

Araştırma Makalesi / Research Article

YOLSUZLUĞUN İNSANİ GELİŞİMİŞLİK ÜZERİNDEKİ ETKİSİ: AB ÜLKELERİ VE TÜRKİYE İÇİN PANEL VERİ ANALİZİ

Cem KALAYCI¹ 

ÖZET

Yolsuzluk, ekonomi, siyaset bilimi, hukuk, sosyoloji gibi alanlarda ele alınmaktadır. Yolsuzluğun ahlaki ve siyasi bozulma ile olan güçlü ilişkisi yanında, ekonomik bozulma üzerindeki etkisi konusunda fikir birliği bulunmamaktadır. Bu alandaki geniş literatür de bu hususu desteklemektedir. Bu çalışmada, Dünya Bankası veri tabanı (WDI) içinde dünya çapında yönetim göstergelerinin bir alt bileşeni (kamu yönetim göstergesi) olan yolsuzluğun kontrolü endeksi ile Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı'nın (UNDP) İnsani Kalkınma Raporları veri tabanı tarafından sağlanan insani gelişmişlik endeksi arasındaki ilişki incelenmektedir. İnsani gelişmişlik endeksinin artması, bir ülkede bireylerin bilgiye, sağlığa ve ekonomik olanaklara daha fazla eriştiği anlamına gelmektedir. Yolsuzluğun kontrolü endeksi ise, kamu gücünün yolsuzluk için kötüye kullanılmasının ne derece kontrol altında olduğunu göstermektedir. Avrupa Birliği'ne üye olan 27 ülkenin ve Türkiye'nin 2004 - 2022 dönemine ait verileri analize dâhil edilmektedir. Çalışmanın amacı panel veri analizi sonucunda elde edilen istatistiki sonuçları, seçilen örneklemdeki ülkelerin yapısal özellikleri özelinde ve literatürde yer alan benzer sonuçlar eşliğinde incelemektir. Sonuçlar, insani gelişmişlik endeksi ve yolsuzluğun kontrolü endeksi arasında anlamlı bir negatif ilişki bulunduğunu göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: Yolsuzluk, İnsani Gelişmişlik, Panel Veri Analizi, Yolsuzluğun Kontrolü

JEL Sınıflandırması: O15, D73, C33

THE IMPACT OF CORRUPTION ON HUMAN DEVELOPMENT: PANEL DATA ANALYSIS FOR EU COUNTRIES AND TÜRKİYE

ABSTRACT

Corruption is analysed in fields such as economics, political science, law and sociology. While corruption is strongly associated with moral and political deterioration, there is no consensus on its impact on economic deterioration. The extensive literature in this field also supports this point. This study examines the relationship between the Control of Corruption Index (CCI), a sub-component of the World Bank's Worldwide Governance Indicators (WDI) and the Human Development Index (HDI) provided by the United Nations Development Programme's (UNDP) Human Development Reports database. An increase in the human development index means that individuals in a country have more access to

¹ Dr., KOSGEB Ordu Müdürlüğü, Ordu, Türkiye, cem.kalayci@kosgeb.gov.tr

Bu makaleye yapılacak atıf: Kalaycı C. (2026). Yolsuzluğun insani gelişmişlik üzerindeki etkisi: AB ülkeleri ve Türkiye için panel veri analizi. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 22(2), 559-587. <https://doi.org/10.17130/ijmeb.1699356>

ISSN:2147-9208 E-ISSN:2147-9194

<http://dx.doi.org/10.17130/ijmeb.1699356>

Başvuru Tarihi: 15.05.2025, Yayına Kabul Tarihi: 16.04.2026



Bu eser "Creative Commons Atıf-GayriTicari-4.0 Uluslararası Lisansı" ile lisanslanmıştır.

information, health and economic opportunities. The control of corruption index shows the extent to which the abuse of public power for corruption is under control. The data of 27 EU member states and Türkiye for the period 2004 - 2022 are included in the analysis. The aim of the study is to analyse the statistical results obtained from the panel data analysis with the structural characteristics of the countries in the selected sample and similar results in the literature. The results show that there is a significant negative relationship between the human development index and the control of corruption index.

Keywords: Corruption, Human Development, Panel Data Analysis, Control of Corruption

JEL Classification Codes: O15, D73, C33

EXTENDED SUMMARY

Introduction

Corruption is a multidimensional phenomenon that undermines social trust, weakens democracy, distorts the optimal allocation of economic resources, and leads to losses in welfare. Among the first to draw attention to this topic, which is not directly addressed in classical economic literature, Tullock (1967) argued that rent-seeking activities do not create added value for society and result in inefficient resource allocation. Although negative views on the effects of corruption on economic growth and social welfare dominate the literature, there is no full empirical consensus on the causal relationships with development indicators. This study aims to empirically examine the relationship between the Human Development Index (HDI) and the Corruption Perceptions Index (CPI) in the 27 member states of the European Union and Türkiye during the 2004–2022 period. The study’s originality lies in the timeliness of the analysis period (which includes periods of war, crisis, and pandemic) and the heterogeneous structure of the sample countries in terms of both human development and governance quality. Accordingly, the research question of the study is formulated as, “Does an increase in human development systematically strengthen corruption control in EU countries and Türkiye?” and the H1: hypothesis—that an increase in human development significantly enhances corruption control—was tested.

Method

In this study, the Human Development Index (HDI), provided by the United Nations Development Programme (UNDP), was used as the independent variable, while the Control of Corruption Index (COR), obtained from the World Bank’s Worldwide Governance Indicators (WGI) database, was used as the dependent variable. The decision to construct the model as a single-variable model was a deliberate choice made to isolate the direct effect of human development on corruption control and to present the relationship in a straightforward manner. For the analysis, the natural logarithms of the variables (LNHDI and LNCOR) were taken to create a panel data set comprising 532 observations covering a 19-year period across 28 countries. During the model selection process, the Chow (F) test identified structural differences (heterogeneity) across cross-sectional units, and it was determined that the pooled OLS model was inappropriate. The Hausman test conducted between the fixed-effects and random-effects models indicated that the fixed-effects model should be preferred. Since tests of the model’s basic assumptions revealed issues of heteroskedasticity (varying variance), autocorrelation, and inter-unit correlation, the Driscoll-Kraay estimation method was employed to address these problems and produce robust standard errors.

Findings

According to the results of the fixed-effects model estimated using Driscoll-Kraay standard errors, the coefficient of the LNHD variable on the LNCOR dependent variable was calculated as -2.767. This coefficient was found to be statistically significant at the 1% significance level ($p=0.000$). Based on the empirical findings, a 1% increase in the human development index across the countries in the sample reduces corruption control by 2.77%. Consequently, the H1 hypothesis, which posits that an increase in human development positively affects corruption control, has been rejected.

Conclusion and Discussion

The negative relationship observed in the analysis stands in striking contrast to the mainstream linear improvement assumptions in the literature (Akçay, 2006; Treisman, 2000). This can be explained by three key dynamics:

Sample Heterogeneity: While older EU members (Germany, Denmark, Sweden, etc.) possess both high HDI and strong COR values; countries such as Türkiye, Bulgaria, Romania, and Hungary exhibit weak or negative corruption control despite having reached a “very high human development” level. This structural divergence disrupts the linear relationship.

Institutional Lag: Improvements in education, health, and income levels occur faster than deeply entrenched institutional reforms. When institutional infrastructure gaps are not addressed, social and economic development proves insufficient in preventing corruption.

Perception and Awareness Effect: The corruption control index is perception-based. Increased human development (particularly in education) raises the public’s ethical sensitivity and awareness; individuals may criticize bureaucratic inefficiencies that were once accepted as normal more harshly, leading to a perceived increase in corruption even if the objective level remains unchanged.

