

**T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**ALGILANAN YOLSUZLUK İLE DIŞ TİCARET VE
DOĞRUDAN YABANCI YATIRIM ARASINDAKİ İLİŞKİNİN
ULUSLARARASI ENDEKSLER BAĞLAMINDA
EKONOMETRİK ANALİZİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Büşra GEZİKOL

Enstitü Anabilim Dalı : Uluslararası Ticaret

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Hakan TUNAHAN

MAYIS – 2017

T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**ALGILANAN YOLSUZLUK İLE DIŞ TİCARET VE
DOĞRUDAN YABANCI YATIRIM ARASINDAKİ İLİŞKİNİN
ULUSLARARASI ENDEKSLER BAĞLAMINDA
EKONOMETRİK ANALİZİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Büşra GEZİKOL

Enstitü Anabilim Dalı: Uluslararası Ticaret

“Bu tez 16/05/2017 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Oybirliği ile kabul edilmiştir.”

JÜRİ ÜYESİ	KANAATİ	İMZA
Doç. Dr. Hakan TUNAHAN	Basarılı	
Doç. Dr. Mehmet ADAK	Basarılı	
Yrd. Doç. Dr. Umut Sanem ÇİTÇİ	Basarılı	



SAKARYA
ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS/DOKTORA İNTİHAL YAZILIM RAPORU BEYAN
BELGESİ

Tez Başlığı:

Algılanan Yolsuzluk ile Dış Ticaret ve Doğrudan Yabancı Yatırım Arasındaki İlişkinin Uluslararası Endeksler Bağlamında Ekonometrik Analizi

Yukarıda başlığı belirtilen tez çalışmamın toplam 99 sayfalık kısmına ilişkin *Sakarya Üniversitesi Lisansüstü Yönetmeliği Madde 28* uyarınca aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan ve 01/06/2017 tarihinde Sosyal Bilimler Enstitüsü tarafından şahsıma iletilen *Turnitin* intihal tespit programı raporuna göre tezimin benzerlik oranı % 7'dir.

Uygulanan filtrelemeler:

- 1) Kaynakça hariç
- 2) Alıntılar dâhil
- 3) 5 kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Bu bilgiler doğrultusunda tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.
Gereğini saygılarımla arz ederim.

Öğrenci
Büşra GEZİKOL
01/06/2017

ÖĞRENCİ BİLGİLERİ

Adı – Soyadı : Büşra GEZİKOL
Öğrenci Numarası : Y146056003
Ana Bilim Dalı : Uluslararası Ticaret
Programı : Uluslararası Ticaret
Statüsü : ☒ Y. Lisans ☐ Doktora ☐ Bütünleşik Doktora

Danışman
Doç. Dr. Hakan TUNAHAN
01/06/2017

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın hazırlanmasında; bilgisiyle, tecrübesiyle ve desteğiyle her zaman yanımda olan; motivasyonum dibe vurduğunda bile beni desteklemekten ve akademik olarak her an bana bir şeyler katmaktan asla kaçınmayan; ahlaklı ve çalışkan bir bilim insanı nasıl olunuru bana sabrı ve ilgisiyle sürekli gösteren danışman ve fikir hocam Doç. Dr. Hakan TUNAHAN'a tüm minnettarlığımı ve teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca çalışma sürecinde beni her daim destekleyen; sadece iş arkadaşı değil yol arkadaşı da olduğumuzu bana derinden hissettiren Ayşegül KARATAŞ, Halil ŞİMDİ ve Oylum Şehvez ERGÜZEL'e de teşekkürlerimi sunarım. Akademisyen olma hayalimi en az benim kadar destekleyen arkadaşlarım Merve İBRAHİMOĞLU, Nurdan SAĞIR, Tuğba ONUR, Cem GÜRSU ve Neriman ŞEN'e de teşekkür ederim. En büyük teşekkürüm ve minnettarlığım ise hayallerimi, kariyerimi, üzüntülerimi, sevinçlerimi, başarısızlıklarımı ve başarılarımı sırtlayan ve hiçbir zaman haklarını ödeyemeyeceğim en değerlilerim annem, babam, ağabeyim ve teyzem Ayşe, Muammer ve Ali GEZİKOL ile Hacer KAYMAKÇI'yadır. Her daim var olsunlar...

Büşra GEZİKOL

16.05.2017

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	v
TABLO LİSTESİ	vi
ÖZET.....	vii
SUMMARY.....	ix
GİRİŞ	1
BÖLÜM 1: YOLSUZLUK KAVRAMI, YOLSUZLUĞUN NEDENLERİ, TÜRLERİ, ÖLÇÜLMESİ ve YOLSUZLUK KARŞITI İNİSİYATİFLER.....	4
1.1. Yolsuzluk Kavramı	4
1.2. Yolsuzluğun Nedenleri	9
1.2.1. Yolsuzluğun Siyasal ve Yasal Nedenleri	11
1.2.2. Yolsuzluğun Ekonomik ve Ticari Nedenleri	14
1.2.3. Yolsuzluğun Sosyal Nedenleri	16
1.3. Yolsuzluğun Türleri.....	19
1.3.1. Matrah Aşındırılması ve Kar Aktarımları	22
1.3.2. Rüşvet.....	23
1.3.3. Kayırmacılık	24
1.3.4. Akraba Kayırma	25
1.3.5. Yolsuzluk.....	25
1.3.6. Zimmete Para Geçirme.....	26
1.3.7. İrtikâp	26
1.3.8. Dolandırıcılık.....	27
1.3.9. Off-shore Finans Merkezleri	27
1.3.10. Diğer Yolsuzluk Türleri	27

1.4. Yolsuzluğun Ölçülmesi.....	30
1.4.1. International Country Risk Guide (ICRG)- Uluslararası Ülke Riski Rehberi	31
1.4.2. Corruption Perception Index (CPI)- Yolsuzluk Algılama Endeksi	32
1.4.3. Bribery Payers Index (BPI)- Rüşvet Verme Endeksi	34
1.4.4. Graft Index- Kaufmann, Kraay ve ZoidoLobaton (KKZ) Yolsuzluk Endeksi	34
1.4.5. Global Corruption Barometer (GCB)- Global Yolsuzluk Barometresi.....	35
1.4.6. Opacity Index (OI)- Şeffaf Olmama Endeksi.....	35
1.5. Yolsuzluk Karşıtı İnisiyatifler	36
1.6.1. Birleşmiş Milletlerin Çalışmaları.....	36
1.6.2. Uluslararası Şeffaflık Örgütünün Çalışmaları	37
1.6.3. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütünün (OECD) Çalışmaları	38
BÖLÜM 2: YOLSUZLUĞUN MAKRO DEĞİŞKENLERE ETKİLERİ VE	
YOLSUZLUK İLE DIŞ TİCARET VE DOĞRUDAN YABANCI	
YATIRIM İLİŞKİSİ ÜZERİNE LİTERATÜR TARAMASI.....	39
2.1. Yolsuzluğun Etkileri	39
2.1.1. Yolsuzluğun Ekonomik Büyümeye Etkisi	40
2.1.2. Yolsuzluğun Fakirliğe/Eşitsizliğe Etkisi	41
2.1.3. Yolsuzluğun Dış Ticarete Etkisi.....	41
2.1.4. Yolsuzluğun Yatırımlara Etkisi	42
2.2. Yolsuzluğun Dış Ticaret ile İlişkisi.....	44
2.2.1. Yolsuzluk ve Dış Ticaret İle İlgili İlk Çalışmalar	44
2.2.2. Yolsuzluk ve Dış Ticaret İlişkisinin Olumsuz Olduğunu Savunan Çalışmalar	45
2.2.3. Yolsuzluk ve Dış Ticaret İlişkisinin Olumlu Olduğunu Savunan Çalışmalar	46
2.2.4. Yolsuzluk ve Gümrük Vergileri.....	46
2.2.5. Yolsuzluk ve Ticari Açıklık.....	48

2.2.6. Yolsuzluk ve Ekonomik Entegrasyonlar.....	50
2.2.7. Ülke Bazındaki Yolsuzluk Çalışmaları.....	51
2.2.8. Yolsuzluk ve Diğer Ticari Değişkenlerin İlişkisi	53
2.3. Yolsuzluğun Doğrudan Yabancı Yatırım ile İlişkisi.....	55
2.3.1. Yolsuzluk ve DYY ile İlgili İlk Çalışmalar	56
2.3.2. Yolsuzluk ve DYY İlişkisinin Olumlu Olduğunu Savunan Çalışmalar	56
2.3.3. Yolsuzluk ve DYY İlişkisinin Olumsuz Olduğunu Savunan Çalışmalar	58
2.3.4. DYY ve Yolsuzluk İlişkisini Ele Alan Diğer Çalışmalar	61
BÖLÜM 3: YOLSUZLUK İLE DIŞ TİCARET VE DOĞRUDAN YABANCI YATIRIM İLİŞKİSİNİN EKONOMETRİK ANALİZİ.....	63
3.1. Veri Seti	65
3.2. Yöntem.....	66
3.2.1. CPI Yolsuzluk Endeksi Kullanılarak Oluşturulan Modelin Analizi	67
3.2.1.1. Birim Kök Testi	67
3.2.1.2. Birim ve Zaman Etkisi.....	70
3.2.1.3. Değişen Varyans, Otokorelasyon ve Yatay Kesit Bağımlılığı Testleri	70
3.2.1.4. Prais-Winsten Dirençli Tahminci Modeli.....	72
3.2.2. ICRG Yolsuzluk Endeksi Kullanılarak Oluşturulan Modelin Analizi	73
3.2.2.1. Birim Kök Testi	74
3.2.2.2. Birim ve Zaman Etkisi.....	75
3.2.2.3. Değişen Varyans, Otokorelasyon ve Yatay Kesit Bağımlılığı Testleri	76
3.2.2.4. Prais- Winsten Dirençli Tahminci Modeli.....	78
3.2.3. Gümrük Vergisinin de Dâhil Olduğu ICRG ve CPI Modellerinin Analizi	79
3.2.3.1. Birim Kök Testi	79
3.2.3.2. Birim ve Zaman Etkisi.....	80

3.2.3.3. Değişen Varyans, Otokorelasyon ve Yatay Kesit Bağımlılığı Testleri ..	81
3.2.3.4. Prais- Winsten Dirençli Tahminci Modeli.....	82
SONUÇLAR VE ÖNERİLER	84
KAYNAKÇA	87
EKLER.....	102
ÖZGEÇMİŞ.....	105

KISALTMALAR

DYY	: Doğrudan Yabancı Yatırım
UŞÖ	: Uluslararası Şeffaflık Örgütü
ICRG	: International Country Risk Guide
CPI	: Corruption Perception Index
GSYİH	: Gayrisafi Yurtiçi Hâsıla
ISIC	: Uluslararası Standart Sanayi Sınıflaması
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
CEO	: Chief Executive Officer
İTO	: İstanbul Ticaret Odası
BPI	: Bribery Payers Index
GCB	: Global Corruption Barometer
Oİ	: Opacity Index
KKZ Endeksi:	Kaufmann, Kraay ve ZoidoLobaton Endeksi
BM	: Birleşmiş Milletler
OECD	: Organisation for Economic Co-operation and Development
IMF	: International Monetary Foundation
APEC	: Asia- Pasific Economic Cooperation
AB	: Avrupa Birliği
BTA	: Bölgesel Ticaret Anlaşmaları
STA	: Serbest Ticaret Anlaşmaları
MENA	: Middle East and North Africa
WBES	: World Business Environment Survey
Ar-Ge	: Araştırma Geliştirme

TABLO LİSTESİ

Tablo 1 : Ülke Gruplarının Yolsuzluk ile İlgili Yaklaşımları	29
Tablo 2 : Yolsuzluk Algılama Endeksinde 2015-2016 En Düşük ve En Yüksek Değeri Alan Beş Ülke.....	33
Tablo 3 : Analizde Kullanılan Değişkenler ve Kaynakları	66
Tablo 4 : Düşük Gelirli Ülkelerin Birim Kök Testi	68
Tablo 5 : Düşük Orta Gelirli Ülkelerin Birim Kök Testi	68
Tablo 6 : Yüksek Orta Gelirli Ülkelerin Birim Kök Testi	69
Tablo 7 : Yüksek Gelirli Ülkelerin Birim Kök Testi	69
Tablo 8 : CPI Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Model de Birim Etkisi	70
Tablo 9 : CPI Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Model de Zaman Etkisi	70
Tablo 10: CPI Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Değişen Varyans	71
Tablo 11: CPI Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Otokorelasyon.....	71
Tablo 12: CPI Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Yatay Kesit Bağımlılığı	71
Tablo 13: Prais- Winsten Dirençli Tahminci Modeli- CPI	72
Tablo 14: Düşük Gelirli Ülkelerin Birim Kök Testi	74
Tablo 15: Düşük-Orta Gelirli Ülkelerin Birim Kök Testi.....	74
Tablo 16: Yüksek-Orta Gelirli Ülkelerin Birim Kök Testi	75
Tablo 17: Yüksek Gelirli Ülkelerin Birim Kök Testi	75
Tablo 18: ICRG Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Birim Etkisi.....	76
Tablo 19: ICRG Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Zaman Etkisi.....	76
Tablo 20: ICRG Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Değişen Varyans.....	76
Tablo 21: ICRG Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Otokorelasyon.....	77
Tablo 22: ICRG Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Yatay Kesit Bağımlılığı	77
Tablo 23: ICRG Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Düşük Gelirli Ülkeler için Yatay Kesit Bağımlılığı.....	78

Tablo 24: Prais-Winsten Dirençli Tahminci Modeli- ICRG	78
Tablo 25: ICRG Modeli için Birim Kök Testi	79
Tablo 26: CPI Modeli için Birim Kök Testi	80
Tablo 27: ICRG ve CPI için Birim Etkisi	80
Tablo 28: ICRG ve CPI için Zaman Etkisi	81
Tablo 29: ICRG ve CPI için Değişen Varyans	81
Tablo 30: ICRG ve CPI için Otokorelasyon	82
Tablo 31: ICRG ve CPI için Yatay Kesit Bağımlılığı.....	82
Tablo 32: ICRG ve CPI için Prais-Winsten Dirençli Tahminci Modeli	83

Tezin Başlığı: Algılanan Yolsuzluk ile Dış Ticaret ve Doğrudan Yabancı Yatırım Arasındaki İlişkinin Uluslararası Endeksler Bağlamında Ekonometrik Analizi

Tezin Yazarı: Büşra GEZİKOL **Danışman:** Doç. Dr. Hakan TUNAHAN

Kabul Tarihi: 16 Mayıs 2017 **Sayfa Sayısı:** ix (ön kısım)+ 101 (tez) + 4 (ek)

Anabilimdalı: Uluslararası Ticaret

İlk zamanlarda sadece siyasi ve bürokratik anlamda ele alınan yolsuzluk kavramı zaman içerisinde farklı yapılara sirayet etmiştir. Birçok alana yayılan yolsuzluk ile işletmelerin, yatırımcıların hatta toplumdaki vatandaşların yolsuzluk yapma ya da yolsuzlukla karşılaşma ihtimali de ortaya çıkmıştır. Bu yayılma nedeniyle yolsuzluk zamanla ülkelerde ekonomik açıdan da sorunlara neden olmuştur. Yolsuzluğun ekonomik yapıları etkilemesinin yanı sıra ekonomik yapıların da yolsuzluğa etki etmesi öngörülmektedir. Bu bağlamda ekonomik gelişme ve ilerlemelerin, yolsuzluğu engelleyebilen bir fırsat olarak değerlendirilmesi de söz konusu olabilmektedir. Yolsuzluğun tarihsel süreçte ekonomik bir soruna dönüşümünün, bununla birlikte dış ekonomik ilişkilerin (dış ticaret ve doğrudan yabancı yatırım) yolsuzluk üzerinde yarattığı etkilerin ortaya çıkarılması çalışmanın amacını oluşturmaktadır.

Yolsuzluk ve dış ekonomik unsurlar arasındaki ilişkiyi değerlendiren bu tez çalışması üç bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın ilk bölümünde; yolsuzluk kavramı, yolsuzluğun nedenleri, türleri, ölçümü ve yolsuzluk karşıtı inisiyatifler ele alınmaktadır. İkinci bölümde ise yolsuzluğun etki ettiği makro değişkenler ve yolsuzluk ile dış ticaret ve doğrudan yabancı yatırım ilişkisini değerlendiren literatür taraması yer almaktadır. Son bölüm ise çalışmanın uygulama kısmı olup; algılanan yolsuzluğu ölçmek amacıyla kullanılan ICRG-Corruption (International Country Risk Guide) ve CPI (Corruption Perception Index) endeksleri ile dış ticaret ve doğrudan yabancı yatırım ilişkisi değerlendirilmektedir.

Analiz kapsamında ülkeler Dünya Bankası'nın 2017 gelir sınıflandırmasına göre dört temel kategoride değerlendirilmektedir. Zaman ve veri eşleşmesi sorunu nedeniyle yolsuzluk endeksleri farklı zaman dilim çerçevesinde oluşturulan iki farklı model ile analiz edilmiştir (ICRG 1995-2015 / CPI 2003-2015).

Yapılan analiz sonucunda hem ICRG hem de CPI endeksleri için kurulan modellerde anlamlı sonuçlar elde edilmiştir. Bununla birlikte gümrük vergisinin etkisini değerlendirmek amacıyla 2003-2015 yıllarında kategorileştirilmemiş 60 ülke için ICRG ve CPI için kurulan iki farklı modelde de anlamlı sonuçlara ulaşılmıştır. Her iki modelde de ihracat artışının yolsuzluğu azalttığı; gümrük vergi oranları artışının ise yolsuzluğu arttırdığı görülmektedir.

Daha önceki çalışmalardan farklı olarak ICRG endeksinin alt endeksi olan yolsuzluk değişkeninin tek başına kullanılması, ülkelerin gelir kategorileri ile değerlendirmeye alınması ve panel veri analizinin kullanılması bu çalışmanın özgün yönleridir.

Anahtar Kelimeler: Yolsuzluk, Panel Veri Analizi, Dış Ticaret, DYY

Title of the Thesis: The Econometric Analysis of the Relationship Between Perceived Corruption, Foreign Trade and Foreign Direct Investment in the Context of International Indices

Author: Büşra GEZİKOL **Supervisor:** Assoc. Prof. Hakan TUNAHAN

Date: 16 May 2017 **Nu. Of pages:** ix (pre text)+ 101 (main body) + 4 (app.)

Department: International Trade

The concept of corruption which was initially dealt with only from political and bureaucratic perspective has spread to other structures in time. With the spread of corruption in many areas the possibility of involving or facing corruption of business, investors and even citizens in society has emerged. Corruption has caused economic problems in countries over time due to this spread. It is seen that corruption affects economic structures as well as economic structures affect corruption. In this context, economic development and progress are also considered as an opportunity to prevent corruption. The aim of this study is to reveal the transformation of corruption into an economic problem in the historical process and the effects of international economic relations (foreign trade and foreign direct investment) on corruption.

This research which approach the relationship between corruption and international economic factors consists of three parts. In the first part of the study, the concept of corruption, its causes, types and measures and additionally anti-corruption initiatives are discussed. In the second part, macro variables affected by corruption and the literature review of studies on the relationship between corruption and foreign trade and foreign direct investment is presented. In the last part, including the analysis, the relationship between perceived corruption, measured by ICRG and CPI indices, and foreign trade and foreign direct investment is evaluated.

Within the scope of analysis, the countries are evaluated in four basic categories according to 2017 income classification of the World Bank. Because of the problem of time and data pairing, the corruption indices have been analyzed with two different models generated over different time periods (ICRG 1995-2015 / CPI 2003-2015).

As a result of the analysis; the models which are established for both ICRG and CPI indices are found significant. In order to assess the impact of the customs duties ICRG and CPI models for the 60 countries that aren't categorized in 2003-2015 periods have significant results. In both models, it is seen that increase in exports decreased the corruption while increase in customs duties rates increase the corruption.

Unlike previous studies, using the corruption variable, which is the sub-index of the ICRG index, evaluating countries with income categories, and using panel data analysis are unique aspects of this study.

Key Words: Corruption, Panel Data Analysis, International Trade, FDI

GİRİŞ

Daha önceleri sadece siyasilerin ve kamu görevlilerinin kişisel çıkarları için güçlerini kötüye kullanmalarını ifade eden yolsuzluk kavramı; zaman içerisinde toplumun farklı birimlerine de sirayet etmiştir. İşletmeler, yatırımcılar, gümrük çalışanları hatta toplumdaki birçok vatandaş ya yolsuzluğu yapan ya da yolsuzluk sorunuyla karşı karşıya kalan taraflar olmuşlardır. Bu nedenle yapılan çalışmalarda yolsuzluk kavramı ve nedenleri sosyal, ekonomik ve siyasi değişkenlerle ele alınarak; oluşmasındaki temel nedenler ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Ekonomik entegrasyonlar ve küreselleşmenin ülkelerin etkileşimlerini artırması ile birlikte yolsuzluğun ekonomik nedenleri ve etkileri diğer değişkenlere göre daha fazla ön plana çıkmıştır. Bu nedenle ekonomik gelişmelerin, entegrasyonların, yatırımların ve ticaretin yolsuzluk üzerinde yarattığı etkiler literatürdeki çalışmalarda sıklıkla ele alınmaktadır. Dış ekonomik ilişkiler olarak değerlendirilen bu değişkenler yolsuzluk üzerinde farklı etkiler yaratabilmektedir. Dış ekonomik ilişkilerin yolsuzluğu arttırıcı etki yaratması literatürde “tekerlekleri yağlama hipotezi” olarak ele alınırken; yolsuzluğu azaltıcı etki ise “tekerleklerin kuma saplanması hipotezi” olarak değerlendirilmektedir.

Bu bağlamda yolsuzluğun tarihsel süreçte ekonomik bir soruna dönüşümünün, bununla birlikte dış ekonomik ilişkilerin (dış ticaret ve doğrudan yabancı yatırım) yolsuzluk üzerinde yarattığı etkilerin ortaya çıkarılması, literatüre yönelik ne gibi farklılık ve benzerliklerin oluşabileceğinin ortaya koyulması çalışma kapsamında değerlendirilmiştir.

Yolsuzluk ve dış ekonomik unsurlar arasındaki ilişkiden hareketle bu tez çalışması üç bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın ilk bölümünde; yolsuzluk kavramı, yolsuzluğun nedenleri, türleri, ölçümü ve yolsuzluk karşıtı inisiyatifler ele alınmaktadır. İkinci bölümde ise yolsuzluğun etki ettiği makro değişkenler ve yolsuzluk ile dış ticaret ve doğrudan yabancı yatırım ilişkisini değerlendiren literatür taraması yer almaktadır. Son bölüm ise çalışmanın uygulama kısmı olup; algılanan yolsuzluğu ölçmek amacıyla kullanılan ICRG-Corruption (International Country Risk Guide) ve CPI (Corruption Perception Index) endeksleri ile dış ticaret ve doğrudan yabancı yatırım ilişkisi değerlendirilmektedir.

Analiz kapsamında ülkeler Dünya Bankası'nın 2017 gelir sınıflandırmasına göre dört temel kategoride değerlendirilmektedir. Zaman ve veri eşleşmesi sorunu nedeniyle yolsuzluk endeksleri farklı zaman dilim çerçevesinde oluşturulan iki farklı model ile analiz edilmiştir (ICRG 1995-2015 / CPI 2003-2015). Yapılan analiz sonucunda hem ICRG hem de CPI endeksleri için kurulan modellerde anlamlı sonuçlar elde edilmiştir. Bununla birlikte gümrük vergisinin etkisini değerlendirmek amacıyla 2003-2015 yıllarında kategorileştirilmemiş 60 ülke için ICRG ve CPI için kurulan iki farklı modelde de anlamlı sonuçlara ulaşılmıştır. Her iki modelde de ihracat artışının yolsuzluğu azalttığı; gümrük vergi oranları artışının ise yolsuzluğu arttırdığı görülmektedir.

Çalışmanın Amacı

Yolsuzluk ülkelerin siyasi ve bürokratik yapısını bozduğu kadar; dış ekonomik ilişkiler anlamında da ülkeye zarar vermektedir. Farklı bir açıdan bakıldığında da ülkenin ekonomik gelişmişliğinin artması ve bu yönde atılan adımlar yolsuzluk üzerinde olumsuz etki yaratmaktadır. Bu çalışma da yolsuzluğu siyasi ve bürokratik yapısının dışında dış ekonomik ilişkiler açısından ele almaktadır. Bu bağlamda ülkelere ekonomik anlamda katkı sağlayan dış ticaretin ve doğrudan yabancı yatırımın, yolsuzluk ile ilişkisi incelenmektedir. Böylece yolsuzluğun geçmişten günümüze farklılaşan noktalarının anlaşılması ve dış ekonomik ilişkileri ele alan değişkenlerin yolsuzluk üzerinde ne derece etki yarattığının ortaya çıkarılması çalışmanın amacını oluşturmaktadır.

Çalışmanın Önemi

Dış ekonomik ilişki değişkenleri olarak ele alınan dış ticaret ve doğrudan yabancı yatırımın yolsuzlukla ilişkisinin Dünya Bankası'nın 2017 gelir sınıflandırmasında yer alan dört ülke kategorisi çerçevesinde ele alınması, yolsuzluğun daha önceki çalışmalara nazaran farklı bir bakışla değerlendirildiğini ortaya koymaktadır. Dış ekonomik ilişkilerin ülkede algılanan yolsuzluk seviyesini ne derece etkilediğini ortaya koyan bu çalışma ülkelerin gelir seviyelerinin, ticari açıklıklarının ve diğer ülkelerle ekonomik ilişkilerinin yolsuzluk sorunu üzerinde yarattığı etkiyi incelemesi nedeniyle literatüre katkı sağlamaktadır. Bununla birlikte daha önceki çalışmalardan farklı olarak ICRG endeksinin alt endeksi olan yolsuzluk değişkeninin tek başına kullanılması, ülkelerin

gelir kategorileri ile değerlendirmeye alınması ve panel veri analizinin kullanılması bu çalışmaya özgünlük getirmektedir.

Çalışmanın Yöntemi

Yolsuzluk ile ilgili daha önce yapılmış çalışmalar değerlendirildiğinde yolsuzluğun hem etki ettiği hem de etkilendiği değişkenler olduğu görülmektedir. Değişkenlerin yanı sıra yolsuzluk ile ilgili kullanılan endeksler, çalışma kapsamında seçilen ülke ya da ülke grupları, istatistiki ve ekonometrik analizler de incelenmiştir. Bu bağlamda yolsuzluğa etki eden değişkenlerden dış ticaret ve doğrudan yabancı yatırım değerlendirmeye alınmakta olup; diğer çalışmalardan farklı olarak Dünya Bankası'nın gelir sınıflandırmasına göre dört ülke kategorisi çalışmada kullanılan ülkeleri oluşturmaktadır. Ayrıca yolsuzluk ile dış ticaret ve DYY ilişkisi panel regresyon analizi ile değerlendirilmiştir.

Bu alışma yolsuzluğu dış ekonomik etkiler açısından incelemekte olup; ülkelerin ekonomilerini ve gelişmişlik seviyelerini etkileyen dış ticaret ve doğrudan yabancı yatırımların yolsuzluk ile ilişkisini ele almaktadır. Bu bağlamda dış ticaret ve yabancı yatırımdaki değişikliklerin yolsuzluk üzerindeki etkisi; International Country Risk Guide (ICRG) ve Corruption Perception Index (CPI) yolsuzluk endeksleri ile ele alınmaktadır.

Her ekonometrik çalışmada olduğu üzere bu çalışmanın da en önemli kısıtı verilerin belli zaman periyotlarında eksikliklere sahip olmasıdır. En başta ICRG için 1984-2015 ve CPI için de 1995-2015 döneminde 140 ülke bağlamında analiz gerçekleştirilmek istenirken; veri kısıtları nedeniyle hem zaman aralığı hem de ülke sayısı konusunda sınırlamalar getirilmek durumunda kalınmıştır. ICRG için 1995-2015 döneminde 124 lke; CPI için ise 2003-2015 döneminde 122 ülke analiz edilebilmiştir. Ayrıca çalışmada kullanılacak olan gümrük vergileri değişkeni de sadece 2003-2015 yılları arasında kategorileştirilmemiş 60 ülke için düzenli veri sağladığından ayrı bir analiz ile değerlendirilmiştir.

BÖLÜM 1: YOLSUZLUK KAVRAMI, YOLSUZLUĞUN NEDENLERİ, TÜRLERİ, ÖLÇÜLMESİ VE YOLSUZLUK KARŞITI İNİSİYATİFLER

1.1. Yolsuzluk Kavramı

Yolsuzluk tarih boyunca adından çokça söz ettiren bir kavram olmuştur. Birçok devlet ve sanat adamı yolsuzluk ve bu kavrama yakın uygulamaları eserlerinde ele almaktadırlar. İlk olarak milattan önce 4.yüzyılda Hindistan Kralı Kautilya “*Arthashastra*” adlı eserinde yolsuzluk konusunu ele almakta ve yolsuzluk ile ilgili şu cümleleri dile getirmektedir: “Dilinin ucunda bulunan bu balı (zehri) tatmamak imkânsız gibi bir şeydir; bu yüzden devlet görevlisinin ve bir miktar da kralın bunu yememesi mümkün değildir. Nasıl ki denizin derinliklerde yüzen balıkların su içip içmediğini bilmiyorsak, bir devlet görevlisinin de kendisi için para alıp almadığını bilememekteyiz” (Bardhan, 1997: 1320). Dante de eserlerinde cehennemin en dibinde yer alan kişileri rüşvet alan kişiler olarak betimlemektedir. Shakespeare ise yolsuzluk kavramını içeren rolleri oyunlarına sıkça yerleştiren kişiler arasındadır (Tanzi, 1998: 559). Yolsuzluk, dini kaynaklarda da toplumsal bir sorun olarak dile getirilmekte ve yasaklanan bir eylem olarak karşımıza çıkmaktadır. Yolsuzluğun birçok dinde olduğu gibi İslam dininde de yasak ve hastalıklı bir durum olduğu Kuran-ı Kerim’de yer alan “Aranızda birbirinizin mallarını haksız yere yemeyin. İnsanların mallarından bir kısmını bile bile günaha girerek yemek için onları hâkimlere (işbaşındakilere) (rüşvet olarak) vermeyin.” (Bakara, 2/188) ayeti ile de görülebilmektedir.

Hem idari hem de toplumsal bir sorun olarak karşımıza çıkan yolsuzluğun, sözlüklerde ve literatürde de farklı şekilde tanımlandığı görülmektedir. Yolsuzluk (corruption) kelimesi, Latince bir kelime olan kırmak, yıkmak, ihlal etmek anlamına gelen *corrumpere*’den gelmektedir. İngilizcede kullanılan “corruption” ve Almancada bunun karşılığı olan “korruptus” kelimeleri esasen rüşvet, zimmet, adam kayırmacılık gibi olayları kapsamaktadır (Gedikli, 2011:170). Yolsuzluk kelimesi Türk Dil Kurumu’nda ise “bir görevi, yetkiyi kötüye kullanma” şeklinde tanımlanmaktadır (www.tdk.gov.tr).

Yolsuzluk kavramını tam anlamıyla açıklayabilmek oldukça güçtür. Farklı yolsuzluk türlerinin var olması ve bu türlerden rüşvet dışındakilerin somut olarak belirlenememesi genel kabul görmüş bir yolsuzluk tanımının yapılmasını engellemektedir.

Dünya Bankası 1997 yılında yayınladığı raporda en genel ifade ile yolsuzluk kavramını, “kamu gücünün kişinin kendi menfaatleri adına kullanması” şeklinde açıklamaktadır (World Bank, 1997).

Dünya Bankası’nın tanımının yanında Avrupa Konseyi de 4 Ocak 2009 tarihli Yolsuzlukla Mücadele Özel Hukuk Sözleşmesi’nin 2. Maddesinde yolsuzluğu; “...doğrudan doğruya ya da dolaylı yollardan rüşvet ve yasadışı bir menfaat temin eden kişinin yürüttüğü görevlerin veya gerekli davranışların yasalara uygun bir şekilde yerine getirilmesinde sapmalara yol açan rüşvet veya başka her türlü yasadışı menfaatin talep edilmesi, teklif edilmesi, verilmesi ya da kabul edilmesi” olarak açıklamaktadır (www.seffaflik.org/yolsuzluk/yolsuzluk-nedir/).

Yolsuzlukla ilgili ülke raporları hazırlayan, yolsuzluğun ölçülmesine yönelik endeksler oluşturan, yolsuzluğun toplumlar üzerindeki etkisini azaltmaya çalışan ve bununla birlikte ortak bir bilinç yaratarak yolsuzluğa karşı mücadele veren global bir sivil toplum kuruluşu olan ve bu çalışmanın da temelinde yer alan Uluslararası Şeffaflık Örgütü (UŞÖ- Transparency International) ise yolsuzluğu "emanet edilen gücün özel kazanç için kötüye kullanımı" olarak ifade etmektedir (www.transparency.org).

Akademik çalışmalar incelendiğinde yolsuzluk kavramının çok farklı tanımları olduğu görülmektedir. Bunun nedeni yolsuzluğun farklı sosyal bilimlerle ilişkisinin olmasına bağlanabilir. Ayrıca yolsuzluk; kültürel, ekonomik, sosyal, kamusal ve sektörel dinamikleri etkileyen bir kavram olması sebebiyle de akademik çalışmalarda farklı tanımlamalarla adından söz ettirmektedir.

Yolsuzluğun temel niteliklerinin incelenmesi, bundan sonra bahsi geçecek yolsuzluk tanımlarının daha iyi anlaşılmasına neden olacaktır. Bu temel nitelikler sırasıyla yetki, yetkinin kural dışı kullanımı ve çıkar olarak karşımıza çıkmaktadır (Berkman, 2009: 13-18). Yolsuzluk iki taraf arasındaki değiş-tokuşu ve taraflardan birinin yetkili olmasını ifade eden bir kavramdır (Alatas, 1968: 33). Yetkili kişi olarak genellikle bir kamu

görevlisinden bahsedilmesine rağmen; yolsuzluk sadece kamu görevlileri çerçevesinde gerçekleşmediğinden özel-kamu yetkilisi şeklinde belirtmek daha uygun olacaktır. Yetkinin kural dışı kullanımı ögesi hukuki kurallardan kaçmak ve devletin düzenlemelerini göz ardı etmek şeklinde yorumlanmaktadır. Son öge olan çıkar ise yolsuzluğun değiş-tokuş kavramı üzerinden bir yetki kullanımı sonucunda elde edilen hediye, para, mal gibi maddi; takdir, unvan, rütbe vs. gibi maddi olmayan karşılıklar sağlamaktadır.

Literatür incelendiğinde yolsuzluk çalışmalarına öncülük eden isimlerin McMullan (1961), Huntington (1968), Becker ve Stigler (1974), Banfield (1975), Klittgard (1988, 1991), Bayley (1989), Shleifer ve Vishny (1993) ve Rose- Ackerman (1975, 1978, 1999) olduğu görülmektedir. Bu yazarların görüşleri aşağıda detaylı olarak açıklanmaktadır.

Yolsuzluk kavramını ele alan ilk akademik çalışmalardan McMullan (1961)'ın çalışmasında yolsuzluk, bir kamu görevlisinin uygun olmayan nedenlerle meşru bir takdir yetkisini veya görevini yerine getirmek için para veya paranın eşdeğerini kabul etmesi olarak ifade edilmektedir. Huntington (1968)'a göre ise yolsuzluk, kamu görevlilerinin, özel amaçlara hizmet etmek için kabul edilmiş normlardan sapma davranışlarını ifade etmektedir. Ayrıca Huntington yolsuzluğun tüm toplumlarda açıkça görülmekle birlikte bazı toplumlarda diğerlerinden çok daha yaygın olduğundan ve bunun sosyal ve ekonomik modernleşme bağlantısının kurulabileceğinden de bahsetmektedir. Becker ve Stigler (1974) ise yolsuzluğu rüşvet ekseninde değerlendirirken, yasayı kötüye kullanma ve piyasa açısından yolsuzluğun etkilerine bakmaktadır.

