktörü. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Mühendislik Bilimleri Dergisi* , 2 (2), 117-121.
- Elker, C. (1999). Çağdaş Ulaşım Politikaları. 2. *Ulaşım ve Trafik Kongresi-Sergisi*, (s. 175-184). Ankara.
- Emiroğlu, H. (2006a). Soğuk Savaş Sonrası Birleşmiş Milletler: İşlevi-Sorunları. *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi* , 7 (2), 59-81.
- Emiroğlu, H. (2006b, Nisan). Uluslararası Siyasal Örgütlenme Modeli Oluşumunun Tarihsel Süreci ve Birleşmiş Milletler Örgütü (1941-1990). *Journal of Security Strategies (Güvenlik Stratejileri Dergisi)* , 103-136.
- Eraydın, K. (2015). *Petrol Fiyatlarındaki Düşüşün Nedenleri ve Etkileri*. Türkiye İş Bankası A.Ş. İktisadi Araştırmalar Bölümü.
- Erdem, M., Şenyüz, D., & Tatlıoğlu, İ. (2013). *Kamu Maliyesi*. Bursa, Türkiye: Ekin Yayınevi.
- Erdoğdu, M. M. (2006). Küresel Kollektif Varlıklar, Finansman Problemleri ve Düzeltici Vergileme Temelli Çözüm Yolları. *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi* , XXI (1), 270-278.
- Erdönmez, P. A. (2009). Küresel Kriz ve Ülkeler Tarafından Alınan Önlemler Kronolojisi. *Bankacılar Dergisi* (68).
- ERF. (2009a). Web Sitesi: <http://www.erf.be/index.php/about-us/erf>. Erişim Tarihi: 19.05.2015
- ERF. (2009b). Web Sitesi: <http://www.erf.be/index.php/activities/programmes-and-working-groups/road-safety>. Erişim Tarihi: 19.05.2015

- ERF. (2010). Web Sitesi: <http://www.rrs.erf.be/>. Erişim Tarihi: 19.05.2015
- ERF. (2015, şubat). Web Sitesi:
http://www.erf.be/images/Towards_Safer_Work_Zones_EN_FINAL.pdf.
Erişim Tarihi: 20.05.2015
- Erickson, F. J., & Vonk, J. A. (2006). Web Sitesi:
http://www.100people.org/statistics_100stats.php?section=statistics.
Erişim Tarihi: 03.02.2015
- Ersel, H. (2010). Bir Küresel Kamusal Mal Olarak Mali İstikrar ve G20. *İktisat ve Toplum Dergisi*, 1 (2), 16-24.
- Ertuğrul, C., İpek, E., & çolak, O. (2010). Küresel Mali Krizin Türkiye Ekonomisine Etkileri. *Akademik Fener*, 59-72.
- ETSC. (2014a). Web Sitesi: <http://etsc.eu/about-us/>. Erişim Tarihi: 19.05.2015
- ETSC. (2014b, Nisan 24). Web Sitesi: http://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_8thPIN-Report_Annexes.xls. Erişim Tarihi: 19.05.2015
- ETSC. (2014c). Web Sitesi: <http://etsc.eu/commission-report-gives-green-lights-for-mandatory-fitting-of-new-safety-tech/>. Erişim Tarihi: 19.05.2015
- ETSC. (2015, Mart 31). Web Sitesi: <http://etsc.eu/faq-eu-cross-border-enforcement-directive/>. Erişim Tarihi: 19.05.2015
- Eurostat. (2015, Ocak). Web Sitesi: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Inland_transport_infrastructure_at_regional_level.
Erişim Tarihi: 13.04.2015
- Fidler, S. (2014, Eylül 3). Web Sitesi:
<http://www.wsj.com.tr/articles/SB10001424052970203966604580131694008010022>. Erişim Tarihi: 05.02.2015
- Freeman, P. (2014). *Making Roads Safer; Learning from the World Bank's Experience*. World Bank . Washington: World Bank Group.
- Freund, P., & Martin, G. (1996). *Otomobilin Ekolojisi*. (G. Koca, çev.) İstanbul, Türkiye: Ayrıntı Yayınları.