In conclusion, development policies that focus solely on education and income growth are insufficient in the fight against corruption. For gains in human development to translate into corruption control, the process must be supported simultaneously by transparency, accountability, the rule of law, and the building of strong institutional capacity.

1. Giriş

Yolsuzluk çok disiplinli bir konudur. Ekonomi, siyaset bilimi, hukuk, sosyoloji gibi alanlarda ele alınmaktadır. Yolsuzluğun ahlaki ve siyasi bozulma ile olan güçlü ilişkisi yanında, ekonomik bozulma üzerindeki etkisi konusunda fikir birliği bulunmamaktadır. Teoride yolsuzluğun ekonomik büyüme üzerindeki etkisinin olumsuz olduğu görüşü hakimdir (Shleifer & Vishny, 1993: 601; Mauro, 1995: 682; Treisman, 2000: 399; Rose-Ackerman, 2010: 47). Ancak yapılan bazı çalışmalarda ampirik bulgular, yolsuzluğun bazı durumlarda olumlu etkileri olabileceğine de işaret etmektedir (Farrag & Ezzat, 2016: 96). Bu kapsamda yapılan bu çalışmayla, 2004-2022 yılları için Avrupa Birliği’ne üye 27 ülke ile Türkiye’nin verileri kullanılarak, insani gelişmişlik ile yolsuzluğun kontrolü arasındaki ilişkinin panel veri analizi yöntemiyle incelenmesi amaçlanmaktadır.

Yolsuzluğun, kaynakların optimal dağılımını bozduğu bilinmektedir. Otorite tarafından alınan kararlar ile ortaya çıkan rantın aktarımında yanlı tercihlerin olması kaynak dağılımında ortaya çıkabilecek adaletsizliği artırmaktadır. Ekonomide yaratılacak değer, daha faydalı kullanılabilir iken adaletsiz bir paylaşım mekanizmasıyla değer kaybına neden olduğu görüşü, klasik iktisat literatürü tarafından pek dikkate alınmış bir husus değildir. Ekonomi literatürü, önceki yıllarda tekellerin ve korumacı politikaların toplumda refah kaybına yol açtığını kabul etmektedir. Ancak rant sağlamak için yapılan faaliyetler dikkate alınmamaktadır. Bu duruma ilk kez Tullock tarafından dikkat çekilmiştir. Tullock (1967) yapmış olduğu çalışmada, tek sorunun kaynakların rant olarak elde edilmesi olmadığını, aynı zamanda bu rantı elde etmeye çalışırken yapılan faaliyetlerin de ciddi refah kaybına neden olduğunu ileri sürmüştür. Rant kollama olarak adlandırılan bu faaliyetlerin topluma ek bir değer yaratmadığını, sadece mevcut kaynakların yeniden dağıtımı için yapılmakta olduğunu ve tamamının verimsiz olduğunu belirtmektedir. Tullock, bu faaliyetlerin yaygınlığını anlamının, iktisat açısından çok önemli olduğunu iddia etmektedir. Hem otorite hem de yararlanan kişi ve işletmeler, serveti yeniden dağıtan bu harcamalar yüzünden kamu kaynaklarının boşa harcanmasına neden olmaktadır. Bu önemli çalışma, bu faaliyetleri azaltmanın yolsuzluğu ciddi ölçüde azaltacağını belirtmektedir.

Bu çalışmada, Dünya Bankası veri tabanı (WDI) içinde dünya çapında yönetim göstergelerinin bir alt bileşeni (kamu yönetim göstergesi) olan yolsuzluğun kontrolü endeksi ile Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı'nın (UNDP) İnsani Kalkınma Raporları veri tabanı tarafından sağlanan insani gelişmişlik endeksi arasındaki ilişki incelenmektedir. Çalışmanın amacı panel veri analizi sonucunda elde edilen istatistiki sonuçları, seçilen örneklemdeki ülkelerin yapısal özellikleri özelinde incelemektir. Literatürdeki çalışmalar tek ülke düzeyinde ya da daha kalabalık ülke gruplarıyla yapılmış ve birbirinden farklı sonuçlar elde edilmiştir. Bu çalışmanın özgünlüğü araştırmanın dönemidir. Verilerin ait olduğu dönem (2004-2022) itibarıyla birliğin mevcut eski üye ülkelerinin insani gelişmişlik endeks değerleri yüksek, yolsuzluğun kontrolü endeks değerleri ise görece güçlü yolsuzluk kontrolünü işaret eden yapıdadır. Ancak birliğe sonradan katılan ülkelerin insani gelişmişlik endeksi değerleri farklı değerler almakta, yolsuzluğun kontrolü endeks değerleri ise birçok ülkede zayıf yolsuzluk kontrolü olduğunu göstermektedir. Bu dönem, ekonomik göstergeler açısından da küresel anlamda olumsuz dönemler (savaş, kriz, pandemi gibi) içermektedir Bu doğrultuda panel verinin heterojen yapısı ve dönemin içerdiği dalgalanmalar nedeniyle, modeli bu örneklem ve en güncel verilerden analiz etmenin önemli olduğu varsayılmaktadır. Bu bağlamda çalışmadaki araştırma sorusu; "İnsani gelişmişlik artışı, AB ülkeleri ve Türkiye'de yolsuzluk kontrolünü sistematik olarak güçlendirir mi?" olarak belirlenmiştir. Bu soruya yanıt aramak için test edilen hipotez (H1) ise şudur:

H1: AB ülkeleri ve Türkiye'de insani gelişmişlik endeksindeki artış, yolsuzluğun kontrolünü anlamlı bir şekilde artırmaktadır.

Bu çalışmanın literatüre özgün katkısı, AB ülkeleri ve Türkiye'nin insani gelişmişliğin yolsuzluk kontrolü üzerindeki etkisini sistematik bir şekilde analiz etmesidir. Bu sayede hem seçilen örneklem özgü karşılaştırmalar yapılabilen hem de dönemsel analizle politika önerilerine yönelik sağlam bir çerçeve sunulabilmektedir.

Çalışmada, öncelikle yolsuzluk, yolsuzluğun kontrolü endeksi ve insani gelişmişlik endeksi tanımları yapılmaktadır. Literatür bölümünde yolsuzlukla ilgili yapılan ulusal ve uluslararası çalışmalar yer almaktadır. Sonraki bölümlerde veri seti, yöntem ve analiz bulguları ve

tartışmaya yer verilmektedir. En son bölümde çalışmadan çıkarılan sonuçlar doğrultusunda somut politikalar önerilmektedir.

2. Yolsuzluğun Kontrolü Endeksi ve İnsani Gelişmişlik Endeksi

Yolsuzluk, en yaygın şekliyle kamu gücünün özel çıkarlar doğrultusunda kötüye kullanımı olarak tanımlanmaktadır. Bu doğrultuda yolsuzluk; toplumsal güveni sarsmakta, demokrasiyi zayıflatmakta, ekonomik kalkınmayı engellemekte ve eşitsizliği, yoksulluğu, ve çevre krizini daha da şiddetlendirmektedir (Transparency International, 2023). Literatürde yolsuzluğa ilişkin farklı tanımlar yer almaktadır. Klitgaard (1988), yolsuzluğu tekelleşmiş güç ve takdir yetkisinin toplamından hesap verebilirliğinin çıkarılması biçiminde formüle etmektedir. Rose-Ackerman'a (1999) göre yolsuzluk, kamu görevlilerinin özel çıkar sağlamak amacıyla kuralları ihlal etmesidir. Bu çerçevede yolsuzluk hem kamuda hem özel sektörde görülebilmekle birlikte bürokratik ve gayriresmi ilişkileri kapsayabilmektedir. Ayrıca ekonomik, politik ve kurumsal boyutlara sahiptir. Literatürde yolsuzluk, büyüklüğüne, niteliğine ve sistematik yapısına göre sınıflandırılmaktadır. Büyüklüğüne göre yolsuzluk; büyük ve küçük yolsuzluk olarak ayrılmaktadır. Niteliğine göre ise; rüşvet, zimmet, iltimas, kayırmacılık ve kamu ihalelerinde yolsuzluk gibi türleri bulunmaktadır. Sistematik yapısına göre yolsuzluk ise bireysel veya kurumsallaşmış yolsuzluk olarak sınıflandırılmaktadır (Klitgaard, 1988; Rose-Ackerman, 1999). Yolsuzluk, doğrudan gözlemlenmesi zor bir olgu olduğu için genellikle algı temelli endekslerle ölçülmektedir. Bu konuda kullanılan başlıca endeksler; Yolsuzluk Algısı Endeksi (CPI, Transparency International), Yolsuzluğun Kontrolü Endeksi (Dünya Çapında Yönetişim Göstergeleri, Dünya Bankası), Yolsuzluk Göstergesi'dir (Uluslararası Ülke Risk Rehberi).