Banfield (1975)'e göre, bir temsilcinin/vekilin yetkisini kişisel çıkarları için kullanması ya da temsil ettiği kişiye hizmet ederken yasadışı veya etik olmayan davranışlar sergilemesi yolsuzluk olarak tanımlanmaktadır. Klittgard (1991) da yolsuzluk için, kamu görevlisinin görevini kötüye kullanması şeklinde bir tanımlama yapmaktadır. Bayley (1989) ise yolsuzluğa farklı bir tanım getirerek yolsuzluğun rüşvetle birlikte anılan bir kavram olmasına rağmen sadece parasal olmayacağını, gücün ve yetkinin parasal olmayan amaçlar için kullanılmasının da yolsuzluk olarak nitelendirilebileceğini belirtmesi farklı bir bakış açısı sunmaktadır.

Shleifer ve Vishny (1993) ise yolsuzluğu devlet görevlilerinin; devletin mülkiyetinde bulunan varlıkları kişisel kazanç sağlamak amacıyla satması olarak ifade etmektedir. Yolsuzlukla ilgili birçok çalışması olan Rose-Ackerman (1999)'a göre ise siyasi liderlerin eş, dost ve yakınlarla yardım etmesi bazı toplumlarda yolsuzluk olarak değerlendirilmektedir.

31 Aralık 1995'te Financial Times'ın 1995 yılını yolsuzluk yılı olarak tanımlamasını takip eden üç yıl içinde yolsuzluk kavramı ile ilgili birçok yayın ve kitap basılmıştır (Tanzi, 1998: 560). Doğu Bloğunun çöküşünün ve globalleşmenin hız kazanmasının da bu yıllarda etkileri olduğu söylenebilir. Bu yılları kapsayacak şekilde yolsuzluk kavramını ele alan çalışmalarda ise Khan (1996), Mauro (1995, 1996, 1998), Tanzi (1998) ve Leite ve Weidmann (1999) isimleri öne çıkmaktadır.

Khan (1996) yolsuzluğu, kamu görevlilerinin maddi kazanç veya siyasi destek tekliflerine cevaben, resmi kurallardan sapması şeklinde tanımlamakta ve yolsuzluğun hem etik hem de resmi kuralları ihlal ettiğini dile getirmektedir.

Mauro (1995) ise devletin hantal ve dürüst olmayan bürokratik yapılarının yolsuzluğa sebep olacağına bu durumun da girişimcileri etkileyeceğini belirtmektedir. Mauro (1998) başka bir makalesinde ise; hükümetlerin her zaman vatandaşlarının çıkarları doğrultusunda hareket etmediği bir dünyada, dürüst olmayan politikacıların daha fazla kamu harcaması yapması ve bu harcamalardan gizlilik içinde büyük rüşvetler almasının beklenilebileceğini ifade etmektedir.

Tanzi (1998), genel kabul görmüş bir tanım olan kamusal gücün kişisel çıkar için kullanılması ifadesine ek getirerek bunun sadece bireyin çıkarı için değil; bir aile yahut bir grubun menfaati için de gerçekleşebileceğini vurgulaması yolsuzluğa yeni bir bakış açısı getirmektedir.

Leite ve Weidmann (1999) ise doğal kaynakların varlığının rant sağlama amacıyla kullanılmasının ülkede yolsuzluğa neden olacağını ileri sürerek, ülkenin varlıklarının, hükümetin tutumunun ve hükümet politikalarının yolsuzluğu oluşturduğunu dile getirmektedir.

2000'lı yıllara gelindiğinde yolsuzluk kavramı ile ilgili birçok araştırma yapılmaya devam edilmiştir. Bu dönemde Fransa, İtalya, Japonya, Kenya, Meksika, Güney Kore ve Amerika Birleşik Devletleri gibi birçok büyük, gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkede yolsuzluk skandallarının ortaya çıkması yolsuzluk olgusu üzerine çalışmaların artarak devam etmesinde önemli rol oynamıştır. Bu yılları kapsayacak şekilde yolsuzluk kavramını ele alan çalışmalarda ise Sandholtz ve Koetzle (2000), Barreto (2000), Wei (2001) ve Habib ve Zurawicki (2002) isimleri öne çıkmaktadır.

Sandholtz ve Koetzle (2000) çalışmalarında yolsuzluk kavramının her ülkede farklı şekilde ortaya çıkacağından ama tüm ülkelerde yolsuzluk denildiğinde ortak noktanın “uygun olmayan ve yasadışı” kavramları olduğundan bahsetmektedir. Ayrıca bu zamana kadar yolsuzluk ile ilgili yapılan tanımlarda politik yolsuzluk perspektiften bakıldığını dile getiren Sandholtz ve Koetzle halkın perspektifinden yolsuzluğun değerlendirilmesinin daha uygun olacağını belirtmektedirler. Barreto (2000) ise yolsuzluk ile kamu sektörü arasında yakın bir ilişkinin olduğundan bahsetmektedir. Kötü yönetilen devlet kurumlarında çalışan devlet memurlarının görevlerini kötüye kullanmaları, etik olmasa bile kişinin perspektifinden yapılanların yanlış olarak algılanmaması ve devlet için çalışan memurun illegal yollarla zenginleşmesi Barreto tarafından yolsuzluk olarak değerlendirilmektedir. Yolsuzluk ile ilgili çalışmaları bulunan Wei (2001) ise yolsuzluğu iki farklı açıdan değerlendirmektedir. İlki, devlet memurlarının güçlerini kendi menfaatleri için özel sektörden rüşvet almak amacıyla kötüye kullanmaları iken; ikincisi ise politik yolsuzluk olarak değerlendirilmekte ve seçim esnasında zenginlik ve güç sahibi bireylerin rüşvet vb yollarla yasa ve uygulamaları etkilemesidir. Habib ve Zurawicki (2002) ise yolsuzlukla ilgili şunları dile getirmektedir: “Yolsuzluk; rüşvet, bürokratik verimsizlik ve siyasi istikrarsızlık gibi kavramları içeren kapsayıcı bir değişken olarak değerlendirilebilir fakat yolsuzluk genelde hem kamu hem de özel sektörde rüşvet olarak kullanılmaktadır”.

2000li yıllardan itibaren Birleşmiş Milletler, Dünya Bankası, OECD gibi kuruluşlar yolsuzlukla ilgili alanlara odaklanmışlardır. Bunun nedeni ise her yıl dünya ekonomisinde ödenen rüşvet miktarının 1 trilyon dolar civarında olmasıdır ki 2001-2002 yılları arasında 30 trilyon dolarlık dünya ekonomisinin 1 trilyon dolarının rüşvete gitmesi (Goel ve Nelson, 2010: 433-434) bu kuruluşları harekete geçirmiştir.

Bayar (2010), yolsuzluğun sadece bir kamu problemi değil aynı zamanda özel sektör problemi de olabileceği gerçeğini ele alırken; yolsuzluğun bir vekâlet sorunu olduğuna değinmektedir. Gedikli (2011) ise yolsuzluğu, toplumca kabul edilen ahlaki ve hukuki kurallara karşı çıkararak elde edilmek istenen bir durum için para ve güç kullanması olarak açıklamaktadır. Bu durum da vatandaşların ve özel sektörde yer alan şirketlerin kamu kurumlarına rüşvet vererek yasadışı iş ve eylemler yaptırılması olarak da ele alınabilir.

Literatürde yapılan tanımlar incelendiğinde yolsuzluğun tarih boyunca adından oldukça söz ettiren bir kavram olduğu görülmektedir. Fakat yolsuzluk ile ilgili tek ve kesin bir tanım bulunmamaktadır. Araştırmacıların bazıları yolsuzluğu kamu sektörü açısından değerlendirirken çok azı da özel sektör bağlamında ele almaktadır. Yolsuzluğun ölçütü olarak kimi rüşveti, kimi illegal yollara başvurmayı kimi de haksız zenginleşme ve zimmete geçirmeyi değerlendirmektedir. Yine araştırmacıların bazıları yolsuzluğun devlet memurları tarafından gerçekleştirilen bir eylem olduğundan bahsederken; bazıları da politikacıların ve hükümetlerin ve şirketlerin bu süreçte rol oynadığını söylemesi de yolsuzluğu gerçekleştiren kişilerinden tek ve kesin olmadığını göstermektedir.

Görüldüğü üzere yolsuzluğun evrensel bir tanımı bulunmamakta her kültüre göre de değişiklik göstermektedir. Bir kültürde uygun olan davranışın başka bir kültürde yolsuzluk olarak kabul edilmesi mümkündür. Fakat yolsuzluk genel hatlarıyla değerlendirildiğinde uygun olmayan ve hukuka aykırı olarak genellenebilir. Tüm bu tanımlamalar ve ölçütler değerlendirildiğinde yolsuzluk; kamu sektöründe, özel sektörde ve hükümet kademelerinde bireylerin yahut toplulukların kamunun ya da şirketin yararı için kullanmaları gereken güç ve yetkilerini, parasal olan ya da olmayan yollarla kendi ya da yakın/işbirliği içinde olduğu kişilerin lehlerine kullanmalarını içeren bir kavram olarak değerlendirilebilir.

1.2. Yolsuzluğun Nedenleri

Yolsuzluk kavramından bahsedilirken genellikle yolsuzluğun oluşmaması için alınması gereken tedbirler, hukuki düzenlemeler gibi konulara vurgu yapılmaktadır. Fakat yolsuzluk, arkasında birçok nedeni barındıran ve ciddi kayıplara yol açan bir suçtur. Bu nedenle dikkatli olma kısmından ziyade nedenlerinin neler olduğu iyice anlaşılmalı ve

daha sonrasında çözüm yolları ile birlikte dikkat çekme faaliyetleri gerçekleştirilmelidir. 80li yıllara kadar yolsuzluk daha çok politik ve sosyolojik yönü ile ele alınan bir kavram olarak karşımıza çıksa da 1990 sonrasında ekonomik olarak nedenlerinin ve etkilerinin ortaya çıkması, onun ekonomik bir problem olarak da değerlendirilmesine neden olmuştur. Yolsuzluk günümüzde de ciddi kayıplara yol açan ve ülkeler için problem yaratan bir durum olmaya devam etmektedir.

Tarihsel süreç içerisinde yolsuzluğu değerlendirdiğimizde ilk olarak Soğuk Savaş sonunda politik yolsuzluk yaşayan ülkelerin, endüstrileşmiş ülkeler tarafından göz ardı edilmesi yolsuzluğu o yıllarda ciddi manada arttıran bir durum şeklinde değerlendirilmektedir. Daha sonrasında SSCB gibi planlı ekonomilerde yolsuzluğun raporlanmaması ya da üzerinin örtülmesi de yolsuzluğu yıllar itibariyle arttırmıştır. Bunun yanında ülkenin demokratikliği ve medya özgürlüğünün durumu yolsuzluğun oluşması ya da engellenmesi sürecinde oldukça ciddi etkiler yaratan diğer unsurlardır.

Aslında yolsuzluk monopol yapı, takdir yetkisinin aleyhte kullanılması olarak anılan ve devlet ile ilişkilendirilen bir kavramdır. Geleneksel olarak sosyolojinin alanları olarak görülen konularda çalışan ilk ekonomistlerden biri olan Gary Becker yazılarında “devlet ortadan kalkarsa, yolsuzluk da ortadan kalkacaktır” şeklinde ifadelerde bulunması yolsuzluğun sıklıkla devletle ilişkilendirildiğinin kanıtı niteliğindedir. Fakat yolsuzluğun temel nedenini devletin faaliyetleri şeklinde değerlendirmek yanlış olacaktır. Özel sektör de yolsuzluğa neden olabilecek aktörlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Fakat tüm toplumlarda devlet ve hükümet kademeleri, ülke ne kadar serbest bir ekonomi ve az devlet müdahalesi ile işliyor olsa da, faaliyetlerin çoğunda söz sahibidir. Bu durum da ekonomiden, sosyal yaşama, siyasetten, ticarete kadar pek çok kademede devletin müdahalesi olsun ya da olmasın yolsuzluk ihtimalinin olduğunu göstermektedir.

Yolsuzluk genellikle gelişmekte olan ya da az gelişmiş ülkelerde ortaya çıkan bir durum olmakla beraber; endüstrileşmiş ülkelerde de rastlanılabilen bir sorundur. Her ülkede şiddeti ve türü aynı olmasa da yolsuzluğu oluşturan nedenler birbirine benzerlik göstermektedir. Aslında yolsuzluğun oluşabilmesi için üç unsur gereklidir: takdir yetkisi, bu yetki ile ekonomik rant sağlayabilme ve son olarak yasal sistemin ceza verme ihtimalinin azlığıdır (Jain, 2001:77). İlk unsur olan takdir yetkisi kavramı;

politikacılar, yöneticiler ve kanun koyucular ya da özel sektör tarafından rant sağlamak amacıyla kullanılmaktadır. Takdir yetkisinin kişisel çıkarlara yönelik kullanılmasının yanında; ülkede yasal sistem açıklarının mevcudiyeti ve toplumun yolsuzluk olgusuna karşı tepkisizliği de yolsuzluğu arttıran ve hızlandıran bir durum yaratmaktadır.

Her ne kadar yolsuzluğun oluşabilmesi için üç ana unsurdan bahsedilse de ülkelerin siyasi ve politik yapıları, ekonomi uygulamaları, kültürleri, ticaretleri, sosyal yapıları da yolsuzluğu şekillendiren temel nedenler olarak karşımıza çıkmaktadır. Alfiler (1986) de yolsuzluğun teoride farklı nedenleri olduğunu dile getirmektedir. Bu nedenler, kamu personelinin düşük ücretlere sahip olması, kamu yönetimindeki kontrol ve yaptırımların adaletsizliği, halkın yolsuzluk karşısındaki tepkisizliği, kültürel ve etik faktörler ile ekonomideki bozulmanın seviyesi olarak belirtilmektedir. Tüm bu nedenleri tek bir çatı altında değerlendirmek mümkün olmadığından, nedenler; siyasal ve yasal, ekonomik ve ticari ve sosyal olmak üzere üç ana başlıkta aşağıda açıklanmaktadır.

1.2.1. Yolsuzluğun Siyasal ve Yasal Nedenleri

Daha önceki bölümde de bahsedildiği üzere yolsuzluk eylemine, en çok devlet ile bağlantılı olan faaliyetlerde rastlanılmaktadır. Zaman içerisinde hükümet faaliyetlerinin belirli yönleri yolsuzluk için verimli bir zemin oluşturmaktadır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde birçok faaliyet devlet kontrolü ve izni ile gerçekleştiği için, bu konular yolsuzluğa açık alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bir şirket açmak, araba sahibi olmak, yatırım yapmak, ev sahibi olmak, pasaport almak, döviz bozdurmak gibi pek çok işlem devlet izni ve düzenlemesi ile ilerlemektedir. Bu durum da bu faaliyetleri gerçekleştirmek için monopol bir gücün gözetimi altında kalmayı ifade etmektedir (Tanzi, 1998: 566). Tüm yetkileri elinde bulunduran bu monopol güç, istedikleri doğrultuda izinlerin sürelerini uzatabilmekte, kısaltabilmekte ya da hiç izin vermeyebilmektedir. Bu nedenle toplumdaki bireyler, işlerin hızlı yürümesi için kamu personellerine rüşvet vermektedirler. Monopol güç yaklaşımını destekler nitelikte yapılan bir diğer çalışma ise Goel ve Nelson (2010)'a ait olup, bu iki isim ekonomiye devletin müdahale etmesinin yolsuzluğu teşvik eden bir yapı ortaya çıkarttığını savunmaktadırlar.

Devletin vergi politikaları da yolsuzluğun oluşmasında önemli bir nedendir. Her ne kadar vergiler açık bir şekilde belirtilmekte ve hesaplanmakta olsa da; vergiyi alan ve vergiyi ödeyen arasında yolsuzluğa yol açabilecek ilişkiler söz konusu olabilmektedir. Yasaların yeterince açıklayıcı olmaması, vergi ödemelerinin sık ve büyük miktarlarda olması, vergi idarecilerinin maaşlarının yeterli olmaması, prosedürlerin yeterince şeffaf olmaması, vergi dairesi kurumlarında gerçekleşen yolsuzluğun göz ardı edilmesi, fark edilmemesi yahut örtbas edilmesi ve son olarak devletin yeterli kontrolü sağlamaması vergi konusunun yolsuzluğun yapılmasında önemli bir role sahip olduğunu göstermektedir (Tanzi, 1998: 567). Yasal nedenler değerlendirilirken ülkede yer alan kurumların kalitelerinin incelenmesi de önemli olmaktadır. Çünkü kurumların kalitesi ile yolsuzluk arasında bir ilişkinin olduğu öne sürülmektedir. Dreher vd (2009) Hukukun Üstünlüğü Endeksi ve Hükümetin Etkinliği Endekslerini ele aldığı çalışmada; bu değişkenlerle yolsuzluk ilişkisini 18 OECD ülkesi üzerinde incelemiş ve kurumların kalitesinin artmasının yolsuzluğun azalmasına neden olacağı sonucuna ulaşmıştır. Kurumların kalitesi çalışmasına ek olarak Mocan (2008) yaptığı çalışmada kamulaştırma kalitesinin de yolsuzlukla ilişkisini incelemiş ve aralarında negatif yönlü ilişki tespit etmiştir. Kamulaştırma riskinin bir puan düşmesinin rüşvet isteme eğilimini %24 oranında azalttığı sonucuna varmıştır. Hukukun üstünlüğünü konusu da yolsuzluğun oluşmasına etki yaratabilecek yasal durumlardan biri olarak değerlendirilmektedir. Bu durum hem teknik hem de politik bir problem olarak ele alınmaktadır. Bu problemi çözebilmek için bürokratların ve memurların güçlerini kendi menfaatleri için değil kamu yararına kullanmalarını teşvik etmek gerekmektedir. Yargıyı geliştirme, hâkim ve mübaşirlerin ödemelerini arttırma, davaların bilgisayar ortamına dönüşmesini sağlama yolları ile hukukun üstünlüğü sağlanabilir ve yolsuzluk azaltılabilir. Bununla birlikte basın özgürlüğünün arttırılması, özerk sosyal organizasyonlar ile sivil toplum kuruluşlarının artmasının teşvik edilmesi insan haklarını geliştirirken; bürokrasinin kötü yönetimini ve dolandırıcılığı engelleyecektir (Frye, 2008: 79).

Siyasal nedenler ele alınırken yolsuzluk ile demokrasi kavramı burada ön plana çıkacaktır. Demokrasi ülkede şeffaflık, denetim, adalet gibi kavramları güçlendirdiği için demokratik toplumlarda yolsuzluk gibi yasadışı etkilerin görülmesi ihtimali zayıflamaktadır. Berkman (2009)'a göre genellikle merkezi otorite tarafından yönetilen

monarşik yapıdaki ÷lkelerde gücün tek bir elde toplanması bu gücün kötüye kullanılmasına da olanak sağlamaktadır. Bürokratik ve hiyerarşik yapı, devletin sıkı ve müdahaleci düzenlemeleri, hukuk sisteminde yolsuzluğun yaptırımlarının caydırıcı bir düzeyde bulunmaması ve yolsuzluğu denetleyebilecek bir mekanizmanın eksikliği yolsuzluğa neden olmaktadır. Ayrıca hükümetin vergilendirme, pazara müdahale etme ve yabancı yatırım ile ilgili müdahaleleri de yolsuzluğun önünü açan nedenler olarak gör÷lmektedir. Demokrasi ve yolsuzluk arasındaki ilişkiyi inceleyen Kotera vd (2010), ÷lkenin demokratikleşmesinin yolsuzluk seviyesini azalttığını; bunun nedeni olarak da demokratik ÷lkelerde politikacıların daha şeffaf olmasının ve medya unsurlarının şeffaflığa katkı sağlamasının etkisinin olduğunu belirtmektedir.

Bununla birlikte siyasi anlamda etkili olan demokrasinin bulunduğu ÷lkelerde genellikle toplumun sosyal yapısı daha açık, şeffaf ve yolsuzluğu gündeme taşıyabilen bir yapıya sahip olmaktadır. Treisman (2000)'a göre ÷lkelerin demokrasi ile uzun süre iç içe olması yolsuzlukta önemli bir düşüşe neden olmaktadır. Fakat buna rağmen demokrasilerin de kötü örnekleri olabileceğini ileri sür÷lmektedir. Buna örnek olarak oklokrasi kavramı gösterilebilir. Oklokrasi; yetersiz, yeteneksiz, ahlaki değerleri zayıf ve bilgisiz, tesadüflerle bir yerlere gelmiş kişiler topluluğunun demokrasiyi yürütmeye çalışmasını ifade etmektedir. Monarşi ve oligarşi gibi bu yapının da toplumun yozlaşmasın da ve yolsuzluğun önünü açan ve hızlandıran bir özellikte olması da kaçınılmaz olacaktır.

Devletin büyüklüğü de değerlendirilmesi gereken bir diğer faktördür. Devletin büyüklüğünün artması yolsuzluğun da artmasına neden olmaktadır. Çünkü büyüklük beraberinde daha az açıklanabilir olmayı, daha az şeffaf olmayı, daha fazla bürokrasiyi ve daha fazla devlet müdahalesini getirmektedir. Daha önce siyasal ve yasal nedenlerden bahsederken, bahsi geçen bu alt değişkenlerin yolsuzluğu arttığına değinilmiştir. Devletin büyüklüğü de bu alt değişkenlere etki etmekte ve yolsuzluk ihtimali artmaktadır. Devletin büyüklüğü kadar yapısı da yolsuzluğun oluşmasında etkili olmaktadır. Merkezi yönetim ile idare edilen devletlerde yolsuzluk vakalarına sıklıkla rastlanılırken; yönetimin yerelleştirilmesi yani yetkilerin bölgelere paylaştırılarak gücün dağılması yolsuzluğu azaltmaktadır. Yerelleştirme, bölgeler arasındaki rekabeti arttırmakta, devletin müdahalelerini yatıştırmakta ve bölgenin

değişiminin yolsuzluk dışında başka etmenlerle de sağlanabileceğini savunmaktadır. Bir ülkedeki yasaların hükümetin kalitesini etkileyeceği ve bunun da yolsuzluk seviyesini etkilediği iddia edilmektedir. Konuyla ilgili yapılmış ampirik çalışmalardan biri olan Treisman (2000), ortak yasaya sahip ülkelerin daha düşük yolsuzluk seviyelerine sahip olduklarını ortaya koymaktadır (Dimant ve Tosato, 2017:6-9).

1.2.2. Yolsuzluğun Ekonomik ve Ticari Nedenleri

Yolsuzluk para ve gücün kişinin kendi menfaatleri için kullanıldığını iddia eden bir kavram olduğu için yolsuzluk yapılmasının temelinde yatan sebeplerin de bu unsurlarla ilgili olması kaçınılmaz olacaktır. Özellikle geçiş ekonomilerinde serbest piyasanın varlığı ve devletin müdahalede bulunmayan bir yapıda olması nedeniyle yapılan faaliyetlerden rant sağlama oldukça yüksektir. Rant ise beraberinde yolsuzluk olgusunu da getirmektedir. Devletin müdahalesiz olduğu serbest piyasalar dışında düzenlemelerin ve devlet müdahalelerinin görülüşü ülkelerde de yolsuzluk olmaktadır. Mauro (1996), yolsuzluğun başlıca nedenlerinden birinin devletin ekonomi üzerindeki müdahaleleri (ithalat tarifeleri ya da memur maaşlarındaki düzenlemeler vb) olduğunu ifade etmektedir. Müdahale ve düzenlemelerin birçok alana yayılması özel sektörün işini zorlaştırdığı için işlerin hızlanması ve kendilerine göre düzenlenmesi adına bu kurum/kuruluşlar rüşvet verme eğilimi göstermektedirler. Bunun dışında ticari kısıtlamalar nedeniyle yerli üreticinin yabancı üretici ile rekabet edebilmek için rüşvet verme eğilimine daha yakın olduğu söylenebilir. Devletin belli sektör ya da ürünleri sübvansetmesi de yolsuzluğun önünü açan bir neden olmaktadır. Kamu personelinin maaşlarının düşük olması da rüşvet almaya eğilim göstermelerine neden olmaktadır.

Tüm bu ekonomik nedenler dışında; piyasa odaklı ekonomi stratejileri ve özelleştirme son yılların popüler konuları olmakla birlikte; güç ve yetkilerin birçok alana dağılması nedeniyle yolsuzluğun artmasına neden olan konular olarak da gündeme gelmektedirler. Bununla birlikte devletin küçülmesi ve askeri gücün yerini ekonomik güce bırakması, ekonomik entegrasyonların yaygınlaşması da yolsuzluğun önünü açan durumlar olarak karşımıza çıkmaktadır (Gedikli, 2011:172).

Ekonomik özgürlük de yolsuzluğun ekonomik nedenleri kısmında değerlendirilmesi gereken bir kavram olarak ele alınmaktadır. Bir ülkenin ekonomik özgürlüğü o ülkenin

ürünlerini nasıl üreteceği, nasıl satacağı ve kendi kaynaklarını nasıl kullanacağını özgürce seçmesini ifade etmektedir. Yüksek ekonomik özgürlüğün varlığı düşük yolsuzluğa neden olmaktadır (Dimant ve Tosato, 2017:3). Saha ve diğerlerinin (2009) Heritage Foundation tarafından yayımlanan Ekonomik Özgürlük Endeksi (Index of Economic Freedom) ve yolsuzluğu incelediği araştırmalarında da görülebileceği üzere ekonomik özgürlük ile yolsuzluk arasında negatif bir ilişki söz konusudur ve bu nedenle ülkelerin ekonomik özgürlüklerinin seviyeleri o ülkelerde yolsuzluk olmasını doğrudan etkilemektedir.

Ekonomik büyüme ve yolsuzluğun da ilişkilendirildiği çalışmalar bulunmaktadır. Yapılan az sayıda araştırma ekonomik büyümedeki artışın yolsuzlukta düşüşe neden olduğunu göstermektedir. Bu nedenle ülkelerin ekonomik büyümeye önem vermeleri yolsuzluğun bir nedenini ortadan kaldırabilmektedir.

Ülkelerin daha önceki dönemlerde ekonomik olarak bir başka ülkenin sömürgesi durumunda olması da yolsuzluğu etkileyen bir faktördür. Treisman (2000)'a göre İngiliz kolonisi olan ülkelerde daha az yolsuzluk görülmektedir. Angeles ve Neanidis (2015) de Avrupa etkisinin ve kolonileşmesinin olmasının yolsuzluğu azalttığını ortaya koymaktadır.

Ekonomik nedenler ele alındığında değerlendirilmesi gereken bir diğer unsur ise ülkede bulunan doğal kaynakların yapısıdır. Bu maddelerin varlığı yolsuzluk açısından da tetikleyici unsur olabilmektedir. Kaynağın çeşidi yolsuzluğun etkisini değiştirebilmektedir. Barbier ve diğerleri (2005)'nin yaptığı araştırmaya göre bir ülkedeki maden (petrol, kömür vb.) bolluğu o ülkede ciddi yolsuzlukların olmasına neden olmaktadır.

En önemli ekonomik unsurlardan biri de ülkelerin birbirleriyle olan ticaretleridir. Sandholtz ve Koetzle (2000)'e göre ülkeler arasında ticaretin entegre olması ve ticari açıklık yolsuzlukta azalmaya neden olacaktır. Çünkü bu entegrasyon politik- ekonomik ve kültürel normlarda serbest ticareti biçimlendirecektir ve yolsuzluğu azaltıcı etki yaratacaktır. Dutt ve Traca (2010) yaptıkları çalışmada 1980-2004 yılları arasında ISIC Rev2'ye göre 28 sektördeki 128 ihracatçı ve 126 ithalatçı ülkeyi karşılıklı ticaretleri ve gümrük vergileri konularında; diğer çalışmalardan farklı olarak hem ülke hem de firma

düzeyinde ele almışlardır. Yapılan ekonometrik analizler sonucunda yolsuzluk ile ticaret arasında doğrusal olmayan bir ilişki olduğu ortaya çıkmıştır. Ülkelerin geleneksel yöntemlerle (kota, gümrük vergisi vb) ticaret engelleri koymaları ticareti kolaylaştırmak için yolsuzluk gibi yasadışı yöntemlere başvurulmasına neden olmaktadır. Vergiler ile yolsuzluk arasındaki negatif ilişkiyi ortaya çıkaran bu çalışma; vergi artışı nedeniyle ülkelerin korumacı yaklaşım sergilemesinin yolsuzluğu arttırdığı gibi dış ticaret üzerinde de olumsuz etki yaratacağını belirtmiştir. Vergi ve yolsuzluk ilişkisi ele alınırken ülkedeki kurumların iyileştirilmesi konusu da ön plana çıkmaktadır. Kamu kurumlarının iyileştirildiği sorumlu ve meşru bir devlet yapısı ülkelerin vergi gelirlerini arttırmaktadır. Nitekim gelişmiş ülkeler kurumlarının gelişimini devam ettirdikleri için şeffaflık ve hesap verebilirliğini arttırmakta, yolsuzluğu azaltmakta ve böylelikle vergiden kazanç elde etme olasılıklarını da arttırmaktadır (Bird vd, 2008: 55).

1.2.3. Yolsuzluğun Sosyal Nedenleri

Yolsuzluğun sadece gayri resmi bir faaliyet olup suç olduğunu kabul etmek değil aynı zaman da bunun bir sosyal sorun olduğunu da görmek yerinde olacaktır. Öyle ki yolsuzluğun yaygın olduğu ülkelerde adalet duygularını zedeleyen durumlar ortaya çıkmaktadır. Ayrıca yolsuzluk karşısında toplumun sessiz ve içine kapanık bir yapı sergilemesi de yolsuzluğun sosyal problem durumunun şiddetlenerek büyümesine sebebiyet vermektedir. Berkman (2009); Emile Durkheim ve Robert Merton gibi sosyologların, suç ve kanıksanma halinin bir anomi olduğunu ifade ettiğini dile getirmektedir. Yolsuzluk, bu kavramdan hareketle toplumların bir hastalığı olarak da kabul edilebilir. Yıllar itibariyle toplumun kuralsızlığa karşı kayıtsız kalışı ve toplumda statü ve maddi yönden ciddi manada farklılaşan tabakaların oluşması problemlerin çözülemez hale gelmesine neden olmaktadır. Bu nedenle toplumun gayri resmi faaliyetlere karşı tutumu yolsuzluğun artması ya da gerilemesinde büyük rol oynamaktadır.

Yolsuzluğu etkileyen sosyal nedenlerden ele alınabilecek kavramdan biri küreselleşmedir. Küreselleşme birçok alana etki eden kavram olmakla birlikte yolsuzluğun oluşmasında ve yaygınlaşmasında da rol oynamaktadır. 1980 sonrasında dünyada hızla yayılan küreselleşme ve devletin müdahalesinin minimuma indirilmesi fikri ile serbest ekonomik yaklaşımların benimsenmesi uzun dönemde finansal krizlerin

oluşmasına yol açmıştır. Oluşan krizlerin altyapısında ise sosyal güvenlik ya da sosyal hizmetlere yönelik kamu harcamalarının gösterilmesi ve kamu sektörünün suistimallere uğraması sonuçları ile karşılaşmıştır. Bununla birlikte küreselleşme ülkelerin birbirleriyle etkileşimlerini arttıran ve hızlandıran bir unsur olduğu için; yolsuzluk, rüşvet gibi yasadışı işlemlerin yoğun olduğu ülkelerle, bu uygulamaları sınırlarında bulundurmayan ülkelerin birbirlerinden etkilenmeleri durumunu da ortaya çıkartmaktadır. Goel ve Nelson (2007)'ın ABD'ye odaklanan ampirik çalışmalarında, komşu eyaletlerdeki yolsuzluk seviyelerinin %10 artmasının; eyaletteki yolsuzluk seviyesinin % 4 - % 11 oranında artmasına yol açtığını ve yolsuzluğun bulaşıcı etkisinin teyit edilmesinin sağlandığını ortaya çıkarmıştır.

Küreselleşmenin yolsuzluğu teşvik edici tarafının yanı sıra yolsuzluğu engelleyici ve azaltıcı etkileri de bulunmaktadır. Ülkelerin ekonomik olarak birbirlerine yüksek seviyelerde entegre olmaları yolsuzlukta negatif etki yaratmaktadır. Charron (2009)'a göre küreselleşmedeki artış yolsuzlukta bir azalmaya neden olmaktadır. Bunun nedenini ise uluslararası organizasyonların yolsuzluk karşıtı hamlelerini, medya ve diğer kuruluşlarla hızla yayabilme ihtimalinin olmasına bağlamaktadır.

Sosyal nedenlerden bir diğeri ise artan nüfus ve kentleşmedir. Artan nüfus sonucunda devletin yapılan faaliyetleri denetlemesinde zorluklar yaşanmakta ve yasadışı yollara başvurulma ihtimali artış göstermektedir. Nüfus ve yolsuzluk arasındaki ilişkiye değinen Mocan (2008) yaptığı araştırmada, nüfusun 1 milyon artmasının, rüşvet talep etme eğiliminin %0.01 artmasına neden olduğu sonuca ulaşmıştır. Bir ülkenin sosyal yapısının farklı etnik gruplardan oluşması da yolsuzlukta rol oynayan önemli faktörlerden biri olarak görülmektedir. Bunun nedeni ise aynı etnik gruba mensup kişilerin birbirlerini kayırmaları ve öncelik tanımları ihtimallerinin ön plana çıkmasıdır. Schleifer ve Vishny (1993)'e göre farklı etnik grupların bir arada yer aldığı toplumlarda organize olmuş düzenli yapıların oluşması zor olmakta ve bu durum yolsuzluk olgusunun ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Etnik gruplar dışında yine sosyal yaşamda büyük bir etki yaratacak cinsiyet kavramı ile yolsuzluğun ilişkilendirildiği çalışmalara da rastlanılmaktadır. Dollar ve diğerlerinin (2001) yaptığı çalışma incelendiğinde kadınların erkeklere göre daha az bencillik içeren duygular taşıdıkları, etik değerlere daha fazla önem verdikleri ve yardımcı olmaya daha eğilimli

oldukları gözlemlenmektedir. Swamy ve diğerlerinin (2001) yaptığı çalışma da bunu destekler nitelikte olup, bir ülkedeki kadın parlamenter sayısının artmasının ülkedeki yolsuzluğu azalttığı; bununla birlikte kadınların iş hayatına aktif olarak daha fazla katılmasının da yolsuzluk üzerinde negatif etki yarattığı ortaya koyulmaktadır.

Kültür de yolsuzluğun oluşmasında etkili olan sosyal faktörlerden biridir. Toplumda bulunan mevcut yapılardaki güç mesafesinin fazla olması ve toplumun erkil özellikler göstermesi yolsuzluğun üzerinde etki yaratabilmektedir. Ayrıca yolsuzluğu, din gibi bir olgu ile de ilişkilendiren çalışmalar bulunmaktadır. Din gibi sosyal yaşamı etkileyen bir olgunun yolsuzluğun üzerinde de farklı etkiler oluşturması beklenmektedir. Sosyal olguların ele alındığı Dünya Değerler Araştırması (World Values Survey)'nda yolsuzluk ile din, cinsiyet, demokrasi, gelir gibi birçok değişken arasında ilişki kurulabilmektedir. Yıllar itibariyle ülkelerin güven düzeylerinin değişimi de bu anlamda ele alınabilir. Ahlak olgusu da yolsuzluğu etkileyen bir diğer faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Rüşvet, yasadışı işler, kayırmacılık gibi farklı yolsuzluk türlerinin toplumun geneli tarafından ahlak dışı işlemler olarak değerlendirilmediğinde, toplumun sessiz kalması bu toplumlarda yolsuzluğun başlamasına ve şiddetle devam etmesine neden olmaktadır.

Basın özgürlüğünün olması da yolsuzluk karşıtı eylemlerin hızla yayılması ve yolsuzluk davranışının utanılacak bir davranış olduğunun kanıtlanarak potansiyel bir sosyal maliyet yaratılması durumu da yolsuzluğun oluşmasını engelleyebilecek bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır (Dimant ve Tosato, 2017: 3). Basın özgürlüğünün olmadığı ülkelerde yolsuzluk medya ve toplumda ortaya çıkan bir skandal olmayacak ve böylece yapılması, devam ettirilmesi kolay bir durum haline gelecektir.