- Giray, F. (2004). Savunma Harcamaları ve Ekonomik Büyüme. *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Dergisi* , 5 (1), 181-199.
- Girgin, V., & Kocabıyık, A. (2003). *Düşünen Adam Dergisi* , 16 (1), 35-38.
- Göker, Z. (2008). Kamusal Mallar Tanımında Farklı Görüşler. *Maliye Dergisi* (155), 108-118.
- Güler, A. (2002, Mayıs). *Araç İmalatında Homologasyon Kavramı ve Türkiye'deki Uygulaması* , 1-175. İstanbul, Türkiye: İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Gümüş, E. (2013). 2. Ünite Uluslararası Kamu Malları Kavramı. H. Balseven, E. Gümüş, Ş. Tosunoğlu, M. O. Arslan, H. Kirmanoğlu, E. Ferhatoğlu, vd., F. Tekin, & M. O. Arslan (Dü) içinde, *Uluslararası Kamu Maliyesi* (s. 4-109). Eskişehir, Türkiye: Anadolu Üniversitesi.
- Güven, A. (2011, Kasım). Trafik Yönetiminde Kuadratik Programlama Uygulaması. *Yüksek Lisans Tezi* . İstanbul, Türkiye: T.C. İstanbul Kültür Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Hotunluoğlu, H., & Tekeli, R. (2007). Karbon Vergisinin Ekonomik Analizi ve Etkileri: Karbon Vergisinin emisyon Azaltıcı Etkisi Var Mı? *Sosyo Ekonomi Dergisi* , 3 (6), 107-126.
- ILO. (2009). Web Sitesi:
<http://www.ilo.org/public/turkish/region/eurpro/ankara/about/soz153.htm>. Erişim Tarihi: 10.05.2015
- IPA. (2013). Web Sitesi:
<http://www.ipa.org.tr/TR/IcerikDetay.aspx?ID=70&IcerikID=658>. Erişim Tarihi:21.05.2015
- Işıldar, S. (2008). Web Sitesi: <http://sancar15.tr.gg/TRAF%26%23304%3BK--%26%23304%3BLE-%26%23304%3BLG%26%23304%3BL%26%23304%3B--KURUM-VE-KURULU%26%23350%3BLAR.htm>. Erişim Tarihi: 30.05.2015
- Kapar, R. (2007, Ocak-Şubat-Mart). Uygun İş Açığı: İnsana Yaraşmayan İşler. *Türk Tabipleri Birliği Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi* , 2-10.
- Kapstein, E. B. (1999). Distributive Justice As An International Public Good: A Historical Perspective. I. Kaul, I. Grunberg, M. A. Stern, I. Kaul, I. Grunberg,

- & M. A. Stern (Dü) içinde, *Global Public Goods. International Cooperation In The 21st Century* (s. 88-116). NewYork, USA: Oxford University Press.
- Karaman, S., & Yilmazer. (2002). Web Sitesi:
<http://www.trafik.gov.tr/SiteAssets/Yayinlar/Bildiriler/pdf/C2-54.pdf>.
Erişim Tarihi: 12.12.2014
- Kaul, I. (1999). Web Sitesi: www.yorku.ca/drache/talks/pdf/apd_kaulfin.pdf .
Erişim Tarihi: 24.11.2014
- Kaul, I. (2005). Global Public Goods: A Key To Achieving The Millennium Development Goals. *Prepared For The Third Forum On Human Development: Cultural Identity, Democracy And Global Equity*. Paris.
- Kaul, I. (2012). Web Sitesi: <http://www.ingekaul.net/publications>. Erişim Tarihi: 27.01.2015
- Kaul, I. (2013). *The Rise Of The Global South: Implications For The Provising Of Global Public Goods*. New York, USA: UNDP Human Development Report Office.
- Kaul, I., & Conceição, P. (2006a). The Changes Under Way: Financing Global Challenges Through International Cooperation Behind And Beyond Borders. I. Kaul, & P. Conceição (Dü) içinde, *Overview The New Public Finans; Responding To Global Challenges* (s. 26-68). New York, USA: Oxford University Press.
- Kaul, I., & Conceição, P. (2006b). Why Revisit Public Finance Today? What The Book Is About. I. Kaul, & P. Conceição (Dü) içinde, *Overview The New Public Finans; Responding To Global Challenges* (s. 1-25). New York, USA: Oxford University Press.
- Kaul, I., Grunberg, I., & Stern, M. A. (1999b). Concepts, Policies and Strategies. I. Kaul, I. Grunberg, M. A. Stern, I. Kaul, I. Grunberg, & M. A. Stern (Dü) içinde, *Global Public Goods. International Cooperation In The 21st Century* (s. 450-507). New York, USA: Oxford University.
- Kaul, I., Grunberg, I., & Stern, M. A. (1999a). Defining Global Public Goods. I. Kaul, I. Grunberg, M. A. Stern, I. Kaul, I. Grunberg, & M. A. Stern (Dü) içinde, *Global Public Goods. International Cooperation In The 21st Century* (s. 2-20). New York, USA: Oxford University Press.