Bu çalışmada kullanılan Dünya Çapında Yönetişim Göstergeleri (WGI) içerisinde hesaplanan yolsuzluğun kontrolü endeksi, ülkeler açısından önemli bir yönetim göstergesidir. Bu endeks yatırım yapılırken dikkate alınabilecek ve diğer ülkelerle karşılaştırma yapılabilecek önemli bir göstergedir.

Endeks, küçük ve büyük yolsuzluk biçimlerinin yanı sıra devletin özel çıkarlar ve elitler tarafından ele geçirilmesi dahil olmak üzere, kamu gücünün özel çıkarlar için ne ölçüde kullanıldığına ilişkin algıları ölçmektedir. Yolsuzluğun kontrolü göstergeleri hesaplanırken, farklı anket ve uzman değerlendirmelerinden elde edilen algı temelli veriler kullanılmaktadır. Bu veriler standartlaştırılarak Gözlemlenmeyen Bileşenler Modeli (UCM) aracılığıyla birleştirilmesiyle bileşik bir endeks oluşturulmaktadır. Bu yöntem hem veri kaynaklarının güvenilirliğini dikkate alan ağırlıklandırma sağlamakta, hem de ölçüm aralıklarını güven aralıklarıyla birlikte raporlamaktadır. Toplamda 400'den fazla alt gösterge kullanılarak oluşturulan bu endekste -2,5 değeri en zayıf yolsuzluk kontrolünü, 2,5 değeri en güçlü yolsuzluk kontrolünü işaret etmektedir (Dünya Bankası, 2023). Çalışmada yer alan bazı Avrupa Birliği ülkeleri için bu endeksin çok güçlü (2023 yılı için 2,38, 2,22 gibi) bazıları içinse çok zayıf (2023 yılı için -0,14, -0,1 gibi) olduğu gözlemlenmektedir. Özellikle son yıllarda birliğe katılan bazı ülkelerde zayıf yolsuzluk kontrolü olduğu söylenebilir.

İnsani gelişmişlik endeksi ise ülkelerin bazı ekonomik ve sosyal verilerinin ortak bir endekste ifade edilebildiği önemli bir gelişmişlik göstergesidir. Bu endeks, bir ülkenin insan odaklı kalkınma düzeyini ölçmek için kullanılmaktadır. 1990 yılında Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) tarafından geliştirilen bu endeks, ülkelerin yalnızca ekonomik büyüklüklerine göre değil, insanların yaşam kalitesine göre değerlendirilmesini sağlayan çok

boyutlu bir ölçüttür. Endeksin bileşenleri; sağlık, eğitim ve gelir verilerinden oluşmaktadır. Sağlık ölçütü olarak beklenen yaşam süresi, eğitim ölçütü olarak beklenen ve ortalama eğitim süresi, gelir ölçütü olarak ise satın alma gücü paritesine göre kişi başı gelir, yaşam standardını yansıtmaktadır. Bu endekste her bir boyut 0 ile 1 rakamları arasında bulunmaktadır. Ardından geometrik ortalama alınarak toplam insani gelişmişlik değeri hesaplanmaktadır (UNDP, 2024). İnsani Gelişmişlik Endeksi (İGE) değerlerine göre, 0,800 ile 1,000 arasındaki puanlar ‘çok yüksek insani gelişme’, 0,700 ile 0,799 arasındaki puanlar ‘yüksek insani gelişme’, 0,550 ile 0,699 arasındaki puanlar ‘orta insani gelişme’ ve 0,000 ile 0,549 arasındaki puanlar ise ‘düşük insani gelişme’ düzeyini ifade etmektedir. Çalışmada kullanılan ülkelerin verileri, ülkelere ve yıllara göre dalgalı bir seyir izlemekle birlikte, çoğunlukla orta ve yüksek insani gelişme alanında yer almaktadır.

3. Literatür

Literatür bölümünde farklı yolsuzluk değişkenleriyle çeşitli ekonomik değişkenler ve farklı endeksler arası ilişkileri inceleyen çalışmalar dikkate alınmıştır.

Schleifer & Vishny (1993) yaptıkları çalışmada, “yağlama teorisi” (grease the wheels) olarak bilinen görüşü tartışmaktadır. Bazı durumlarda yolsuzluğun bürokrasideki tıkanıklıkları aşmayı sağladığı iddia edilmektedir. Ancak çalışmada, yolsuzluğun çoğunlukla koordinasyon sorunlarına yol açarak sistemi daha da verimsizleştirdiği sonucuna varılmaktadır.

Mauro (1995) tarafından yapılan çalışmada, yolsuzluğun ekonomik büyüme üzerindeki etkisi incelenmektedir. Çalışma, yüksek düzeyde yolsuzluğun kamu yatırımlarını verimsiz hale getirdiğini ve yatırım ortamını bozduğunu ortaya koymaktadır. Ayrıca yolsuzluk ile kamu eğitimi ve altyapı kalitesinin de negatif ilişkili olduğu savunulmaktadır.

Treisman (2000) çalışmasında, eğitim, gelir ve demokrasinin yolsuzluğu azaltabileceğini ancak bu etkinin gecikmeli ve zayıf olabileceğini belirtmektedir. Bu çalışmaya göre kurumsal geçmiş yolsuzluk açısından çok daha belirleyicidir. Ülkelerin yönetim biçimlerine göre yolsuzluk yorumlanmaktadır. Protestan geleneklere, İngiliz yönetimi geçmişine, daha gelişmiş ekonomilere ve daha yüksek ithalata sahip ülkeler daha az yolsuzluğa bulaşmıştır. Federal devletler ise daha fazla yolsuzluğa bulaşmıştır. Mevcut demokrasi derecesi anlamlı olmamakla birlikte, demokrasiye uzun süre maruz kalmak daha düşük yolsuzluğu getirmektedir.

Akçay (2006) çalışmasında, yönetim kavramı üzerinden yolsuzlukla mücadele stratejilerini ele almaktadır. İyi yönetişimin (şeffaflık, hesap verebilirlik, katılım vb.) yolsuzluğu azaltabileceğini savunmaktadır. Birçok ülkede insani gelişmişlik düzeyi artsa da, yetersiz kurumsal reformlar nedeniyle yolsuzluğun devam edebildiği belirtilmektedir. Çalışma, özellikle gelişmekte olan ülkelerde yönetim reformlarının insani gelişmişlik kadar önemli olduğunu vurgulamaktadır.

Fisman & Miguel (2007) çalışmalarında, Birleşmiş Milletler diplomatlarının New York’ta ödemediği trafik cezalarını inceleyerek, kültürel normların yolsuzlukla ilişkisini göstermektedir. Yolsuzluğun yaygın olduğu ülkelere gelen diplomatlar, ceza ödememe konusunda daha isteklidir. Bu durum, bireysel davranışın ülke kültürüyle nasıl şekillendiğini ortaya koymaktadır.