Yolsuzluğa neden olan temel üç unsur olan siyasi/yasal, ekonomik/ticari ve sosyal nedenlerin yanında; ülkelerin eğitim seviyeleri, internet, ekonomik refah, göç ve bulaşma etkisi (Dimant ve Tosato, 2017: 13-15) de yolsuzluğa neden olan fakat bu üç ana kategoride değerlendirilmeyen faktörlerdir. Bir ülkede eğitim seviyesinin artması, o ülkede yaşayan bireylerin bilinçlenmesine neden olmakta ve bu durum yolsuzluğu azaltıcı etki yaratmaktadır. Bunun dışında internet kullanımının yaygınlaşması işlemlerde şeffaflığı arttırmakta, devletle ilgili olan işlemlerin çoğunun birçok ülkede e-devlet platformları üzerinden yapılması da yolsuzluğu azaltmaktadır. Fakat buna rağmen ülkeye zaruri nedenlerle yaşanan göçler ülkedeki etnik yapıları bozmakta ve

yolsuzluğu teşvik edici durumlar yaratmaktadır. Dimant ve diğerlerinin (2015) yaptığı çalışmaya göre göç eden kişilerin kültürlerinde yolsuzluk olgusu söz konusu ise göç ettikleri coğrafyaya da bu olguyu taşıdıkları ortaya konulmaktadır. Bununla birlikte ülkelerin birbirleriyle sosyal, ticari, kültürel iletişim kurması da yolsuzluğu fazla olan ülkelerin komşu ülkelerinde de yolsuzluk hadisesinin görülmesine neden olmaktadır.

1.3. Yolsuzluğun Türleri

Yolsuzluk sorunu farklı şekillerde ortaya çıkmaktadır. Yolsuzluğun siyasi ve bürokratik arenada daha fazla ortaya çıktığından ve devlet faaliyetleriyle yakından ilişkili olduğundan daha önceki bölümlerde bahsedilmişti. Fakat yolsuzluğun 1990'lı yıllardan itibaren ekonomik bir sorun haline dönüşmesi sadece devlet faaliyetlerinde değil işletme ve bireylerin de faaliyetlerinde yolsuzluk olgusuyla karşılaşılmasına neden olmaktadır. Uluslararası Şeffaflık Örgütü'nün (UŞÖ) -ki bu örgüt yolsuzluk karşıtı faaliyetleri ile bilinmektedir- yolsuzluk ile ilgili farklı türlerin olduğunu ifade etmesi, aslında kavramsal çerçevede belirtildiği üzere yolsuzluğun tek bir kademede değerlendirilmeyeceği ve sanıldığı kadar basit bir kavram olmadığını gözler önüne sermektedir. UŞÖ dışında yolsuzluğun farklı türleri olduğunu ve birkaç kategoride değerlendirilmesi gerektiğini de savunan çalışmalar bulunmaktadır. Tanzi, farklı yolsuzluk türlerini şu şekilde sınıflandırmaktadır (Tanzi,1998:565):

Yolsuzluk;

- Bürokratik veya politik olabilir.
- Maliyeti azaltıcı (rüşvet veren için) veya menfaat sağlayıcı nitelik taşıyabilir.
- Rüşvetin taraflarından kaynaklanabilir.
- Zorla ya da gönüllü olabilir.
- Merkezi ya da yerel yönetimlerde rastlanabilir.
- Tahmin edilebilir nitelikte veya rastgele olabilir.
- Nakit veya menfaat sağlayıcı ayni nitelikte bir ödeme şeklinde olabilir.

Soreide (2014) de Dünya Bankası için hazırladığı çalışmasında yolsuzluk türlerini çeşitli sözlükler ve çalışmalardan derleyerek kategorileştirmiştir. Bu kategorileştirme sonucunda ortaya koyduğu yolsuzluk türleri şu şekilde sıralanabilir (Soreide, 2014:2-3):

- **Eş-dost kapitalizmi (crony capitalism):** İş adamları ve hükümet yetkilileri ile kamu görevlileri arasındaki yakın ilişkileri ifade etmektedir.
- **Zimmete para geçirme:** Devlet fonlarını çalmak ve görevi kötüye kullanmak olarak belirtilmektedir.
- **İrtikâp:** Lisans, izin işlemleri için gerekli olan belgeleri almak için karşı tarafın rüşvet vermeye zorlanması şeklinde tanımlanmaktadır.
- **Kolaylaştırma ödemeleri:** Ücretsiz ya da düşük maliyetle sunulan hizmetler için para istenmesi durumunu ifade etmektedir. İrtikap'dan farkı her iki tarafın da kolaylaştırma işlemi için ekstra para verileceği konusuna razı olmasıdır.
- **Bahşiş:** Alım satım ile ilgili işlemlerde bu işlemlerin kolay ilerlemesi için yapılan gizli sözleşmeler olarak değerlendirilmektedir.
- **Siyasal yozlaşmanın hâkim olduğu devlet düzeni:** Fonların ve ekonomik hakların devlet tarafından kontrol edilmesini ve hükümet yöneticilerinin kişisel gelirlerini arttırmak için kontrol ettikleri bu ekonomik unsurlardan yasal olmayan şekilde yararlanmasını ifade etmektedir.
- **Lobicilik:** Hükümet yetkililerinin, kanun koyucuların veya düzenleyici kurumların kararlarını etkilemeye çalışmasıdır.
- **İltimas:** Bazı etnik gruplara ya da otoritelere herkese uygulanan kuralların uygulanmaması durumudur.
- **Sıra yolsuzluğu (queue corruption):** Sağlık ya da lisans alma işlemlerinde sırada bekleme durumunun rüşvet verme yoluyla ortadan kaldırılması ve diğer kişilerin önüne geçilmesidir.

- **Düzenleme tuzağı:** Belirli bir grubun kişisel çıkarlarını düzenleyici kuruluşlarla birlikte planlayarak yasadışı yürütmesini ifade etmektedir.
- **Rant arama:** Politik ve sosyal ortamı manipüle ederek üretkenliği ve gelirleri artırma çabasıdır.
- **Devlet işgali (state capture) :** Özel çıkarların devletin karar alma mekanizmalarını yasadışı şekilde etkilemesidir.
- **Sistemik yolsuzluk:** Yolsuzluğun toplumun tüm tabakalarında kanıksanmış olması ve tepki verilmemesi durumunu ifade etmektedir.
- **İhale yolsuzluğu:** Kamu ihale sözleşmelerinde rekabeti olumsuz etkileyecek şekilde rüşvet teklif edilmesidir.

UŞÖ ise yolsuzluk türlerini: “Matrah Aşındırılması ve Kar Aktarımları, Yararlanma Hakkını Gizleme, Rüşvet, Kayırmacılık, Muvazaa, Çıkar Çatışması, Yolsuzluk, Zimmete Para Geçirme, İrtikâp, Dolandırıcılık, Yasadışı Finansal Akışlar, Lobicilik, Kara Para Aklama, Adam/Akraba Kayırma, Offshore (Sınır Ötesi) Finans Merkezleri, Siyasal Katkı, Siyasi Nüfuz Sahibi Kişilerin Varlığı, Yargı Yetki Alanının Gizliliği, Paravan Şirketler, Devlet İşgali, Vergi Kaçırma/ Vergiden Kaçınma, Vergi Cenneti ve Transfer Fiyatlandırması/ Yanlış Transfer Fiyatlandırması” olarak sınıflandırmaktadır (www.transparency.org/glossary).

Tanzi (1998)’nin yaptığı sınıflandırmada daha çok yolsuzluğun içeriğinden bahsedilmektedir. Soreide’nin yaptığı sınıflandırmada ise kamunun, özel sektörün ve halkın yaptığı yolsuzluk türlerine değinilmektedir. UŞÖ’nün yaptığı yolsuzluk türleri sınıflandırmasında ise daha fazla faktöre yer verilmektedir. Ayrıca UŞÖ tarafından düzenlenen yolsuzluğun ölçümünü sağlayan endeksler de bu yolsuzluk türlerinden hareketle hesaplanmaktadır. Tüm bunlar değerlendirildiğinde bu çalışmada UŞÖ’nün yolsuzluk türleri göz önünde bulundurularak bir sınıflandırmaya gidilmektedir. UŞÖ’nün küresel anlamda yolsuzluk çalışmalarıyla kabul görmüş bir kuruluş olması ve detaylı bir yolsuzluk sınıflandırması yapmış olması çalışmada Tanzi ve Soreide’nin sınıflandırmasına oranla daha kapsamlı ve geniş bir bakış açısı sağlayacaktır.

Bahsi geçen yolsuzluk türlerinin hangisinin yolsuzluk içinde daha fazla anlam ifade ettiği konusu da burada önemli olacaktır. Yolsuzluğu inceleyen birçok endeks bulunmakla birlikte bu endeksler arasında metodoloji olarak farklılıklar görülmektedir. Bu nedenle her endeksin önemli olarak ele aldığı yolsuzluk türü farklılaşmaktadır. Bu çalışmada Uluslararası Ülke Riski Rehberi (International Country Risk Guide- ICRG) ve Yolsuzluk Algılama Endeksi (Corruption Perception Index-CPI) kullanılacağı için bu iki endeksin temel aldığı yolsuzluk türleri önem kazanmaktadır. ICRG’de yolsuzluk kavramı politik riskler altında değerlendirilmektedir. Bu nedenle metodolojisinde rüşvet, kayırmacılık, iltimas ve siyasal katkı yolsuzluk türleri ön plana çıkmaktadır. CPI ise tamamen yolsuzluk algısı üzerine kuruludur ve ülkelerde yaşanan skandallar, sorgulamalar, duruşmalar, medyanın durumu gibi konulardan ülkelerin algılanan yolsuzluk haritalarını ortaya çıkartmaktadır.

UŞÖ’nün ve ICRG’nin bünyesinde bulunan yolsuzluk türlerinin tanımları ve yolsuzluk kavramı içerisinde ne derece anlam ifade ettiklerini detaylıca incelemek gerekmektedir. Bu nedenle daha önce de adından bahsedilen yolsuzluk türleri sıra ile açıklanacaktır. Açıklamalar yapılırken Tanzi, Soreide ve UŞÖ’nün özellikle değindiği yolsuzluk türlerine (matrah aşındırılması, rüşvet, kayırmacılık, akraba kayırma, dolandırıcılık, yolsuzluk, off-shore, irtikâp ve zimmete para geçirme) daha detaylı yer verilmekte olup diğer yolsuzluk türlerinin ise sadece tanımı yapılmaktadır.

1.3.1. Matrah Aşındırılması ve Kar Aktarımları

Ulusal vergi tabanının aşındırılması ile ortaya çıkan bir süreci ifade etmektedir. Bu süreç çokuluslu şirketlerin ülke içerisinde elde ettikleri karlarını; ülkenin dışına yahut denizaşırı yerlerde bulunan düşük ya da sıfır vergi ile işlem gerçekleştiren ülkelere aktarması ile vergi yüklerinden kurtulmaları ile işlemektedir. Aslında yapılan faaliyet yasaldir ve vergiden kaçınma olarak nitelendirilmektedir; fakat karın yaratıldığı ülkeden farklı bir yere gitmesi dengesiz bir durum oluşturmaktadır. Küçük ve orta büyüklükteki şirketler kar aktarımını planlayamadıkları için çokuluslu şirketlere göre daha fazla vergi ödeme yükümlülüğü altına girmiş olurlar. Aslında BEPS ile ilgili hususlar çok daha önceleri ülkelerin gündeminde yerini almaya başlamıştır. Nitekim Amerika Birleşik Devletleri’nin (ABD) Eski Başkanı John F. Kennedy tarafından 1961 yılında yapılan bir konuşmada BEPS konusuna dikkat çekmekte ve “giderek artan sayıda Amerikan

şirketinin yurtdışındaki girişimlerinin kurumsal yapılarını merkez ve bağlı kuruluşları arasında yaptıkları suni düzenlemelerle yeni bir şekle soktukları ve böylece şirket içi fiyatlandırmalar, patent ya da lisans transferleri, yönetim gelirlerinin kaydırılması ve benzer uygulamalar yoluyla hem ülke içinde hem de ülke dışında vergi yükümlülüklerinden önemli ölçüde veya tamamen kurtulduklarına” yönelik açıklamalarda bulunmaktadır (Turunç, 2013:1).

Günümüzde de BEPS’e yönelik siyasi ilgi artmaktadır çünkü devletin gelir kaynağı olan vergileri sağlamaması ve gelir kaybına uğraması önemli bir sorun oluşturmaktadır (Turunç, 2013:1). Uluslararası firmaların karlarını az göstermeleri nedeniyle vergiden kaçmaları daha küçük yerel firmaların çok fazla vergi ödemesine neden olmakta; yerel firmalara bu ödemeler ciddi yük bindirmektedir.

1.3.2. Rüşvet

Rüşvet, Dünya Bankası’nın deyimiyle yolsuzluğun ana araçlarından biridir. Özel sektörün, yerel ya da merkezi yönetimlerden yarar sağlayabilmek amacıyla resmi olmayan yollarla bir şeyler satın alması ya da yetkililerden bunları tedarik etmesi olarak nitelendirilmektedir

(www1.worldbank.org/publicsector/anticorrupt/corruptn/cor02.htm)

Yolsuzluk açısından rüşvetin iki türünden söz edilmektedir. İlki, ücretsiz olarak gerçekleştirilmesi mümkün olan herhangi bir kamu işleminin hızlandırılması için para verilmesi iken; ikinci tür ise illegal bir şekilde kamu işleminin yürütülmesi için verilen para olarak değerlendirilmektedir.

Yolsuzluk ile ilgili araştırmalarda bulunan bunun yanı sıra yolsuzluk mücadele konusunda da oldukça önemli bir rol oynayan UŞÖ ise rüşveti; teklif edilen, söz verilen ya da kabul edilen; yasadışı, etik olmayan veya güvenin ihlali olan bir eylem için teşvik olarak kullanılan avantaj olarak tanımlamaktadır. Rüşvet; hediye, kredi, ücret, ödül veya diğer avantajlar (vergiler, hizmetler, bağışlar, iyilikler vb.) şeklinde olabilmektedir (www.transparency.org/glossary/term/bribery). Hantal ve yavaş işleyen devlet kurumlarında işleri hızlandırmak amacıyla kullanılan rüşvet, hediye farklı olarak değerlendirilmektedir; çünkü burada bir karşılık ve çıkar bekleme durumu söz

konusudur. Rüşvet farklı şekillerde kendini göstermektedir. Şöyle ki bir ihalenin alınmasında, maddi yardımların dağıtılmasında, dava gibi yargı yoluyla halledilmesi gereken konularda yavaşlatma ya da hızlandırmada rüşvet ortaya çıkabilme ihtimali bulunmaktadır. 83 ülkede 1.400'ün üzerinde CEO ile yapılan ankete göre; ankete katılanların% 55'i, rüşvet ve yolsuzlukların bir iş tehdidi olarak büyüme açısından onları endişelendirdiğini bildirmektedirler. 2013'ten bu yana rüşvet ve yolsuzluk %25 oranında büyümektedir (PriceWaterhouseCoopers, 2016: 7).

Rüşvet; sosyal, siyasal ve ekonomik hayatın birçok yerinde kendini gösteren bir unsur olması nedeniyle birçok konuya etki etmektedir. Devlet ihalelerinin firmalar tarafından yasal olmayan yollarla kazanılmasında; devletin, işletmeler ya da bireyler için desteklediği sübvansiyonların ve yardımların dağıtımının düzgün yapılmamasında; vergi gelirlerinin düşmesinde; hukuki işlemlerin engellenmesinde ve yavaşlatılmasında; izin işlemlerinin hızlandırılmasında rüşvet sıklıkla kullanılan bir yolsuzluk türü olarak görülmektedir.

Rüşvetin yolsuzluğun önemli bir türü olması ve birçok alanda kendini gösteriyor olması nedeniyle, bu yasadışı faaliyetin ölçülmesi ve ülkelerin kıyaslanması amacı ile yapılmış olan endeks çalışmaları da bulunmaktadır. Endeks çalışmaları yolsuzluğun ölçülmesi kısmında detaylıca anlatılmaktadır.

1.3.3. Kayırmacılık

UŞÖ'ne göre kayırmacılık; daha güçlü ya da daha zengin patron ile daha zayıf ve daha az zengin müşteri arasında kaynakların ve ayrıcalıkların eşitsiz dağıtıldığı sömürüye dayalı bir sistemi ifade etmektedir. Nüfuz istismarı (clientilism) olarak da ifade edilen bu yolsuzluk türü, bir güç ilişkisini ifade etmektedir. Llyod (1993)'e göre; şirket varlıklarının politik çıkarlara alet edilmesi, haraç ve çeşitli komisyonlar, gizli bilgi sızdırma, gizli fiyat belirleme çalışmaları, kamu görevlileri içinden seçilen muhbirlerden haber sağlama ve reklam kuruluşları aracılığıyla gerçeği yansıtmayan fakat toplumda samimi algısı uyandırmaya çalışılan reklam ve ilanların yayınlanması bu ilişkide ortaya çıkabilecek ana başlıklar olarak değerlendirilmektedir. Özkanan ve Erdem (2014)'e göre; kayırmacılık kavramı siyasi kayırmacılık ve adam kayırmacılığı olarak ikiye ayrılmaktadır. Adam kayırmacılığı alt grubunda literatürde de belirtildiği

üzere personel alım ve terfilerinde liyakat ilkesi yerine akrabalık, arkadaşlık, dostluk, aynı meslekten olma, aynı aşiretten olma, aynı kabileden olma gibi özelliklerin dikkate alınmasıdır. Diğer taraftan siyasi kayırmacılık siyasi partilerin iktidara geldikten sonra kendilerini destekleyen seçmen gruplarına çeşitli şekillerde ayrıcalıklı işlem yaparak, haksız menfaat sağlama olarak karşımıza çıkmaktadır.

1.3.4. Akraba Kayırma

Bir kimsenin beceri ve yetenekleri olmamasına karşın sadece politikacı, bürokrat ya da kamu görevlisi ile olan yakınlığı, akrabalığı nedeniyle devlet görevinde istihdam ettirilmesi akraba kayırmacılık olarak değerlendirilmektedir. Kayırılan kişinin eş-dost olması ise adam kayırmacılık olarak nitelendirilmekte fakat temelde gerçekleştirilen gayri resmi davranış akraba kayırmacılıkla aynı olmaktadır. Bu yolsuzluk türüne en çok Afrika ülkelerinde rastlanılmaktadır. Bunun nedeni ise kamu ve devlet düzeninin tam olarak yerleşmediği Afrika’da kendi kabilesinden gelen kişilerin işlemlerinin öncelikli olarak halledilmesi kamu görevlisi için saygınlık ifadesi olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle memur toplum gözünde itibar ve takdir gören bir konuma yükselmektedir (Berkman, 2009: 33).

1.3.5. Yolsuzluk

Yolsuzluk türleri içerisinde yolsuzluk şeklinde ayrı bir türün yer almasının nedeni kaybolan paranın miktarına ve olduğu sektöre bağlı olarak büyük, küçük ve politik olarak sınıflandırılmasıdır. Büyük yolsuzluk çoğunluğun aksine azınlığın faydalandığı, topluma ciddi ve yaygın zarar veren, gücün büyük oranda kötüye kullanımını ifade eden yolsuzluk türüdür. Küçük yolsuzluk ise vatandaşlarla sürekli etkileşim içerisinde olan hastane, okul, polis merkezi gibi kamu kurumlarının güçlerini günbegün kötüye kullanmasını ifade etmektedir. Politik yolsuzluk ise güçlerini, durumlarını ve varlıklarını sürdürmek için konumlarını kötüye kullanan politik karar mercilerinin, kaynak tahsisinde ve finansmanındaki politikaları, kurumları ve usul kurallarını manipüle etmesi olarak açıklanmaktadır. Politik yolsuzluklar tüm sistemi etkileyebilmektedir (Kolnes, 2016: 33).

1.3.6. Zimmete Para Geçirme

Bir kurumda, organizasyonda veya şirkette görev yapan bir kişinin, kişisel zenginleşme veya diğer faaliyetler için emanet edilen fon ve malları dürüst olmayan ve yasadışı olan yollarla kullanmasını ve nakletmesini ifade etmektedir. Özellikle vergi gelirlerinin kontrolünü sağlayan kişilerin bu gelirlerin kayıt tutma işlemleri üzerinde oynama gerçekleştirerek bu gelirin belli bir kısmını kendi hesabına aktarması gibi durumlarla karşılaşmaktadır. Bunun dışında devletin mal ve hizmetlerinin kendilerinin ya da yönetimlerinin özel kişilere satılması da zimmete para geçirme başlığı içinde hırsızlık olarak değerlendirilmektedir (İstanbul Ticaret Odası, 2001: 22). Zimmete para geçirmenin rüşvetten ayrılan bir yönü bulunmaktadır. Rüşvette rüşveti veren ve alan şeklinde iki tarafın olması fakat zimmete para geçirmede kamu görevlisinin bu yolsuzluğu tek başına gerçekleştirmesi bu yolsuzluk türünün rüşvetten ayrılmasını gerektirmektedir.

Zimmete para geçirmenin tek yönlü olması nedeniyle yolsuzluk türü olarak sayılmaması da dile getirilmektedir fakat Türkiye’de de örnekleri görülebilen özel bankaların içinin boşaltılması zimmete para geçirmeye örnek olup yolsuzluk olarak nitelendirilebilecek türdedir.

1.3.7. İrtikâp

Bir kişinin pozisyonundan kaynaklı sahip olduğu güç ya da bilgiyi kullanarak; doğrudan ya da dolaylı tehditlerle, yasadışı ortaklık veya haksız fayda elde etmesini ifade etmektedir. Hasdemir (2006)’e göre irtikâp; haraç ya da aktif rüşvet olarak nitelendirilmekte ve rüşvetten farkı bu süreçte hizmet alan tarafın ikna ya da manevi cebir yöntemleriyle memura bir bedel ödemeye zorlanması olarak ifade edilmektedir. Genellikle rüşvet ile karıştırılma durumu olan irtikâptaki ana unsur görevin sağladığı yetkiyi kötüye kullanmak bu nedenle kendi ya da başkası için yarar sağlamak amacı ile bir kimseyi ikna etmektir. İrtikâp da diğer yolsuzluk türlerinde olduğu gibi toplumda güvensizlik yaratabilmektedir.

1.3.8. Dolandırıcılık

Haksız veya yasadışı bir avantaj elde etmek amacıyla bir kişiyi kasıtlı olarak mali, politik ya da başka bir türde aldatma, hile yapma durumunu ifade etmektedir. Ülkelerde bu durumun ceza ve medeni hukukta karşılığı ve yaptırımı bulunmaktadır. Nitelikli dolandırıcılık ise din, meslek ya da farklı kamu kuruluşlarının kullanılarak suç işlenmesidir.

Ernst & Young (2014)'in yaptığı araştırmaya göre 2008'den 2014'e kadar dolandırıcılık oranlarında pek bir değişim olmamasına rağmen; yapılan ankete katılan her 10 yöneticiden biri on iki yıl içerisinde dolandırıcılık ile karşılaştığını ifade etmektedir. Aynı araştırmada Almanya ve Norveç'in son iki yılda %26 oranında dolandırıcılık vakası ile karşı karşıya kaldığı görülmekte; bu iki ülkeyi %16 oranla ABD izlemektedir.

1.3.9. Off-shore Finans Merkezleri

Ülke dışından sağlanan fonların yine ülke dışında kullanılmasını amaçlayan ve ülkede bankacılık sektörü için düzenlenmiş her türlü yasa ve yönetmeliklerin dışında kalan bir tür bankacılık, dıştan dışa bankacılık, off- shore olarak değerlendirilmektedir (Mali Suçları Araştırma Kurulu, www.masak.gov.tr/tr/content/aklama-yontemleri/59). Off-shore finans merkezleri, ülkelerin ya da yargı mercilerinin finans cenneti ya da vergi cenneti olarak adlandırdığı, hükümet müdahalesinin az olduğu vergi oranların düşük olduğu ya da hiç olmadığı yerler olarak değerlendirilmektedir. Hükümet müdahalesinin olmaması vergi kaçırmayı/kaçınmayı teşvik etmekte bu durum da yolsuzluğa yol açmaktadır. Off-shore merkezleri olarak Bahama adaları, Panama, Bermuda, Liechtenstein, Cayman adaları, Bahreyn, Andorra, Guernsey, Isle of Man, İngiliz Virgin adaları bilinmektedir (Eğilmez, 2016). Bu en bilinenler dışında daha birçok kıyı bankacılığı merkezi vardır.

1.3.10. Diğer Yolsuzluk Türleri

Üç sınıflandırmada da önemli yer tutan bu yolsuzluk türleri dışında UŞÖ tarafından adından söz ettiren başka yolsuzluk türleri de bulunmaktadır.

Şirketin sahibi olan, şirketi kontrol eden ya da şirketten yarar sağlayan veya şirket fonundan gelir eden gerçek kişilerin farklı ülkelerde kurulan karmaşık ve opak kurumsal yapılar ile buradaki getirilerden yararlanacak olanların gizlenmesi **“yararlanma hakkını saklama”** yolsuzluk türü olarak değerlendirilmektedir. Kamuda ya da özel sektörde bulunan taraflar arasında yasadışı mali kazanç elde etmek amacıyla dolandırıcılık ve sahtekârlık gibi eylemlere sebebiyet veren gizli anlaşmalar ise **“muvazaa”** olarak adlandırılmaktadır. Hükümet, işyeri, medya kuruluşu veya sivil toplum örgütü adına çalışan bir şahsın veya teşebbüsün, görevinin getirdiği görev ve talepler ile kendi özel çıkarları arasında seçim yapmak zorunda kaldığı ve sonuçlarının yolsuzluğa dönüşebilme ihtimali (Gençkaya, 2009:5) olduğu türe **“çıkar çatışması”** denilmektedir. Uyuşturucu ticareti, insan kaçakçılığı, yasadışı silah satışı, vergi kaçakçılığı ve yanlış fiyatlandırma gibi faaliyetler de bir yolsuzluk türü olan **“yasadışı finansal akışlar”** olarak değerlendirilmektedir. 2015 Aralık ayında yayınlanan Küresel Finansal Dürüstlük (Global Financial Integrity) sonuçlarına göre 2004-2013 yılları arasında gelişmekte olan ülkelerde yasadışı finansal akışlar nedeniyle 7,8 trilyon ABD Doları kaybedildiği belirtilmektedir (www.gfintegrity.org/report/illicit-financial-flows-from-developing-countries-2004-2013/). Hükümetin yahut bir kurumun kararlarını değiştirmesi adına yapılan faaliyetler ise **“lobicilik”** olarak ifade edilmektedir. **“Kara para aklama”**, yasadışı veya dürüstçe elde edilmemiş paranın menşeyini, mülkiyetini ya da varış yerini değiştirip gizleyerek meşrulaştırılmasını ifade eden bir yolsuzluk türüdür. Bir kişinin üyelik ve bağlantıları nedeniyle; nitelik ve yeteneklerine bakılmaksızın bir iş ya da devlet için istihdam edilmesini sağlama biçimi de **“iltimas”** olarak ifade edilmektedir. Vergi kaçırma ya da vergiden kaçınmayı ele alan yolsuzluk türleri de bulunmaktadır. **Yargı yetki alanının gizliliği, vergi cennetleri, vergi kaçırma, yanlış transfer fiyatlandırması ve paravan şirketler** bu alandaki yolsuzluk türleri olarak değerlendirilebilirler. Bir siyasi partinin desteklenmesi adına para veya aynı yapılan her türlü katkının sağlanması ise **“siyasal katkı”** olarak belirtilmektedir. Hükümetin kararlarını değiştirmek amacıyla yapılan faaliyetler **“lobicilik”**, bir ülkenin içindeki veya dışındaki güçlü bireylerin, kurumların, şirketlerin veya grupların, bir ulusun politikalarını, yasal çevrelerini ve ekonomisini kendi özel çıkarlarına yarayacak şekilde kullanmaları ise **“devletin işgali”** olarak değerlendirilen yolsuzluk türleridir.

Uluslararası Şeffaflık Örgütü'nün çalışmaları sonucunda yolsuzluk türlerinin neler olduğu değerlendirilmektedir. Fakat bahsi geçen yolsuzluk türleri içerisinde hangilerinin daha büyük payı elde ettiğini tahmin etmek zor olmaktadır. Bunun nedeni yolsuzluğun ölçülebilirliğinin ve kanıtlanabilirliğinin zor gerçekleştirilmesidir. Bu nedenle literatürde yapılan çoğu çalışmada ölçülebilir olması, hesaplanabilmesi ve ülkelerin maliyetlerini ortaya çıkartabilmesi avantajları nedeniyle yolsuzluğun bir türü olan rüşvet, çalışmalarda kendine daha fazla yer bulmaktadır. Fakat yolsuzluğun; hükümet, vatandaşlar, özel sektör üçgeninde gerçekleşen ve algılanan bir kavram olması sebebiyle onu sadece rüşvet bağlamında değerlendirmek doğru olmamaktadır. Ayrıca yolsuzluğun sadece az gelişmiş ülkelerin sorunu olduğundan bahsetmek de yerinde bir tutum değildir. Zira yayınlanan Global Corruption Survey gibi uluslararası raporlarda gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere de sıklıkla yolsuzluğa rastlanılmaktadır. Uluslararası Şeffaflık Örgütü'nün 2003 yılından bu yana yayınladığı Global Corruption Survey ülkeleri belli bölgelere ayırarak bu bölgelerdeki yolsuzluğun durumunu o ülkede yaşayan halka sorarak ortaya çıkaran ve sunan bir rapordur. Bu rapor ekseninde Afrika-Avrupa ve Orta Asya-Ortadoğu ve Kuzey Afrika ile Asya Pasifik bölgeleri belirlenmiştir. Bu bölgelere ait veriler aşağıdaki tablo ile özetlenebilir:

Tablo 1
Ülke Gruplarının Yolsuzluk ile İlgili Yaklaşımları

	Afrika	Avrupa- Orta Asya	Ortadoğu- Kuzey Afrika	Asya Pasifik
<i>Yolsuzluğun Bir Önceki Yıla Göre Durumu</i>	%58 arttığı düşünülmektedir.	Belirtilmemiştir.	%61 arttığı düşünülmektedir.	%40 arttığı düşünülmektedir.
<i>En Çok Hangi Kesimin İsmi Yolsuzlukla Anılmaktadır?</i>	Polis ve şirket yöneticileri	Parlamento üyeleri ve devlet memurları	Gümrük memurları ve parlamento üyeleri	Polisler ve devlet memurları
<i>Yolsuzluğun Bireysel Olarak Neden Önlenmediği</i>	Sonuçlarından korkma ve bir fark yaratacaklarını düşünmeme	Sonuçlarından korkma ve kanıtlamayacaklarını düşünme	Sonuçlarından korkma ve bir fark yaratacaklarını düşünmeme	Sonuçlarından korkma ve bir fark yaratacaklarını düşünmeme

Kaynak: Global Corruption Barometer 2015/16 Ülke Raporları
(http://www.transparency.org/research/gcb/gcb_2015_16/0/)

1.4. Yolsuzluğun Ölçülmesi

Yolsuzluk yapı itibariyle ölçülmesi zor olan bir unsurdur. Bunun altında yatan en önemli neden ise yolsuzluğun gözlemlenme ve elde edilme açısından zor bir olgu olmasıdır. Sandholtz ve Koetzle (2000)'e göre; yolsuzluğun hesaplanması ile ilgili eksiklikler söz konusudur. Bunun nedeni ise; yolsuzluk faaliyetinin hayal edilmesinin zor, gizli başlayıp gizli devam ettirilen bir süreç olmasıdır. Ayrıca yolsuzluk, politik olarak birbirine muhalif olan gruplar için kullanılabilecek bir unsur olarak değerlendirildiğinden; hükümet ve yöneticiler bu alanla ilgili çalışmaların araştırılmasını genelde istememektedirler. Bununla birlikte daha önce de bahsedildiği üzere birçok yolsuzluk türünün bulunması ölçümün nasıl yapılacağı konusunda da kafa karışıklığını ortaya çıkartmaktadır. Bu nedenle yolsuzluk ile ilgili oluşturulan ölçeklerin tamamında yaklaşık değerlerden bahsedilmektedir. Bu bağlamda yolsuzluk olarak tanımlanan kavram da algılanan yolsuzluk kavramı olarak ele alınmaktadır. Bu algı işletmelerin, hükümetin, vatandaşların algısı olarak değerlendirilebilir.

Dünya Bankası yolsuzluğu ölçmek amacıyla dört ölçüt kullanmaktadır. Bunlar: Net Varlık Değerlemesi, Tutuklanma/Mahkumiyetler, Anket yöntemi ve Makroekonomik ampirik çalışmalardır (Bayar, 2010:107). Dünya Bankası ve Uluslararası Şeffaflık Örgütü'nün yolsuzluğun ölçülmesi ile ilgili oluşturduğu endekslerin yolsuzluk ile ilgili yapılan çalışmalarda kullanılması oldukça yaygın bir durumdur. Bunun yanında özel şirketlerin oluşturduğu yolsuzluk ölçümlemeleri ile birlikte literatüre katkı sağlamak amacıyla bu konu hakkında çalışan kişilerinde oluşturduğu ölçümler bulunmaktadır.

Yolsuzluğun ölçülmesi ile ilgili çalışmalar yürüten Berg (2001)'e göre yolsuzluğun nesnel ve öznel ölçütleri bulunmaktadır. Nesnel ölçütler; istatistikî olarak kanıtlanabilen ve hesaplanabilen verilerdir. Öznel ölçütler; tecrübeler veya anketlere dayanarak elde edilen verilerdir.

Yolsuzluğun ölçülebilmesi için oluşturulmuş ve literatürde sıklıkla karşılaşılan endeksler bulunmaktadır. Bu endekslerin neler olduğu, benzerlik ve farklılıkları aşağıda detaylı olarak açıklanmaktadır. Aşağıda yer alan endeksler kronolojik olarak ele alınmaktadır.

1.4.1. International Country Risk Guide (ICRG)- Uluslararası Ülke Riski Rehberi

Uluslararası Ülke Riski Rehberi (ICRG) 1980 yılında uluslararası finans ve ekonomi alanlarında saygı gören ve haftalık olarak yayınlanan International Reports dergisinin editörleri tarafından ekonomik ve politik riskleri tahminlemek amacıyla oluşturulmuştur. Uluslararası ticari operasyonlarda potansiyel risklerin derinlemesine araştırılmasını sağlarken; ülkelerin risk yönünden karşılaştırılmasına da imkân vermektedir. 1992 yılında International Reports'un editörleri ve analistleri PRS Grup'a geçerek Eylül 2001 itibariyle online ICRG endeksinin yayınlanmasına başlanılmıştır. ICRG modeli kullanıcıların kendi risk değerlendirmelerini yapmaya fırsat tanımaktadır. Riskler özellikle iş ve yatırımları etkilediği için bu açıdan değerlendirilebilmektedir. Bunun yanı sıra kurumsal yatırımcılar, bankalar, çokuluslu şirketler, ihracatçı ve ithalatçılar için de bugün ve gelecekte risklerinin neler olacağını ortaya koyabilmeleri için önem taşımaktadır.

ICRG, 1980'den bu yana aylık olarak yapılmakta ve toplamda 140 gelişmiş, gelişmekte olan ve geçiş ülkelerinin siyasi, ekonomik ve finansal risk faktörlerini değerlendirmektedir. Politik risk grubunda on iki, finansal ve ekonomik risk gruplarında beşer toplamda 22 bileşenden oluşmaktadır. Yolsuzluklar da Politik Risk bileşenlerinden birisi olarak belirlenmiştir (www.prsgroup.com/about-us/our-two-methodologies/icrg). Bu endekste de CPI gibi içerisinde hem nitel hem de nicel değişkenleri bulundurmaktadır. Lisanslama, kambiyo denetimi gibi nicel faktörler kullanılmaktadır. Nitel faktörleri ise; analiz için değerlendirilen ülkelerdeki sivil toplum kuruluşlarının yaptığı görüşmeler ve iş iklimi ile ilgili görüşleri oluşturmaktadır (McKee, Chris (cmckee@prsgroup.com), About ICRG Data, Büşra Gezikol'a (bgezikol@sakarya.edu.tr) (10.04.2017).

Nitel ve nicel faktörlerin elde edilmesinden sonra yapılan değerlendirmeler sonucunda hesaplanan yolsuzluk endeksi, 0-6 arasında skor almaktadır. Ülkelerin aldığı skorun 0'a yaklaşması yolsuzlukların artmasını, 6'ya yaklaşması ise yolsuzlukların azalmasını ifade etmektedir. Bu değerlerle 140 ülke için risklerin belirlenmesi ve karşılaştırılabilmesi sağlanabilmektedir.