- Kirmanoglu, H. (2013). 5. Ünite Kalkınma Yardımları. H. Balsevel, E. Gümüş, Ş. Tosunoğlu, M. O. Arslan, H. Kirmanoğlu, E. Ferhatoğlu, vd., F. Tekin, & M. O. Arslan (Dü) içinde, *Uluslararası Kamu Maliyesi* (s. 98-115). Eskişehir, Türkiye: Anadolu Üniversitesi.
- Kirmanoglu, H., Yılmaz, B. E., & Susam, N. (2006). Maliye Teorisinin Çıkmazı: Küresel Kamusal Mallar (Kalkınma Yardımları İçinde Küresel Kamusal Malların Finansmanı). *Maliye Dergisi* (150), 25-52.
- Koç, A. (2013). Beşeri Sermaye ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Yatay Kesit Analizi ile AB Ülkeleri Üzerine Bir Değerlendirme. *Maliye Dergisi* (165), 241-258.
- Konyar, E. (2010a). *Mezopotamya Tarihi*. İstanbul, Türkiye: İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi.
- Konyar, E. (2010b). *Anadolu Tarihi-1*. İstanbul, Türkiye: İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi.
- Kovancılar, B., Miynat, M., & Bursalıoğlu, S. A. (2007). *Kamu Maliyesinde Küresel Değişimler*. (D. Keleş, Dü.) Ankara, Türkiye: Gazi Kitabevi.
- KTGS. (2014, Mayıs 21-23). Web Sitesi: <http://karayolultrafiksempozyumu.com/Sayfa.aspx?SayfaID=5>. Erişim Tarihi: 30.05.2015
- Kuşçu, S. (2011). Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye'ye Yansıması. *Gazi Üniversitesi Akademik Bakış*, 5 (9), 77-91.
- Kuyzu, G., & Tekin, S. (2013, Aralık). Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı Ulaşım ve Lojistik Master Planı. Türkiye: TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi.
- Kül, Y. (2011). Web Sitesi: http://www.mfa.gov.tr/ulastirma-bakanlari-avrupa-konferansi-_ubak__-cok-tarafli-kota-sisteminin-reformu-ve-ulastirmacilarimize-tahsis-edilen-ubak-belgelerinin-sayisinda-artisagidilmesini-teminen-ulkemizce-yapilan-calismalar-.tr.mfa. Erişim Tarihi: 05.03.2015
- Lorasokkay, M. A., Çelik, O. N., & Atasağun, N. (2013). Trafik Kazaları ve KOP Değerlendirmesi. *Ulusal KOP Bölgesel Kalkınma Sempozyumu*, (s. 1-8). Konya.