Woo (2010) yapmış olduğu çalışmada, önceki çalışmalara eleştiri getirmektedir. Bu çalışmalardan bazıları, yabancı yatırımcıların, yolsuzluktaki keyfiliğin yol açtığı belirsizliğin

yaygın olduğu ülkelere çekilmeyeceğini savunmaktadır. Öte yandan, çok uluslu şirketlerin rant elde edebilecekleri yatırım fırsatları aradıkları, bu nedenle büyük kazanç için küçük bir bedel ödemekten çekilmeyecekleri iddia edilmektedir. Sonuç olarak, mevcut teoride yolsuzluk ve ev sahibi ülkelerin doğrudan yabancı yatırım çekiciliği arasındaki ilişkiyi varsaymak için baskın bir çerçeve sağlayamadığı savunulmaktadır. Bu çalışmanın ampirik sonuçları, yolsuzluğun genel olarak doğrudan yabancı yatırımların çekilmesi üzerinde zararlı bir etkiye neden olduğunu göstermektedir.

Holmberg & Rothstein (2011) yapmış oldukları çalışmada, insani gelişimin birçok göstergesinin (eğitim, sağlık) yolsuzlukla negatif ilişkili olduğunu ancak bazı az ve orta gelirli ülkelerde bu ilişkinin ters işleyebileceğini tespit etmiştir. Özellikle kurumsal altyapı boşluklarının olduğu ülkelerde bu durum geçerli olabilmektedir. Ülkelerde yapısal gelişim sağlanmasına rağmen kurumsal reform yapılmadığında yolsuzluk azalmayabilir.

Dökmen (2012) çalışmasında, kamu gücünün kişisel çıkarları desteklemek amacıyla kötüye kullanılması olarak tanımlanan yolsuzlukların; vergi kaçakçılığına, zayıf vergi idaresine ve düzensiz vergi istisnalarına neden olması durumlarında toplam vergi gelirlerinin azalmasına yol açabileceğini belirtmektedir. Çalışmanın amaçlarından biri, birbirinden farklı olan vergi türlerinin yolsuzluklarla olan bağıını ortaya koymak iken, bir diğeryse yolsuzluk yapılırken ne tür vergilerin diğerlerine oranla daha uygun olduğunu tespit etmektir. Çalışmada, yolsuzluklar ile vergi gelirleri arasındaki ilişki, 1984-2007 yılları arasındaki 25 OECD üyesi ülkenin verileriyle, sistem GMM yöntemiyle analiz edilmektedir. Geçekleştirilen analiz sonucunda, farklı vergi türleri ve yolsuzluklar arasında istatistiki olarak anlamlı ve negatif ilişkiler bulunmuştur.

Elbahnasawy & Revier (2012), yaptıkları çalışmada, yolsuzluğun belirleyicilerini araştırmaktadır. Hausman ve Taylor tekniğini kullanarak yapılan çalışma, hem zamana göre değişen hem de zamanla değişmeyen yolsuzluk belirleyicilerinin etkilerini içeren rastgele etkiler modelini tahmin etmektedir. Çalışmada, oldukça kapsamlı bir yolsuzluk belirleyicileri panel veri seti kullanılmaktadır. Çalışmanın önemli sonuçlarından birisi, hukukun üstünlüğüne yönelik güçlü destek algısının yolsuzluğun azalmasıyla güçlü bir korelasyon içinde olmasıdır. Bu da daha kaliteli bir kanun uygulamasının yolsuzluğu azalttığını göstermektedir. Zengin ülkelerde yolsuzluk daha düşüktür ve ifade özgürlüğü ile hesap verebilirlik algısı yolsuzluğu güçlü bir şekilde azaltmaktadır. Bu da vatandaşların hükümetlerini seçmeye katılmaları için daha fazla fırsat sağlamanın, daha fazla ifade özgürlüğünün ve özgür medyanın yolsuzluğu engellemenin etkili yolları olduğunu göstermektedir. Buna karşılık, literatürdeki önceki çalışmaların aksine ülke nüfusunun büyüklüğü, doğal kaynak bolluğu, ülkenin baskın dini geleneği, etnik bölünme ve siyasi istikrarın, yolsuzluğun önemsiz belirleyicileri olduğu ortaya çıkmıştır.

Igwike vd. (2012) yapmış oldukları çalışmada, yolsuzluk ve ekonomik kalkınma arasındaki bağlantı çeşitli ampirik testler yardımıyla incelenmektedir. Yaklaşık yüz ülkeden 2000-2009 dönemi için veri toplanmıştır. Ekonomik kalkınmayı ölçmek için gayrisafi yurtiçi hasılanın yıllık büyüme oranı, seçilen ülkelerdeki yolsuzluğu ölçmek için Uluslararası Şeffaflık Örgütü tarafından çeşitli kaynaklardan derlenerek yayınlanan Yolsuzluk Algılama Endeksi kullanılmıştır. Değişkenler arası ilişkileri test etmek için sabit etkiler ve rastgele etkiler modelleri kullanılmıştır. Yolsuzluğun, ekonomik büyüme üzerinde olumsuz bir etkisi olduğu tespit edilmiştir. Sabit etkiler modeli için destek ve değişkenler arasında iki yönlü bir ilişki olduğuna dair sınırlı kanıt bulunmuştur. Ayrıca ikisi arasında doğrusal olmayan bir ilişki olduğuna dair de kanıtlar bulunmuştur.

Özcan (2013) yapmış olduğu çalışmada, farklı kategoriler içerisinde ele alınan yolsuzluğun belirleyicilerini, ampirik ve teorik olarak incelemektedir. Yolsuzluğun belirleyici faktörlerine ilişkin iddia edilen birbirinden farklı hipotezlerin geçerlilikleri panel veri modeline dayalı olarak araştırılmaktadır. Sonuçlara göre, yalnızca politik haklar ile ilgili öne sürülen hipotez kabul edilememektedir.

Rose-Ackerman (2013) yapmış olduğu çalışmada, yolsuzluğu kamu yönetimi açısından sistematik olarak analiz etmektedir. Politikacılar, bürokratlar ve iş dünyası arasındaki çıkar ilişkilerinin nasıl yozlaşmaya yol açtığını teorik modellerle açıklamaktadır. Bu çalışma, yolsuzluğun önlenmesi için şeffaflık, hesap verebilirlik ve teşvik sistemlerinin yeniden düzenlenmesini önermektedir.

Güney & Durman (2014), yolsuzluğun ülkelerin refah düzeyi üzerindeki etkisini belirlemeyi amaçlamışlardır. Analizde 148 ülkenin 1998-2012 yılları arasındaki verilerine dengesiz panel veri yöntemi kullanılmıştır. Analiz sonuçları yolsuzluğun kişisel gelir üzerindeki etkisinin negatif yönlü ve istatistiksel olarak anlamlı olduğunu göstermektedir. Yolsuzluk düzeyi arttıkça ülkelerin refah seviyesi azalmaktadır. Yine analiz sonuçlarına göre kişisel gelirle ticari açıklık, kentleşme ve kamunun sağlık harcamaları arasında pozitif yönlü bir ilişki bulunmaktadır. Kişisel gelirle işsizlik oranı ve enflasyon oranı arasındaysa negatif yönlü bir ilişki bulunmaktadır.