1.4.2. Corruption Perception Index (CPI)- Yolsuzluk Algılama Endeksi

Yolsuzluk ile ilgili çalışmalarda sıklıkla kullanılan ve yirmi bir yıldır yolsuzluk algıları ile ilgilileri verileri sunan Yolsuzluk Algılama Endeksi, Uluslararası Şeffaflık Örgütü tarafından oluşturulmuş bir endekstir. CPI hem nitel hem de nicel yöntemlerle yolsuzluğu ölçümlemeye çalışmaktadır. Nicel olarak suç ve dava oranları ele alınırken; nitel olarak ülke vatandaşlarının o ülkedeki yolsuzluk ile ilgili düşünceleri ele alınmaktadır. Her yıl farklı uluslararası kurumdan aldığı veriler ve yapılan anketler sonucunda hesaplamaları gerçekleştirilen CPI ülkelerin algılanan yolsuzluklarını ortaya çıkartmış olmaktadır. Örneğin; 2016 CPI endeksi 12 farklı kurumdan gelen 13 farklı veri ile ülkelerin son iki yıldaki algılanan yolsuzluklarını hesaplamaktadır. Bu endeksin metodolojisinde dört ana basamak bulunmaktadır. İlk olarak güvenilir veri kaynaklarından veriler toplanmaktadır. Daha sonra dağınık olarak toplanılan bu veriler standartlaştırılmaktadır. Bu verilerden hareketle ortalama hesaplanmaktadır. Son olarak da belirsiz olan durumlar ve ülkeler raporlanmaktadır. Raporlanan ülke skorları bu ülkelerde algılanan yolsuzluğun skorunu göstermektedir. 2016 yılında yararlanılan kaynaklar şu şekilde belirtilebilir:

1. Afrika Kalkınma Bankası Yönetişim Değerlendirmesi 2015
2. Bertelsmann Vakfı Sürdürülebilir Yönetişim Göstergeleri 2016
3. Bertelsmann Vakfı Dönüşüm Endeksi 2016
4. Ekonomist İstihbarat Birimi Ülke Risk Puanları 2016
5. Global Insight Ülke Risk Derecelendirmeleri 2015
6. IMD Dünya Rekabetçilik Yıllığı 2016
7. Asya İstihbarat Siyasi ve Ekonomik Risk Danışmanlığı 2016
8. Siyasal Risk Hizmetleri Uluslararası Ülke Risk Kılavuzu 2016
9. Dünya Bankası - Ülke Politikası ve Kurumsal Değerlendirme 2015
10. Dünya Ekonomik Forumu Yönetici Görüş Anketi (EOS) 2016
11. Dünya Adalet Projesi Hukuk Kuralları Endeksi 2016
12. Demokrasi Çeşitleri (VDEM) Projesi

Yolsuzluk Algılama Endeksi, ülkeleri, kamu görevlileri ve politikacılar arasında var olduğuna inanılan yolsuzluğun derecesine göre sıralamaktadır. CPI'nın hazırlanmasında kullanılan araştırmalarda, kamu görevlilerine verilen rüşvet, kamu ihalelerinde rüşvet

alınması, kamu fonlarının suistimali gibi kamu gücünün özel çıkarlar için kullanılmasına ilişkin sorular yer almaktadır. Ayrıca, yolsuzluğun önlenmesi çabalarının arttırılması, bu şekilde yolsuzluğun hem idari hem de siyasi yönlerinin anlaşılmasına yönelik sorular da bulunmaktadır (Beşel, 2013: 23).

Ülkelerin yolsuzluklarını 0 ile 10 arasında değerlendiren bu endekste, 10 değeri o ülkede algılanan herhangi bir yolsuzluğun olmadığını; 0 değeri ise o ülkede algılanan yolsuzluğun oldukça ciddi boyutlara ulaştığını göstermektedir. Bu ülkelerde yolsuzlukla mücadele kavramına değinilmiş olsa bile bu sadece yazılı olarak kalmakta eyleme dönüşmemektedir. Rüşvet, gasp ve fonların kötüye kullanılması durumlarıyla sıklıkla karşılaşmaktadır. Endekste yüksek değer alan ülkeler de yolsuzlukla yüz yüze gelmektedirler. Her ne kadar basın özgürlüğü, kamu harcamalarında bilgiye erişim, bağımsız yargı sistemi olsa da bu ülkeler de günlük yaşamlarını etkileyecek kadar ciddi yolsuzluğa maruz kalmasa da yine de yolsuzlukla yüzleşmektedirler. Bu ülkelerde daha çok; kapalı kapılar ardında yapılan anlaşmalar, çıkar çatışmaları, yasadışı finansman, ülkede ve yurtdışında kamu politikalarını bozan hukuki düzenlemelerin olduğu görülmektedir. 2015 ve 2016 yıllarındaki CPI endeksine göre en düşük ve en yüksek skoru alan ülkeler aşağıda belirtilmiştir.

Tablo 2
Yolsuzluk Algılama Endeksi 2015-2016
En Düşük ve En Yüksek Değeri Alan Beş Ülke

Ülkeler	2015	Ülkeler	2016
<i>Kuzey Kore</i>	0,8	<i>Somali</i>	1
<i>Somali</i>	0,8	<i>Kuzey Kore</i>	1,2
<i>Sudan</i>	1,2	<i>Suriye</i>	1,3
<i>Angola</i>	1,5	<i>Sudan</i>	1,4
<i>Irak</i>	1,6	<i>Libya</i>	1,4
<i>Norveç</i>	8,7	<i>İsviçre</i>	8,6
<i>Yeni Zelanda</i>	8,8	<i>İsveç</i>	8,8
<i>İsveç</i>	8,9	<i>Finlandiya</i>	8,9
<i>Finlandiya</i>	9	<i>Yeni Zelanda</i>	9
<i>Danimarka</i>	9,1	<i>Danimarka</i>	9

Kaynak: Corruption Perception Index Raporları

(<http://www.transparency.org/research/cpi/overview>)

1.4.3. Bribery Payers Index (BPI)- Rüşvet Verme Endeksi

Rüşvetin yolsuzluğun önemli bir türü olması ve birçok alanda kendini gösteriyor olması nedeniyle, bu yasadışı faaliyetin ölçülmesi ve ülkelerin kıyaslanması amacı ile yapılmış olan endeks çalışmaları da bulunmaktadır. Bribery Payers Index 1999 yılında ilk defa yayımlanmış olup en son 2011 yılında rapor sunmuştur. Bu endeks yabancı ülkelerde iş yapmak amacıyla kamu görevlilerine rüşvet veren gelişmiş ülkelerdeki ihracatçı firmaların eğilimlerini göstermektedir. Bu indeks kapsamında işletme yöneticilerine ticaret yaptıkları ülkelerde rüşvet ile ne kadar sık karşılaştıkları sorusu yöneltilmekte ve bu sorunun cevabına göre değerlendirmeye alınan 28 ülke 0 ile 10 arasında bir puan değeri almaktadır. BPI’da yer alan ülkeler Avustralya, Belçika, Brezilya, Kanada, Çin, Fransa, Almanya, Hong Kong, İtalya, Hindistan, Japonya, Meksika, Hollanda, Rusya, Singapur, Güney Afrika, İspanya, Güney Kore, İsviçre, Tayvan, İngiltere ve ABD, Arjantin, Endonezya, Malezya, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri ve Türkiye’dir. 2011 yılı rakamlarına göre rüşvet ile ilgili konularla en az gündeme gelen ülke Hollanda iken; rüşvet konusunda adı sıklıkla alınan ülke Rusya olmuştur (www.transparency.org/bpi2011).

Ankete katılan üst düzey yöneticilere öncelikle ankette sıralanmış ülkelerin hangisinde iş ve işletme sahibi oldukları veya ülkede merkezi bulunan herhangi bir şirketle iş bağlantısının olup olmadığı sorulmaktadır. Eğer bağlantısı varsa, hangi sıklıkla merkezi bu ülkede bulunan firmaların rüşvete bulaştığı sorulmaktadır. Elde edilen sonuçlar dünyanın en güçlü ekonomilerince ihraç edilen rüşvet hakkında üst düzey yöneticilerin düşüncelerinin bir değerlendirmesini sunmaktadır.

1.4.4. Graft Index- Kaufmann, Kraay ve Zoido Lobaton (KKZ) Yolsuzluk Endeksi

KKZ endeksleri, Kaufmann, Kraay ve Zoido Lobaton tarafından 1999 ve 2002 yıllarında, Kaufmann ve Kraay tarafından 2002 yılında ve Kaufmann, Kraay ve Mastruzzi tarafından 2003 yılında yapılan ve Dünya Bankası tarafından desteklenen çalışmalarda hesaplanan çeşitli endekslerden oluşmaktadır. KKZ yolsuzluk endeksinde hesaplanan skorlar -2,5 ile +2,5 değerleri arasında değişmekte olup, skorun yükselmesi yolsuzlukların azalmasını ifade etmektedir. CPI ve ICRG yolsuzluk endekslerindeki

sonuçların KKZ endeksi ile tutarlı olduğu ortaya konularak bu endeksin literatürde kullanılabileceği dile getirilmektedir (Topkaya, 2014: 32).

1.4.5. Global Corruption Barometer (GCB)- Global Yolsuzluk Barometresi

Global Yolsuzluk Barometresi, toplumun yolsuzluk ile ilgili genel düşüncelerini inceleyen bir çalışmadır. 2003'ten bu yana yayınlanan araştırmanın en son raporu 2015/2016 dönemine aittir. Bu çalışmada kişilere yolsuzlukla en çok hangi sektörlerde karşılaştıkları, hükümetin yolsuzluk ile ilgili çabaları, gelecekte ülkelerindeki yolsuzluğun durumu ile ilgili düşünceleri, kamu kurumlarında ne sıklıkla rüşvet istendiğine dair sorular yöneltilmektedir. Son raporda yolsuzluk ile ilgili genel kamu beş bölge (Afrika, Avrupa, Orta Asya, Ortadoğu, Kuzey Afrika ve Asya Pasifik) üzerinden değerlendirilmiştir. Çalışma, bu bölgelerde yer alan uluslararası kuruluşlar tarafından yürütülmektedir. Daha sonra bir araya getirilen anketler Uluslararası Şeffaflık Örgütü tarafından incelenmekte ve rapor olarak yayınlanmaktadır. Yolsuzluk Barometresi genellikle her yıl devam eden bir çalışma olduğu için bu bölgelerde yaşayan halkın yolsuzluk ile ilgili düşüncelerinin zaman içerisinde ne yönde değiştiği kolayca görülebilmektedir. Yolsuzluğu değerlendirme ölçütü olarak da 1 ve 5 aralığı ele alınmaktadır. 1 değeri vatandaşların ülkede yer alan kurumların yolsuzluk yapmadığını düşündüğünü gösterirken; 5 değeri ise vatandaşların ülkedeki kurumlarda ciddi yolsuzlukların gerçekleştiğini düşündüğünü göstermektedir (www.transparency.org/research/gcb/overview).

1.4.6. Opacity Index (OI)- Şeffaf Olmama Endeksi

Şeffaf olmama (opacity) endeksi, işletme ve yatırım maliyetlerini ölçmek amacıyla özel sektörden Kurtzman Group tarafından geliştirilmiş ve gelişmekte olan bir grup ülke bazında hazırlanmaktadır.

Endeks, İngilizce 'CLEAR' kelimesinin baş harflerini kapsayan 5 farklı yönden anket uygulanarak hesaplanmaktadır.

- **C:** Yolsuzluk (Corruption)
- **L:** Hukuk Sisteminin Şeffaf Olmaması (Legal Opacity)
- **E:** Ekonomi Politikalarının Şeffaf Olmaması (Economic Opacity)
- **A:** Muhasebe Uygulamalarının Şeffaf Olmaması (Accounting Opacity)
- **R:** Düzenleme Sisteminin Şeffaf Olmaması (Regulatory Opacity)

Ülkelerin faktör skorlarının sıfıra yaklaşması şeffaflığın olduğunu; yüze yaklaşması ise şeffaflığın olmadığını göstermektedir. Endeks, her kriter için 100 üzerinden değerlendirilmekte ve ortalaması alınarak şeffaf olmama değerine ulaşılmakta, bu değer ne kadar düşükse o ülke o kadar şeffaf, ne kadar yüksekse o kadar az şeffaf olduğu kabul edilmektedir

(www.eiod.org/uploads/Publications/Pdf/opacityindex_kurtzman.pdf).

1.5. Yolsuzluk Karşıtı İnisiyatifler

Yolsuzluk; siyasal, sosyal ve ekonomik sorunlar yaratması nedeniyle hem uluslararası arenada hem de ülkelerin kendi iç sistemlerinde incelenmektedir. Yolsuzluğun ileriki bölümlerde de bahsedileceği üzere yatırımlara, ticarete, büyümeye ciddi anlamda olumsuz etkisi bulunmaktadır. Bu nedenle ülkeler yolsuzluk ile mücadelede yıllar itibariyle daha da bilinçlenmektedirler. Uluslararası arenada ülkeler Birleşmiş Milletler, OECD, UŞÖ gibi kuruluşlarla yolsuzlukla mücadeleyi gerçekleştirirken; ulusal düzeyde de yaptıkları yasalar ve toplumu bilinçlendirme çalışmaları ile yolsuzlukla mücadele etmektedirler. Birleşmiş milletler, Uluslararası Şeffaflık Örgütü ve OECD'nin yolsuzluğa yönelik çalışmaları aşağıda detaylı olarak açıklanmaktadır.

1.6.1. Birleşmiş Milletlerin Çalışmaları

Palermo Konvansiyonu BM'nin organize suçlarla mücadelede ilk uluslararası düzenlemesi olarak değerlendirilmektedir. 15 Kasım 2000'de BM Genel Kurulu tarafından kabul edilmiş, 2-15 Aralık 2000 tarihinde de Palermo'da imzaya açılmıştır. Sözleşmenin amacı sınır aşan örgütlü suçların önlenmesi ve daha etkili bir şekilde mücadele edilmesi için işbirliğinin geliştirilmesidir. Buna bağlı olarak örgüte katılma, yolsuzluk, kara para aklama gibi faaliyetlerin tamamı sözleşme kapsamında suç olarak değerlendirilmektedir.

Bu konvansiyon dışında BM tarafından, yolsuzlukla mücadele için önemli bir adım niteliğinde olan hukuki bir belge yayınlanmıştır. BM Yolsuzlukla Mücadele Sözleşmesi 140 ülke tarafından imzalanan 9-11 Aralık 2003 tarihlerinde imzaya açılmış ve 14 Aralık 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu sözleşme kapsamında yolsuzlukla mücadelede uygulanacak politikalar, bu politikaları yürütecek olan birimler, kamu ve özel sektörde yolsuzluk, rüşvet, kara para aklama ve diğer yolsuzluk türleri ile ilgili bilgilendirme ve önleme yolları, yaptırımlar ve uluslararası işbirlikleri ile ilgili konulara değinilmektedir

(www.tepav.org.tr/upload/files/haber/1255423114r6531.Birlesmis_Milletler_Yolsuzluk_la_Mucadele_Sozlesmesi.pdf).

1.6.2. Uluslararası Şeffaflık Örgütünün Çalışmaları

Örgüt 1993'teki kuruluşundan bu yana, yolsuzlukla mücadele hareketinde ivme kazanmaktadır. UŞÖ; farkındalığı artırarak yolsuzluk karşısındaki tepkisizlik ve duyarsızlığı azaltmak ve buna dikkat çekmek için eylemler üretmekte ve gerçekleştirmektedir. UŞÖ, 100'e yakın ülkede kurulmuş ülke kolları ile küresel bir ağ oluşturmaktadır. Bu ülke kolları, kendi alanlarında çeşitli yöntemlerle yolsuzlukla mücadele etmektedir. Örgüt siyasette, kamu yönetiminde, ihale süreçlerinde ve iş dünyasında şeffaflığı teşvik etmek için kamu, sivil toplum, özel sektör ve medyadan ilgili aktörleri bir araya getirmektedir. Uluslararası Şeffaflık Örgütü, Birleşmiş Milletler Yolsuzlukla Mücadele Sözleşmesi ve Afrika Birliği Yolsuzlukla Mücadele Sözleşmesi gibi uluslararası iki önemli antlaşmanın hazırlanmasında faal olarak görev alan az sayıdaki uluslararası kuruluşun biridir. Ayrıca Uluslararası Şeffaflık Örgütü, OECD Yolsuzlukla Mücadele Sözleşmesi'nin oluşma sürecinde bilfiil yer almış ve bu sözleşmenin metne alınmasına çok yakından katkıda bulunmuştur. Bundan başka Uluslararası Şeffaflık Örgütü, G8 ülkelerinin sivil toplum diyalog çalışması sırasında görüş aldığı önemli kuruluşlardan biridir. Örgüt, kendi kuruluş aşamasında çok önemli bir rolü bulunan Dünya Bankası ile de hâlihazırda çok çeşitli projeler yürütmektedir (www.seffaflik.org/hakkimizda/uluslararasi-seffaflik-orgutu/).

1.6.3. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütünün (OECD) Çalışmaları

1990lı yıllarda uluslararası kuruluşların yolsuzlukla mücadele sürecini OECD başlatmaktadır. OECD tarafından Rüşvet Üzerine Çalışma Grubu oluşturulmuş ve bu grubun yapmış olduğu çalışmanın genel kapsamı rüşvetin suç kapsamına alınması ve vergi indirim konusu dışına çıkarılması olmuştur. OECD'nin temel amaçların biri toplumu yolsuzluğa karşı bilinçlendirmek ve ticari faaliyetlerde ortaya çıkan yolsuzluğu önleyerek rekabetin ön plana çıktığı bir iş ortamı oluşturmaktır.

27 Mayıs 1994 tarihli “Uluslararası Ticari İşlemlerde Rüşvetin Önlenmesi Konusundaki OECD Tavsiyeleri” yolsuzlukla mücadele konusunda atılan ilk uluslararası adım olarak görülebilir. Bu belge daha sonrasında genişletilerek “Uluslararası Ticari İşlemlerde Yabancı Kamu Görevlilerine Verilen Rüşvetin Önlenmesi Sözleşmesi” olarak kabul edilmiştir. Bu sözleşmenin yanı sıra OECD ülkelerin yolsuzlukla mücadelelerini de değerlendirmektedir. Bu değerlendirme yapılırken öncelikle ülkenin ulusal mevzuatının yolsuzlukla mücadele ile uyumuna bakılmakta, sonrasında uygulamada ülkenin yolsuzluk ve rüşvetle ilgili yaşadığı sorun ve çözümlerin etkinliği ortaya çıkarılmakta son olarak da ülkenin mevzuat uyumluluğu ve yolsuzlukla mücadelede uygulamadaki etkinliğinin durumuna göre ülke ile ilgili tespitler yapılmakta ve öneriler verilmektedir (Nişancı,2014: 332-335).

BÖLÜM 2: YOLSUZLUĞUN MAKRO DEĞİŞKENLERE ETKİLERİ VE YOLSUZLUK İLE DIŞ TİCARET VE DOĞRUDAN YABANCI YATIRIM İLİŞKİSİ ÜZERİNE LİTERATÜR TARAMASI

Yolsuzluğun hem etkilediği hem de etkilendiği değişkenlerin var olduğundan daha önce bahsedilmişti. Bu bağlamda, bu bölümde öncelikle yolsuzluğun etki ettiği değişkenlerden bahsedilmektedir. Daha sonrasında ise yolsuzluğun etki ettiği değişkenlerin aslında yolsuzluğun etkilendiği değişkenler de olduğu yönündeki çalışmalar dış ticaret ve doğrudan yabancı yatırım değişkenleri ekseninde değerlendirmeye alınmaktadır.

2.1.Yolsuzluğun Etkileri

Yolsuzluğun ekonomik etkileri son on yıldır tartışılmaktadır. Bundan önceki süreçte daha çok siyasi ve sosyal sonuçları irdelenen yolsuzluğun ekonomik entegrasyonlar, küreselleşme ve ticaretin serbestleşmesi gibi unsurlar nedeniyle ekonomik olarak da dikkate alınması gerçeği ortaya çıkmıştır. Anderson and Marcouiller (2002)'e göre yolsuzluk dünya piyasalarında iş yapma konusundaki en büyük engellerden biri olarak görülmektedir. Birçok ekonomist yolsuzlukların, ekonomi ve ekonomiye katkı sağlayacak olan çoğu faktör için negatif etki yarattığını iddia etmektedir. Bunun aksini iddia eden Jong ve Udo (2006) ile Jong ve Bahamas (2011) gibi ekonomistler de bulunmaktadır. Yolsuzluğun ekonomiye olumlu etki yarattığını iddia eden ekonomistler bunu şu şekilde açıklamaktadırlar: Şirket yöneticilerinin devletin bürokrasi ve prosedürlerine takılmaları nedeniyle zaman kaybetmek istememeleri ve rüşvet yoluyla işleri hızlandırmaları ekonomideki etkinliği ve hızı arttırmaktadır. Bu iddiaya verilebilecek en iyi örneğin de Asya Kaplanlarının 1990'lı yıllarda yolsuzluklarının yüksek olmasına rağmen kat ettikleri büyüme oranı gösterilmektedir. Fakat yolsuzluğun ekonomik anlamda olumsuzluklar yarattığını iddia eden ekonomistler ise bu durumu şu şekilde ifade etmektedirler: Rüşvet çoğu zaman şirketlere hız kazandırır da rüşvet vermeyi düşünecek rakipler de olacaktır. Özellikle ticari süreçleri yöneten kamu görevlileri rüşvetten elde ettikleri kazancın sürekliliğini sağlamak amacıyla hem rüşvet teklif eden şirketlerden hem de onların rakiplerinden rüşvet almayı sürdüreceklerdir.

Bürokratik işlemlerin yaratacağı kaybı engellemek için rüşvet yoluna başvuran işletmeler, rakiplerinin de kamu görevlilerine rüşvet teklif etmesi nedeniyle kaçtıkları bürokrasi ve işlem yavaşlığı sorununa başka bir surette maruz kalacaklardır. Bu nedenle Tekerlekleri Yağlama Hipotezi (Grease the Wheels) ile yolsuzluğun olumlu etki yarattığını iddia eden ekonomistlerin aksine; Tekerleklerin Kuma Saplanması Hipotezi (Sand the Wheels) ile yolsuzluğun olumsuz etki yaratacağını iddia eden ekonomistler de bulunmaktadır. Bu ekonomistler yolsuzluğu, yapılacak ticari eylemlerde aksamaya neden olacak bir unsur olarak nitelendirmektedirler (Enste ve Heldman, 2017: 23).

Ekonomik anlamda yolsuzluğun olumsuz etkileri literatürde şu şekilde karşımıza çıkmaktadır (Zelekha ve Sharabi, 2012:171):

- Ekonomideki kaynak tahsisinde bozulmalar
- Ekonomik karar vermede artan belirsizlik
- İş anlaşmazlıklarından kurtulmak uğruna yasal mekanizmaların bozulması
- Liderlik kaybı
- Sermayenin marjinal üretkenliğinin azaltılması
- Gelir dağılımındaki eşitsizliğin artması
- Küçük işletmelere olumsuz etkisi

Yolsuzluğun etki ettiği bu başlıklar daha geniş kapsamda ele alındığında yolsuzluğun; ekonomik anlamda ekonomik büyümeye, eşitsizlik/ fakirliğe, dış ticarete ve yatırımlara, olumsuz etkilerde bulunduğu belirtilmektedir. Yolsuzluğun bu değişkenler üzerinde yarattığı etkiler aşağıda detaylı olarak açıklanmaktadır.

2.1.1. Yolsuzluğun Ekonomik Büyümeye Etkisi

Literatürde yolsuzluğun olumsuz anlamda etkilediği ilk faktör olarak ekonomik büyüme ya da bir diğer deyişle gayri safi yurtiçi hasıladaki değişimler ele alınabilir. Yolsuzluğun arttığı ülkelerde kişi başına düşen gayri safi yurtiçi hasılda ciddi düşüşler görülmektedir. Bunun iki nedeni bulunmaktadır. İlki yukarıda da bahsedildiği gibi yolsuzluk nedeniyle ülkeye gelen toplam yatırımlar ve DYYlerin oranlarında azalmanın görülmesi ile ülkede verimlilik ve etkinliğin azalması durumu; ikincisi ise ilk durum nedeniyle oluşan azalmanın sonucunda düşük gelir ile yolsuzlukla mücadele

edilebilmenin zor olması ve yolsuzluğun tekrar yolsuzluğu doğurması ihtimalidir. Ekonomik büyüme ve yolsuzluk arasındaki negatif yönlü ilişkiyi Aidt vd (2008 ve 2011) çalışmalarında değerlendirmektedirler. Yolsuzluğun gayrisafi yurtiçi hasılayı (GSYİH) olumsuz etkilemesinin yanı sıra; yolsuzlukta yaşanacak herhangi bir azalmanın GSYİH’da kısa dönemde %0,5-0,6; uzun dönemde %0.37-0.39 oranında bir artışa neden olacağı bulunmuştur. Ayrıca yolsuzluk sürdürülebilir büyüme üzerinde de olumsuz etki yaratmaktadır. Yolsuzluğu azaltmak ve bu sorun ile mücadele etmek ülkelerin sürdürülebilir büyümelerine katkıda bulunacaktır.

2.1.2. Yolsuzluğun Fakirliğe/Eşitsizliğe Etkisi

Yolsuzluğun etki ettiği bir diğer faktör ise fakirlik/eşitsizliktir. Yolsuzluğun büyüme oranlarında negatif etki yaratması nedeniyle yolsuzluğa maruz kalan ülkeler gelir dağılımında sorunlar yaşamaktadır. Yolsuzluk büyüme seviyesinin düşmesi ile birlikte gelir eşitsizliği ve fakirlik sorunlarını da oluşturmaktadır. Gupta vd. (2002) Gini katsayısını ve yolsuzluk değişkenini ele alarak yaptıkları çalışmada, yolsuzluk artışının gelir eşitsizliğini ve fakirliği arttırdığını ortaya koymaktadırlar. Fakirliğin görüldüğü ülkelerde kamu hizmetlerinden yararlanırken (hastane, okul, polis vd.) rüşvet vermek zorunda kalınması, yolsuzluğun gelir üzerinde olumsuzluklar yaratmasına neden olmaktadır. Bazı araştırmacılar yolsuzluğun gelir eşitsizliğine neden olmadığını aksine gelir eşitsizliği nedeniyle yolsuzluğun ortaya çıktığını tespit etmektedirler (Husted, 1999; Swamy vd, 2001).

2.1.3. Yolsuzluğun Dış Ticarete Etkisi

Yolsuzluk dış ekonomik ilişkiler bağlamında dış ticarete de etki etmektedir. Yolsuzluk olgusunun uluslararası kuruluşlarca (Dünya Bankası ve Avrupa Konseyi gibi) kamu gücünün kötüye kullanılması şeklinde ifade edilmesi; bu olgunun özel sektör için göz ardı edildiği görüntüsünü yaratmaktadır. Oysa yolsuzluk toplumun genel bir sorunu olarak ele alındığında hem siyasi, hem ekonomik hem de sosyal etkilerinin olduğu görülmektedir. Yolsuzluğun ekonomik etkileri değerlendirildiğinde belki de en çok dış ticaret ile ilişkilendirilebileceği düşünülebilir. Böyle olmasına karşın literatürde bu alanla ilgili çok az çalışmanın olması; yolsuzluk algısının siyasi ve yasal yaklaşımlarla ele alınmasından kaynaklanmaktadır. Dış ticaretin ülke ekonomisi için oldukça önemli

olması ve bir gelir kaynağı olması bu alanın hem kamu hem özel sektör perspektifinden değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır.

Dış ticaretin önemli bir unsur olması, bu konuda yapılacak işlemlerin devletin kontrolünde gerçekleşmesine neden olmaktadır. Bu nedenle süreçlerin kontrolündeki yetkinin, dış ticaret işlemlerini gerçekleştiren gümrük memurları tarafından kötüye kullanılma ihtimali arttırmaktadır. Çünkü ülkeye girişine izin verilen mallar bu memurlar tarafından kontrol edilmektedir. Daha önceki bölümlerde de bahsedildiği üzere ülkelerin yolsuzluk oranlarında rüşvetin önemli yer tuttuğu ve rüşvet alan kişilerin de en çok devlet memurları olduklarından söz edilmişti. Dış ticaretle yolsuzluğun ilişkilendirilmesinde, gümrük memurları kasti olarak işlemlere müdahale etme, işlemleri saklama ya da değiştirme yoluyla malların ülkeye giriş ya da çıkışında yolsuzluğu başlatan veya yolsuzluğun yürümesini kolaylaştıran kişi olarak görülmektedir. Gümrük memurları denetlense bile malların ülkeye girişi sağlandıktan sonra takip edilmesinin zor olması ticaretle yolsuzluk faaliyetin gerçekleştirilmesini kolaylaştırmakta ve arttırmaktadır. Bu nedenle dış ticaret ve yolsuzluk ilişkisi değerlendirilirken; ülkelerin ticaretle ilgilenen kurumlarının kalitesi de sorunların çözülmesinde kendine yer edinecektir. Lambsdorff (1998)'un yaptığı çalışmaya göre yolsuzluk ülkelerin uluslararası rekabette avantaj kaybetmelerine de neden olmaktadır. Özellikle Avustralya, Malezya ve İsveç menşeli firmalar, ticaret yaptıkları yolsuzluğu çok olan ülkeler karşısında rekabet avantajlarını kaybetmektedirler. Bunun nedeni bu ülkelerin sosyal ve kültürel yapılarında yolsuzluk ve türlerinin engelleniyor olmasıdır. Buna karşılık İtalya, Belçika, Hollanda ve Güney Kore menşeli firmalar rekabet avantajı sağlamaktadırlar. Dış ticaret ve yolsuzluk ilişkisi ikinci bölümde detaylı olarak değerlendirilecektir.

2.1.4. Yolsuzluğun Yatırımlara Etkisi

Yolsuzluğun etki ettiği ekonomik faktörlerden biri de yatırımlar olarak değerlendirilebilir. Yolsuzluk, ülkeye yapılan kamu ve özel sektör yatırımlarını olumsuz etkilemektedir. Yolsuzluğun kamu yatırımlarını olumsuz etkilemesi devlet gelirlerini azaltması şeklinde ortaya çıkarken; özel sektördeki yatırımlara olan olumsuz etkisi ise yatırım için gerekli olan lisans ve belgelerin rüşvet karşılığı istenilmesi ve yatırımcı için ekstra maliyet yaratması şeklinde gerçekleşmektedir (Enste ve Heldman, 2017: 24).

İşletme sahipleri yatırım yapacakları ülkedeki şartların riskli olmamasını istemekte ancak yolsuzluk yatırımcılar için ciddi bir risk taşımaktadır. Bu nedenle yolsuzluğun fazla olduğu ülkelerde yatırımların olumsuz etkilenmesi durumu söz konusu olabilmektedir. Bu konu ile ilgili yapılan ilk çalışmalardan birini yapan Mauro (1995) yolsuzluk ile yatırımların arasındaki ilişkiyi incelemiş ve yolsuzluk endeksindeki artışın, yatırımların GSYİH'daki payının %2,9 oranında azalttığı sonuca ulaşmıştır. Daha sonra Rose-Ackerman(1999), Lambsdorff (2005 ve 2006) çalışmaları da yolsuzluğun yatırımlar üzerindeki olumsuz etkisini belirten çalışmalar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yatırımların, yeni bir pazara açılma yöntemi olarak karşımıza çıkan hali olan doğrudan yabancı yatırımların da yolsuzluk ile ilişkisi ele alınmalıdır. Yatırımlar da olduğu gibi doğrudan yabancı yatırım (DYY) da yolsuzluktan olumsuz etkilenen bir diğer ekonomik unsurdur. Literatürde yapılan çalışmalara bakıldığında yolsuzluk ile DYY arasında negatif ilişki olduğu görülmektedir. Barassi ve Zhou (2012)'nin 20 OECD ülkesi üzerinde yaptığı araştırmada DYY'lerdeki %3 oranındaki bir artışın, yolsuzluğun azalmasına neden olduğu sonucuna varılmıştır. Ayrıca yabancı yatırımcı yatırım yaptıkları ülkelerdeki politik ve ekonomik istikrarı da yolsuzluk kadar önemsemektedir.

Rose-Ackerman (1999), yolsuzluğun çok olduğu ülkelerde politik ve ekonomik istikrarın tam anlamıyla sağlanamadığını, bununla birlikte bu ülkelerde bankalardan kredi talebinde bulunan yabancı yatırımcıların ciddi risklerle de karşılaşacaklarını dile getirmektedir. Bu nedenle yabancı yatırım DYY'leri kısa süreli gerçekleştirmeyi ya da ortak girişimlerde bulunmayı tercih etmektedir. Bunun nedeni kısa süreli DYY'lerde riskli durumlarla karşılaşma ihtimalinin azlığı ve ortak girişimlerde bürokratik tüm sorunlarla yerel ortağın ilgilenecek olması nedeniyle yolsuzluğa maruz kalma ihtimalinin zayıflamasıdır (Enste ve Heldman, 2017: 26). Yolsuzluğun DYYler üzerinde olumsuz etki yarattığı iddiasının aksini iddia eden çalışmalar da bulunmaktadır. Egger ve Winner (2005), yaptıkları çalışmalarında yolsuzluk ile DYY arasında pozitif yönlü bir ilişki bulmaktadır.

Görüldüğü üzere yolsuzluk; yatırımlar, ekonomik büyüme, fakirlik, dış ticaret gibi birçok makro değişken üzerinde etkili olan bir sorundur. Yolsuzluktaki herhangi bir değişim bu makro değişkenlerinde etkilenmesine neden olmaktadır. Fakat yolsuzluğun

da bu makro değişkenlerden etkilenmesi söz konusu olabilmektedir. Bu çalışma da dış ticaret ve doğrudan yabancı yatırım bağlamında yolsuzluğun dış ekonomik ilişkilerden ne derece etkilendiğini ortaya koymaktadır. Bu amaçla öncelikle yolsuzluk ve dış ticaret ilişkisini daha sonra da yolsuzluk ve doğrudan yabancı yatırım ilişkisini ele alan çalışmalara yer verilmektedir. Böylece literatürde dış ekonomik ilişkiler ile yolsuzluğun ilişkisi detaylıca ortaya koyulabilecektir. Sonrasında bu etkinin derecesi üçüncü bölümde ekonometrik analizler ile ortaya çıkarılmaktadır.

2.2. Yolsuzluğun Dış Ticaret ile İlişkisi

Yolsuzluğun birçok farklı değişken üzerinde etkili olduğuna yönelik çalışmaların bulunmasından bahsedilmiş fakat yolsuzluğun ekonomik bir sorun olarak görülmesinin ardından, literatürde yolsuzluğun ekonomik büyüme üzerine etkileri daha sık çalışılmıştır. Dış ticaret ve yolsuzluk ilişkisinin değerlendirilmesine yönelik çalışmaların sınırlı olması, yolsuzluğun dış ticaret perspektifinden de değerlendirilebilmesine olanak sağlamaktadır. Literatürde yapılan çalışmaların; ticaret açıklığı, ekonomik entegrasyonların etkisi, gümrük vergileri, rüşvet, gümrük memurları ve gümrüklerin kalitesi konuları ekseninde değerlendirildiği görülmektedir. Ayrıca yolsuzluğun dış ticaret üzerindeki olumlu ya da olumsuz etkisi de literatürde incelenen bir diğer konu olarak karşımıza çıkmaktadır.