- MCB. (2015). Web Sitesi: <http://www.challengebibendum.com/mcb-event/evenement-michelin-challenge-bibendum/Best-wishes-for-2015> .
Erişim Tarihi: 21.05.2015
- Mendez, R. P. (1999). Peace As A Global Public Goods. I. Kaul, I. Grunberg, & M. A. Stern (Dü) içinde, *Global Public Goods. International Cooperation In The 21st Century* (s. 382-416). New York: Oxford University Press.
- Meriç, M. (2007, Ocak). Küresel Kamu Mallarının Yönetiminde Uluslararası Kurumsal Oluşumların Önemi. (M. Şahin, H. Görkem, F. Deniz, & A. Şahin, Dü) 21. *Türkiye Maliye Sempozyumu-Kamu Maliyesinde Güncel Gelişmeler 10-14 Mayıs 2006* (1), s. 143-165.
- Moskova Deklarasyonu. (2009). *Birinci Küresel Yol Güvenliği Bakanlar Konferansı: Harekete Geçme Zamanı*. Moskova.
- NATO . (2014, Eylül 17). Web Sitesi:
http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_67655.htm. Erişim Tarihi:
05.02.2015
- Nişancı, E. (2003). Küreselleşme, Ulus Devlet ve Etik Rönesans. *Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* , 4 (1), 27-40.
- OECD. (2006). *Hız Yönetimi*. Karayollarının Sınıflandırılması ve Alt Yapı Önlemleri. Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü.
- OECD. (2008). Web Sitesi:
<http://www.oecd.org/development/developmentaidatitshighestleveleri n2008.htm>. Erişim Tarihi:23.02.2015
- OECD. (2009). Web Sitesi: <http://www.oecd.org/newsroom/42459170.pdf>. Erişim Tarihi: 13.04.2015
- OECD. (2014a). *Kalkınma İşbirliği Özet Raporu 2014: Kaynakların Sürdürülebilir Kalkınma İçin Seferber Edilmesi*. OECD.
- OECD. (2014b, Ağustos 4). Web Sitesi: <http://www.oecd.org/newsroom/aid-to-developing-countries-rebounds-in-2013-to-reach-an-all-time-high.htm>.
Erişim Tarihi: 23.02.2015

- OECD. (2015). Web Sitesi:
<http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/about.html>.
Erişim Tarihi: 10.05.2015
- OICA. (2015a). Web Sitesi: <http://www.oica.net/category/economic-contributions/rd/>. Erişim Tarihi: 01.11.2015
- OICA. (2015b). Web Sitesi: <http://www.oica.net/category/production-statistics/2014-statistics/>. Erişim Tarihi: 01.11.2015
- Olarreaga, M., Lendle, A., Schropp, S., & Vézina, P. L. (2014, Kasım 17). Web Sitesi:
http://www.wto.org/english/res_e/publications_e/wtr14_forum_e/article_e.htm?art=1. Erişim Tarihi: 10.02.2015
- Onur, E. (2006). Avrupa Topluluğu'nun Ortak Ulaştırma Politikası ve Türkiye İçin Ulaştırma Faslında Katılım Müzakereleri Süreci. *Yüksek Lisans Tezi*. Ankara, Türkiye: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslar Arası İlişkiler Ana Bilim Dalı.
- OSD. (2015, Haziran). Web Sitesi: <http://www.osd.org.tr/yeni/wp-content/uploads/2015/07/2015-07-OSD-Haber-B%C3%BCIten.pdf>. Erişim Tarihi: 01.11.2015
- Önal, D. (2014). *Avrupa Birliği'ne Girişte Sürücü Eğitimi. Sürücü Kursları ve Öneriler*. Ankara, Türkiye: Özel Sürücü Kursları Konfederasyonu.
- Özdirim, M. (1994). Trafik Mühendisliği. Ankara, Türkiye: KGM.
- Özerkmen, N. (2004). Küreselleşme ve Küresel Bağımlılık Sarmalında Ulus Devletin Geleceği. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1 (2), 1-12.
- Öztürk, İ. (2006). Dünya Bankası Politikaları. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 3 (1), 36-53.
- Pehlivan, M. (2010). Küresel Kamu Malları ve Finansmanı. 1-125. İzmir, Türkiye: 9 Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Ana Bilim Dalı Maliye Programı.
- Quilligan, J. B. (2002). The Brandt Equation, 21'st Century Blueprint for the New Global Economy. (s. 1-63). Philadelphia: Brandt 21 Forum.