Erkal vd. (2015) yolsuzluk ve politik istikrarsızlık arasındaki ilişkiyi tespit etmeyi amaçlayan çalışmalarında, toplam 173 ülke verilerine (51'i gelişmiş, 91'i gelişmekte olan ve 31'i az gelişmiş) 1995-2013 dönemi için panel veri analizi uygulamıştır. Pedroni, Kao ve Johansen-Fisher panel eş-bütünleşme analizi sonuçlarına göre yolsuzluk ve politik istikrarsızlık arasında uzun dönemli bir ilişki olduğu tespit edilmiştir. Granger nedensellik analizi bulgularına göre politik istikrarsızlık, yolsuzluğun nedenidir. Sabit etkili modelin tahmin sonuçları, politik istikrarsızlıkta meydana gelecek % 1'lik bir artışın, yolsuzlukta % 0,0603'lük bir azalmaya yol açabileceğini göstermektedir. Çalışmada incelenen 173 ülkede 1995-2013 dönemi için politik istikrarsızlıktaki artış ile yolsuzluğun da arttığı sonucuna varılmıştır.

Güney (2015) çalışmasında, yönetişimin sürdürülebilir kalkınmaya olası etkilerini OECD ülkeleri için analiz etmeyi amaçlamaktadır. GLS (Genelleştirilmiş En Küçük Kareler) yöntemi ile elde edilen ve 1996-2012 dönemlerini kapsayan verilerin kullanıldığı tahmin sonuçlarına göre yönetişimin sürdürülebilir kalkınma üzerinde pozitif ve anlamlı bir etkisi olduğu bulunmuştur. Ülkelerin yönetim düzeyi ne kadar yüksekse sürdürülebilir kalkınma düzeyleri de o kadar yüksektir. Dolayısıyla OECD ülkelerinde sürdürülebilir kalkınma temelli yönetim düzeyine ulaşılması kalkınmanın sürdürülebilirliği açısından önemli görülmektedir.

Poprawe (2015) tarafından yapılan çalışmada, yolsuzluğun turizm üzerinde olumsuz bir etkisi olduğu hipotezi ampirik olarak test edilmektedir. Tatil veya iş seyahati sırasında rüşvet ödemek zorunda kalmak, yolsuzluğun yaygın olduğu bir ülkeye seyahat etmenin maliyetini artırmaktadır. Yani turistlerin bu ek maliyetlere katlanmak zorunda kalmadıkları ülkelere seyahat etmeleri daha olasıdır. Bu hipotez, 100'den fazla ülkeyi ve 16 yılı kapsayan bir panel veri seti kullanılarak test edilmiştir. Sonuçlar, yolsuzluğun azalması anlamına gelen Yolsuzluk Algı Endeksi'ndeki 1 puanlık artışın turist girişlerinde % 2 ile % 7 arasında bir artışa neden olduğunu göstermektedir. Buna ek olarak, turist girişleri kişi başına düşen GSYİH, dış açıklık ve büyüme ile artmakta ve ılıman iklime sahip ülkelerde daha yüksek olmaktadır.

Sarmiento (2015) yapmış olduğu çalışmada, yolsuzluk ile insani gelişmişlik endeksi arasındaki ilişkiyi korelasyon analiziyle incelemektedir. Sonuçlar, birçok ülkede yüksek insa-

ni gelişmişliğe rağmen yolsuzluğun ciddi bir sorun olduğunu göstermektedir. Özellikle siyasi kurumların zayıf olduğu ülkelerde, ekonomik kalkınma ve eğitim düzeyindeki artışlar yolsuzluğun azalmasına yetmemektedir. Çalışma, yapısal reformların önemine dikkat çekmektedir.

Shahab vd.'nin (2015) çalışmasına göre, çoğu zaman kayıt dışı ekonomi ve yolsuzluk, birbirlerine ihtiyaç duyan ya da birbirleriyle mücadele eden ve teorik olarak birbirlerinin tamamlayıcısı ya da ikamesi olabilen “ikizler” olarak görülmektedir. Yapılan çalışmanın temel amacı, yolsuzluğun kayıt dışı ekonomi üzerindeki etkisinin ve bunun gelişmişlik düzeyine bağlılığının araştırılması ve tanımlanması olarak ifade edilmektedir. İki hipotezi test etmek için, ekonometrik panel-veri yaklaşımı, 1999-2007 dönemi için, yolsuzluk için farklı endeksler altında yüksek gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeleri içeren 25 ülkeden oluşan iki blokta Statik ve Dinamik panel regresyon modelleri bağlamında (2SLS ve GMM tahmin yöntemleri kullanılarak) kullanılmıştır. Özellikle dinamik panel modellerine dayalı tahmin sonuçları göstermektedir ki; iki hipotez reddedilemez ve yolsuzluk gelişmişlik düzeyine bağlı olarak kayıt dışı ekonomi üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Bu bulgulara rağmen, sonuçlar yolsuzluk ve kayıt dışı ekonominin büyüklüğü arasında bu etkilerin işareti ve niteliği açısından sağlam bir ilişki olmadığını göstermektedir. Yani bu ilişki farklı yolsuzluk endekslerine ve tahmin yöntemlerine göre değişebilecektir.

Alataş & Peker (2016) yapmış oldukları çalışmada, kurumsal kalite ile gelir arasındaki ilişkiyi, 122 ülkede 1996-2012 dönemini temel alarak, Panel EKK yöntemi ile analiz etmiştir. Ampirik analizlerden elde edilen üç önemli sonuç bulunmaktadır. Gelir ile kurumsal kalite arasında anlamlı ve pozitif bir ilişki vardır. Kurumsal kalite, gelir üzerinde ülke gruplarına göre farklı etki göstermektedir. En düşük olduğu ülkeler, Kuzey ve Latin Amerika ülkeleri ile Doğu ve Güney Doğu Asya ülkeleri; en yüksek olduğu ülkeler ise Avrupa ile Sahra Altı ülkeleridir. Kurumsal kalitenin gelire etkisi, ekonomik kalkınmasını büyük ölçüde tamamlamış ülkelerde, ekonomik kalkınmaya yeni başlayacak veya başlamış olan ülkelerde daha yüksektir.

İlkyaz (2016) yaptığı çalışmada, 2000’li yıllardan sonra yolsuzluğun çevre yasaların üzerindeki muhtemel etkilerini dikkate alınarak yolsuzluk ve çevre ilişkisini araştıran çalışmaları incelemektedir. Yolsuzluk ve ticaret arasındaki ilişkiyi inceleyen birçok çalışma bulunmuştur. Ancak literatürde yolsuzluk, çevre ve ticaret arasındaki ilişkiyi inceleyen çalışmalar azdır. Yapılan çalışmada amaç; yolsuzluk, çevre ve ticaret arasındaki ilişkiyi 2002-2012 yılları arasında 75 ülkenin verileriyle, panel veri analiziyle incelemektir. Çalışmada ülkeler, Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkeler olarak ikiye ayrılmıştır. Sonuçlar, ticaretin çevresel kaliteyi artırdığını göstermektedir. Yolsuzluğun büyümeyi baskılayarak çevresel kaliteyi artırdığı sonucunu ise yeterince güçlü olmayan kanıtlara dayandırmaktadır. Böylece, büyüme sonrasında gerçekleşen kişi başı gelir artışı Çevresel Kuznet Eğrisi hipotezi doğrultusunda bütün ülke gruplarında çevresel kalite talebini artırmaktadır.

Topal & Keyifli (2016) yapmış oldukları çalışmada, kamu borçlanması ve yolsuzluk arasındaki ilişkiyi araştırmaktadır. Çalışmada hem statik hem de dinamik panel veri analizi kullanılmıştır. 1998-2014 yılları arasındaki 34 OECD ülkesinin verilerinin analiz edildiği araştırmanın bulguları, kamu sektöründe gerçekleşen yolsuzluk sonucu kamu borç yükünün arttığını göstermektedir. Bulgular, ekonomik büyümenin kamu borç yükü üzerinde istatistiksel olarak anlamlı ve negatif yönde etki yaptığını, bütçe açıkları, dış ticaret açığı ve dışa açıklığın kamu borç yükü üzerinde pozitif bir etkiye sahip olduğunu göstermektedir. Kamu borç yükü üzerinde enflasyon oranının etkisi ise istatistiksel olarak anlamlı değildir.