2.2.1. Yolsuzluk ve Dış Ticaret İle İlgili İlk Çalışmalar

Literatürde yer alan çalışmaları değerlendirirken öncelikle yolsuzluk ve dış ticaret ilişkisini inceleyen ilk çalışmalara değinilecektir. Dış ticaret ve yolsuzluk ilişkisini ele alan ilk çalışmalardan biri Krueger (1974) tarafından yapılmıştır. Krueger, rant sağlamanın ticaret üzerindeki etkilerinden bahseden çalışmasında aslında rant sağlamanın rekabetçi bir ortamda normal karşılandığını ve yasal olduğunu dile getirmektedir. Fakat rant sağlamanın yasal olmayan yollarının olduğunu da dile getiren Krueger yolsuzluk, rüşvet, kaçakçılık ve karaborsanın rant sağlamada kullanıldığından bahsetmektedir. Krueger ayrıca bu çalışmada ithalatın miktar kısıtlamasına tabi olduğu bir ortamda ithalat lisansının çok değerli bir mal haline geleceğini ve bu lisansı elde etmek için girişimcilerin birbiri ile yarışacağı ve haksız yollarla bunu elde etmeye çalışacağı konularına da değinmektedir. Krueger'in çalışmasının devamı olarak görülen

Bhagwati (1982)'nin çalışmasında ise Krueger'in rant sağlama olarak ifade ettiği yapı “doğrudan verimli olmayan kar sağlama faaliyetleri” (*Directly Unproductive Profit-Seeking*) olarak ifade edilmektedir. Rekabet halindeki işletmeler tarifelerden kaçma, gümrük kaçakçılığı gibi konularda rant sağlamaya çalışmaktadırlar. Bu işletmeler hükümet ile yakın ilişkiler içinde yer alarak kişisel gelirlerini rant yoluyla arttırmakta; fakat üretime katkı ve verimlilik sağlama gibi ülkeye faydası olabilecek durumlar yaratmamaktadır.

2.2.2. Yolsuzluk ve Dış Ticaret İlişkisinin Olumsuz Olduğunu Savunan Çalışmalar

1990 sonrasında yolsuzluğun ekonomik etkilerinin tartışılması ile birlikte literatürde de yolsuzluk ve dış ticaret değerlendirilirken, ekonomik temelli konular ele alınmıştır. Her yıl dünya ekonomisinde ödenen rüşvet miktarının 1 trilyon dolar civarında olması (Goel ve Nelson, 2010: 433) rüşvetin ülke ekonomisinde ve ticaretinde olumsuz birçok etkiye yol açtığına işaret edebilmektedir. Bu nedenle en sık karşılaşılan yolsuzluk türü olan rüşvet ve dış ticarete rüşvetle en çok eşleştirilen gümrük memurları bu dönemde ele alınan başlıca konulardandır. Rüşvet ve gümrük memurları ile ilgili çalışmalardan ilki Rose-Ackerman (1997) tarafından yapılmıştır. Rose-Ackerman, gümrük memurlarının ticari işlemleri yaparken iki şekilde yolsuzluğu gerçekleştirebileceğini ifade etmektedir. Bu durumlarından ilki, gümrük memurunun gümrük çıkış prosedürlerinde firma ile ilgili tüm değerlere sahip olması ve firmayı rüşvet verdimeye zorlaması iken ikincisi, işletmelerin gümrük memurlarına rüşvet vererek gümrük vergisi ve diğer düzenleyici engellerin kaldırılmasını istemesi şeklinde ortaya çıkmaktadır. Gümrük memurlarını değerlendirmeye alan bir diğer çalışma ise Parayno (1999)'nun Filipinler'i ele aldığı makalesidir. Bu çalışmada, gümrük memurlarının rüşvet karşılığı işlemleri beyan etmemesi, yanlış tasnif etmesi, değerinin altında bir değerde göstermesi gibi yaptığı yasadışı işlemlerin yolsuzluğu oluşturduğunu ve işleri hızlandırmak amacıyla yapıldığını ortaya koymaktadır. Gatti (1999) de ithalat, gümrük tarifeleri ve gümrük çalışanları üzerinden bir araştırma gerçekleştirmiştir. Takdir yetkisine sahip gümrük çalışanlarının ithalatçıları üzerinden rant sağlama ihtimalleri bulunduğunu dile getiren Gatti, gümrük çalışanlarının ithal edilen ürünü yanlış sınıflandırarak gümrük vergisini yükseltme ile ithalatçıları tehdit etmesi ve bunun sonucunda ithalatçıların bu sorunla yüzleşmemek için gümrük çalışanlarına rüşvet vermek zorunda kalmasını çalışmasında

değerlendirmiştir. İthalatçının işlerin aksamaması için gümrük çalışanına rüşvet vermesi, rüşvetin bir gümrük vergisi gibi değerlendirilmesine neden olurken; ithalatçının da maliyetlerini arttırmaktadır. Bir süre sonra bu maliyetlere katlanmak istemeyen ithalatçı ürün ithal etmekten vazgeçmekte, bu durum da ticaret olumsuz etkilenmektedir.

2.2.3. Yolsuzluk ve Dış Ticaret İlişkisinin Olumlu Olduğunu Savunan Çalışmalar

Rüşvetin ve gümrüklerin kalitesizliğinin dış ticarete olumsuz etkilerde bulunduğunu ifade eden çalışmaların yanı sıra; yolsuzluğun dış ticaret için olumlu etki yaratacağını düşünen çalışmalar da bulunmaktadır. Jong ve Udo (2006) çalışmalarında yolsuzluğun ve rüşvetin dış ticarete ne gibi bir etki yaratacağını incelemiştir. Çalışmasının sonucunda yolsuzluğun dış ticarete zarar verici etkisinin olduğunu ortaya koymuştur. Rüşvetin kısa vadede işleri hızlandırdığı ve ticareti kolaylaştırdığı yanılgısı olsa da uzun dönemde rüşvetin maliyetinin belirsizliği nedeniyle dış ticaret azalmakta ve zarar görmektedir. Jong ve Bahamas (2011) çalışmalarında, 1999-2001 yılları arasında 80 ülkenin COMTRADE üzerinden alınan karşılıklı ihracat-ithalat rakamları ile; CPI, World Business Environment Survey (WBES) altında gümrüklerin kalitesi, yolsuzluk kontrol endeksi verileri, bununla birlikte gayrisafi yurtiçi hâsıla, kişi başına düşen milli gelir, uzaklık, birbirlerine sınır komşulukları, ortak dil, ortak koloni geçmişi verilerini ele almışlar ve çekim modeli yoluyla bu değişkenleri test etmişlerdir. Gümrüklerin kalitesi kötü ise, sınırda uzun süre bekleme durumu oluşmakta bu durumda da ithalat bundan zarar görmektedir. Bu zararlı etkileri kaldırmak için rüşvet verme yoluna gidilmektedir. Rüşvetin sorunların çözümü olarak görülmesi ve işlemleri hızlandırması da iddia edilenin aksine dış ticarete negatif değil pozitif etkiye yol açmaktadır. Bu araştırmada yolsuzluğun dış ticareti olumsuz etkileyeceği genel kanının aksine pozitif bir sonuç çıkmıştır bunun nedeni de çalışmanın birden farklı endeks bağlamında ve sınırdaki kurumları da dikkate alarak inceleme yapmış olması olarak değerlendirilmektedir.

2.2.4. Yolsuzluk ve Gümrük Vergileri

Yolsuzluk ve dış ticaret ilişkisinde ele alınan bir diğer konu da gümrük tarifeleri ve vergilerdir. Literatürde gümrük tarifelerinin ticaret üzerinde olumsuz etki yarattığından

ve ticaretin serbestleştirilmesinin yolsuzluğu azaltıp, dış ticareti olumlu etkileyeceğinden bahseden çalışmalar yer almaktadır. Bununla birlikte işletmeler gümrük tarifelerinden kaçma, yanlış raporlama ve vergi kaçırma yollarına da başvurarak yolsuzluğu arttırmakta ve dış ticarete zarar vermektedirler. Larrain ve Tavares (2000) yaptıkları çalışmada 1980-1995 yılları arasında 20 büyük ekonomi olan ülkeler ele alınarak yolsuzluk ve ticaret ilişkisi incelenmiştir. İthalat ve ihracat yoğunluğu, DYY'nin GSYİH içindeki payı, ICRG yolsuzluk endeksi, gümrük vergileri, kişi başına düşen gelir, ülkelerin hangi ülkenin yasal sistemini kullandıkları, nüfus içinde dinlerin oranları, koloni yapısı, hükümet harcamaları değişkenleri regresyon analizi ile değerlendirilmiştir. Analiz sonucunda ithalat yoğunluğunun artması yolsuzluğu %0,3 oranında azalttığı; kişi başına düşen gelirin artması da yolsuzluğu %0,6 oranında azalttığı görülmüştür. Ayrıca tarife engelleri ile yolsuzluk arasında da negatif yönlü bir ilişkiye rastlanılmıştır. Tarife engellerinin kaldırılması yani ticarete liberalleşmenin sağlanabilmesi yolsuzluğu olumlu etkileyecek bununla beraber dış ticarete ise olumsuz etki yaratacaktır. Fisman ve Wei (2004) ise çalışmalarında vergi kaçırma ve vergi oranları ile dış ticaret ve yolsuzluk konusunu ele almışlardır. Hong Kong ve Çin'in karşılıklı ithalat ve ihracat değerlerinin ürün bazında ele alındığı çalışmada ülkelerin karşılıklı olarak raporladıkları tutarların birbirine eşit olması gerekliliği incelenmektedir. Eğer ithalat ve ihracat rakamları birbirine eşit değil ise aradaki fark yolsuzluğu ifade etmektedir. 1998 yılı verilerinden yararlanılarak toplam 2043 ürünün vergi oranlarının incelendiği çalışmada Çin ile Hong Kong arasında ithalatın raporlanmadığını, vergi kaçırmanın gerçekleştiğini ve vergi değeri yüksek olan bazı ürünlerin ise daha düşük vergi oranıyla vergilendirildiği sonuçları ortaya konulmuştur. Lee ve Azfar (2008) ise çalışmalarında gümrük vergilerinin yolsuzluk ile ilişkisini ele almaktadır. 1995-1998 yılları arasında 130 ülkenin ortalama gümrük vergi oranlarını, ICRG yolsuzluk verisini ve kişi başına düşen milli geliri değişken olarak ele aldıkları bu çalışmada yolsuzluğun çok olduğu ülkelere gümrük vergilerinin daha az düşüş gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır. Yang (2008b)'ın çalışması, Filipinler'de yaşanan reform sonrasında gümrük memurlarının ve işletmelerin alternatif vergi kaçırma metotları geliştirdiğini ortaya çıkartmaktadır. Çalışmada, özellikle yüksek vergi oranlarına sahip ürünlerin vergiden muafiyetini sağlamak amacıyla serbest üretim bölgelerine sevk etmek vergi kaçırma yöntemlerinden biri olarak değerlendirilmektedir.

Dutt ve Traca (2010) yaptıkları çalışmada diğer çalışmalardan farklı olarak yolsuzluk ile dış ticaret ilişkisini hem ülke hem de firma düzeyinde incelemektedirler. 1980-2004 yılları arasında ISIC Rev2'ye göre 28 sektörü ele alan çalışmada 128 ihracatçı ve 126 ithalatçı ülke incelenmiş olup ülkelerin karşılıklı ticaretleri ve gümrük vergileri ele alınmıştır. Çekim modeli (gravity model) ile incelenen ilişkide ticaret ve yolsuzluk değişkenleri dışında uzaklık, yakınlık, koloni ilişkileri, dil benzerlikleri, Dünya Ticaret Örgütü'ne üyelik, gayrisafi yurtiçi hâsıla ve ithalat-ihracat fiyat endeksleri de değişken olarak çalışmaya dâhil edilmiştir. Yapılan ekonometrik analizler sonucunda yolsuzluk ile ticaret arasında doğrusal olmayan bir ilişki olduğu ortaya çıkmıştır. Ülkelerin geleneksel yöntemlerle (kota, gümrük vergisi vd.) ticaret bariyerleri koymaları ticareti kolaylaştırmak için yolsuzluk gibi yasadışı yöntemlere başvurulmasına neden olmaktadır. Vergiler ile yolsuzluk arasındaki negatif ilişkiyi ortaya çıkaran bu çalışma; vergi artışı nedeniyle ülkelerin korumacı yaklaşım sergilemesinin yolsuzluğu arttırdığı gibi dış ticaret üzerinde de olumsuz etki yaratacağını belirtmiştir. Yalta ve Demir (2010) ise çalışmalarında Türkiye'nin 1990 sonrası ticaret partnerleriyle karşılıklı ticaretini incelemiştir. 1990-2007 yılları arasında Türkiye'nin Çin, Fransa, Almanya, İtalya, Hollanda, Rusya, İspanya, İsviçre, İngiltere ve Amerika ile ticaret partneri olduğu görülmekte ve bu ülkelerle yapılan karşılıklı ithalat ve ihracatlarda yanlış beyanların bulunup bulunmadığına bakılan çalışmada, ticaretlerde ihracatın fazla tutarda beyan edilmesi, ithalatın ise yanlış beyan edilmesi durumunun söz konusu olduğu görülmektedir. Ülke düzeyinde verilere bakıldığında Çin'in ihracatında yanlış beyan; ithalatında fazla tutarda beyan etme durumu olduğu görülürken; Çin, Rusya, Almanya, İsviçre ve Hollanda, Türkiye'nin en çok yanlış beyanda bulunan partnerleri olarak yer almaktadırlar.

2.2.5. Yolsuzluk ve Ticari Açıklık

Ticari açıklık konusu da dış ticaret ve yolsuzluk bağlamında değerlendirilmesi gereken bir diğer faktördür. Ticari açıklık ülkenin ithalatının GSYİH içindeki payını ifade etmektedir. Ülkenin farklı ülkelere ticaret yapmaya eğilimli olmasıyla yolsuzluk arasında nasıl bir ilişki olduğunu ortaya çıkarmaya çalışan çalışmalar bulunmaktadır. Birçok tartışma ülkelerin ticarete açık olmasının o ülkedeki yolsuzluk oranını düşüreceğini dile getirmektedir. Ades ve Di Tella (1999)'a göre ticarete açıklık;

ülkenin yabancı firmaları çekmesini sağlayarak rekabetin artmasına ve rantın azaltılmasına neden olurken; yerli firmaların devlet memurlarından yolsuzluk açısından yararlanmaları ihtimalini de azaltmaktadır. Çünkü yabancı firmalar monopolleşmeyi azaltmakta ve monopolleşmenin azaldığı pazarlarda da bürokrasiden ve rüşvetten yararlanmanın kolaylığı ortadan kalkmaktadır. Torrez (2002) ticari açıklık ile yolsuzluk arasında negatif yönlü ilişki olduğunu dile getirmektedir. Ülkenin daha fazla ticaret ve ithalat yapması yolsuzluğu azaltıcı etki yaratmaktadır sonucunun ICRG ve CPI yolsuzluk endeksleri bağlamında bulunduğu bu çalışmada endeks değiştikçe bu ilişkinin de değişebileceği ifade edilmektedir. Gatti (2004)'nin çalışması dış ticarete ve sermaye akımlarına yönelik engellerin varlığının, yolsuzlukla ilişkili olup olmadığını analiz etmektedir. Gatti, kısıtlayıcı ticaret politikası nedeniyle iç sektördeki yabancı rekabet baskısının azalmasından ziyade, ticarete yolsuzluğu, bireylerin ve gümrüklerin davranışları teşvik ettiğini ortaya koymaktadır. Bu bağlamda çalışma, ticari açıklığın yolsuzluk üzerindeki etkisini ithalat payları ve tarife engelleri ekseninde incelenmektedir. 1982-2000 yılları arasında ICRG yolsuzluk endeksi, ithalatın GSYİH'daki payı, gümrük vergileri, IMF'den elde edilen ticaretin kısıtlanması ile ilgili veriler, DYY, GSYİH, demokrasi endeksi, nüfus gibi değişkenler ele alınmıştır. Yapılan analiz sonucunda daha önce bahsedilen çalışmaları da destekleyen, ticarete daha açık ülkelerin yolsuzluğa daha az yatkın oldukları sonucuna varılmıştır. Gökçekuş ve Knörich (2006) ticarete açıklık endeksi ile yolsuzluk ilişkisi değerlendirdikleri çalışmalarında; ticaret açıklığının kalitesi ve ticaret açıklığı, ithalat ve ihracat, koloni geçmişi, çok dilin olduğu bir yapının varlığı, basın özgürlüğü, kişi başına düşen gelir gibi değişkenlerin CPI yolsuzluk endeksi üzerinde olumsuz etki yarattığı sonucuna ulaşmaktadırlar. Bandyopadhyay ve Roy (2007) çalışmalarında, yolsuzluğun artmasının ve kurumların etkinliğinin düşük olmasının ticaret korumasını arttırdığını; ticari açıklığı ise düşürdüğünü belirtmektedir. Zakaria (2009) çalışmasında Pakistan'ın 1984-2007 yıllarını kapsayan dönemde ticarete açıklık ve yolsuzluk ilişkisini; ICRG yolsuzluk endeksi, ithalat ve ihracatın GSYİH'daki payı, kişi başına düşen gelir, enflasyon, nüfus, hükümet harcamaları, demokrasi, politik istikrar değişkenlerini kapsamında ele almaktadır. Diğer çalışmalarda olduğu gibi bu çalışmada da ticaret açıklığı ile yolsuzluk arasında negatif ilişki olduğu görülmektedir. Marjit vd (2014) ise çalışmalarında diğer çalışmalardan farklı olarak ticari açıklık konusunu faktör donanımı açısından ele

almaktadır. Yolsuzluğun ticari açıklık üzerindeki etkisinin ülkenin faktör bolluğuna dayandığı sonucu ortaya konulmaktadır. Majeed (2014), 1984-2007 yılları arasında 146 ülkeyi; ICRG yolsuzluk endeksi, ticaret açıklığı, kişi başına düşen gelir, ekonomik özgürlük, hükümet harcamaları, demokrasi gibi değişkenleri ile incelemiş ticari açıklığın yolsuzluğu azalttığı sonucunu destekleyen sonuçlara ulaşmıştır.

Ticari açıklık ve yolsuzluk arasındaki ilişki bu çalışmalar ekseninde değerlendirildiğinde aralarında negatif bir ilişkinin varlığından söz edilebilmektedir.

2.2.6. Yolsuzluk ve Ekonomik Entegrasyonlar

Ekonomik entegrasyonların varlığı ve ticaret partnerlerinin durumu da yolsuzluk ve dış ticaret üzerinde etkili olan diğer değişkenlerdir. Ülkelerin birbirleriyle ticaretlerinin artması ve serbest ticaret anlaşmaları ya da bölgesel ticaret anlaşmaları yapmalarının yolsuzluğa etkileri üzerinde duran çalışmalara rastlanılmaktadır. Sandholtz ve Koetzle (2000)'nin yolsuzluğu ele aldığı çalışmalarında uluslararası ekonomik entegrasyonların yolsuzlukla ters orantılı olduğu iddia edilmiştir. CPI yolsuzluk endeksi ile incelenen 54 ülkede ekonomik entegrasyonun artması ülkelerde algılanan yolsuzluğun düşmesine neden olmaktadır. Knörich (2004) ise, iş ilişkilerinin birçok ülke arasında dış ticaret kanalıyla sağlanabilmesinin ülkelerin birbirlerinden etkilenmelerine de neden olduğunu dile getirmektedir. 133 ülkenin verileri üzerinden yapılan çalışmada CPI yolsuzluk endeksi, bu ülkelerin ticaret partnerleriyle ithalat ve ihracatlarının oranları üzerinden bulunan yolsuzluğa maruz kalma etkisi, ticari açıklık, gelir, Protestan oranı, İngiliz kolonisi olma durumu, toplumda birçok dilin konuşuluyor olması durumu, basın özgürlüğü ve din değişkenleri ışığında yapılan analizde yolsuzluğu yüksek olan ülkelerin ticaret partnerlerinin de yolsuzluk seviyelerini arttırdığı sonucuna varılmıştır. Tavares (2007)'in 1984-2001 yılları arasında 101 ülkeyi incelediği çalışmasında yolsuzluğun politik ve ekonomik düzenlemeler ve liberalleşme ile ilişkisi üzerine durulmuştur. ICRG yolsuzluk endeksinin kullanıldığı çalışmada demokratikleşen ülkelerin yolsuzluğunun azaldığı, liberalleşen ülkelerin ise yolsuzluğunun arttığı sonucuna varılmıştır. Bunun nedeni liberalleşme ile yolsuzluk seviyesi yüksek olan ticaret partneriyle karşılaşılması ve ülkenin yolsuzluğunun bu nedenle artması olarak değerlendirilmektedir. Helble vd (2009), APEC ülkeleri üzerinde yaptıkları çalışmada ticarete yönelik şeffaflığın artmasının yani yolsuzluk seviyesinde azalma yaşanmasının

APEC içindeki ticareti yaklaşık 148 milyar US \$ ve bölgedeki temel ticaretin de % 7,5 yükselmesine olanak sağlamaktadır. Hosseini (2011) çalışmasında 25 Avrupa Birliği ülkesini 1999-2008 yılları arasında yolsuzluk ve karşılıklı ticaret açısından incelemiştir. Avrupa Birliği ülkelerinin kendi aralarındaki ticarete yolsuzluğun etkisi bulunmamakta fakat AB15 ülkelerinin ticaret yaptığı diğer partner ülkelerde yolsuzluğun ticaret üzerinde etkisi bulunmaktadır. İthalatçı ülkenin yolsuzluğu AB15 ülkelerinin ticaretini azaltmaktadır sonucuna ulaşılmıştır. Horwood ve Voicu (2012) çalışmalarında çekim modeli ile OECD ülkelerinin, AB'ye yeni katılan ve gelişmekte olan ülkelerin yolsuzluk ve karşılıklı ticaretlerinin ilişkisini incelemiştir. Bölgesel ticaret anlaşmaları (BTA) ve serbest ticaret anlaşmalarının (STA) ticareti artırıcı özelliğe sahip olması; bahsi geçen ülkelerin 1996-2008 yıllarını kapsayan yolsuzluk analizine bu iki unsurun değişken olarak eklenmesine neden olmaktadır. Yolsuzluğun ticaret üzerindeki etkisi ithalat ve ihracat değişkenleri üzerinde değerlendirilmiş ve sonucunda AB her ne kadar bürokrasiye bağlı kalan bir topluluk olsa da ticaretinin yolsuzluktan olumsuz etkilendiği ortaya çıkmıştır. Ayrıca AB'ye sonradan dâhil olan Romanya ve Bulgaristan'ın da yolsuzluk seviyelerinde ciddi oranda bir değişim görülmediği için ticari sorunlarının da devam ettiği gözlemlenmiştir. Etik olarak iş çevreleri birbirine uygun olan ülkelerin birbirleriyle ticaret yaptığı sonucuna da ulaşılmıştır. Lejárraga ve Shepherd (2013), ülkelerin bölgesel ticaret anlaşmaları ile birbirlerine karşı şeffaflıklarının arttığını ve bununla birlikte yolsuzluğun azalarak ticaretin iyileşmesinin sağlandığını çalışmalarında belirtmektedirler. Bir BTA'da müzakere edilen her ek şeffaflık taahhüdü, ikili ticaret akışlarında %1'den fazla bir artışa neden olmaktadır. Kapsamlı BTA'ların tipik olarak bir düzine taahhüdü içerdiğini göz önüne alarak, kapsamlı bir şeffaflık gündemini tercih eden ülkeler, bölgeler arası ticarete önemli artışlar elde edebilirler.

2.2.7. Ülke Bazındaki Yolsuzluk Çalışmaları

Literatürde yolsuzluk ve ticaret ilişkisi yolsuzluk seviyesi yüksek olan ülkelerin durumunu ortaya koyabilmek için de değerlendirilmiştir. Yolsuzluk endekslerinde en fazla yolsuzluk oranlarına sahip olan Sahraaltı Afrika ve MENA ülkeleri yolsuzluk ve ticaret ilişkisi çalışmalarında sıklıkla çalışılan ülkeler olmaktadır. Musila ve Sigue (2010), daha önce yapılmış yolsuzluk ve dış ticareti ilişkilendiren çalışmalardan hareketle 1998-2007 yılları için Afrika'nın 47 ülkesinde çekim modeli ile ülkelerin

yolsuzlukları, ticaret hacimleri, birbirlerine yakınlıkları, ortak dil ve ortak para birimi kullanmaları, bölgesel ticaret anlaşmaları, kültürel faktörlerini ele alarak, yolsuzluk ticaret ilişkisinin etkisini değerlendirmiştir. Yolsuzluğun Afrika ülkeleri için işlem maliyeti olduğunu, sözleşmelerin etkinliğini azalttığı ve bu nedenle dış ticareti olumsuz etkilediği sonucuna varılmıştır. Bunun yanında elde edilen bir diğer sonuç ise Afrika ülkelerinin yolsuzluğunun ticaret yaptığı ülkeye göre de etkilenmesidir. İhracat yapılan ülkelerin yolsuzluk açısından sorunsuz ülkeler olması Afrika'daki yolsuzluğun azalmasına neden olmaktadır. Zelekha ve Sharabi (2012) ise çalışmalarında diğer çalışmalarının aksine yolsuzluğu ülkeler ya da ülke grupları üzerinden değil tek bir ülke seçimi yaparak gerçekleştirmişlerdir. İsrail'i ele alan çalışmada İsrail'in yaklaşık on yılda UŞÖ endekslerinde sıralamasının aşağılara düşmesi nedeniyle yolsuzluğun ülkede etkili olduğu gözlemlenmiştir. Ayrıca araştırma kapsamında yolsuzluğun ülkenin ticaretinde anlamlı, istikrarlı ve negatif etki yarattığı sonucu da elde edilmiştir. CPI yolsuzluk endeksi kullanılarak yapılan çalışmada bir ülkenin kendi yolsuzluk seviyesinin ticaret üzerinde anlamlı bir etkisinin olmadığı fakat ülkenin ticaret partnerlerinin yolsuzluk seviyelerinin ticarete etkili olduğunu gözlemlenmiştir. Ali ve Mdhilat (2015) Orta Doğu ve Kuzey Afrika (MENA) ülkelerinden 15 ve AB ülkelerinden 22 seçilen toplam 37 ülkenin ticaretlerinin yolsuzluktan etkilenip etkilenmediğini çekim modeli yoluyla test ettikleri çalışmalarında yolsuzluğun ticaret üzerinde olumsuz etki yarattığını ortaya koymaktadırlar. MENA ülkelerindeki ticaret yolsuzluktan oldukça etkilenmektedir. Bu sebeple yolsuzluğun kontrol altına alınması MENA ülkelerinde ticareti artırıcı etki yaratacaktır. Worku vd (2016) çalışmalarında 31 Sahraaltı Afrika ülkesinin 2008-2014 yılları arasında gümrük vergi oranlarının ve ülkelerin raporladıkları ithalat ve ihracat değer ve miktar tutarsızlıkları ile yolsuzluk ilişkisine bakmaktadır. Sahraaltı Afrika ülkeleri ithalatçı ticaret partnerleri ise ihracatçı olarak değerlendirilen çalışmada CPI yolsuzluk endeksi kullanılmıştır. İthalatçı ülkedeki yolsuzluk seviyesinin vergi kaçırmaı etkilediği, ihracatçı ülke için ise yolsuzluğun herhangi bir etki yaratmadığı sonucuna ulaşılmaktadır.

2.2.8. Yolsuzluk ve Diğer Ticari Değişkenlerin İlişkisi

Dış ticarete işlemlerin hızı ve kolaylığı yolsuzluğu etkileyen diğer değişkenler olarak değerlendirilmektedir. Shepherd (2009) çalışmasında ticaretin hızı ile yolsuzluk arasında bir ilişki kurmuştur. Ne kadar hızlı davranırsa yavaş olana göre üstünlük sağlayan işletmeler, işlemleri hızlandırabilmek için gümrük yetkililerine rüşvet vermek zorunda kalmaktadırlar. Sınırdaki prosedürlerin yavaş işlemesi ile yolsuzluğun yaygınlaşıp dış ticarete etki etmesi arasında ilişki olduğu görülmektedir. İşlemlerin kolaylaştırılması ve ticaretin serbestleştirilmesinin daha da yaygınlaşması yolsuzluk olgusunu azaltacaktır kanısına varılmaktadır. Dünya Ekonomik Forum'un yolsuzluk verileri, ülkelerin iş yapma süreleri, kültürleri, gümrük vergileri regresyon analizi ile değerlendirilmiştir. Ticaret için öngörülen sürelerin artması yolsuzluğu arttırmaktadır bunun da en önemli nedeni bu sürelerin beklenilmek istenilmemesi nedeniyle rüşvet vermeye daha eğilimli olunmasıdır. Shirazi (2012) ise yolsuzluk ve ülkelere ticaret yapmanın kolaylığı ile ilgili ilişkiyi ele alan çalışmada 2010 yılı CPI yolsuzluk endeksi bağlamında 178 ülkeyi değerlendirmiştir. Ayrıca Dünya Bankası Doing Business Endeksini de değerlendirmeye alarak ülkelerin iş yapma kolaylığı ve yolsuzluk arasındaki ilişkiyi de ortaya koymuştur. Gelişmekte olan ülkelerde ve yükselen ekonomilerde kişi başına düşen ticaret ve yolsuzluğun da değerlendirildiği çalışmada yüksek yolsuzluğa sahip olan ülkeler dış ticaret yapma açısından da zorlu olan ülkeler olarak karşımıza çıktığı görülmektedir.

Dış ticaret ve yolsuzluğu tüm bu etmenlerin dışında değerlendiren çalışmalar da mevcuttur. Knack ve Azfar (1999)'a göre ülkelerin büyüklüklerinin ticareti ve yolsuzluğu etkileyeceğini iddia eden çalışmada; küçük ülkelerin az üretim nedeniyle daha fazla ticaret yapmaya eğilimli olduklarını ve ticarete açıklık konusunda ön sıralarda yer aldıklarını dile getirmektedir. Bununla birlikte bu ülkelerin sınırlardan çok fazla ürünün geçmesi gümrük memurlarının rüşvet almasına olanak sağlamaktadır. Ülkenin küçüklüğü ve buna bağlı olarak daha fazla ticaret yapması yolsuzluğun artmasına ve ticaret üzerinde olumsuz etki yaratmasına neden olmaktadır. Barbier vd (2005)'nin 1960-1999 yıllarını ele alan çalışması, yolsuzlukta farklı bir noktaya değinmektedir. Düşük ve orta gelirli tropik bölgelerde tarım arazilerinin genişlemesi, yolsuzluk artışı getirmekte bununla birlikte kaynak bağımlılığının da arttığı

görülmektedir. Çalışmada düşük ve orta gelirli Afrika, Asya ve Latin Amerika ülkelerindeki tarımsal arazi genişlemesi, tarımsal ithalat ve ihracat verileri, tarımsal katma değer, tahıl verimi, toplam arazide tarım arazilerinin yüzdesi, kırsal nüfus artışı, kişi başına düşen gelir ve Graft yolsuzluk endeksi değişkenleri kullanılmıştır. Bulgular, artan yolsuzluk ve kaynak bağımlılığının arazi dönüşümünü doğrudan teşvik ettiğini, buna karşılık ticaret haddini azalttığını ortaya koymaktadır. Thede ve Gustafson (2012) da yolsuzluğun dış ticarete etkisini firma düzeyinde incelemektedir. Firma düzeyinde yolsuzluk verileriyle- WBES- ithalat seviyelerinin ilişkisini ele alan bu iki değişken dışında; GSYİH, kişi başına gelir, ortak dil, uzaklık, uygulanan vergiler de diğer değişkenler olarak değerlendirilmiştir. Yolsuzluğun ticaret üzerinde etkili olduğu sonucuna varılmıştır. WBES verilerine göre beş yolsuzluk faktörü ticareti etkilemektedir: yolsuzluğun seviyesi, tekrarlanma sıklığı, gümrüğün konumu, fonksiyonu ve yolsuzluğun tahmin edilebilirliğidir. Yolsuzluk ekstra bir işlem maliyeti yaratmakta ve ticareti azaltmaktadır. Svensson (2012) ise yaptığı tez çalışmasında yolsuzluk ve ithalat ilişkisini Çin örneği üzerinden açıklamaktadır. Daha önce belirtilen çalışmalarda yolsuzluk dış ticarete olumsuz etki etmekteydi fakat bu durumun Çin için farklı olduğunu ortaya koymaktadır. Çin'in 2003 yılı için 48 ülke ile yaptığı ithalat ile yolsuzluğun ilişkisinin değerlendirildiği çalışmada yolsuzluk ile ithalat arasında doğrusal olmayan bir ilişkinin olduğu görülmektedir. Svensson bu durumun yolsuzluğun tahmin edebilir olması ve kaçınma etkisi ile açıklanabileceğini dile getirmektedir. Rüşvet öngörülebilir ise, ek maliyet, bir vergi veya başka bir ücretle aynı şekilde fiyata dâhil edilebileceğini böylece yolsuzluğun dış ticarete etki yaratmayacağını ifade etmektedir. Uca vd (2016) ise yolsuzluk ile dış ticaret ve lojistik arasındaki ilişkiyi incelemektedir. Hem dış ticaret hem de lojistik ülkeye ekonomik ve sosyal anlamda fayda sağlayan iki unsur olduğundan yolsuzluğun bu iki unsuru olumsuz etkilemesi ülkenin ekonomik ve sosyal durumunu da etkileyecektir. Bu bağlamda Lojistik Performans Endeksi (LPI), CPI Yolsuzluk Endeksi ve dış ticaret hacmi değişkenleri değerlendirilmektedir. Çalışma sonucunda CPI'nın LPI üzerinde doğrudan etkisi bulunduğu görülmektedir. Mevcut literatürde lojistik performansının dış ticaret hacminin artırılmasında önemli bir etken olduğu savunulduğu için CPI'nın LPI üzerindeki olumsuz etkisi dış ticareti de etkileyecektir sonucuna varılmıştır.

Dış ticaret ve yolsuzluk ile ilişkili literatür değerlendirildiğinde ele alınan değişkenler ve yolsuzluk arasında şu ilişkiler ortaya çıkmaktadır:

- Yolsuzluk ile ilgili ele alınan ilk çalışmalar rant sağlama ve ithalat kısıtlamaları konuları ile sınırlıyken sonrasında ekonomik entegrasyonlar, ticaretin serbestleşmesi ve vergilendirme gibi konulara da değinilmiştir.
- Gümrük memurlarının rüşvete eğilimli davranış sergilemeleri yolsuzluğu arttırmakta ve ticaret üzerinde azaltıcı etki yaratmaktadır.
- Gümrük tarifelerinin ve tarife dışı engellerin artması işletmelerin vergi kaçırımlarına neden olacak yolsuzluğu arttıracak ve dış ticareti olumsuz etkileyecektir. Ticarete sınırlamaların kaldırılması yolsuzluğu azaltacak ve dış ticareti olumlu etkileyecektir.
- Ekonomik entegrasyonlar ve ticaret partnerlerinin yolsuzluk seviyeleri dış ticareti etkileyecektir. Yolsuzluk seviyesi yüksek olan ülkeler ticaret partnerlerinin de yolsuzluk seviyelerinin artmasına neden olabilmekte ve dış ticareti olumsuz etkileyebilmektedir.
- Dış ticaret kolaylaştırılması ve işlemlerin hızlandırılması bürokratik engelleri ortadan kaldırmakta böylece rüşvet eğilimini ve yolsuzluğu azaltmaktadır.
- Yolsuzluk ve dış ticaret; lojistik, tarımsal üretim ve ülke büyüklükleri gibi değişkenlerle de değerlendirilebilmektedir.

2.3. Yolsuzluğun Doğrudan Yabancı Yatırım ile İlişkisi

Doğrudan yabancı yatırım, çok uluslu firmaların yabancı ülkelere yaptıkları yatırımlar olarak değerlendirilmektedir (Dunning ve Lundan,2008: 7). Doğrudan yabancı yatırım kavramını değerlendiren OECD'ye (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü) göre DYY ele alınacak olursa; DYY, yatırımcı tarafından başka bir ülkede yerleşik olan bir teşebbüste kalıcı bir bağ oluşturmak amacıyla yapılan bir uluslararası yatırım kategorisi olarak değerlendirilmektedir (OECD: stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=1028). Uluslararası pazara giriş metodu olarak değerlendiren doğrudan yabancı yatırım kamu ya da özel sektör yatırımlarını kapsayabilmektedir. Çokuluslu firmaların yabancı ülkede işletme kurması ya da ciddi bir oranda işletmede söz hakkına sahip olabilmesi DYY olarak değerlendirilmektedir. Küreselleşme, iletişim ve bilgi araçlarının gelişmesi

DYY'lerin zamanla artmasına ve önem kazanmasına neden olmuştur. Dünya Bankası'nın istatistiklerine göre DYY; 1980 yılında 51.464 milyar \$ iken; 1990 yılında 196.315 milyar \$, 2007 yılında 3.650 trilyon \$ ve 2015 itibariyle de 2.136 trilyon \$'lık bir hacme sahiptir. Sürekli artış gösteren ve büyük rakamlarla ifade edilen DYY'ler, yatırım yapacakları pazarın yapısından sıklıkla etkilenmektedir. Chakrabarti (2001)'e göre pazarın büyüklüğü, işgücü maliyetleri, büyüme oranı, vergiler, para politikaları, ticaret bariyerleri gibi birçok etmen DYY'leri etkilemektedir. Yolsuzluk da DYY'leri etkileyen bir faktör olarak bu çalışma kapsamında değerlendirilmektedir. DYY ve yolsuzluk ile ilgili çalışmalar incelendiğinde yolsuzluğun DYY'lere etki etmediği, olumlu etkilediği ve olumsuz etkilediği sonuçlar karşımıza çıkmaktadır.