- Quilligan, J. B. (2010). The Superbubble behind "The Great Moderation:" How the Brandt Report Foresaw Today's Global Economic Crisis. *Toward Development of Politics and the Political* , 6 (1), 116-152.
- Racioppi, F., Eriksson, L., Tingvall, C., & Villaveces, A. (2004). *Karayollarında Trafik Kazalarının Önlenmesi: Avrupa İçin Bir Halk Sağlığı Perspektifi*. DSÖ Avrupa Bölge Ofisi.
- Rao, J. M. (1999). Equity In A Global Public Goods Framework. I. Kaul, I. Grunberg, & M. A. Stern (Dü) içinde, *Global Public Goods. International Cooperation In The 21st Century* (s. 68-87). New York, USA: Oxford University Press.
- Resmi Gazete. (1983, Ekim 18). *2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu (18195)* . Türkiye: T.C. Resmi Gazete.
- Resmi Gazete. (1987, Şubat 03). *Motorlu Taşıt Sürücü Kursları Yönetmeliği (19361)* . Türkiye: T.C. Resmi Gazete.
- Resmi Gazete. (1997, Ağustos 14). *Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği* , 36 . Ankara, Türkiye: T.C. Resmi Gazete.
- Resmi Gazete. (2004, Şubat 25). *Karayolu Taşımacılık Yönetmeliği (25384)* . Türkiye: T.C. Resmi Gazete.
- Resmi Gazete. (2006, Eylül 26). *Sürücü Adayları ve Sürücülerde Aranacak Sağlık Şartları ile Muayenelerine Dair Yönetmelik (26301)* . Türkiye: T.C. Resmi Gazete.
- Resmi Gazete. (2012a, Mayıs 10). *Karayolu Trafiği Konvansiyonu ile Bu Konvansiyonu Tamamlayıcı Avrupa Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (28288)* . Türkiye: T.C. Resmi Gazete.
- Resmi Gazete. (2012b, Ocak 25). *Motorlu Araçların ve Bunlar İçin Tasarlanan Römorklar, Sistemler, Aksamalar ve Ayrı Teknik Ünitelerin Genel Güvenliği ile İlgili TİP Onayı Yönetmeliği (28184)* . Türkiye: T.C. Resmi Gazete.
- Resmi Gazete. (2012c, Nisan 03). *Özel Motorlu Taşıt Sürücü Kursları Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik (28253)* . Türkiye: T.C. Resmi Gazete.
- Sagasti, F., Bezanson, K., & Prada, F. (2005, Ocak). The Future of Development Financing: Challenges, Scenarios and Strategic Choices. 1-161. İsveç:

Prepared at the Institute of Development Studies (IDS), University of Sussex for the Global Development Studies series, Expert Group on Development Issues (EGDI) of the Ministry for Foreign Affairs, Government of Sweden.

Sampson, A. (2002). *A Programme for Survival*. Independent Bureau for International Development Issues (IBIDI). Report of the Independent Commission on International Development Issues.

Sandler, T. (1999). Intergenerational Public Goods, Strategies, Efficiency and Institutions. I. Kaul, I. Grunberg, & M. A. Stern (Dü) içinde, *Global Public Goods. International Cooperation In The 21st Century* (s. 20-51). New York, USA: Oxford University Press.

Sayıştay. (2008). *Performans Denetim Raporu: Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetleri*. Ankara: T.C. Sayıştay Başkanlığı.

Sayıştay. (2013). *TCDD 2012 Yılı Faaliyet Raporu*. Sayıştay.

Semiz, E., Çelik, Y., & Vursavaş, F. (2012, Ağustos 15). Uluslararası Kuruluşlar ve Karayolu Trafik Güvenliği. *Türkiye Belediyeler Birliği İller ve Belediyeler Dergisi*, 55-63.

Seyidoğlu, H. (2003). Uluslararası Mali Krizler, IMF Politikaları, Az Gelişmiş Ülkeler, Türkiye ve Dönüşüm Ekonomileri. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 4 (2), 141-156.

SIPRI. (2014). *SIPRI Yearbook 2014: Armaments, Disarmament and International Security*. International Peace Research Institute. Stockholm: Oxford University Press.

Sivri, S. (2013, Temmuz 31). Web Sitesi:
http://www.gunes.com/2013/07/31/yazar/4481/sezin_sivri/dogaya_ne_kadar_borcumuz_var_.html. Erişim Tarihi: 12.12.2014

Solak, S., Yıldız, U., Sungur, E., Kılıç, N., Altınışık, U., Mert, E., et al. (2013). Trafik Güvenliği Dersi için E-Öğrenme İçeriği Geliştirme ve Sunma Deneyimi. *Eğitim ve Öğretim Araştırmaları Dergisi*, 2 (3), 281-287.