Baltacı vd. (2017) yaptıkları çalışmada, 46 adet gelişmekte olan ve gelişmiş ülke için yolsuzluk, gelir eşitsizliği, ekonomik özgürlük ile ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi araştırmaktadır. Bu amaçla araştırma kapsamındaki ülkelerin 1995-2015 yıllarına ait verileri panel veri analizi ile incelenmiştir. Sonuçlar, ekonomik özgürlükler ile büyüme ve kişi başı gelir seviyeleri arasında negatif ilişki olduğunu göstermektedir. Yolsuzluk göstergesi ise gelişmekte olan ülkelerle geri kalmış ülkelerin sorunu olarak görülmektedir. Ayrıca kalkınma da büyümeyi desteklemekte ve gelir dağılımının anlamsızlaşmasına neden olmaktadır.

Lisciandra & Migliardo (2017) tarafından yapılan çalışma, yolsuzluğun çevresel bozulma üzerindeki etkilerine ilişkin ampirik tartışmayı, yakın zamanda kullanıma sunulan bir çevresel kalite ölçütü olan Çevresel Performans Endeksi'ni dikkate alarak genişletmektedir. Bu veri, literatürde sık kullanılan havayı kirleten emisyon ölçümlerinden daha kapsamlı olup kirliliğin insan sağlığına olabilecek etkisini de ortaya koyabilmektedir. Bu durum, çok çeşitli insan faaliyetlerinin ekosistem üzerindeki gerçek etkilerinin daha iyi anlaşılmasını sağlamaktadır. Panel veri analizinde iki önemli bulgu ortaya çıkmaktadır. Birincisi, yolsuzluk genel çevre kalitesini bozmaktadır. Bu etki sağlam ve kalıcıdır. İkinci olarak, bulgular, başlangıçtaki kalkınma seviyesinde bile gelir arttıkça çevresel kalitenin iyileştiğini vurgulamaktadır. Bu EKC hipotezi ile çelişmemektedir çünkü gelir seviyesindeki artış, sanayileşmenin emisyon seviyeleri üzerinde yarattığı salt olumsuz etkileri telafi ederek tüm çevresel kalite üzerinde pozitif dışsallıklar sağlamaktadır. Sonuç olarak, gelişmekte olan ekonomilerde yolsuzlukla mücadele eden ve kalkınmayı artıran politikaların, çevresel performansları iyileştirmesinin çok muhtemel olduğu ortaya çıkmaktadır.

Lv & Xu (2017) yaptıkları çalışmada, 62 ülkenin 1998-2011 dönemine ait verilerini kullanarak, turizm talebi ve yolsuzluk arasındaki ilişkinin geniş bir tanımı sağlamak için kantil regresyon modelini kullanmaktadırlar. Sonuçlar, literatürdeki bazı bulguları teyit etmekte ve aynı zamanda bazı yeni çıkarımlar sağlamaktadır. Daha spesifik olarak, ampirik sonuçlar yolsuzluk ve turizm talebi arasında doğrusal olmayan bir ilişkiyi göstermekte ve bu ilişkinin sadece 50. ve 75. kantillerde anlamlı olduğunu göstermektedir. Ayrıca, gelir ve turizm talebi değişkenlerinin çeşitli kantilleri arasında anlamlı bir pozitif ilişki bulunmuş ve ilişkinin gücü daha düşük talep seviyelerinde daha büyük tespit edilmiştir. Bu bulgular, mevcut talep düzeyinin turizm talebinin diğer belirleyicileri kadar önemli olduğunu gösterebilmektedir. Bu çalışma, ulusal turizm yönetimi konusundaki politika yapıcılar ve yönetsel amaçlar için yeni içgörüler sunmaktadır.

Montes & Almeida (2017) yaptıkları çalışmada, girişimciler ve yatırımcılar tarafından alınan kararların, bir dereceye kadar, ekonomi ve işleriyle ilgili beklentiler ve duygular tarafından yönlendirildiğinden bahsetmektedir. Buna karşılık, yolsuzluk ekonomiyi ve bu yolla iş ortamını etkilediğinde ve ekonomik ortam da iş güvenliğini ve akabinde girişimcilerin kararlarını etkilediğinde, doğrulanması gereken önemli bir konu, yolsuzluğun iş güvenliğini zayıflatıp zayıflatamayacağıdır. Yolsuzluğun ekonomi için zararlı olduğuna dair kanıtlar bulunmasına rağmen, yolsuzluğun iş güveni üzerindeki etkisine ilişkin ampirik çalışmalar bulunmamaktadır. Yapılan bu çalışma, yolsuzluğun iş güveni üzerindeki etkisini analiz etmektedir. Yolsuzluğun iş dünyası güveni üzerindeki etkisi, 1990-2013 yılları arasındaki dönemi ve 1995-2013 yılları arasındaki dönemi (yıllık veriler) kapsayan 40 ülkeli (28 gelişmiş ve 12 gelişmekte olan) bir örneklem için panel veri metodolojisi kullanılarak tahmin edilmiştir. Tahminler toplam örneklem için ve daha sonra gelişmiş ülkeler örneklemini için yapılmıştır. Sonuçlar, yolsuzluğun iş dünyasının güvenliğini olumsuz etkilediğini göstermektedir.

Şahin (2017) yapmış olduğu çalışmada, gelişmiş ülkelerde yolsuzluk ve ekonomik özgürlükler arasındaki ilişkiyi analiz etmeyi amaçlamaktadır. Bu amaçla 20 gelişmiş ülkenin 2004-2014 dönemi verileri için panel veri analizi yöntemi kullanılmaktadır. Elde edilen sonuçlar, ekonomik özgürlüklerin yolsuzluğu azaltıcı bir etkiye sahip olduğunu göstermektedir.

Buz & Erul (2018) çalışmalarında, 120 ülke üzerinde yaptıkları analizde, sosyoekonomik gelişmişlik düzeyinin yolsuzluk algısı üzerinde önemli bir etkisi olduğunu tespit etmişlerdir. Ancak, bu etki ülkelerin gelir düzeylerine göre farklılık göstermektedir. Yani, gelişmişlik düzeyi arttıkça yolsuzluk algısının azalması beklenirken, bu her zaman geçerli olmayabilir.

Çeştepe & Ergün Tatar (2018), yapmış oldukları çalışmada, gelir eşitsizliğinin önemli bir nedeni olarak gösterilen yolsuzluk ve gelir eşitsizliği arasındaki ilişkiyi incelemektedir. Gelir eşitsizliğinin daha çok etkilediği gelişmekte olan ülkelerin tercih edildiği çalışmada, yolsuzlukla birlikte nüfus artışı, işsizlik oranı ve kişi başına GSYİH büyümesi açıklayıcı değişkenler olarak kullanılmıştır. Seçilen gelişmekte olan ülkelerin 1999-2014 dönemi verileri panel regresyon yöntemiyle analiz edilmiştir. Yapılan analiz, işsizlikle beraber gerçekleşen yolsuzluktaki artışın, gelir eşitsizliğini de artırdığını göstermektedir.

Gök vd. (2018) yapmış oldukları çalışmada, Ortadoğu ve Kuzey Afrika (MENA) bölgesi özelinde doğrudan yabancı sermaye yatırımları girişlerinin yolsuzluğun kontrolü üzerindeki olası etkisi 1996-2016 yılları için sistem GMM analizi yöntemi kullanılarak araştırılmaktadır. Analiz edilen veriler doğrultusunda yolsuzluğun kontrolü üzerinde doğrudan yabancı sermaye akımı girişlerinin istatistiksel olarak anlamlı ve negatif bir etkisinin olduğu tespit edilmiştir. Bu sonuç, bölge ülkelerinde özellikle toplumsal ve politik kurumların kapalı ve geleneksel yapılarla sahip olduğunu ve bunların kısıtlayıcı özelliklere sahip olduğunu göstermektedir.