2.3.1. Yolsuzluk ve DYY ile İlgili İlk Çalışmalar

DYY ve yolsuzluk ilişkisinin incelendiği ilk çalışma olarak karşımıza çıkan Wheeler ve Mody (1992)'nin çalışmasında yolsuzluğun DYY üzerindeki etki nötrdür. Çalışmada 1982-1988 yılları arasında ABD'li imalatçı çokuluslu şirketlerin 42 ülkeye yaptığı DYY'leri panel veri aracılığıyla incelenmiş; pazar büyüklüğü, altyapı ve endüstrileşmenin yatırım yapma kararını etkilediğini fakat kurumlar vergisi ya da yolsuzluk gibi ülkenin spesifik özelliklerinin yatırımda etkili olmadığını sonucuna varılmıştır. Fakat daha sonra diğer ülkeler ve yıllar için yapılan yeni çalışmalar yolsuzluğun DYY kararında da etkili olan değişkenlerden biri olduğunu ortaya koymaktadır. Literatürde yer alan çalışmalara bakıldığında doğrudan yabancı yatırım ve yolsuzluk ilişkisi iki açıdan ele alındığı görülmektedir. Bunlardan ilki Tekerlekleri Yağlama Hipotezi (Grease the Wheels) olarak değerlendirilen ve yolsuzluğun DYY üzerinde olumlu etki yarattığını savunan bakış açısı iken; ikincisi ise Tekerleklerin Kuma Saplanması Hipotezi (Sand the Wheels) olarak değerlendirilen ve yolsuzluğun DYY üzerinde olumsuz etki yarattığını savunan bakış açısıdır.

2.3.2. Yolsuzluk ve DYY İlişkisinin Olumlu Olduğunu Savunan Çalışmalar

Daha öncede belirtildiği gibi nötr durumların yanında yolsuzluğun DYY üzerinde olumlu etki yarattığını ifade eden çalışmalar da bulunmaktadır. Leff (1964) çalışmasında bürokratik açıdan yavaş ve verimsiz olan ülkelerde işlemleri hızlandırmak adına yolsuzluğa başvurulmasının DYY'ler üzerinde olumlu etki yarattığını ortaya

koymaktadır. Huntington (1968) de Leff gibi yolsuzluğun DYY üzerinde olumlu etki yaratacağını düşünmektedir. Yavaş ve verimsiz olan kurumların yerine yolsuzluk etkili bir kurum görevi gördüğü için işlerin ilerlemesini ve hızlanmasını sağlamakta ve DYY'ler üzerinde olumlu etki yaratmaktadır. Kurumların yavaş ve verimsizliğinin yanında yolsuzluk derecelerinin birbirine yakın olması etmeni de DYY'ler üzerinde olumlu etki yaratmaktadır. Wu (2006) çalışmasında DYY'leri ev sahibi ülke (host country) açısından değil de yatırımcı ülke (home country) açısından değerlendirmektedir. Bu çalışmada yatırımcı ülkenin yolsuzluk derecesi ve yaptığı DYY ile ticaret yaptığı ülkelerin yolsuzluk derecesi ve aldıkları DYY araştırılmaktadır. Çokuluslu şirketler yakın yolsuzluk derecelerine sahip oldukları pazarlara DYY yapmak istemektedirler. Bunun yanında firmalar kendi ülkelerinde yolsuzluk faaliyetini kolaylıkla gerçekleştirebiliyorlarsa bu faaliyeti devam ettirebilecekleri ülkeleri DYY için ev sahibi ülke olarak belirlemektedirler. Yolsuzluk seviyelerinin birbirine yaklaşması kavramı Qian vd (2012) tarafından yolsuzluk uzaklığı olarak değerlendirilmektedir. Ülkelerin karşılıklı DYY'lerini ele alan bu çalışmada yatırımcı ve ev sahibi ülkelerin yolsuzluk seviyelerinin farkı (yolsuzluk uzaklığı) 45 ülke ve 1997-2007 yılları kapsamında değerlendirilmiştir. Yolsuzluk uzaklığı ev sahibi ülkenin DYY hacmini olumsuz etkilemektedir. Birbirlerine yolsuzluk uzaklığı açısından yakın olan ülkelerin ise DYY hacimleri olumlu etkilenmektedir. Jalil vd (2016), 42 ülke için 1984-2012 dönemi için gerçekleştirilen çalışmada yolsuzluğun DYY üzerinde ülkelere göre farklı etki yarattığı görülmektedir. Asya ve Afrika ülkeleri için yolsuzluk DYY üzerinde olumlu etki ederken; Latin Amerika ülkelerinde yolsuzluk DYY üzerinde olumsuz etki yaratmaktadır. Asya ve Afrika'nın yolsuzluk seviyelerinin yüksek olmasına rağmen DYY'lerinin de çok olmasının ardından yolsuzluğun maliyetinin biliniyor olması ve yolsuzluğun etkilerinin tahmin edilebiliyor olması yatmaktadır.

Şeffaflığın artmasının ve yolsuzluğun azalmasının DYY'yi arttırıcı etki yarattığı görülmektedir. Mauro (1997) IMF için yazdığı raporunda yapılan çalışmaların yolsuzluğun DYY'leri etkilediği yönünde çıktığını belirtmektedir. Ülkenin yolsuzluk verileri için bir standart sapmanın belirlenmesi durumunda, bu standart sapmaya ulaşıldığında yatırımların %4'ten daha fazla artacağı öngörülmektedir. CPI yolsuzluk endeksine göre ülkenin yolsuzluk oranı 6 ile 8 arasında bulunduğunda %4'lük bir yatırım artışı olacağı beklenmektedir. Drabek ve Payne (2002) ülkenin şeffaflığı ile

yabancı yatırımcı çekme durumunu ele alan çalışmaları, şeffaflık katsayılarını bir birim arttıran ülkelerin DYY'lerini %40 oranında arttıracak ifade edilmektedir. DYY yapılması düşünülen ev sahibi ülkenin politikalarının ve kurumlarının iyileştirilmesi şeffaflığı arttırıp DYY üzerinde olumlu etki yaratmaktadır. Bu durum da ülkenin refahının ve ekonomik verimliliğinin artmasına neden olmaktadır.

2.3.3. Yolsuzluk ve DYY İlişkisinin Olumsuz Olduğunu Savunan Çalışmalar

Yolsuzluğun DYY üzerindeki olumlu etkilerini değerlendiren çalışmaların yanı sıra, olumsuz etkilerini inceleyen çalışmalar da bulunmaktadır. Wei (1997) çalışmasında, yolsuzluğa bağlı belirsizliğin DYY üzerinde yarattığı etkiyi ele almaktadır. Belirsizliğin DYY üzerinde istatistiksel olarak anlamlı, negatif ve oldukça fazla etkisi olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Belirsizliğin artması çokuluslu firmaların vergi oranlarını da %32 arttırmaktadır ve bu durumda DYY yapma olasılığını azaltmakta ve olumsuz etkilemektedir. Campos vd (1999) yolsuzluk ve DYY ilişkisini ele alırken yolsuzluğun seviyesi ile birlikte bu yolsuzlukların tahmin edilebilir olması durumunu da ele almıştır. Yolsuzluk DYY üzerinde olumsuz etki yaratmaktadır. Fakat çalışmada, Asya ülkelerindeki yolsuzluk seviyesinin yüksek olmasına rağmen bu ülkelere yatırımının da çok olması durumu ile karşılaşılmıştır. Yolsuzluğun olumsuz etkilerinin tahmin edilebilir olmasının DYY üzerindeki negatif etkileri azalttığını bu nedenle bu ülkelerin yatırım çektiğini ifade etmektedir. Wei (2000) çalışmasında, 45 ev sahibi ve 12 yatırımcı ülke üzerinden yolsuzluk ile doğrudan yabancı yatırımlar arasındaki ilişkiyi incelemektedir. Uluslararası yatırımcıların vergilendirilmesi ve yolsuzluk ile ilişkiyi vergi oranları ve üç farklı yolsuzluk endeksi (BI, CPI, ICRG) üzerinden inceleyen çalışmada vergi oranlarının çokuluslu şirketler için artması ya da ev sahibi ülkede yolsuzlukların artması ülkeye yapılan doğrudan yabancı yatırımları düşürmektedir sonucuna varılmıştır. Abed ve Davoodi (2000)'nin yaptıkları çalışmalarında yolsuzluk seviyeleri nedeniyle adından sıklıkla söz ettiren geçiş ülkeleri ele alınmıştır. Geçiş ülkelerindeki yolsuzluğun DYY üzerindeki etkilerini ele alan çalışma DYY'lerin yolsuzluk dışında başka birçok faktörden de etkilendiği ortaya çıkartmıştır. Doğal kaynaklar bakımından zengin olan ülkelerin DYY çekmede cazibe merkezleri olduğu bilinirken, yapısal reformların oluşturulması da yabancı yatırımcının ülkeye çekilmesi için önem teşkil etmektedir. Ülkenin fikri mülkiyet haklarını koruması, serbest ticareti

yaygınlaştırması, döviz rejimi, eğitim seviyesinin yükselmesi ülkeye gelen DYY'leri arttırmaktadır. DYY'lerin arttığı ülkelerde de yolsuzluk oranı azaltılmaktadır. Yolsuzluğun azalması açısından değil DYY'lerin artması açısından incelenen bir araştırma olması nedeniyle diğerlerinden farklılık göstermektedir. Smarzynska ve Wei (2001) çalışmalarında yolsuzluğun DYY üzerinde olumsuz etki yarattığını; yolsuzluğun çok olduğu ülkelerde yatırımcıların DYY yerine ortak girişimleri tercih ettiğini ifade etmektedirler. Bu durumda ülkeye gelen DYY'leri azaltılmaktadır. Amerikalı yatırımcılar Doğu Avrupa ve Eski Sovyet Rusya ülkelerinde yolsuzluk nedeniyle DYY yapmak yerine ortak girişim yapmayı tercih etmektedirler. Yatırımcıların ortak girişimleri tercih etmelerinin altında yatan neden ise lokal partnerlerin bürokratik engelleri ortadan kaldırabilme ihtimali ve bu yatırım türünün daha az riskli olmasıdır. Ayrıca ortak girişimler yatırıma taraf olan işletmelerin birbirlerine daha şeffaf davranmalarına neden olmaktadır. Teixeira ve Grande (2012), çalışmasında çokuluslu şirketler, yüksek yolsuzluk seviyesine sahip pazarlarda DYY yapmak yerine daha düşük öz sermayeyi kullanarak lokal bir yatırımcı ile ortak girişim yapmak ya da ortaklık ilişkisi içinde bulunmadan ihracat giriş modunu tercih etmek yöntemlerini kullanmaktadır. Fakat kültürel olarak birbirine yakın olan ülkelerin yolsuzluk seviyeleri yüksek olsa da, tamamen bağlı ortaklıklar yoluyla gittiği görülebilmektedir. Voyer ve Beamish (2004) ise çalışmalarında; belirsizliğin ve riskin yoğun olduğu pazarlara yatırımcıların girmek istemediklerini, yolsuzluğun da pazarları bahsi geçen bu yapıya dönüştürmesinin ihtimalinin yüksek olduğunu ifade etmektedir. Bu nedenle yatırımcılar yolsuzluğu yüksek olan pazarlara girmeyi tercih etmemektedirler. Bu iddiasını kanıtlayabilmek amacıyla Japonya'nın hem endüstrileşmiş hem de gelişmekte olan ülkelere yaptığı DYY'ler ile algılanan yolsuzluğun etkisi 59 ülke ve 29.546 yatırım üzerinden incelenmiştir. Yolsuzluğa karşı yasal ve düzenleyici altyapıları olmayan gelişmekte olan ülkelerin DYY'leri azalttığı sonucunun ortaya çıkması yatırımcıların belirsizlikten kaçındığını ortaya net bir şekilde koymuştur. Larrain ve Tavares (2004)'in çalışmasında ise yolsuzluğun DYY üzerindeki etkisinin aksine DYY'nin yolsuzluk üzerindeki etkisi değerlendirmeye alınmıştır. GSYİH içinde DYY'nin payının artması yolsuzlukta düşüşe neden olmaktadır. DYY'nin yolsuzluk üzerindeki etkisi ayrıca kişi başına düşen gelire de etkide bulunmaktadır. Başar (2004) yolsuzluğun DYY üzerindeki etkilerini 58 ülkenin 1995-2001 dönemi için değerlendirmektedir. Yolsuzluğun DYY üzerinde

olumsuz etki yarattığı sonucuna varılmaktadır. Elde edilen bulgular, yolsuzlukların vergi yükünü ve rasyonel olmayan sermaye kontrollerini azaltarak doğrudan yabancı yatırımlar üzerinde olumlu etkilere sahip olduğunu ileri süren “Tekerlekleri Yağlama Hipotezini” desteklemediği ortaya çıkmıştır. Egger ve Winner (2006) yolsuzluğun DYY üzerinde hem olumlu hem de olumsuz etkinin yaratılması durumunu incelemekte olup olumlu kısmı DYY’lerin tekerlekleri yağlama deyiminde olduğu gibi ticareti hızlandırdığı ve hükümet hatalarını minimize ettiğini, olumsuz durumda ise rüşvet vb. yolsuzluk türlerinin firmalar için maliyet unsuru oluşturmasını ve bu nedenle firmaların pazardan uzak durması ihtimalini değerlendirmektedir. 1983- 1999 yılları arasında 21 OECD ülkesinin 59 OECD üyesi olan ve olmayan ülkenin DYY’leri üzerinden panel veri analizi uygulaması sonucunda firmaların büyüklüklerinin, faktör donanımlarının ve ulaştırma maliyetlerinin farklı olması yolsuzluğun DYY üzerinden net bir etki ifade etmektedir. Asiedu ve Freeman (2009) çalışmalarında, DYY’lerin bu zamana kadar ülke bazında değerlendirilmesinin yapıldığını buna ek olarak firma bazlı bir değerlendirmenin yapılması gerektiğini ifade etmektedirler. WBES, ICRG, CPI ve Graft yolsuzluk endekslerinin ele alındığı çalışmada 81 ülkeden 10.032 firma 1996-1998 yılları itibariyle değerlendirilmiştir. Geçiş ülkelerinde yaşanan yolsuzluk, firmaların yatırım büyümelerinde olumsuz ve anlamlı bir etki yaratmaktadır. Buna rağmen Latin Amerika ve Sahraaltı Afrika ülkelerinde herhangi bir etki görülmemiştir. Bu durumda geçiş ülkelerinde yolsuzluk yatırımı belirleyen en önemli unsurlardan biri olmaktadır. Al-Sadig (2009) çalışmasında yatırım yapılacak ülkedeki yolsuzluk ve DYY arasındaki ilişkinin negatif olduğuna dikkat çekerken; yolsuzluk seviyesindeki 1 birimlik artışın DYY akışlarını %11 oranında azaltacağı sonucuna da ulaşmaktadır. Yatırım yapılacak ülkedeki kurumların kalitesinin artması yolsuzluğu azalttığı gibi DYY üzerinde de olumlu etki yaratacaktır. Brada vd (2017)’nin 2005-2009 yılları arasında 49 yatırımcı, 167 yatırım alan ülke için yaptıkları çalışma, çokuluslu firmaların yatırım yaptıkları ülke ile kendi ülkelerinin yolsuzluk seviyeleri ve DYY arasındaki ilişkiyi ele almaktadır. Yatırım yapılan ülkenin yolsuzluğun yüksek olması çokuluslu şirketler için maliyetleri arttırdığından DYY oranı düşecektir. Ayrıca çokuluslu şirketlerin kendi ülkelerindeki yolsuzluk oranları ile yatırım yaptıkları ülkelerin yolsuzluk oranları birbirine yakınsa şirketler bu ülkelere DYY yapmayı tercih etmektedirler.

2.3.4. DYY ve Yolsuzluk İlişkisini Ele Alan Diğer Çalışmalar

Yolsuzluk DYY'lerin çeşitleri ve menşeleri üzerinde de etki yaratmaktadır. Cuervo-Cazurra (2006), yolsuzluğun DYY'leri azalttığını ve DYY'nin menşesinde etki yarattığını ifade etmektedir. Yolsuzluk, OECD'nin yolsuzlukla mücadelede programında yer alan ülkelerin DYY'lerinde negatif etki yaratmakta iken; yatırımcı ülke kendi ülkesinde rüşvet vermeye yönelik bir eğilim içerisinde ise yapacağı DYY'lerde yolsuzlukla ilgili negatif bir sorunla karşılaşmamaktadır. Hatta kendi ülkelerinde yolsuzlukla karşılaşan yatırımcılar yatırım yapmak için yolsuzluğun yaygın olduğu ülkeleri DYY yapmak için tercih etmektedirler. Brouthers vd (2008) çalışmalarında yolsuzluk ve pazar çekiciliği ilişkisini DYY'lerin türlerine göre incelemekte ve yolsuzluğun her bir tür üzerinde ne gibi bir etki yarattığını ortaya koymaktadır. Pazar arayışı, işgücü arayışı ve hammadde arayışı şeklinde ayrılan DYY'lerden, yolsuzluk, pazar çekiciliği ve DYY arasındaki ilişki sadece pazar arayışı türünde ortaya çıkmaktadır. Yüksek pazar çekiciliği, pazar arayışı DYY türünde yolsuzluğun olumsuz etkilerini tolere edebilmekteyken; hammadde arayışı DYY türünde yolsuzluğun olumsuz etkilerini telafi edici bir durum ortaya koymamaktadır. Javorcik ve Wei (2009) Doğu Avrupa ve Eski Sovyet Birliği'ni içeren ülkelerin yer aldığı çalışmada, yolsuzluğun sadece DYY'leri değil aynı zamanda DYY'lerin türünü ve o pazara nasıl girilmesi gerektiğini de değiştirdiği sonucuna varılmaktadır. Yolsuzluk, lokal bürokrasiyi arttırmakta, şeffaflığı azaltmakta ve iş yapma maliyetini yükseltmektedir. Bu nedenle yolsuzluğun rastlanıldığı ülkelerde doğrudan bir sahiplik yapısından ziyade ortak girişimler tercih edilmektedir. Fakat Ar-Ge ağırlıklı firmalar ise yine sahipliği tercih etmektedirler.

DYY ve yolsuzluk ile ilişkili literatür değerlendirildiğinde ele alınan değişkenler ve yolsuzluk arasında şu ilişkiler ortaya çıkmaktadır:

- Yolsuzluk seviyesi birbirine yakın olan ülkelerin karşılıklı DYY yapma ihtimallerinin fazla olduğu görülmektedir.
- Yolsuzluk maliyetinin ne olacağının tahmin edilemediği pazarlara firmalar belirsizlik nedeniyle DYY yapmamaktadırlar. Yatırımcılar yolsuzluk seviyesi yüksek olan ülkelerde oluşacak yeni maliyetler ve risklerden kaçmaktadırlar.

- Yolsuzluk seviyesi yüksek olan yerlerde her şeye rağmen DYY yapılması düşünülüyorsa ortak girişim ya da kısa süreli DYY'lerin yapıldığı görülmektedir.
- Şeffaflık ve yolsuzluk seviyesinde görülen azalmalar oransal olarak DYY'leri de etkilemektedir. Şeffaflığın artması DYY'leri de arttırmaktadır.

BÖLÜM 3: YOLSUZLUK İLE DIŞ TİCARET VE DOĞRUDAN YABANCI YATIRIM İLİŞKİSİNİN EKONOMETRİK ANALİZİ

Bu bölümde yolsuzluğun dış ticaret ve doğrudan yabancı yatırım ile ilişkisi panel veri analizi yöntemiyle ortaya konulmaktadır. Panel veri analizine ait temel bilgilerin verilmesinden sonra uygulamada kullanılacak değişkenlerin tanıtılması ve panel veri analizinin gerçekleştirilmesi sıralaması izlenmektedir.

Bu ampirik çalışmada yıl, birim ve değişkenlerin çok olması nedeniyle panel veri analizi kullanılmıştır. İki farklı yolsuzluk endeksi olan ICRG ve CPI için farklı dönem ve farklı sayıda ülke analiz edilmektedir. ICRG için 1995-2015 döneminde 124 ülke ele alınırken; CPI için 2003-2015 döneminde 122 ülke ele alınmaktadır. Oluşturulan veri setinin hem zaman hem de birim açısından panel veri analizi için uygun olduğu görülmektedir.

Ekonometrik analiz yapılacak serilerin durağan olması da önemlidir. Gujarati ve Porter (1999), ortalaması ve varyansı zaman içinde değişmeyen ve iki dönem arasındaki ortak varyansı bu ortak varyansın hesaplandığı döneme değil de yalnızca iki dönem arasındaki uzaklığa bağlı olan olasılıklı sürecin durağan olduğunu belirtmektedir. Bu nedenle panel veri analizi için belirlenen veri setine öncelikli olarak ilgili birim kök testleri uygulanmaktadır.

Birim kök testlerinin ardından panel veri serisi için uygun modelin oluşturulması gerekmektedir. Panel veride gözlemlenemeyen birim etkiler ortaya çıkabilmektedir. Eğer etkilere hata terimi gibi tesadüfi bir değişken olarak davranılıyorsa rassal etkiler; her bir yatay kesit için tahmin edilen bir parametre olarak davranılıyorsa sabit etkiler söz konusu olmaktadır. Eğer yatay kesit boyut büyük bir ana kütteden rassal olarak çekilmişse rassal etkileri; eğer daha spesifik bir veri seti söz konusu ise sabit etkileri düşünmek mantıklı olabilmektedir. Eğer panel değişkenlerde kesitler arasında fark mevcutken zamana bağlı bir farklılaşma söz konusu olmuyorsa oluşturulacak regresyon modeli *tek yönlü ve kesite bağlı sabit etkiler modeli*; eğer sadece zamana bağlı farklılaşma oluyorsa buna *tek yönlü zaman bağlı sabit etkiler modeli* denilmektedir.

Sabit terim hem kesitler arası hem zamanlar arası farklılık gösteriyorsa *çift yönlü sabit etkiler modeli* söz konusudur.

Model de belirlendikten sonra bu modelin birim ve zaman etkisine bakılmalıdır. Birimlerin özelliklerini yansıtan değişkenlere “birim etki” adı verilmektedir. Birim etki; birimlere göre değişen ve zamana göre sabit olan değişkendir. Panel verideki zaman boyutu ise zaman etkisi ile ifade edilebilir. Zaman etkisi ise; birimlere göre sabit ve zamana göre değişen değişkendir.

Birim ve zaman etkisi de ortaya koyulduktan sonra modelin geçerli ve uygun bir model olup olmadığını test etmek amacıyla değişen varyans, otokorelasyon ve yatay kesit bağımlılığı testleri uygulanmaktadır. Bu unsurlar ise aşağıdaki gibi tanımlanmaktadır:

Değişen varyans (Heteroskedasticity): Yatay kesit verileri ile tahminleme yapıldığı zamanlarda oluşan bir sorundur. Hata teriminin birim içerisinde ve birimlere göre eşit varyanslı dağılmaması durumudur. Bu sorunun ortaya çıkmasına zaman içerisindeki değişimler, veri toplama tekniklerinin değişmesi gibi durumlar neden olabilir.

Otokorelasyon: Hata terimlerinin önceki döneme ait hata terimleri ile ilişkili olması durumudur.

Yatay kesit bağımlılığı: İstatistiklerde ve ekonometride, kesitsel veriler veya bir çalışma popülasyonunun kesit alanı, birçok konuyu (bireyler, firmalar, ülkeler veya bölgeler gibi) aynı zaman noktasında veya zaman farklılıklarına göz önüne almadan gözlemleyerek toplanan verilerin bir türüdür. Kesitsel verilerin analizi genelde konular arasındaki farklılıkların karşılaştırılmasından oluşur.

Yukarıda belirtilen unsurlardan herhangi birinin varlığı modelin geçerliliğini sarsmaktadır. Bu sorunların çözülebilmesi için dirençli tahmincilerle model test edilebilir. Bu üç unsurdan kaç tanesinin modelin geçerliliğini sarstığı ortaya koyulursa dirençli tahminci modeli de ona göre seçilmektedir. Dirençli tahminciler sonucunda regresyon analizi gerçekleştirilmiş olur. Panel veri setinde değişkenler arasındaki ilişki ortaya çıkarılmış olmaktadır.

3.1. Veri Seti

Çalışma, yolsuzluk ile dış ticaret ve doğrudan yabancı yatırım ilişkisini ortaya koyabilmeyi amaçlamaktadır. Bu amaç doğrultusunda, yolsuzluk değişkeni için iki farklı yolsuzluk endeksi olan ICRG ve CPI; dış ticaret değişkeni için ithalat ve ihracat rakamları; doğrudan yabancı yatırım (DYY) için DYY'nin GSYİH içindeki payı; gümrük vergisi değişkeni için ağırlıklandırılmış ortalama yöntemi ile hesaplanmış gümrük vergileri ele alınmaktadır. Ayrıca çalışmada ele alınan ülkeler Dünya Bankası'nın 2017 yılı gelir sınıflandırması göz önünde bulundurularak "düşük gelirli (\$ 1.025 az), düşük-orta gelirli (\$1.026-4.035), yüksek-orta gelirli (\$4.036-12.475) ve yüksek gelirli ülkeler (\$12.476) olarak sınıflandırılmıştır. Çalışmanın ICRG-Corruption ile kurulan modeli için 1984-2015 yıllarında 140 ülke, CPI ile kurulan model için de 1995-2015 yıllarında 140 ülke için analizin yapılması planlanmıştır; fakat ülkelerin bu yıllar aralığında veri kayıplarının olması zaman aralığında ve ülke sayısında değişiklik yapılmasına neden olmuştur.

ICRG-Corruption ile kurulan model için 1995-2015 yılları arasında dört gelir kategorisinde toplam 124 ülke ele alınırken; CPI ile kurulan model için 2003-2015 döneminde dört gelir kategorisinde 122 ülke değerlendirmeye alınmıştır.

ICRG-Corruption ile ithalat, ihracat ve DYY ilişkisi ve CPI ile ithalat, ihracat ve DYY ilişkisi yukarıda belirtilen ülkeler ve zaman aralıkları göz önünde bulundurularak iki farklı analiz ile gerçekleştirilmiştir. Gümrük vergilerine ait verilerin ilgili yıllarda kaybının olması; gümrük vergilerini ayrı bir modelde farklı ülke ve zaman aralığında değerlendirilmesine neden olmuştur. ICRG-Corruption ve CPI modellerinde 2003-2015 zaman aralığını kapsayacak ve gelir sınıflandırmasından bağımsız olarak 60 ülkeyi ele alacak üçüncü analiz ithalat, ihracat, DYY ve gümrük vergilerini içermektedir.

ICRG-Corruption dışındaki değişkenlerin yıllık olması nedeniyle, aylık olan ICRG-Corruption değişkeni de geometrik ortalama yöntemi kullanılarak yıllık veriye dönüştürülmüştür. Geometrik ortalama yönteminin uygulanmasında ICRG-Corruption'ın 0-6 şeklinde aralıklı ve oranlı bir değişken olması etkili olmuştur.

Seçilen lkeler, veriler ve kaynakları ile ilgili bilgiler aşağıdaki tablolarda detaylı olarak belirtilmektedir.

Tablo 3
Analizde Kullanılacak Olan Değışkenler, Kaynakları ve Zaman Aralıkları

Değışken	Tanımı	Zaman Aralığı	Veri Kaynağı
ICRG-Corruption	Yolsuzluk endeksi değışkeni	1995-2015 2003-2015	PRS Grup
CPI	Yolsuzluk endeksi değışkeni	2003-2015	Uluslararası Şeffaflık Örgütü
(ln)ihracat	Logaritması alınmış ihracat değışkeni	1995-2015 2003-2015	Dünya Bankası
(ln)ithalat	Logaritması alınmış ithalat değışkeni	1995-2015 2003-2015	Dünya Bankası
Dyy	Doğrudan yabancı yatırımın GSYİH içindeki ağı değışkeni	1995-2015 2003-2015	Uluslararası Para Fonu (IMF)
Gümrük vergileri	Gümrük vergisi değışkeni	2003-2015	Dünya Bankası

ICRG, CPI ve gümrük vergilerinin dâhil olduğı modellerdeki ülkelerin listesi EK1, EK2 ve EK3'te bulunmaktadır.

3.2. Yöntem

Yolsuzluk endeksleri olan ICRG ve CPI öncelikle ithalat, ihracat ve DYY'nin GSYİH içindeki payı panel veri analizi ile ele alınarak değışlendirilecektir. Gümrük vergileri ilk aşamada değışlendirmeye alınmayacaktır. Bunun temel sebebi gümrük vergilerine ait verilerin seğıilen ülkeler için bazı yıllarda veri kayıplarının olmasıdır.

Öncelikle CPI yolsuzluk endeksini içeren model için 122 ülke ve 2003-2015 zaman aralığını içeren veri seti için birim ve zaman etkisi değışlendirilecektir. Daha sonra denklemde yer alan değışkenlerin durağanlığı test edilecektir. Kurulan modelin değışen varyans, otokorelasyon ve yatay kesit bağımlılığı sorunları değışlendirilecektir. Son

olarak da panel regresyon analizi ile ithalat, ihracat ve DYY'nin GSYİH içindeki payının yolsuzluk üzerindeki etkisi değerlendirilecektir. Aynı işlemler ve panel regresyon analizi 124 ülke ve 1995-2015 zaman aralığını kapsayan ICRG yolsuzluk endeksinin olduğu modele de uygulanacaktır.

Üçüncü analiz olarak gümrük vergilerinin yolsuzluk üzerinde etkisini ortaya koymak amacıyla 2003-2015 zaman aralığında gümrük vergisi verilerine ulaşılabilen kategorileştirilmemiş 60 ülke için yukarıda belirtilen analizler ve panel regresyon uygulanacaktır.

3.2.1. CPI Yolsuzluk Endeksi Kullanılarak Oluşturulan Modelin Analizi

CPI yolsuzluk endeksi için 2003-2015 yılları arasında ülkeler Dünya Bankası'nın 2017 gelir sınıflandırmasına göre “düşük gelirli, düşük-orta gelirli, yüksek-orta gelirli ve yüksek gelirli ülkeler” olmak üzere dört kategoriye ayrılmıştır. Model olarak sabit etkiler modeli kullanılmaktadır. Daha önce sabit etkiler modelinin hangi durumlarda kullanıldığından bahsedilmiştir. Dört farklı kategori için de değerlendirilecek olan denklem aşağıdaki yer almaktadır:

$$\text{Model: } CPI_{it} = \beta_0 + \beta_1(\ln)ihracat_{it} + \beta_2(\ln)ithalat_{it} + \beta_3(\ln)dyy_{it} + u_{it}$$

3.2.1.1. Birim Kök Testi

Regresyon analizini gerçekleştirmeden önce yukarıdaki denklemde yer alan değişkenler için birim kök testleri yapılmalıdır. Birim kök testlerindeki amaç serinin durağan hale getirilmesidir. Gujarati ve Porter (1999), ortalaması ve varyansı zaman içinde değişmeyen ve iki dönem arasındaki ortak varyansı bu ortak varyansın hesaplandığı döneme değil de yalnızca iki dönem arasındaki uzaklığa bağlı olan olasılıklı sürecin durağan olduğunu belirtmektedir. Birim kök testi olarak dört gelir kategorisinde yer alan değişkenlere Levin-Lin-Chun testi uygulanmıştır. Bu birim kök testinin hipotezi ise aşağıda belirtilmiştir:

<i>Levin-Lin-Chun (LLC) Hipotezi</i>	
H_0	Panel veri birim köklüdür.
H_1	Panel veri durağandır.

Bu hipotez doğrultusunda modelde yer alan CPI, ithalat, ihracat ve DYY değişkenlerine her bir gelir kategorisi için LLC uygulanmıştır.

Tablo 4
Düşük Gelirli Ülkelerin Birim Kök Testi

Düşük Gelirli Ülkeler		
	Levin- Lin-Chun	
	<i>Adjusted t</i>	<i>p-value</i>
CPI	-25.753	0.0050
(ln)ihracat	-47.704	0.0000
(ln)ithalat	-54.381	0.0000
Dyy	-34.461	0.0003

Düşük gelirli ülkelerin yer aldığı kategoride ele alınan CPI, ithalat, ihracat ve DYY değişkenlerinin LLC birim kök testi sonucunda p-value değerlerinin %5'ten küçük olması nedeniyle H_0 hipotezleri reddedilmiş ve değişkenlerin düzeyde durağan oldukları görülmüştür.

Tablo 5
Düşük Orta Gelirli Ülkelerin Birim Kök Testi

Düşük- Orta Gelirli Ülkeler		
	Levin- Lin-Chun	
	<i>Adjusted t</i>	<i>p-value</i>
CPI	-26.462	0.0041
(ln)ihracat	-78.325	0.0000
(ln)ithalat	-100.860	0.0000
Dyy	-45.782	0.0003

Düşük-Orta gelirli ülkelerin yer aldığı kategoride ele alınan CPI, ithalat, ihracat ve DYY değişkenlerinin LLC birim kök testi sonucunda p-value değerlerinin %5'ten küçük olması nedeniyle H_0 hipotezleri reddedilmiş ve değişkenlerin düzeyde durağan oldukları görülmüştür.

Tablo 6
Yüksek Orta Gelirli Ülkelerin Birim Kök Testi

Yüksek- Orta Gelirli Ülkeler		
	Levin- Lin-Chun	
	<i>Adjusted t</i>	<i>p-value</i>
CPI	-47.321	0.0000
(ln)ihracat	-117.091	0.0000
(ln)ithalat	-96.200	0.0000
Dyy	-134.797	0.0003

Yüksek-Orta gelirli ülkelerin yer aldığı kategoride ele alınan CPI, ithalat, ihracat ve DYY değişkenlerinin LLC birim kök testi sonucunda p-value değerlerinin %5'ten küçük olması nedeniyle H_0 hipotezleri reddedilmiş ve değişkenlerin düzeyde durağan oldukları görülmüştür.

Tablo 7
Yüksek Gelirli Ülkelerin Birim Kök Testi

Yüksek Gelirli Ülkeler		
	Levin- Lin-Chun	
	<i>Adjusted t</i>	<i>p-value</i>
CPI	-51.436	0.0000
(ln)ihracat	-99.219	0.0000
(ln)ithalat	-105.963	0.0000
Dyy	-62.080	0.0003

Yüksek gelirli ülkelerin yer aldığı kategoride ele alınan CPI, ithalat, ihracat ve DYY değişkenlerinin LLC birim kök testi sonucunda p-value değerlerinin %5'ten küçük olması nedeniyle H_0 hipotezleri reddedilmiş ve değişkenlerin düzeyde durağan oldukları görülmüştür.

Yukarıda yer alan tablolar incelendiğinde CPI yolsuzluk, ithalat, ihracat ve DYY değişkenlerinde tüm kategorilerde birim köke rastlanılmadığı görülmektedir. Serilerin durağan olması ekonometrik analizler için oldukça önemlidir; çünkü serilerin birim köklü olması durumunda sahte regresyon ihtimali ile karşılaşilmektedir. Bu çalışmadaki seri de bu sorunla karşılaşmadığı için seri panel regresyon analizinin gerçekleştirilmesine imkân tanımaktadır.

3.2.1.2. Birim ve Zaman Etkisi

Birim kök testlerinin ardından sabit model olarak belirlediğimiz modelde birim ve zaman etkisi dört farklı gelir grubuna sahip ülkeler için değerlendirilmelidir.