Solmaz Gümrükleme. (2000, Temmuz 11). Web Sitesi:
http://www.solmaz.com.tr/index_tr.php. Erişim Tarihi: 10.01.2015

- Spor, N. Y. (2001, Ocak). Psikoteknik ve Kullanım Alanları. *TTB Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi* , 13-16.
- Sungur, İ., Akdur, R., & Piyal, B. (2014). Türkiye'deki Trafik Kazalarının Analizi. *Ankara Medical Journal* , 14 (3), 114-124.
- Susam, N. (2008). Kamu Maliyesinde Sınır Ötesi Bir Kavram: Küresel Kamusal Mallar. *E.Ü.H.F.D.* , 12 (1-2), 277-300.
- Sümer, N. (2002). Trafik Kazalarında Sosyal Psikolojik Etmenler: Sürücü Davranışları, Becerileri ve Sosyal Politik Çevre. *Türk Psikoloji Yazıları* , 5 (9-10), 1-36.
- Şahbaz, R. P. (2004). Türkiye Cumhuriyeti'nin Seksen Yılında Ulaştırma 1923-2003. *GU Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi* , 1, 189-208.
- Şeker, Ş. E. (2014). Maslow'un İhtiyaçlar Piramidi-Dijitalleşme. *YBS Ansiklopedisi* , 1 (1), 6-8.
- Şimşek, H. (2010). Osmanlı Dönemi Eğitim Sorunları: Yol Güvenliği (Trafik) ve Okul Servisçiliğine Dair Tarihsel Bir İnceleme. 135-147.
- Şöhret, M. (2013). Web Sitesi: <http://www.bilgesam.org/Images/Dokumanlar/0-199-2014091015guvenlik-14.pdf>. Erişim Tarihi: 01.02.2015
- TBMM, (2012). *Karayolu Trafiği Konvansiyonu ile Bu Konvansiyonu Tamamlayıcı Avrupa Anlaşmasına Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Dışişleri Komisyonu Raporu*. Ankara: T.B.M.M. Dışişleri Komisyonu Raporu.
- TBB. (2009). Finansal İstikrar İçin Tavsiyeler. *Bankacılar dergisi* , 102-110.
- Tekin, A., & Vural, İ. Y. (2006). Global Kamusal Malların Finansman Aracı Olarak Global Vergi Önerileri. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* (12), 323-337.
- TGP. (2014, Haziran 5). Web Sitesi: <http://tpg.gov.tr/sayfalar/karayolu-trafik-guvenligi-eylem-plani>. Erişim Tarihi: 30.05.2015
- Theârien, J. P. (1999). Beyond the North-South Divide: The Two Tales of World Poverty. *Third World Quarterly* , 20 (4), 723-742.

- TISPOL. (2015a, Mayıs 20). Web Sitesi: <https://www.tispol.org/about/european-commission/european-commission>. Erişim Tarihi: 21.05.2015
- TISPOL. (2015b). Web Sitesi: <https://www.tispol.org/tispol-mission-statement>. Erişim Tarihi: 21.05.2015
- Tonak, E. A. (2011, Ağustos 27). Web Sitesi: <http://eatonak.org/page1/styled-6/index.html>. Erişim Tarihi: 22.01.2015
- Torunoğlu, E. (2004). Sürdürülebilir Kalkınma Paradigması Üzerine Ön Notlar. *TÜBİTAK Vizyon 2023 Panel için Notlar* (s. 1-6). TÜBİTAK.
- TPAO. (2014). *2013 Yılı Ham Petrol ve Doğalgaz Sektör Raporu*. Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı. Türkiye Petrolleri strateji Geliştirme Daire Başkanlığı.
- TRACECA. (2015). Web Sitesi: <http://www.traceca.org.tr/>. Erişim Tarihi: 21.05.2015
- Tuna, O., Gürsoy, S., Yeğnidemir, E., & Uysal, S. K. (2014, Ekim). Web Sitesi: <http://www.beykozyayinlari.com/tr/Arastirmalar/Lojistik-Uygulamalari-ve-Arastirmalari-Merkezi/Istanbul-Trafik-Otoritmi-Raporu-p71c63.html>. Erişim Tarihi: 24.10.2015
- Tutulmaz, O. (2013). Ulaştırma Modları İçinde Bir Başarı Hikayesi: 21. Yüzyılın Başında Havayolu Ulaştırması Sektörü. *TSA*, 17 (2), 89-116.
- TÜİK. (2014). *Rakamlar Ne Diyor?* Ankara: TÜİK.
- UDHB. (2013). *2003-2013 İstatistiklerle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme*. Ankara: UDHB Strateji Geliştirme Başkanlığı.
- UDHB. (2014, Kasım 18). *Ulaşan ve Erişen Türkiye 2014*, 1-586. UDHB.
- Uğurlu, A. (2010, Haziran). Kamusal Mallarda Bedavacılık Sorunu. Trabzon, Türkiye: Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Ulutaş, A. (2011). Web Sitesi: <http://www.mfa.gov.tr/data/Kutuphane/yayinlar/EkonomikSorunlarDergisi/sayi31/arda%20ulutas.pdf>. Erişim Tarihi: 30.04.2015