Sönmez (2018) yapmış olduğu çalışmada, OECD'ye üye Avrupa ülkeleri bazında yolsuzluk algısını etkileyen faktörleri incelemektedir. Sosyoekonomik göstergelerle (gelir düzeyi, işsizlik oranı, eğitim seviyesi) yolsuzluk algısı arasında anlamlı ilişkiler tespit edilmiştir. Ancak insani gelişmişlik düzeyi yüksek olan bazı ülkelerde yolsuzluk algısının düşük olmaması, gelişmişlik ve yolsuzluk arasında doğrusal bir ilişki olmadığını ortaya koymaktadır.

Çevik vd. (2019) yapmış oldukları çalışmada, dünyanın en mutlu ülkelerini temel alarak mutluluk ile makroekonomik, sosyal ve politik göstergeler arasındaki ilişkiyi incelemeyi amaçlamaktadırlar. Çalışmada mutluluk göstergesi olarak Mutlu Gezegen Endeksi (HPI) kullanılmaktadır. Analizde, dünyanın en mutlu 16 ülkesine 2006-2016 yıllarındaki verileri için panel veri analizi uygulanmıştır. Çalışmanın bulgularına göre, endeks ve geleneksel makroekonomik göstergeler arasında negatif ve istatistiksel olarak anlamlı ilişki olduğu tespit edilmiştir. Sosyal ve politik göstergeler ile endeks arasında da pozitif ilişki olduğu bulunmuştur.

Bitterhout & Simo-Kengne (2020) yaptıkları çalışmada, 1996-2014 dönemini kapsayan panel veri setini kullanarak BRICS ülkelerinde yolsuzluğun ekonomik büyüme üzerindeki etkisini incelemektedir. Ampirik sonuçlar, sadece heterojenliğin (sabit etki) kontrol edilmesinin çıktı büyümesi ve yolsuzluk endeksi arasında negatif bir ilişkiye yol açtığını göstermektedir. Ancak, heterojenlik ve içsellik hesaba katıldığında (GMM spesifikasyonları), yolsuzluk endeksi ekonomik büyüme üzerinde anlamlı ve pozitif bir etki sergilemektedir. Bu çalışma, yolsuzluğun ekonomik büyüme üzerindeki etkisinin zararlı bir etki olduğunu ortaya koyan az sayıdaki çalışmadan biridir. Yolsuzluğun büyüme üzerindeki etkisi yolsuzluk seviyesi arttıkça azalmaktadır. Bu durum, ilişkinin ters etkilere yol açabileceği olası bir yolsuzluk seviyesine de işaret etmektedir.

Çetin (2020) çalışmasında, internet kullanımının yolsuzluğu azaltıcı bir etkisi olup olmadığını test etmeyi amaçlamaktadır. 164 ülkenin 2012-2018 yılları arasındaki verileri için dinamik panel veri analizi yöntemi kullanılmaktadır. Ana bağımsız değişken olarak internet kullanımı belirlenmiştir. Bunların yanında kişi başı gelir, Dünya Bankası küresel yönetim göstergelerinden ifade özgürlüğü ve şiddetsizlik, hesap verilebilirlik, hukukun üstünlüğü ve politik istikrar bağımsız değişkenlerinin de yolsuzluk üzerindeki etkileri analiz edilmektedir. Yöntem olarak sistem GMM analizi tercih edilmiştir. Sonuçlar, internet kullanımının yolsuzluğu azalttığı yönündeki hipotezi desteklemektedir.

Çoban (2020) yapmış olduğu çalışmada, BRICS ülkeleri için yolsuzluk ile basın özgürlüğü arasındaki ilişkiyi araştırmaktadır. Basın özgürlüğü endeksi ülkelerde basının özgür olup olmadığının göstergesi olarak, Dünya Bankası tarafından yayınlanan yolsuzluk kontrol endeksi ise yolsuzluk göstergesi olarak kullanılmıştır. Ekonomik özgürlük endeksi, enflasyon oranı, GSYİH içerisinde kamu harcamalarının oranı, kişi başı GSYİH, insani gelişmişlik endeksi, ticari açıklık oranı ve kentsel nüfus artış hızı gibi farklı değişkenler de açıklayıcı değişkenler olarak dikkate alınarak çalışmaya dahil edilmiştir. BRICS ülkelerinin 2002 ve 2017 yılları arasındaki verileriyle panel veri analizi yapılmıştır. Analiz sonucuna göre BRICS ülkelerinde basın özgürlüğü azaldıkça, yolsuzlukların arttığı sonucuna ulaşılmıştır.

Park & Kim (2020)'in yapmış oldukları çalışmaya göre, son yirmi yılda, dünya çapında birçok hükümet e-devleti yolsuzlukla mücadele aracı olarak benimsemiştir. Ancak, e-devletin yolsuzluk üzerindeki etkilerine ilişkin ampirik kanıt eksikliği bulunmaktadır. Bu nedenle, bu çalışma e-devletin ülkeler arasında yolsuzluğu azaltıp azaltmadığını ampirik olarak incelemeyi amaçlamaktadır. Bu amaçla, 2003-2016 yılları arasında 214 ülkeden boylamsal veriler toplanmış ve ardından sabit-etki modeline dayalı panel veri analizi yapılmıştır. Analiz sonuçları, e-devletin bir bütün olarak yolsuzluğu önemli ölçüde azalttığını ortaya koyarken, e-devletin bir türü olarak açık hükümetin etkileri belirsizdir. Bununla birlikte, hukukun üstünlüğü açık hükümet ile yolsuzluk arasındaki ilişkiyi ılımlı hale getirmektedir. Yani, daha etkin hukuk sistemlerine sahip ülkelerde, açık hükümetin yolsuzluğu azaltma olasılığı, daha az etkin hukuk sistemlerine sahip ülkelere kıyasla daha yüksektir.

Efeoğlu & Emsen (2021) tarafından yapılmış olan çalışmada, az gelişmiş ve gelişmiş ülkelerde insani gelişme ve yolsuzluk algısındaki iyileşmelerin demokratikleşmeyi desteklediği bulunmuştur. Ancak, gelişmekte olan ülkelerde yalnızca yolsuzluk algısındaki iyileşmelerin demokratikleşmeyi olumlu etkilediği, kalkınmadaki iyileşmelerin ise böyle bir etkisinin olmadığı gözlemlenmiştir.

Göktoğa vd. (2021) yaptıkları çalışmada, modern kamu yönetimi anlayışının iki önemli unsuru olan e-devlet ve şeffaflık arasındaki ilişkiyi araştırmak amacıyla panel veri analizi yöntemini kullanmıştır. 2008-2018 yılları arasında 26 Avrupa ülkesinin 2'şer yıllık verileri kullanılmıştır. Sonuçlara göre e-devlet gelişim düzeyindeki artışla birlikte şeffaflığın da arttığı tespit edilmiştir. E-devletin yanında hükümetin etkinliği, kişi başı gayrisafi milli hasıladaki büyüme ve siyasal hakların etkisi de analiz edilmiştir. Hükümetin etkinliğinin artmasının ve siyasal hakların genişletilmesinin şeffaflığı olumlu etkilediği görülmüştür. Gayrisafi milli hasıladaki büyümenin şeffaflığa olan etkisi ise istatistiksel olarak anlamsız çıkmıştır.

Urbina & Rodriguez (2022) çalışmalarında, Latin Amerika ve İskandinav ülkelerinde yolsuzluğun ekonomik büyüme, insani gelişmişlik ve doğal kaynak sektörü üzerindeki etkilerini incelemektedir. Bayesian panel VAR modeli ile yapılan analizde, yolsuzluğun Latin Amerika'da insani gelişmeyi önemli ölçüde olumsuz etkilediği, ancak İskandinav ülkelerinde bu etkinin görece zayıf olduğu tespit edilmiştir. Bu durum, kurumların kalitesinin yolsuzluğun etkisini belirlemede önemli olduğunu göstermektedir.