Tablo 8
CPI Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Model de Birim Etkisi

Birim Etkisi				
	<i>Düşük Gelir</i>	<i>Düşük-Orta Gelir</i>	<i>Yüksek- Orta Gelir</i>	<i>Yüksek Gelir</i>
<i>F Testi</i>	37.43	47.16	137.7	115.74
<i>Prob> F</i>	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
<i>N</i>	14	29	34	45

Tablo 9
CPI Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Model de Zaman Etkisi

Zaman Etkisi				
	<i>Düşük Gelir</i>	<i>Düşük-Orta Gelir</i>	<i>Yüksek- Orta Gelir</i>	<i>Yüksek Gelir</i>
<i>F Testi</i>	1.27	1.93	0.48	0.28
<i>Prob> F</i>	0.2435	0.0302	0.9251	0.9927
<i>N</i>	14	29	34	45

Yukarıdaki tablolardan da görülebileceği üzere dört gelir grubunda da birim etkisine rastlanmaktadır (prob>F değerinin %5'ten küçük olması). Zaman etkisine bakıldığında düşük-orta gelirli ülkelerin olduğu grup dışında diğer kategorilerde zaman etkisi görülmemektedir.

3.2.1.3. Değişen Varyans, Otokorelasyon ve Yatay Kesit Bağımlılığı Testleri

Birim kök, birim ve zaman etkisi değerlendirildikten sonra modelin test edilmesi gerekmektedir. Bu nedenle modellerde karşılaşılabilecek değişen varyans, otokorelasyon ve yatay kesit bağımlılığı sorunlarının bu çalışmanın modelinde de olup olmadığı test edilmiş olacaktır.

Tablo 10
CPI Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Değişen Varyans

Heteroskedasticity- Değişen Varyans				
	<i>Düşük</i>	<i>Düşük-Orta</i>	<i>Yüksek-Orta</i>	<i>Yüksek</i>
<i>chi 2</i>	23.25	1876.22	523.29	29.9
<i>Prob chi 2</i>	0.0388	0.0000	0.0000	0.0049

Dört gelir kategorisinin prob chi 2 değerlerine bakıldığında her birinin %5'ten küçük olduğu görülmektedir. Bu durum CPI yolsuzluk endeksi ile kurulan sabit modelde değişen varyans sorunu olduğunu göstermektedir. Bu durum seri de yer alan değişkenlere hata terimlerinin homojen dağılmadığını göstermektedir.

Tablo 11
CPI Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Otokorelasyon

Otokorelasyon				
	<i>Düşük</i>	<i>Düşük-Orta</i>	<i>Yüksek-Orta</i>	<i>Yüksek</i>
<i>Durbin-Watson</i>	0.884	0.557	0.692	1.060
<i>Baltagi-Wu LBI</i>	1.059	0.7948	0.955	1.245
<i>DL</i>	1.584	1.643	1.643	1.643
<i>Du</i>	1.665	1.704	1.704	1.704

Dört gelir kategorisinin dL ve dU değerleri modelde pozitif korelasyon olduğunu göstermektedir. Ayrıca Durbin-Watson ve Baltagi-Wu LBI test sonucu değerlerinin de 2'den küçük bir değerde olması modelde otokorelasyon sorunu olduğunu ifade etmektedir.

Tablo 12
CPI Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Yatay Kesit Bağımlılığı

Yatay Kesit Bağımlılığı				
	<i>Düşük</i>	<i>Düşük-Orta</i>	<i>Yüksek-Orta</i>	<i>Yüksek</i>
<i>Pesaran's test of cross sectional indepedence</i>	4.565	16.991	12.179	5.747
<i>Prob</i>	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
<i>Frees' test of cross sectional indepedence</i>	0.87	3.94	2.87	9.07
<i>alpha 0.001</i>	0.3901	0.3901	0.3901	0.3901

Modelin geçerliliğini ve anlamlılığını test etmek için yapılan son işlem ise yatay kesit bağımlılığı testidir. Dört gelir kategorisinde Pesaran ve Frees yatay kesit bağımlılığı testlerine göre kurulan sabit modelde yatay kesit bağımlılığının olduğu görülmektedir.

3.2.1.4. Prais-Winsten Dirençli Tahminci Modeli

Kurduğumuz sabit modelde hem değişen varyans hem otokorelasyon hem de yatay kesit bağımlılığı sorunlarının olduğu ortaya çıkarılmıştır. Bu nedenle bu sorunları giderecek ve modelin daha anlamlı olmasını sağlayacak dirençli tahminciler kullanılmalıdır. Bu üç sorunun da çözülebilmesi için kullanılacak olan dirençli tahminci modeli Prais- Winsten Tahmincisidir. Bunun nedeni modelimizde her üç sorunun da görülmesidir. Eğer sadece otokorelasyon ya da değişen varyans sorunu görülmüş olsaydı modeli anlamlı hale getirebilmek için farklı dirençli tahminciler uygulanacaktı.

Tablo 13
Prais- Winsten Dirençli Tahminci Modeli- CPI

Düşük Gelirli Ülkeler	CPI	Coef.	P > z	Yüksek-Orta Gelirli Ülkeler	CPI	Coef.	P > z
	<i>(ln)ihracat</i>	0.1129	0.16		<i>(ln)ihracat</i>	-0.3744	0.001
	<i>(ln)ithalat</i>	0.0662	0.55		<i>(ln)ithalat</i>	0.3889	0.001
	<i>Dyy</i>	-0.0010	0.84		<i>Dyy</i>	-0.0094	0.208
	<i>cons.</i>	-1.086	0.54		<i>cons.</i>	3.171	0.001
	<i>R squared</i>		0.4547		<i>R squared</i>		0.4988
	<i>Wald chi 2</i>		6.25		<i>Wald chi 2</i>		12.47
	<i>Prob> chi 2</i>		0.1000		<i>Prob> chi 2</i>		0.0059
	<i>rho</i>		0.773		<i>rho</i>		0.835
Düşük- Orta Gelirli Ülkeler	CPI	Coef.	P > z	Yüksek Gelirli Ülkeler	CPI	Coef.	P > z
	<i>(ln)ihracat</i>	-0.0959	0.234		<i>(ln)ihracat</i>	-0.0181	0.924
	<i>(ln)ithalat</i>	0.232	0.015		<i>(ln)ithalat</i>	0.3132	0.099
	<i>Dyy</i>	-0.0029	0.640		<i>Dyy</i>	0.00007	0.894
	<i>cons.</i>	-0.355	0.797		<i>cons.</i>	-0.6406	0.669
	<i>R squared</i>		0.4646		<i>R squared</i>		0.5365
	<i>Wald chi 2</i>		8.26		<i>Wald chi 2</i>		24.69
	<i>Prob> chi 2</i>		0.0409		<i>Prob> chi 2</i>		0.0000
	<i>rho</i>		0.840		<i>rho</i>		0.892

Prais- Winsten dirençli tahmincisinin sonuçları değerlendirildiğinde; düşük gelir kategorisinde yer alan ülkeler için kurduğumuz modelin anlamlı olmadığı görülmektedir. Fakat düşük-orta, yüksek-orta ve yüksek gelir kategorisinde yer alan ülkeler için kurduğumuz sabit modeller anlamlı bulunmuştur. Düşük-orta gelir kategorisinde $P > z$ değerlerine bakıldığında sadece ithalat değişkeninin CPI yolsuzluk değişkeni üzerinde etkisi olduğu görülmektedir. İthalatın %1 oranında artması yolsuzluk skorunu 0,00232 oranında azaltmaktadır. Yüksek-orta gelir kategorisinde $P > z$ değerlerine bakıldığında ithalat ve ihracat değişkenlerinin CPI yolsuzluk değişkeni üzerinde etkisi olduğu görülmektedir. İthalatın %1 oranında artması yolsuzluk skorunu 0,0038 oranında azaltmaktayken; ihracatın %1 oranında artması yolsuzluk skorunu 0,0037 oranında arttırmaktadır. Son olarak yüksek gelir kategorisinde model anlamlı olmasına karşın değişkenlerinin katsayılarının anlamlı olmaması yolsuzluk üzerinde değişkenlerin etkisinin yorumlanmasına imkân vermemektedir.

2003-2015 zaman aralığını kapsayan CPI yolsuzluk endeksi değerlendirmesinden sonra yukarıda izlenilen işlemlerin aynısı 1995-2015 zaman aralığını kapsayan ICRG yolsuzluk endeksi için de uygulanacaktır.

3.2.2. ICRG Yolsuzluk Endeksi Kullanılarak Oluşturulan Modelin Analizi

ICRG yolsuzluk endeksi için de bir önceki analizde olduğu gibi 1995-2015 yılları arasında ülkeler Dünya Bankası'nın gelir sınıflandırmasına göre "düşük gelirli, düşük-orta gelirli, yüksek-orta gelirli ve yüksek gelirli ülkeler" olmak üzere dört kategoriye ayrılmıştır. Model olarak sabit etkiler modeli kullanılmaktadır. Dört farklı kategori için de değerlendirilecek olan denklem aşağıdaki yer almaktadır:

$$\text{Model: } \text{ICRG}_{it} = \beta_0 + \beta_1(\ln)\text{ihracat}_{it} + \beta_2(\ln)\text{ithalat}_{it} + \beta_3(\ln)\text{dyy}_{it} + u_{it}$$

CPI yolsuzluk endeksi ile kurulan modelin analiz süreci aynı şekilde ICRG yolsuzluk endeksi ile kurulan modele de uygulanacaktır. Bu nedenle sırasıyla birim kök testleri, birim- zaman etkisi, değişen varyans, otokorelasyon ve yatay kesit bağımlılığı sorunu ve dirençli tahminciler kullanılacaktır.

3.2.2.1. Birim Kök Testi

Tablo 14
Düşük Gelirli Ülkelerin Birim Kök Testi

Düşük Gelirli Ülkeler		
	Levin- Lin-Chun	
	<i>Adjusted t</i>	<i>p-value</i>
ICRG	-24.715	0.0067
(ln)ihracat	-59.009	0.0000
(ln)ithalat	-12.327	0.1089
Dyy	-51.609	0.0003

Düşük gelirli ülkelerin yer aldığı kategoride ele alınan CPI, ithalat, ihracat ve DYY değişkenlerinin birim kök testi sonucunda p-value değerlerinin %5'ten küçük olması nedeniyle H_0 hipotezleri reddedilmiş ve değişkenlerin ihracat ve ithalat dışında düzeyde durağan oldukları görülmüştür. İthalat ve ihracatın trend etkisi göz önünde bulundurulduğunda durağan olduğu görülmektedir.

Tablo 15
Düşük-Orta Gelirli Ülkelerin Birim Kök Testi

Düşük- Orta Gelirli Ülkeler		
	Levin- Lin-Chun	
	<i>Adjusted t</i>	<i>p-value</i>
ICRG	-44.029	0.0000
(ln)ihracat	-21.268	0.0167
(ln)ithalat	-14.391	0.0751
Dyy	-49.779	0.000

Düşük- orta gelirli ülkelerin yer aldığı kategoride ele alınan CPI, ithalat, ihracat ve DYY değişkenlerinin LLC birim kök testi sonucunda p-value değerlerinin %5'ten küçük olması nedeniyle H_0 hipotezleri reddedilmiş ve değişkenlerin düzeyde durağan oldukları görülmüştür.

Tablo 16
Yüksek-Orta Gelirli Ülkelerin Birim Kök Testi

Yüksek- Orta Gelirli Ülkeler		
	Levin- Lin-Chun	
	<i>Adjusted t</i>	<i>p-value</i>
ICRG	-40.370	0.0000
(ln)ihracat	-36.168	0.0001
(ln)ithalat	-29.097	0.0018
Dyy	-60.641	0.0000

Yüksek-orta gelirli ülkelerin yer aldığı kategoride ele alınan CPI, ithalat, ihracat ve DYY değişkenlerinin LLC birim kök testi sonucunda p-value değerlerinin %5'ten küçük olması nedeniyle H_0 hipotezleri reddedilmiş ve değişkenlerin düzeyde durağan oldukları görülmüştür.

Tablo 17
Yüksek Gelirli Ülkelerin Birim Kök Testi

Yüksek Gelirli Ülkeler		
	Levin- Lin-Chun	
	<i>Adjusted t</i>	<i>p-value</i>
ICRG	-17.383	0.0411
(ln)ihracat	-43.062	0.0000
(ln)ithalat	-32.765	0.0005
Dyy	-62.700	0.0000

Yüksek gelirli ülkelerin yer aldığı kategoride ele alınan CPI, ithalat, ihracat ve DYY değişkenlerinin LLC birim kök testi sonucunda p-value değerlerinin %5'ten küçük olması nedeniyle H_0 hipotezleri reddedilmiş ve değişkenlerin düzeyde durağan oldukları görülmüştür.

3.2.2.2. Birim ve Zaman Etkisi

Tüm gelir kategorilerinde yer alan değişkenlerin durağan olduğu tespit edilmiştir. Birim kök testlerinin ardından sabit model olarak belirlenen modelde birim ve zaman etkisi dört farklı gelir grubuna sahip ülkeler için değerlendirilmelidir.

Tablo 18
ICRG Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Birim Etkisi

Birim Etkisi				
	<i>Düşük Gelir</i>	<i>Düşük-Orta Gelir</i>	<i>Yüksek- Orta Gelir</i>	<i>Yüksek Gelir</i>
<i>F Testi</i>	27.27	1.35	17.57	78.74
<i>Prob> F</i>	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
<i>N</i>	21	29	35	39

Tablo 19
ICRG Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Zaman Etkisi

Zaman Etkisi				
	<i>Düşük Gelir</i>	<i>Düşük-Orta Gelir</i>	<i>Yüksek- Orta Gelir</i>	<i>Yüksek Gelir</i>
<i>F Testi</i>	2.82	7.20	10.70	2.87
<i>Prob> F</i>	0.0003	0.0000	0.0000	0.0000
<i>N</i>	21	29	35	39

Yukarıdaki tablolardan da görülebileceği üzere dört gelir grubunda da birim etkisine rastlanmaktadır. Zaman etkisine bakıldığında dört gelir grubunda da etkisinin görülmemektedir (prob>F değerinin %5'ten küçük olması).

3.2.2.3. Değişen Varyans, Otokorelasyon ve Yatay Kesit Bağımlılığı Testleri

Birim kök, birim ve zaman etkisi değerlendirildikten sonra modelin test edilmesi gerekmektedir. Bu nedenle modellerde karşılaşılabilecek değişen varyans, otokorelasyon ve yatay kesit bağımlılığı sorunlarının bu çalışmanın modelinde de olup olmadığı test edilmiş olacaktır.

Tablo 20
ICRG Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Değişen Varyans

Heteroskedasticity- Değişen Varyans				
	<i>Düşük</i>	<i>Düşük-Orta</i>	<i>Yüksek-Orta</i>	<i>Yüksek</i>
<i>chi 2</i>	554.75	1254.67	1059.11	6424.73
<i>Prob chi 2</i>	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000

Dört gelir kategorisinin prob chi 2 değerlerine bakıldığında her birinin %5'ten küçük olduğu görülmektedir. Bu durum ICRG yolsuzluk endeksi ile kurulan sabit modelde değişen varyans sorunu olduğunu göstermektedir. Bu durum seri de yer alan değişkenlere hata terimlerinin homojen dağılmadığını göstermektedir.

Tablo 21
ICRG Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Otokorelasyon

Otokorelasyon				
	<i>Düşük</i>	<i>Düşük-Orta</i>	<i>Yüksek-Orta</i>	<i>Yüksek</i>
<i>Durbin-Watson</i>	0.389	0.354	0.392	0.299
<i>Baltagi-Wu LBI</i>	0.573	0.47	0.556	0.479
<i>DL</i>	1.643	0.998	1.643	1.643
<i>Du</i>	1.704	1.418	1.704	1.704

Dört gelir kategorisinin dL ve dU değerleri modelde pozitif korelasyon olduğunu göstermektedir. Ayrıca Durbin-Watson ve Baltagi-Wu LBI test sonucu değerlerinin de 2'den küçük bir değerde olması modelde otokorelasyon sorunu olduğunu ifade etmektedir.

Tablo 22
ICRG Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Yatay Kesit Bağımlılığı

Yatay Kesit Bağımlılığı			
	<i>Düşük-Orta</i>	<i>Yüksek-Orta</i>	<i>Yüksek</i>
<i>Pesaran's test of cross sectional indepedence</i>	15.821	21.250	23.004
<i>Prob</i>	0.0000	0.0000	0.0000
<i>Frees' test of cross sectional indepedence</i>	5.154	11.452	7.983
<i>alpha 0.001</i>	0.3351	0.7678	0.2338

Modelin geçerliliğini ve anlamlılığını test etmek için yapılan son işlem ise yatay kesit bağımlılığı testidir. Üç gelir kategorisinde Pesaran ve Frees yatay kesit bağımlılığı testlerine göre kurulan sabit modelde yatay kesit bağımlılığının olduğu görülmektedir. Düşük-orta gelir kategorisinde yer alan ülkelerin yatay kesit bağımlılığı Pesaran ve Frees testleri ile ortaya çıkarılamadığı için bu seriye Breusch- Pagan yatay kesit

bağımlılığı testi uygulanmıştır. Sonucunda bu gelir kategorisinde de yatay kesit bağımlılığının olduğu görülmüştür.

Tablo 23

ICRG Yolsuzluk Endeksi ile Kurulan Modelde Düşük Gelirli Ülkeler için Yatay Kesit Bağımlılığı

Breusch-Pagan LM test of independence	
<i>chi 2</i>	371.842
<i>Prob</i>	0.0000

3.2.2.4. Prais- Winsten Dirençli Tahminci Modeli

Kurduğumuz sabit modelde hem değişen varyans hem otokorelasyon hem de yatay kesit bağımlılığı sorunlarının olduğu ortaya çıkarılmıştır. Bu nedenle bu sorunları giderecek ve modelin daha anlamlı olmasını sağlayacak dirençli tahminciler kullanılmalıdır. Bu üç sorunun da çözülebilmesi için kullanılacak olan dirençli tahminci modeli Prais- Winsten Tahmincisidir.

Tablo 24

Prais-Winsten Dirençli Tahminci Modeli- ICRG

Düşük Gelirli Ülkeler	ICRG	Coef.	P > z	Yüksek- Orta Gelirli Ülkeler	ICRG	Coef.	P > z
	<i>(ln)ihracat</i>	-0.189	0.036		<i>(ln)ihracat</i>	0.00054	0.991
	<i>(ln)ithalat</i>	0.0667	0.430		<i>(ln)ithalat</i>	-0.0624	0.206
	<i>Dyy</i>	-0.0017	0.8264		<i>Dyy</i>	-0.0046	0.101
	<i>cons.</i>	4.683	0.001		<i>cons.</i>	3.844	0.000
	<i>R squared</i>		0.3987		<i>R squared</i>		0,3812
	<i>Wald chi 2</i>		6.76		<i>Wald chi 2</i>		9.78
	<i>Prob> chi 2</i>		0.008		<i>Prob> chi 2</i>		0.0205
	<i>rho</i>		0.8078		<i>rho</i>		0,765
Düşük- Orta Gelirli Ülkeler	ICRG	Coef.	P > z	Yüksek Gelirli Ülkeler	ICRG	Coef.	P > z
	<i>(ln)ihracat</i>	0.1023	0.172		<i>(ln)ihracat</i>	0.0461	0.342
	<i>(ln)ithalat</i>	-0.1432	0.071		<i>(ln)ithalat</i>	-0.0064	0.419
	<i>Dyy</i>	-0.0045	0.284		<i>Dyy</i>	0.00064	0.258
	<i>cons.</i>	3.2565	0.032		<i>cons.</i>	3.907	0.011
	<i>R squared</i>		0.3291		<i>R squared</i>		0,5232
	<i>Wald chi 2</i>		4.97		<i>Wald chi 2</i>		2.60
	<i>Prob> chi 2</i>		0.174		<i>Prob> chi 2</i>		0.457
	<i>rho</i>		0.828		<i>rho</i>		0.899

Prais-Winsten dirençli tahmincisinin sonuçları değerlendirildiğinde; düşük gelir ve yüksek-orta gelir kategorisinde yer alan ülkeler için kurduğumuz modelin anlamlı olduğu görülmektedir. Fakat düşük-orta ve yüksek gelir kategorisinde yer alan ülkeler için kurduğumuz sabit modeller anlamlı bulunmamıştır. Düşük gelir kategorisinde $P > z$ değerlerine bakıldığında sadece ihracat değişkeninin ICRG yolsuzluk değişkeni üzerinde etkisi olduğu görülmektedir. İhracatın %1 oranında artması yolsuzluk skorunu 0,00189 oranında arttırmaktadır. Yüksek-orta gelir kategorisinde model anlamlı olmasına karşın değişkenlerinin katsayılarının anlamlı olmaması yolsuzluk üzerinde değişkenlerin etkisinin yorumlanmasına imkân vermemektedir.

Yukarıda hem CPI hem de ICRG için yapılan analizlerde gümrük vergisi veri kısıtı nedeniyle incelenememiştir. Farklı ülke seti ve zaman aralığında gümrük vergilerinin de dâhil olduğu model aynı analiz sürecinde geçirilmektedir.

3.2.3. Gümrük Vergisinin de Dâhil Olduğu ICRG ve CPI Modelinin Regresyon Analizi

Model

$$ICRG_{it} = \beta_0 + \beta_1(\ln)ihracat_{it} + \beta_2(\ln)ithalat_{it} + \beta_3(\ln)dyy_{it} + \beta_4gumruk_{it} + u_{it}$$

$$CPI_{it} = \beta_0 + \beta_1(\ln)ihracat_{it} + \beta_2(\ln)ithalat_{it} + \beta_3(\ln)dyy_{it} + \beta_4gumruk_{it} + u_{it}$$

3.2.3.1. Birim Kök Testi

Tablo 25
ICRG Modeli için Birim Kök Testi

	Levin- Lin-Chun	
	<i>Adjusted t</i>	<i>p-value</i>
ICRG	-2.000	0.000
(ln)ihracat	-114.228	0.000
(ln)ithalat	-131.064	0.000
Dyy	-62.676	0.000
Gümrük vergisi	-36.089	0.0002

60 ülkenin yer aldığı veri setinde ele alınan ICRG, ithalat, ihracat, DYY ve gümrük vergisi değişkenlerinin LLC birim kök testi sonucunda p-value değerlerinin %5'ten

küçük olması nedeniyle H_0 hipotezleri reddedilmiş ve değişkenlerin düzeyde durağan oldukları görülmüştür.

Tablo 26
CPI Modeli için Birim Kök Testi

	Levin- Lin-Chun	
	<i>Adjusted t</i>	<i>p-value</i>
<i>CPI</i>	-54.686.00	0.000
<i>(ln)ihracat</i>	-114.228	0.000
<i>(ln)ithalat</i>	-111.064	0.000
<i>Dyy</i>	-62.676	0.000
<i>Gümrük vergisi</i>	-36.089	0.0002

60 ülkenin yer aldığı veri setinde ele alınan CPI, ithalat, ihracat, DYY ve gümrük vergisi değişkenlerinin LLC birim kök testi sonucunda p-value değerlerinin %5'ten küçük olması nedeniyle H_0 hipotezleri reddedilmiş ve değişkenlerin düzeyde durağan oldukları görülmüştür.

3.2.3.2. Birim ve Zaman Etkisi

Hem ICRG hem de CPI modelinde yer alan değişkenlerin durağan olduğu tespit edilmiştir. Birim kök testlerinin ardından sabit model olarak belirlenen modelde birim ve zaman etkisi dört farklı gelir grubuna sahip ülkeler için değerlendirilmelidir.

Tablo 27
ICRG ve CPI için Birim Etkisi

	Birim Etkisi	
	<i>ICRG</i>	<i>CPI</i>
<i>F Testi</i>	136.16	139.16
<i>Prob> F</i>	0.0000	0.0000
<i>N</i>	60	60

Tablo 28
ICRG ve CPI için Zaman Etkisi

Zaman Etkisi		
	ICRG	CPI
<i>F Testi</i>	0.92	1.52
<i>Prob> F</i>	0.5262	0.1102
<i>N</i>	60	60

Yukarıdaki tablolardan da görülebileceği üzere ICRG ve CPI ile kurulan modellerde birim etkisine rastlanmaktadır (prob>F değerinin %5'ten küçük olması). Zaman etkisine bakıldığında iki model için de zaman etkisinin olmadığı görülmektedir.

3.2.3.3. Değişen Varyans, Otokorelasyon ve Yatay Kesit Bağımlılığı Testleri

Birim kök, birim ve zaman etkisi değerlendirildikten sonra modelin test edilmesi gerekmektedir. Bu nedenle modellerde karşılaşılabilecek değişen varyans, otokorelasyon ve yatay kesit bağımlılığı sorunlarının bu çalışmanın modelinde de olup olmadığı test edilmiş olacaktır.

Tablo 29
ICRG ve CPI için Değişen Varyans

Değişen Varyans		
	ICRG	CPI
<i>chi 2</i>	3.200	2849.15
<i>Prob chi 2</i>	0.000	0.0000

Modellerin prob chi 2 değerlerine bakıldığında her birinin %5'ten küçük olduğu görülmektedir. Bu durum hem ICRG yolsuzluk endeksi için hem de CPI yolsuzluk endeksi için kurulan sabit modellerde değişen varyans sorunu olduğunu görülmektedir. Bu durum seri de yer alan değişkenlere hata terimlerinin homojen dağılmadığını göstermektedir.

Tablo 30
ICRG ve CPI için Otokorelasyon

Otokorelasyon		
	<i>ICRG</i>	<i>CPI</i>
<i>Durbin-Watson</i>	0.591	1.102
<i>Baltagi-Wu LBI</i>	0.924	1.258

Her iki modelde de Durbin-Watson ve Baltagi-Wu LBI test sonucu değerlerinin de 2'den küçük bir değerde olması modelde otokorelasyon sorunu olduğunu ifade etmektedir.

Tablo 31
ICRG ve CPI için Yatay Kesit Bağımlılığı

Yatay Kesit Bağımlılığı		
	<i>ICRG</i>	<i>CPI</i>
<i>Pesaran's test of cross sectional indepedence</i>	8.030	10.797
<i>Prob</i>	0.0000	0.0000
<i>Frees' test of cross sectional indepedence</i>	9.328	9.527
<i>alpha 0.001</i>	0.3901	0.3901

Modelin geçerliliğini ve anlamlılığını test etmek için yapılan son işlem ise yatay kesit bağımlılığı testidir. Her iki modelde de Pesaran ve Frees yatay kesit bağımlılığı testlerine göre kurulan sabit modelde yatay kesit bağımlılığının olduğu görülmektedir.

3.2.3.4.Prais- Winsten Dirençli Tahminci Modeli

Kurduğumuz sabit modelde hem değişen varyans hem otokorelasyon hem de yatay kesit bağımlılığı sorunlarının olduğu ortaya çıkarılmıştır. Bu nedenle bu sorunları giderecek ve modelin daha anlamlı olmasını sağlayacak dirençli tahminciler kullanılmalıdır. Bu üç sorunun da çözülebilmesi için kullanılacak olan dirençli tahminci modeli Prais- Winsten Tahmincisidir.

Tablo 32

ICRG ve CPI için Prais-Winsten Dirençli Tahminci Modeli

ICRG	Coef.	P > z	CPI	Coef.	P > z
<i>(ln)ihracat</i>	0.264	0.0004	<i>(ln)ihracat</i>	0.516	0.001
<i>(ln)ithalat</i>	-0.0041	0.968	<i>(ln)ithalat</i>	0.005	0.973
<i>Dyy</i>	0.0004	0.398	<i>Dyy</i>	0.0003	0.718
<i>Gümrük</i>	-0.395	0.023	<i>Gümrük</i>	-0.106	0.000
<i>cons.</i>	-2.902	0.002	<i>cons.</i>	-6.628	0.000
<i>R squared</i>		0.5546	<i>R squared</i>		0.5226
<i>Wald chi 2</i>		72.21	<i>Wald chi 2</i>		111.6
<i>Prob> chi 2</i>		0.0000	<i>Prob> chi 2</i>		0.0000
<i>rho</i>		0.875	<i>rho</i>		0.868

Prais- Winsten dirençli tahminci modeli sonucuna bakıldığında her iki modelinde anlamlı olduğu görülmektedir. ICRG için kurulan modelde ihracat ve gümrük vergilerinin yolsuzluk üzerinde etkisi olduğu görülmektedir. İhracattaki %1 oranında artışın yolsuzluk skorunu 0,00264 oranında azalttığı görülürken; gümrük vergisindeki %1 oranında artış yolsuzluk skorunun 0,00395 oranında artmasına neden olmaktadır. CPI için kurulan modelde de ihracat ve gümrük vergilerinin yolsuzluk üzerinde etkisinin olduğu görülmektedir. İhracattaki %1 oranında artışın yolsuzluk skorunu 0,0051 oranında azalttığı; gümrük vergisindeki %1 oranında artışın ise yolsuzluk skorunu 0,00106 oranında arttığı görülmektedir.

SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Yolsuzluk ile DYY ve dış ticaret arasındaki ilişkinin incelendiği bu çalışmada yolsuzluk kavramı, türleri, ölçümü, yolsuzluğun neden ve etkileri ile nasıl ölçüldüğü konuları ele alınmıştır. Ekonomik olarak ülkeye katkı sağlayan DYY ve dış ticaretin yolsuzluk üzerinde yarattığı etkiyi ekonometrik analizlerle ortaya koyan bu çalışma yöntem, kullanılan yolsuzluk değişkeni ve örneklem açısından literatürde yer alan çalışmalardan farklılaşmaktadır.

Daha önce DYY ve dış ticaret ilişkisinin kurulduğu çalışmalarda yolsuzluğun fazla olduğu ülkeler tek tek incelenmiş ya da bölgesel olarak Asya, Latin Amerika ve Sahraaltı Afrika ülkeleri bu çalışmalarda yer almıştır. Ayrıca çalışmalarda kullanılan analiz genellikle çekim modeli olmuştur. Bu çalışmada ise ülkeler Dünya Bankası'nın 2017 gelir sınıflandırması yöntemine göre dört ayrı gelir kategorisinde incelemekte ve regresyon analizi ile ele almaktadır. Ayrıca daha önce yapılan yolsuzluk çalışmalarında yolsuzluğun ölçülmesi için CPI yolsuzluk endeksi sıklıkla kullanılırken; bu çalışmada PRS gruba ait ICRG endeksinin yolsuzluk alt değişkeni kullanılmıştır. Bu kısımları ile yapılan bu ampirik çalışmanın diğer çalışmalardan örneklem, yöntem ve kullanılan değişkenler açısından farklılaştığı görülmektedir.

Araştırma kapsamında ICRG yolsuzluk endeksi ve CPI yolsuzluk endeksi için iki farklı model kurulmuştur. ICRG için kurulan modelde 1995-2015 yılları ve dört farklı gelir kategorisinde toplam 124 ülke ithalat, ihracat ve DYY değişkenleri ele alınarak analiz edilmiştir. Yapılan analiz sonucunda düşük ve yüksek-orta gelir seviyesine sahip ülkelerde kurulan modelin anlamlı olduğu görülmüştür. Düşük gelirli ülkelerde ihracatın %1lik artışı yolsuzluk skorunun 0,00189 oranında artmasına neden olmaktadır. Yüksek ve orta gelir seviyesindeki ülkelerde kurulan model anlamlı olmasına karşın değişkenlerin katsayılarının anlamsız çıkması nedeniyle yorum yapılamamaktadır.

CPI için kurulan model de 2003-2015 yıllarında dört farklı gelir kategorisinde toplam 122 ülke ithalat, ihracat ve DYY değişkenleri ele alarak analiz edilmiştir. Yapılan analiz sonucunda düşük-orta, yüksek-orta ve yüksek gelir seviyesindeki ülkelerde model anlamlı bulunmuştur. Düşük-orta gelir seviyesindeki ülkelerde ithalatın %1lik artışı yolsuzluk skorunu 0,00232 oranında azaltmakta iken; yüksek-orta gelir seviyesindeki

lkelerde ise ithalattaki %1lik artış yolsuzluk skorunu 0,0038 oranında azaltmakta; ihracatın %1lik artışı ise skoru 0,0037 oranında arttırmaktadır. Yüksek gelir seviyesindeki ülkeler için kurulan model anlamlı olmasına karşın değişken katsayılarının anlamlı olmaması nedeniyle yorum yapılamamaktadır.

ICRG ve CPI için kurulan iki model de gümrük vergisi değişkeni veri kısıtı nedeniyle belirlenen ülkeler ve zaman aralığı için kullanılamamıştır. Fakat literatürde gümrük vergi oranlarının yolsuzluğu etkilediği ile ilgili önemli çalışmaların olması göz önünde bulundurularak 2003-2015 zaman aralığında 60 ülke için gelir kategorileştirmesinden bağımsız yeni ICRG ve CPI modelleri kurulmuştur. Değerlendirilen ülkelere panel regresyon analizi uygulandığında ortaya çıkan sonuçlar ise ICRG ile kurulan modelde ihracattaki %1lik artış yolsuzluk skorunu 0,00264 oranında azaltmakta iken; gümrük vergi oranlarındaki %1lik artış yolsuzluk skorunu 0,00395 oranında arttırmakta olduğu sonuçları elde edilmiştir. CPI ile kurulan modelde de ihracat ile gümrük vergi oranlarının yolsuzlukla ilişkisi olduğu görülmektedir. CPI modelinde ihracattaki %1lik artış yolsuzluk skorunu 0,0051 azaltırken; gümrük vergilerindeki %1lik artış yolsuzluk skorunu 0,00106 oranında arttırmaktadır.

Gümrük vergilerinin dâhil edildiği modelde ülkelerin ticari açıklıkları ve ticari korumacılıklarının yolsuzluk üzerindeki etkisi görülmektedir. Ülkelerin ihracatlarının artması diğer ülkelerle ekonomik ve ticari etkileşimleri arttırmakta ve ticaret için güven ortamının oluşması için de yolsuzluğun azalması durumları gerçekleşmektedir. Bu nedenle ihracattaki artış yolsuzluğu azaltıcı etki yaratmaktadır. Öte yandan gümrük vergilerinin yüksek olması yolsuzluğu arttırmaktadır. Bunun en temel nedeni gümrük vergisi maliyetlerine katlanmak istemeyen iş adamları ve işletmelerin gümrük memurlarına ürünün değerinin düşük göstermesini sağlatmak için rüşvet vermesiyle ilişkilendirilebilir. rn bedelinin az gösterilmesi gümrük vergisinin daha az ödenmesini sağlarken rüşveti haliyle yolsuzluğu arttırıcı etki yaratacaktır.

Gümrük vergilerinin dâhil edilmediği, ülkelerin 2017 Dünya Bankası gelir sınıflandırmasına göre kategorileştirildiği modellerin analizinde ise yolsuzluk sonuçlarında farklılıklar görülmektedir. ICRG için kurulan modelde düşük gelir kategorisinde yer alan ülkelerdeki ihracat artışı yolsuzluğun artmasına neden olmaktadır. Ticari açıklık düşük gelir kategorisindeki ülkelerde yolsuzluk üzerinde

tekerlekleri yağlama hipotezini destekleyecek nitelikte ortaya çıkmaktadır. CPI için kurulan modelde ise yüksek-orta gelir kategorisinde yer alan ülkelerde ihracattaki artış yolsuzluğu da arttırmaktadır sonucuna ulaşılmaktadır. CPI modelinde de ticari açıklık ülkelerde yolsuzluk üzerinde tekerlekleri yağlama hipotezini destekleyecek nitelikte ortaya çıkmaktadır.

Ades ve Di Tella (1999), Torrez (2002) ve Gatti (2004)'nin ticari açıklığın yolsuzluğu azalttığı sonuçlarına ulaştıkları çalışmaları doğrultusunda bu tez çalışmasında da gümrük vergilerinin dâhil edildiği modelde ticari açıklığın yolsuzluğu azaltacağına yönelik görüşlere uygun sonuçlar elde edilmiştir. Ticari açıklık sayesinde ülkeler birbirleri ile etkileşim halinde olmakta ve ilişkilerin devamı ve güven oluşması için yolsuzluk seviyelerini azaltma eğilimleri göstermektedirler. Ayrıca literatürde gümrük tarifelerinin ticaret üzerinde olumsuz etki yarattığından ve ticaretin serbestleştirilmesinin yolsuzluğu azaltıp, dış ticareti olumlu etkileyeceğinden bahseden Larrain ve Tavares (2000), Fisman ve Wei (2004), Lee ve Azfar (2008), Yang (2008b), Dutt ve Traca (2010), Yalta ve Demir (2010)'e ait çalışmalar bulunmaktadır. Bu çalışma da literatür ile bağlantılı olarak gümrük vergilerindeki artışın yolsuzluğu arttırdığına yönelik sonuçları teyit etmektedir.