- UN. (2010). Web Sitesi: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/N10/251/10/PDF/N1025110.pdf?OpenElement>. Erişim Tarihi: 10.05.2015
- UN. (2015a). Web Sitesi: <http://www.unicankara.org.tr/today/1.html>. Erişim Tarihi: 31.01.2015
- UN. (2015b). Web Sitesi: <http://www.unicankara.org.tr/today/3.html>. Erişim Tarihi:23.02.2015
- UND. (2012). Web Sitesi: www.und.org.tr/download.php?id=331. Erişim Tarihi: 30.05.2015
- UND. (2014a, Ocak 24). *2013 Yılı Sektör Değerlendirmeleri Konulu Basın Toplantısı*, 1-40. İstanbul, Türkiye: Uluslararası Nakliyeciler Derneği.
- UND. (2014b, Mart 21). Web Sitesi: <http://www.und.org.tr/tr/14901/dunya-bankasi-kuresel-lojistik-performans-endeksi-2014-yayinlandi;-turkiye-160-ulke-arasinda-30.-sirada->. Erişim Tarihi: 30.05.2015
- UNDP. (2013). *Binyıl Kalkınma Hedefleri Raporu 2013*. UN. UNDP.
- UNDP. (2014). *Binyıl Kalkınma Hedefleri Raporu 2014*. UN. UNDP.
- UNDP. (2015). Web Sitesi: <http://www.tr.undp.org/content/turkey/tr/home/ourwork/partners/gef>. erişim Tarihi: 23.02.2015
- UTİKAD. (2015, Ocak 30). Web Sitesi: www.utikad.org.tr/haberler/?id=12673. Erişim Tarihi: 24.10.2015
- Varlık, A. B. (2012). Askerî ve Ekonomik Veriler Işığında NATO'nun Esnekliği. *Savunma Bilimleri Dergisi*, 11 (2), 71-123.
- Vitali, S., Glattfelder, J. B., & Battiston, S. (2011, Temmuz 28). Web Sitesi: <http://arxiv.org/pdf/1107.5728v1.pdf>. Erişim Tarihi: 22.01.2015
- VTPI. (2014, Mayıs). Web Sitesi: <http://www.vtpi.org/>. Erişim Tarihi: 21.05.2015
- Vursavaş, F. (2011). Web Sitesi: http://www.hutygm.hacettepe.edu.tr/semp_makale/2.pdf. Erişim Tarihi: 10.05.2015

Wegman, F. (1996). Karayolu Trafik Kazaları: Başarıyla Üstesinden Gelinebilecek Dünya Çapında Bir Problem! *Başarıyla Üstesinden Gelinebilecek Dünya Çapında Bir Problem* , 1-52. (T. Kiper, Çev.) Türkiye: PIARC Karayolu Güvenliği Komitesi.

WHO. (1976, Ocak 30). Web Sitesi:
http://www.who.int/violence_injury_prevention/resources/publications/en/EB57R30_eng.pdf&usg=ALkJrhiqgS7UHdFTJNjxLEr4ILEf6WmrUQ#1.
Erişim Tarihi: 10.05.2015

WHO. (2004). Web Sitesi:
http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA57/A57_R10-en.pdf&usg=ALkJrhiosSmnZpBYa6K_hNJHUBBn5EbCjQ. Erişim Tarihi:
10.05.2015

WHO. (2010). Web Sitesi:
http://whqlibdoc.who.int/publications/2010/9789241598965_eng_Chapter4.pdf. Erişim tarihi: 11.05.2015

WHO. (2013). *Global Status Report On Road Safety 2013*. WHO.

WHO. (2014). *World Health Statistics*. Geneva: World Health Organization.