Bundan sonra yapılacak çalışmalarda ise birbirlerine coğrafi olarak yakın olan ülkelerin ticari ve ekonomik ilişkileri, ekonomik entegrasyonları, bölgesel ve serbest ticaret anlaşmalarının varlığı ile yolsuzluk değişkeni, bulaşma etkisi açısından incelenebilir. Yolsuzluk skorunun fazla olduğu ülkeler ile ticaret yapan ya da bu ülkelere coğrafi olarak yakın olan ülkelerin yolsuzluk derecelerinin ne yönde değiştiği ve ülkelerin karşılıklı ilişkilerinin incelenmesi de söz konusu olabilir.

KAYNAKÇA

Kitaplar

ALATAS, Hussein (1968), "The Sociology of Corruption: The Nature, Function, Causes and Prevention of Corruption", Donald Moore Press, Singapur.

ALFILER, Maria C.P. (1986), "The Process of Bureaucratic Corruption in Asia: Emerging Patterns. In Bureaucratic Corruption in Asia: Causes, Consequences and Controls", NMC Press, Quezon City, Filipinler.

BAKARA SURESİ, "Kuran-ı Kerim", Ayet 2/188

BAYLEY, David H. (1989), "The Effect of Corruption in a Developing Nation", in a A.J. Heidenheimer, M. Johnston and V.T.Levine, eds., Political Corruption: A Handbook

BERG, Erlend. (2001), "How Should Corruption be Measured?", London School of Economics and Political Science MSc Economics Extended Essay.

BERKMAN, Ümit (2009), "Gelişmekte Olan Ülkelerde Kamu Yönetiminde Yolsuzluk ve Rüşvet", Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü, 2. Baskı, Ankara.

DUNNING, John H. ve LUNDAN, Sarianna M. (2008) "Multinational Enterprises and the Global Economy", Edward Elgar Publishing.

FRYE, Timothy (2008), "Corruption and Rule of Law", Peterson Institute for International Economics.

GENÇKAYA, Ömer Faruk (2009), "*Çıkar Çatışması: Türkiye'de Yolsuzluğun Önlenmesi İçin Etik Projesi*", T.C. Başbakanlık Kamu Görevlileri Etik Kurulu'nun Avrupa Konseyi ve Avrupa Komisyonu Ortaklığı Akademik Araştırma Çalışması.

GUJARATI, Damodar N. ve PORTER, Dawn C. (1999), "Essentials of Econometrics", McGraw-Hill, New York

HUNTINGTON, Samuel P. (1968), “Political Order in Changing Societies”, New Haven and London, Yale University Press.

İSTANBUL TİCARET ODASI, (2001), “ Türkiye’de Yolsuzluğun Sosyo-Ekonomik Nedenleri, Etkileri ve Çözüm Önerileri”, İTO Yayınları, İstanbul.

JONG, De Eelke ve UDO, Erwin (2006), “Is Corruption Detrimental to International Trade”, Radboud Üniversitesi, Nijmegen.

KLITTGARD, Robert (1991), “Adjusting to Reality: Beyond “State versus Market” in Economic Development”, California USA: ICS Pres.

ROSE-ACKERMAN, Susan (1997), “The Political Economy of Corruption”, Corruption and the Global Economy, Washington D.C: Institute for International Economics.

ROSE-ACKERMAN, Susan (1999), “Corruption and Government: Causes, Consequences and Reform”, Cambridge University Press, İngiltere.

Süreli Yayınlar

ABED, George T. ve DAVOODI, Hamid R. (2000), “Corruption, Structural Reforms, and Economic Performance in the Transition Economies”, *IMF Working Paper*, Fiscal Affairs Department.

ADES, Alberto ve DI TELLA, Rafael (1999), “Rents, Competition, and Corruption”, *The American Economic Review*, Sayı 4, ss. 982-993.

AIDT, Toke S. (2003), “Economic Analysis of Corruption: A Survey”, *The Economic Journal*, 113.491: F632-F652.

ALI, Mohamed Sami Ben ve MDHILLAT, Mosbah (2015), “Does Corruption Impede International Trade? New Evidence From the EU and the MENA Countries”, *Journal of Economic Cooperation and Development*, Sayı:36(4), ss. 107-120.

AL-SADIG, Ali (2009), “The Effects of Corruption on FDI Flows”, *Cato Journal*, Sayı: 29 (2), ss. 267-294.

- ANDERSON, James ve MARCOUILLER, Douglas (2002), "Insecurity and the Pattern of Trade: An Empirical Investigation", *Review of Economics and Statistics*, Sayı: 84(2), ss. 342-52.
- ANGELES, Luis ve NEANIDIS, Kyriakos (2015), "The Persistent Effect of Colonialism on Corruption", *Economica*, Sayı 82, 326, ss. 319-349.
- ASIEDU, Elizabeth ve FREEMAN, James (2009), "The Effect of Corruption on Investment Growth: Evidence From Firms in Latin America, Sub-Saharan Africa, and Transition Countries", *Review of Development Economics*, Sayı: 13 (2), ss.200-214.
- BANDYOPADHYAY, Subhayu ve ROY, Suryadipta (2007), "*Corruption and Trade Protection: Evidence From Panel Data*", Research Division Federal Reserve Bank of St. Louis, Working Paper Series, ss. 1-22.
- BANFIELD, Edward C. (1975), "Corruption as a Feature of Governmental Organization", *Journal of Law and Economics*, Sayı:18, ss.587-605.
- BARASSI, Marco R. ve ZHOU, Ying (2012), "The Effect of Corruption on FDI: A Parametric and Non-Parametric Analysis", *European Journal of Political Economy*, Sayı: 28.3, ss. 302-312.
- BARBIER, Edward, DAMANIA, Richard ve LEONARD, Daniel (2005), "Corruption, Trade and Resource Conversion", *Journal of Environmental Economics and Management*, Sayı 50, 2 ss. 276-299.
- BARDHAN, Pranab (1997), "Corruption and Development: A Review of Issues", *Journal of Economic Literature*, Sayı:35, No:3, Eylül, ss. 1320-1346.
- BARRETO, Raul A., (2000), "Endogenous Corruption in a Neoclassical Growth Model", *European Economic Review*, Sayı:44, ss.35-60.
- BAŞAR, Selim (2004), "Yolsuzluğun Doğrudan Yabancı Yatırımlar Üzerine Etkileri", *İktisat, İşletme ve Finans*, Sayı: 19, ss. 66-76.

- BAYAR, Güzin (2010), “Türkiye’de Yolsuzluk- Ekonometrik Bir İnceleme”, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı: 28, ss.105-131.
- BECKER, Gary S. ve STIGLER, George J. (1974), “Law Enforcement, Malfeasance and Compensation of Enforcers”, *Journal of Legal Studies*, Sayı 3, ss.1-18.
- BHAGWATI, Jagdish N. (1982), “Directly Unproductive, Profit-Seeking (DUP) Activities”, *Journal of Political Economy*, Sayı: 90(5), ss. 988-1002.
- BIRD, Richard M., MARTINEZ-VAZQUEZ, Jorge ve TORGLER, Benno (2008), “Tax Effort in Developing Countries and High Income Countries: The Impact of Corruption, Voice and Accountability”, *Economic Analysis and Policy*, Sayı: 38.1, ss. 55-71.
- BROUTHERS, Lance Eliot, GAO, Yan ve MCNICOL, Jason Patrick (2008), “Corruption and Market Attractiveness Influences on Different Types of FDI”, *Strategic Management Journal*, Sayı:29, ss. 673-680.
- CAMPOS, Edgardo J., LIEN, Donald ve PRADHAN, Sanjay (1999), “The Impact of Corruption on Investment: Predictability Matters”, *World Development*, Sayı: 27 (6), ss.1059-1067.
- CHAKRABARTI, Avik (2001), “The Determinants of Foreign Direct Investments: Sensitivity Analyses of Cross-Country Regressions.” *Kyklos* 54 (1), ss. 89–114. doi:10.1111/1467-6435.00142.
- CHARRON, Nicholas (2009), “The Impact of Socio-Political Integration and Press Freedom on Corruption”, *The Journal of Development Studies*, sayı 45, 9 ss. 1472-1493.
- CUERVO-CAZURRA, Alvaro (2006), “Who Cares About Corruption?”, *Journal of International Business Studies*, Sayı:37 (6), ss.807-822.
- DIMANT, Eugen ve TOSATO, Guglielmo (2017), “Causes and Effects of Corruption: What has Past Decade’s Research Taught us? A Survey”, *Munich Personal RePec Archive*, ss.1-38.

- DIMANT, Eugen, KRIEGER, Tim ve REDLIN, Margarete (2015), “A Crook is a Crook... But is He Still a Crook Abroad? On the Effect of Immigration on Destination Country Corruption”, *German Economic Review*, Sayı 16,4 ss.464-489.
- DOLLAR, David, FISMAN, Raymond ve GATTI Roberta (2001), “Are Woman Really The Fairer Sex? Corruption and Women in Government”, *Journal of Economic Behaviour & Organization*, Sayı 46, 4, ss. 423-426.
- DRABEK, Zdenek ve PAYNE, Warren (2002), “The Impact of Transparency on Foreign Direct Investment”, *Journal of Economic Integration*, Sayı:17 (4), ss. 777-810.
- DREHER, Axel, KOTSOGIANNIS, Christos ve MCCORRISTON, Steve (2009), “How Do Institutions Affect Corruption and the Shadow Economy”, *International Tax and Public Finance*, Sayı: 144(1-2), ss. 215-238.
- DUTT, Pushan ve TRACA, Daniel (2010), “Corruption and Bilateral Trade Flows: Extortion or Evasion?”, *The Review of Economics and Statistics*, Sayı 92 (4), ss. 843-860.
- EGGER, Peter ve WINNER, Hannes (2005), “Evidence on Corruption as an Incentive for Foreign Direct Investment”, *European Journal of Political Economy*, Sayı:21, ss. 932-952.
- EGGER, Peter ve WINNER, Hannes (2006), “How Corruption Influences Foreign Direct Investment: A Panel Data Study”, *Economic Development and Cultural Change*, Sayı: 54 (2), ss.459-486.
- ENSTE, Dominik H ve HELDMAN, Christina (2017), “Causes and Consequences of Corruption- An Overview of Empirical Results”, *Cologne Institute for Economic Research*, ss. 1-47.
- FISMAN, Raymond ve WEI, Shang-Jin (2004), “Tax Rates and Tax Evasion: Evidence from” Missing Imports” in China, *Journal of Political Economy*, Sayı: 112 (2), ss.471-495.

- GATTI, Robert (1999), “Corruption and Trade Tariffs, or A Case for Uniform Tariffs”, *Policy Research Working Paper*, Sayı: 2216, ss. 1-22.
- GATTI, Robert (2004), “Explaining Corruption: Are Open Countries Less Corrupt?”, *Journal of International Development*, Sayı: 16, ss. 851-861.
- GEDİKLİ, Ayfer (2011), “Kamu Hizmetlerinin Yönetimi Sürecinde Yolsuzluğun Derinleştirdiği Ekonomik Büyüme ve Yoksulluk Sorunu Üzerine Bir Değerlendirme”, *Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Öneri Dergisi*, cilt IX, sayı 36, Temmuz, ss.169-188.
- GOEL, Rajeev K. ve NELSON, Michael A. (2007), “Are Corrupt Acts Contagious? Evidence from the United States”, *Journal of Policy Modelling*, Sayı 32,4 ss. 433-447.
- GOEL, Rajeev K. ve NELSON, Michael A. (2010), “Causes of Corruption: History, Geography and Government”. *Journal of Policy Modeling*, 32.4: 433-447.
- GOKCEKUS, Omer ve KNORICH, Jan (2006), “ Does Quality of Openness Affect Corruption?”, *Economic Letters*, Sayı: 91, ss. 190-196.
- GUPTA, Sanjeev, DAVOODI, Hamid Reza ve ALONSO, Terme (2002), “Does Corruption Effect Income Inequality and Poverty?”, *Economics of Governance*, Sayı:3(1), ss.23-45.
- HABIB, Mohsin ve ZURAWICKI, Leon, (2002), “Corruption and Foreign Direct Investment”, *Journal of International Business Studies*, Sayı: 33, No:2, ss. 291-307.
- HELBLE, Matthias, SHEPHERD, Ben ve WILSON, John S. (2009), “Transparency and Regional Integration in the Asia Pacific”, *The World of Economy*, doi: 10.1111/j.1467-9701.2009.01170.x.
- HORSEWOOD, Nicholas ve VOICU, Anca Monica (2012), “ Does Corruption Hinder Trade for the New EU Members?”, *Open-Assesment E-Journal*, Sayı:6 (47), ss. 1-28.

- HUSTED, Bryan (1999), "Wealth, Culture and Corruption", *Journal of International Business Studies*, Sayı: 30 (2), ss.339-360.
- JAIN, Arvind K. (2001): "Corruption: A review." *Journal of economic surveys*, Sayı: 15. 1, ss.71-121.
- JALIL, Abdul, QURESHI, Amina ve FERIDUN, Mete (2016), "Is Corruption Good or Bad for FDI? Empirical Evidence From Asia, Africa and Latin America", *Panoeconomicus*, Sayı: 63 (3), ss. 259-271.
- JAVORCIK, Beata S. ve WEI, Shang-Jin (2009), "Corruption and Cross-Border Investment in Emerging Markets: Firm-Level Evidence", *Journal of International Money and Finance*, Sayı: 28, ss. 605-624.
- JONG, Eelke ve BAHAMAS, Christian (2011), " Does Corruption Discourage International Trade?", *European Journal of Political Economy*, Sayı:27, ss. 385-398.
- KHAN, Mushtaq H. (1996), "The Efficiency Implications of Corruption", *Journal of International Development*, Sayı 8, No: 5, ss.683-96.
- KNACK, Stephen ve AZFAR, Omar (2002), " Trade Intensity, Country Size and Corruption", *Economics of Governance*, Sayı 4, ss. 1-18.
- KOTERA, Go, OKADA, Keiseku ve SAMRETH, Sovannroeun (2010), " A Study on the Relationship Between Corruption and Government Size: The Role of Democracy", *MPRA Paper*, Sayı: 25015, München.
- KRUEGER, Anne O. (1974), "The Political Economy of the Rent-Seeking Society", *The American Economic Review*, Sayı: 64(3), ss. 291-303.
- LAMBSDORFF, Johann Graf (1998), " An Empirical Investigation of Bribery in International Trade", *European Journal for Development Research*, Sayı 10 (1), ss. 40-59.

- LAMBSDORFF, Johann Graf (2005), "Between Two Evils- Investors Prefer Grand Corruption!", *Passauer Diskussionspapiere: Volkswirtschaftliche Reihe*, Sayı: 31(5), ss. 1-20.
- LAMBSDORFF, Johann Graf (2006), "Consequences and Causes of Corruption: What do We Know from a Cross-Section of Countries?", *Volkswirtschaftliche Reihe*, Sayı: 34(5), ss. 1-35.
- LARRAIN, Felipe ve TAVARES, Jose (2004), "Does Foreign Direct Investment Decrease Corruption?", *Cuadernos De Economia*, Sayı:41, ss. 217-230.
- LEE, Young ve AZFAR, Omar (2008), "Corruption and Trade Regulations: An Instrumental Variable Approach", *Applied Economics Letter*, Sayı: 15, ss. 231-234.
- LEFF, Nathaniel H. (1964), "Economic Development Through Bureaucratic Corruption." *American Behavioral Scientist* 8 (3), ss. 8-14. doi:10.1177/000276426400800303.
- LEITE, Carlos ve WEIDMANN, Jens (1999), "Does Mother Nature Corrupt? Natural Resources, Corruption, and Economic Growth", *IMF Working Paper*.
- LLYOD, Bruce (1993), "Corruption: Where to Draw the Line?", *Development and Corporation*, No:6, Aralık.
- MAJEED, Mohammad Tariq (2014), "Corruption and Trade", *Journal of Economic Integration*, Sayı: 29 (4), ss. 759-782.
- MARJIT, Sugata, MANDAL, Biswajit ve ROY, Suryadipta (2014), "Trade Openness, Corruption and Factor Abundance: Evidence from a Dynamic Panel", *Review of Development Economics*, Sayı: 18 (1), ss. 45-58.
- MAURO, Pablo (1997), "Why Worry About Corruption?", *International Monetary Foundation (IMF) Economic Issues*, 6.

- MAURO, Paolo (1995), “Corruption and Growth”, *The Quarterly Journal of Economics*, Sayı: 110, No:3, Ağustos, ss. 681-712.
- MAURO, Paolo (1998), “Corruption and the Composition of Government Expenditure”, International Monetary Fund Paper, *Journal of Public Economics*, Sayı:69, ss. 263-279.
- MCMULLAN, Mark (1961), “A Theory of Corruption”, *Sociology Review*, Sayı: 9, ss.181-203.
- MOCAN, Naci (2008), “ What Determines Corruption? International Evidence from Microdata”, *Economic Inquiry*, Sayı:46 (4), ss. 493-510.
- MUSILA, Jacob Wanjala ve SIGUE, Simon Pierre (2010), “Corruption and International Trade: An Emprical Investigation of African Countries”, *The World Economy*, ss. 129-146.
- NİŞANCI, Dilaver (2014), “Yolsuzluk ve Yolsuzluğun Önlenmesine İlişkin Olarak OECD Rüşvetle Mücadele Sözleşmesindeki Denetim Süreci”, *TBB Dergisi*, Sayı: 114, ss.315-346.
- ÖZKANAN, Arzu ve ERDEM, Ramazan (2014), “Yönetimde Kayırmacı Uygulamalar: Kavramsal Bir Çerçeve”, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Sayı:20 ss. 179-206.
- PARAYNO, Guillemo L. (1999),” Reforming in the Philippines Customs Service through Electronic Governance”, *Conference Papers and Proceedings, Asian Development Bank and Organization for European Cooperation and Development*.
- QIAN, Xingwang, SANDOVAL-HERNANDEZ, Jesus ve GARRETT, Jinzhou Z. (2012), “Corruption Distance and Foreign Direct Investment”, 7. *Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği (APEA) Konferansı, Bushan, Güney Kore, 12 Nisan 2012*.

- SAHA, Shrabani, GOUNDER, Rukmani ve SU, Jen-Je (2009), "The Interaction Effect of Economic Freedom and Democracy on Corruption: A Panel Cross-Country Analysis", *Economics Letters*, Sayı: 105, ss.173-176.
- SANDHOLTZ, Wayne ve KOETZLE, William (2000), "Accounting for Corruption: Economic Structure, Democracy, and Trade", *International Studies Quarterly*, Sayı: 44 ss. 31-50.
- SHEPHERD, Ben (2009), "Speed Money: Time, Corruption, and Trade", *Munich Personal RePEc Archive*, ss.1-47.
- SHIRAZI, Moiz A. (2012), "The Impact of Corruption on International Trade", *DENV. J. INT'L L. & POL'Y*, Sayı:40, ss. 435-446.
- SHLEIFER, Andrei ve VISHNY, Robert W. (1993), "Corruption", *The Quarterly Journal of Economics*, Sayı: 108, No:3, Ağustos, ss. 599-617.
- SMARZYNSKA, Beata K ve WEI, Shang-Jin (2001) "Corruption and Composition of Foreign Direct Investment: Firm-Level Evidence", *CID Working Paper*, Sayı: 60, ss. 1-24.
- SOREIDE, Tina (2014), "Drivers of Corruption", *World Bank Study*, A Brief Review.
- SWAMY, Anand, KNACK, Stephen, LEE, Young ve AZFAR, Omar (2001), "Gender and Corruption", *Journal of Development Economics*, Sayı 64, 1, ss.25- 55.
- TANZI, Vito (1998), "Corruption Around the World: Causes, Consequences, Scoper and Cures", *International Monetary Fund Staff Papers*, Sayı:45, 4, Aralık, ss. 559-594.
- TAVARES, Samia Costa (2007), "Do Rapid Political and Trade Liberalizations Increase Corruption?" *European Journal of Political Economy*, Sayı, 23, ss.1053-1076.

- TEIXEIRA, Aurora A. ve GRANDE, Marlene (2012), "Entry Mode Choices of Multinational Companies (MNCs) and Host Countries' Corruption: A Review", *African Journal of Business Management*, Sayı: 6(1), Available online at <http://www.academicjournals.org/AJBM> .
- THEDE, Susanna ve GUSTAFSON, Nils-Ake (2012), "The Multifaceted Impact of Corruption on International Trade", *The World Economy*, ss. 651-666.
- TORREZ, Jimmy (2002), "The Effect of Openness on Corruption", *J. Int. Trade & Economic Development*, Sayı: 11(4), ss.387-403.
- TREISMAN, Daniel (2000) "The Causes of Corruption: A Cross- National Study", *Journal of Public Economics*, Sayı: 76 ss. 399-457.
- UCA, Nagehan, INCE, Hüseyin ve SUMEN, Halefsan (2016), "The Mediator Effect of Logistics Performance Index on the Relation Between Corruption Perception Index and Foreign Trade Volume", *European Scientific Journal*, Sayı: 12(25), ss.37-45.
- VOYER, Peter A. ve BEAMISH, Paul W. (2004), "The Effect of Corruption on Japanese Foreign Direct Investment", *Journal of Business Ethics*, Sayı: 50 (3), ss. 211-224.
- WEI, Shang-Jin (1997), "Why is Corruption So Much More Taxing Than Tax? Arbitrariness Kills", *NBER Working Paper Series*, 6255.
- WEI, Shang-Jin (2000), "How Taxing is Corruption on International Investors?", *The Review of Economics and Statistics*, Sayı: 82(1), ss. 1-11.
- WEI, Shang-Jin, (2001), "Corruption in Economic Transition and Development: Grease or Sand?", *UNECE Bahar Semineri Cenevre*, 7 Mayıs.
- WHEELER, David ve MODY, Ashoka (1992), "International Investment Location Decisions: The Case of U.S. Firms", *Journal of International Economics*, Sayı:33, ss. 57-76.

- WORKU, Temesgen, MENDOZA, Juan P. ve WIELHOUWER, Jacco L. (2016), “Tariff Evasion in Sub-Saharan Africa: The Influence of Corruption in Importing and Exporting Countries”, *Int Tax Public Finance*, Sayı: 23, ss.741-761.
- WU, Shih-Ying (2006), “Corruption and Cross-Border Investment by Multinational Firms”, *Journal of Comparative Economics*, Sayı: 34, ss. 839-856.
- YALTA, Yasemin ve DEMİR, İshak (2010), “ The Extent of Trade Mis-Invoicing in Turkey: Did Post- 1990 Policies Matter?”, *Munich Personal RePec Archive*.
- YANG, Dean (2008b), “Can Enforcement Backfire? Crime Displacement in the Context of Customs Reform in the Philippines”, *Journal of Law and Economics*, Sayı: 90(1), ss. 1-14.
- ZAKARIA, Muhammad (2009), “Openness and Corruption: A Time-Series Analysis”, *Zagreb International Review of Economics & Business*, Sayı: 12 (2), ss. 1-14.
- ZELEKHA, Yaron ve SHARABI, Eyal (2012), “Corruption, Institutions and Trade”, *Econ. Gov*, Sayı:13, ss. 169-192.

Tezler

- BEŞEL, Furkan (2013), “Yolsuzluk ve Ekonomik Büyüme İlişkisi: Türkiye Örneği”, *Yüksek Lisans Tezi*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı Maliye Bilim Dalı.
- HASDEMİR, İsmail (2006), “Sosyolojik Bakış Açısıyla Yolsuzluk Olgusu”, *Yüksek Lisans Tezi*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalı Sosyoloji Bilim Dalı.
- HOSSEINI, Seyed Hamzeh (2011), “Does Corruption Mitigate Trade in the EU?”, *Yüksek Lisans Tezi*, Lun Üniversitesi Ekonomi ve Yönetim Fakültesi Ekonomi Bölümü.
- KNORICH, Jan (2004), “International Trade and Corruption: The Influence of Trading Partners”, *Yüksek Lisans Tezi*, Seton Hall Üniversitesi Siyaset ve Uluslararası İlişkiler Bölümü.

KOLNES, Vegard L. (2016), “Foreign Direct Investment and Corruption- An Econometric Analysis of the Multidimensional Effects of Corruption upon FDI Inflow”, *Yüksek Lisans Tezi*, Bergen Üniversitesi Karşılaştırmalı Politika.

SVENSSON, Elina (2012), “Corruption and Imports- Is China Different?”, *Bitirme Tezi*, Lund Üniversitesi Ekonomi ve Yönetim Fakültesi Ekonomi Bölümü.

TOPKAYA, Ahmet (2014), “Yolsuzluk ve Ekonomik Etkileri”, *Yüksek Lisans Tezi*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Politikası Bilim Dalı.

İnternet Kaynakları

BRADA, Josef C., DRABEK, Zdanek, MENDEZ, Jose A. ve PEREZ, Marcos Fabricio (2017), “A Model of Corruption and Foreign Direct Investment A La John Dunning”, *Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2938370>*, Erişim Tarihi: 05.03.2017.

Dünya Bankası, www.worldbank.org/en/about/unit/integrity-vice-presidency/what-is-fraud-and-corruption, Erişim Tarihi: 05.02.2017.

Dünya Bankası, www1.worldbank.org/publicsector/anticorrupt/corruptn/cor02.htm, Erişim Tarihi: 05.03.2017.

EĞİLMEZ, Mahfi (2016), *Kendime Yazılar Kişisel Bloğu, Kıyı (Offshore) Bankacılığı* (<http://www.mahfiegilmez.com/2016/04/ky-offshore-bankaclg.html>), Erişim Tarihi: 30.03.2017.

Ernst & Young (2014), *Overcoming compliance fatigue, 2014 Global Fraud Survey*, [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-13th-Global-Fraud-Survey/\\$FILE/EY-13th-Global-Fraud-Survey.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-13th-Global-Fraud-Survey/$FILE/EY-13th-Global-Fraud-Survey.pdf), Erişim Tarihi: 30.03.2017.

Global Financial Integrity, www.gfintegrity.org/report/illicit-financial-flows-from-developing-countries-2004-2013/, Erişim Tarihi: 01.03.2017.

Kurtzman Grup, www.eiod.org/uploads/Publications/Pdf/opacityindex_kurtzman.pdf, Erişim Tarihi: 04.04.2017.

LARRAIN, Felipe ve TAVARES, Jose (2000), *Can openness deter corruption?* Unpublished working paper, Harvard University. Available online at http://www.iseg.utl.pt/departamentos/economia/ecosemin/00_01/t2000-08.Pdf, Erişim Tarihi: 30.03.2017.

LEJÁRRAGA, Iza ve SHEPHERD, Ben (2013), “Quantitative Evidence on Transparency in Regional Trade Agreements”, http://www.oecd-ilibrary.org/trade/quantitative-evidence-on-transparency-in-regional-trade-agreements_5k450q9v2mg5-en, Erişim Tarihi: 05.03.2017.

MAJEED, Mohammad Tariq ve MACDONALD, Ronald (2010), “Corruption and the Military in Politics: Theory and Evidence From Around the World”, <http://www.gla.ac.uk/schools/business/research/publications/discussionpapers/2010/>, Erişim Tarihi: 05.03.2017.

Pricewaterhousecoopers (2016), *Redefining Business Success in a Changing World*, 19th Annual Global CEO Survey, <https://www.pwc.com/gx/en/ceo-survey/2016/landing-page/pwc-19th-annual-global-ceo-survey.pdf> Erişim Tarihi: 30.03.2017.

PRS Grup, www.prsgroup.com/about-us/our-two-methodologies/icrg, Erişim Tarihi: 05.02.2017.

T.C. Maliye Bakanlığı, Mali Suçları Araştırma Kurulu, www.masak.gov.tr/tr/content/aklama-yontemleri/59, Erişim Tarihi: 01.03.2017.

TEPAV, www.tepav.org.tr/upload/files/haber/1255423114r6531.Birlesmis_Milletler_Yolsuzlukla_Mucadele_Sozlesmesi.pdf, Erişim Tarihi: 31.03.2017.

Türk Dil Kurumu, www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.589700b78d3394.08515152, Erişim Tarihi: 05.02.2017.

Uluslararası Şeffaflık Derneği, <http://www.seffalik.org/hakkimizda/uluslararasi-seffalik-orgutu/>, Erişim Tarihi: 31.03.2017.

Uluslararası Şeffaflık Örgütü, <http://www.transparency.org/glossary>, Erişim Tarihi: 01.03.2017.

Uluslararası Şeffaflık Örgütü, <http://www.transparency.org/glossary/term/bribery>, Erişim Tarihi: 05.03.2017.

Uluslararası Şeffaflık Örgütü, www.seffaflik.org/yolsuzluk/yolsuzluk-nedir/, Erişim Tarihi: 01.03.2017.

Uluslararası Şeffaflık Örgütü, www.transparency.org, Erişim Tarihi: 05.04.2017.

Uluslararası Şeffaflık Örgütü, www.transparency.org/bpi2011, Erişim Tarihi: 05.02.2017.

Uluslararası Şeffaflık Örgütü, www.transparency.org/glossary, Erişim Tarihi: 15.02.2017.

Uluslararası Şeffaflık Örgütü, www.transparency.org/research/bpi/overview Bribery Payers Index, Erişim Tarihi: 01.03.2017.

Uluslararası Şeffaflık Örgütü, www.transparency.org/research/gcb/overview, Erişim Tarihi: 05.02.2017.

Uluslararası Şeffaflık Örgütü, www.transparency.org/what-is-corruption#define, Erişim Tarihi: 05.02.2017.

TEPAV,

www.tepav.org.tr/upload/files/haber/1255423114r6531.Birlesmis_Milletler_Yolsuzlukla_Mucadele_Sozlesmesi.pdf, Erişim Tarihi: 05.02.2017.

Mail

MCKEE, Chris “About ICRG Data”, Büşra Gezikol’a kişisel e-posta, 10 /04/ 2017.

EKLER

EK 1:

CPI (2003-2015) 122 Ülke			
<i>Düşük Gelirli Ülkeler</i>	<i>Düşük-Orta Gelirli Ülkeler</i>	<i>Yüksek-Orta Gelirli Ülkeler</i>	<i>Yüksek Gelirli Ülkeler</i>
Demokratik Kongo Cumhuriyeti	Bangladeş	Angola	Avustralya
Etiyopya	Bolivya	Arjantin	Avusturya
Gambiya	El Salvador	Arnavutluk	Bahreyn
Haiti	Endonezya	Azerbaycan	Belçika
Madagaskar	Ermenistan	Belarus	Kanada
Malawi	Fas	Botsvana	Şili
Mali	Fildişi Sahili	Brezilya	Hırvatistan
Mozambik	Filipinler	Bulgaristan	Kıbrıs
Nijer	Gana	Cezayir	Çek Cumhuriyeti
Senegal	Guatemala	Çin	Danimarka
Sierra Leone	Hindistan	Dominik Cumhuriyeti	Estonya
Tanzanya	Honduras	Ekvador	Finlandiya
Uganda	Kamerun	Gabon	Fransa
Zimbabve	Kenya	Güney Afrika	Almanya
	Mısır	Irak	Yunanistan
	Moğolistan	İran	Macaristan
	Moldova	Jamaika	İzlanda
	Myanmar	Kazakistan	İrlanda
	Nijerya	Kolombiya	İsrail
	Nikaragua	Kosta Rika	İtalya
	Pakistan	Lübnan	Güney Kore
	Papua Yeni Gine	Malezya	Kuveyt
	Sri Lanka	Meksika	Letonya
	Sudan	Namibya	Litvanya
	Tunus	Panama	Lüksemburg
	Ukrayna	Paraguay	Malta
	Vietnam	Peru	Hollanda
	Yemen	Romanya	Yeni Zelanda
	Zambiya	Rusya	Norveç
		Surinam	Umman
		Tayland	Polanya
		Türkiye	Portekiz
		Ürdün	Katar
		Venezuela	Suudi Arabistan
			Singapur
			Slovakya
			Slovenya
			İspanya
			İsveç
			İsviçre
			Trinidad & Tobago
			BAE
			Birleşik Krallık
			United States
			Uruguay

EK 2:

ICRG (1995-2015) 124 Ülke			
<i>Düşük Gelirli Ülkeler</i>	<i>Düşük-Orta Gelirli Ülkeler</i>	<i>Yüksek-Orta Gelirli Ülkeler</i>	<i>Yüksek Gelirli Ülkeler</i>
Burkina Faso	Bangladeş	Angola	Almanya
Etiyopya	Bolivya	Arjantin	Amerika Birleşik Devletleri
Gina-Bissau	El Salvador	Arnavutluk	Avustralya
Gine	Endonezya	Azerbaycan	Avusturya
Haiti	Ermenistan	Belarus	BAE
Liberya	Fas	Botsvana	Bahamalar
Madagaskar	Fildişi sahili	Brezilya	Bahreyn
Malawi	Filipinler	Bulgaristan	Birleşik Krallık
Mali	Gana	Cezayir	Çek Cumhuriyeti
Mozambik	Guatemala	Çin	Danimarka
Senegal	Hindistan	Dominik Cumhuriyeti	Finlandiya
Sierra Leone	Honduras	Ekvador	Fransa
Tanzanya	Kamerun	Gabon	Güney Kore
Togo	Kenya	Guyana	Hollanda
Uganda	Kongo	Güney Afrika	İrlanda
	Mısır	Iraj	İspanya
	Moğalistan	İran	İsrail
	Moldova	Jamaika	İsveç
	Myanmar	Kazakistan	İsviçre
	Nijerya	Kolombiya	İtalya
	Nikaragua	Kosta Rika	İzlanda
	Pakistan	Küba	Kanada
	Papua Yeni Gine	Libya	Katar
	Sri Lanka	Lübnan	Kıbrıs
	Sudan	Malezya	Kuveyt
	Tunus	Meksika	Macaristan
	Vietnam	Namibya	Malta
	Yemen	Panama	Norveç
	Zambiya	Paraguay	Polonya
		Peru	Portekiz
		Romanya	Singapur
		Rusya	Slovakya
		Surinam	Suudi Arabistan
		Tayland	Şili
		Türkiye	Trinidad & Tobago
		Ürdün	Umman
			Uruguay
			Yeni Zelanda
			Yunanistan

EK 3:**ICRG-CPI (2003-2015) 60 Ülke
Gümrük Vergilerinin Modelde Değerlendirmeye Alındığı Ülkeler**

Almanya	Kanada
Amerika Birleşik Devletleri	Katar
Arjantin	Kıbrıs
Arnavutluk	Kore Cumhuriyeti
Avustralya	Kuveyt
Avusturya	Letonya
Bahreyn	Litvanya
Belçika	Lüksemburg
Birleşik Krallık	Macaristan
Bolivya	Mali
Brezilya	Malta
Bulgaristan	Mısır Arap Cumhuriyeti
Burkina Faso	Moldova
Çek Cumhuriyeti	Nijer
Danimarka	Nikaragua
El Salvador	Norveç
Ermenistan	Pakistan
Estonya	Paraguay
Fildişi Sahili	Polanya
Finlandiya	Portekiz
Fransa	Romanya
Guatemala	Senegal
Güney Afrika	Singapur
Hollanda	Slovak Cumhuriyeti
İrlanda	Slovenya
İspanya	Togo
İsveç	Uganda
İsviçre	Ürdün
İtalya	Yeni Zelanda
İzlanda	Yunanistan

ÖZGEÇMİŞ

1990 yılı Haziran ayında Sakarya’da dünyaya gelen Büşra GEZİKOL; ilkokulu Hanlı İlköğretim Okulu, ortaokulu Mustafa Kemal Paşa İlköğretim Okulu ve liseyi Adapazarı Atatürk Lisesi (Yabancı Dil Ağırlıklı)’nde tamamlamıştır. 2012 yılında İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi İşletme (Türkçe) bölümünden mezun olmuştur. 2016 yılında bu yana Sakarya Üniversitesi İşletme Fakültesi Uluslararası Ticaret Bölümü’nde Araştırma Görevlisi olarak meslek hayatına devam etmektedir.