WHO. (2015a). Web Sitesi:
http://www.who.int/gho/road_safety/mortality/number_text/en/. Erişim Tarihi: 09.02.2015

WHO. (2015b). Web Sitesi: <http://www.who.int/gho/hiv/en/> . Erişim tarihi: 09.02.2015

WHO. (2015c). Web Sitesi:
http://www.who.int/gho/mdg/environmental_sustainability/en/. Erişim tarihi: 09.02.2015

WHO. (2015d). Web Sitesi:
http://www.who.int/gho/road_safety/registered_vehicles/number_text/en/. Erişim Tarihi: 22.04.2015

WHO. (2015e). Web Sitesi:
http://www.who.int/gho/road_safety/mortality/traffic_deaths_distribution_text/en/. Erişim Tarihi: 22.04.2015

- WHO. (2015g). Web Sitesi: <http://www.who.int/roadsafety/en/>. Erişim Tarihi: 10.05.2015
- WHO. (2015f). *Global Status Report On Road Safety 2015*. WHO.
- Wikipedia. (2014, Şubat 2). Web Sitesi: http://tr.wikipedia.org/wiki/Arrow'un_imk%C3%A2ns%C4%B1zl%C4%B1k_kuram%C4%B1. Erişim Tarihi: 05.01.2015
- Wikipedia. (2015, Nisan 3). Web Sitesi: <https://tr.wikipedia.org/wiki/%C4%B0nsan>. Erişim Tarihi: 13.04.2015
- WIPO. (2013). Web Sitesi: http://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/statistics/943/wipo_pub_943_2013.pdf. Erişim Tarihi: 15.02.2015
- WIPO . (2015). Web Sitesi: <http://www.wipo.int/portal/en/index.html>. Erişim Tarihi: 15.02.2015
- World Bank Group – Türkiye İşbirliği: Ülke Programının Görünümü. (2015, Nisan). WebSitesi: <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/eca/Turkey-Snapshot-tr.pdf>. Erişim Tarihi: 17.05.2015
- WTO. (2015, Ocak 1). Web Sitesi: https://www.wto.org/english/thewto_e/20y_e/20y_e.htm. Erişim tarihi: 10.02.2015
- Yalçın, A. Z. (2009). *Küresel ve Bölgesel Kamusal Malların Küresel Yoksulluğu Azaltmadaki Rolü* . Manisa, Türkiye: Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Ana Bilim Dalı.
- Yalçın, A. Z. (2013). Potansiyel Bir Çevre Vergisi Olarak Motorlu Taşıtlar Vergisi: Avrupa Birliği ve Türkiye Arasında Karşılaştırmalı Bir Analiz. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi* , 27 (2), 141-158.
- Young, A. (2014, Şubat 6). Web Sitesi: <http://www.ibtimes.com/global-defense-budget-seen-climbing-2014-first-total-increase-2009-russia-surpasses-britain-saudi>. Erişim tarihi: 05.02.2015
- Yumuşak, İ. G., & Aydın, M. (2005). Bilgi Kamusal Bir Mal mıdır? *Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* , 10, 104-122.

Zacher, M. W. (1999). Global Epidemiological Surveillance, International Cooperation To Monitor Infectious Diseases. I. Kaul, I. Grunberg, M. A. Stern, I. Kaul, I. Grunberg, & M. A. Stern (Dü) içinde, *Global Public Goods. International Cooperation In The 21st Century* (s. 266-283). New York: Oxford University Press.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Akif Şare
Doğum Yeri ve Tarihi : Köln/Almanya – 07.01.1973

EĞİTİM DURUMU

Lisans Öğrenimi : Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler
Fakültesi Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri
Bölümü
Yüksek Lisans Öğrenimi : Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler
Enstitüsü Maliye Ana Bilim Dalı

Bildiği Yabancı Diller :

BİLİMSEL FAALİYETLER

Makaleler

-SCI :
-Diğer :

Bildiriler

-Uluslar arası :
-Ulusal :
-Katıldığı Projeler :

İŞ DENEYİMİ

Çalıştığı Kurumlar ve Yıl : Serbest Ticaret – (1994-2010)
Öz Zeybek Sürücü Kursları – (2011-2016)
Ay Naz SRC Mesleki Yeterlilik Eğitim Merkezi –
(2012-2016)
Nazilli Halk Eğitim Merkezi ASO – (2015-2016)

İLETİŞİM

E-posta Adresi : akifsare@gmail.com
Telefon : 532-3856033
Tarih : 2016