Ananta vd. (2023) yapmış oldukları çalışmada, 2012-2019 yılları arasında Orta Gelirli Ülkelerde kamu harcamaları ve insani gelişme arasındaki ilişkide yolsuzluğun rolünü araştırmaktadır. İki Aşamalı Sistem GMM ile dinamik panel veri kullanarak, kamu sağlık harcamaları ve kamu eğitim harcamaları arasındaki ilişkide yolsuzluğun insani gelişme üzerindeki ılımlaştırıcı etkisini incelemektedir. Birleştirilmiş Orta Gelirli Ülkelerde, yolsuzluk-kamu sağlık harcamaları ve yolsuzluk-kamu eğitim harcamaları arasındaki etkileşimin insani gelişmeyi önemli ölçüde zayıflatmış bulunmuştur. Ayrıca, Orta Gelirli Ülkelerin gelir alt düzeylerini de kontrol edilmiştir. Üst Orta Gelirli Ülkeler ile Alt Orta Gelirli Ülkeler arasında farklı bulgular vardır. Üst Orta Gelirli Ülkelerde, yolsuzluk ve kamu sağlık harcamaları arasındaki etkileşim insani gelişme üzerinde negatif ve anlamlı bir etkiye sahipken, yolsuzluk ve kamu eğitim harcamaları arasındaki etkileşim negatif ancak anlamsızdır. Alt Orta Gelirli Ülkelerde, yolsuzluk ve kamu sağlık harcamaları arasındaki etkileşim negatif ve anlamsız iken, yolsuzluk ve kamu eğitim harcamaları arasındaki etkileşim pozitif ve anlamlıdır.

Arslan (2023) yapmış olduğu çalışmada, yolsuzluğun ekonomik büyümeyi, siyasi istikrarı ve sosyal gelişmeyi olumsuz etkileyen bir sorun olduğunu vurgulamakta, ekonomik kurumlar ve sistemler üzerindeki etkilerini incelemeyi amaçlamaktadır. Yolsuzluğun ekonomiye zararlı etkileri, özel sektörün büyümesini engellemesi, kamu finansmanı üzerindeki tahrip edici etkisi ve hukukun üstünlüğünü zayıflatması gibi farklı yollarla gerçekleşmektedir. Bu doğrultuda, yolsuzluğun doğrudan yabancı yatırımlar üzerindeki etkisi incelenmektedir. Araştırmada, 2012-2021 yılları için 150 ülkeye ait veriler kullanılmış, çok boyutlu panel veri analizi yapılmıştır. Sonuç olarak, yolsuzluklarla doğrudan yabancı yatırımlar arasında gelişmişlik düzeyleri ya da bölgeden bağımsız negatif bir ilişki tespit edilmiştir. Yolsuzluk algı endeksindeki 1 birimlik artış (yolsuzluklardaki azalma) doğrudan yabancı yatırım akımlarını 0,15 birim artırmaktadır.

Pehlivan (2023) çalışmasında amacının, yolsuzluk olgusunun terörizmin gerçekleşmesinde nasıl bir etkisi olduğunu teorik ve ampirik olarak incelemek olduğunu belirtmektedir. Çalışmada Orta Doğu-Kuzey Afrika (MENA) bölgesinde yer alan 15 ülke özelinde yolsuzluk ve terörizm arasındaki ilişki ele alınmaktadır. Çalışmada, MENA ülkelerindeki terörizm ve yolsuzluk arasındaki ilişki 2012-2019 yılları için panel veri analizi yöntemi ile test edilmiştir. Yapılan analizler sonucunda; yolsuzluk eylemlerinin terörizmi desteklediği, yolsuzluğun terörizm faaliyetlerine finans dayanağı olduğu ve üzerinde belli bir etki yarattığı sonucuna ulaşılmıştır. MENA ülkeleri gibi gelişmekte olan ve/veya az gelişmiş ülkelerde yolsuzluk davranışlarının azalması, terörizmin gerçekleşmesinde engelleyici ve kısıtlayıcı bir rol üstlenmektedir. MENA ülkelerinin refah düzeylerinin belli bir oranda artırılması ile bu iki olgunun ortaya çıkardığı problemler engellenebilecektir.

Gazel & Tombak (2024) yapmış oldukları çalışmayla, politik haklar ve sivil özgürlükler endeksi ile doğrudan yabancı yatırımlardaki yolsuzluk algısı açısından alt orta ve üst orta

gelirli sınıfta yer alan 22 gelişmekte olan ülke ekonomisini değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Çalışmada, 2002 ve 2020 yılları arasındaki dönem hem Arellano ve Bond hem de Blundell ve Bond GMM analizleri ile incelenmiştir. Yolsuzluk algısı endeksine göre 0 yüksek derecede yolsuzluğu, 100 ise yolsuzluk olmadığını göstermektedir. Politik haklar endeksi ve sivil özgürlükler endeksleri ise 7 ve 1 arasında değer almaktadır. 1 güçlü, 7 ise zayıf politik hakları ve sivil özgürlüğü göstermektedir. Arellano ve Bond modeli sonuçlarına göre, incelenen dönem için yolsuzluk algısı endeksinin doğrudan yabancı yatırımlar üzerinde istatistiksel olarak anlamlı bir etkisi bulunmaktadır. Bu sonuçların, yolsuzluk arttıkça doğrudan yabancı yatırımların arttığını ifade eden “tekerlekleri yağlama” teorisini desteklediği görülmektedir. Blundell ve Bond modeli sonuçlarına göre, sivil özgürlükler-politik haklar endeksi doğrudan yabancı yatırımları etkilemektedir. Politik haklar endeksi ve sivil özgürlükler endeksi daha güçlü katsayılarla ulaştığında, doğrudan yabancı yatırımları artırmaktadır. Diğer makroekonomik faktörlerin, doğrudan yabancı yatırımları etkileyen kontrol değişkeni olarak yer aldığı çalışmada, sermaye oluşumu, ticari açıklık ve ekonomik büyüme için istatistiki açıdan anlamlı ve pozitif katsayılar elde edilmiştir.

Kalkan (2024), yayımladığı çalışmada, 163 ülke üzerinde yapılan mekansal analizde, ekonomik risk, ekonomik özgürlük ve yolsuzluk algısı endekslerinin ülkeler arasında güçlü mekansal ilişkiler gösterdiğini, ancak insani gelişmişlik endeksinin bu tür bir mekansal ilişki sergilemediğini bulunmuştur. Bu çalışma, insani gelişmişliğin yolsuzlukla doğrudan bir ilişkisinin olmadığını, diğer faktörlerin de önemli rol oynadığını göstermektedir.

Literatür araştırmasında yolsuzlukla ilgili yapılan çalışmalar temel alınmıştır. Literatürde baskın olan görüş, ülkelerdeki gelişmişlik düzeyi arttıkça yolsuzluğun daha az olacağıdır (Holmberg & Rothstein, 2011; Baltacı vd., 2017; Buz & Erul, 2018; Efeoğlu & Emsen, 2021; Urbina & Rodriguez, 2022). Ancak oldukça fazla çalışmanın sonuçları da göstermektedir ki, farklı yönetim göstergeleri, hukukun üstünlüğü, medya özgürlüğü, kurumların özerk yapısı yanında şeffaf ve hesap verebilir oluşu benzeri kavramlar da yolsuzluğu ve yolsuzluk kontrolünü etkilemektedir (Sarmiento, 2015; Shahab vd., 2015; İlkyaz, 2016; Topal & Keyifli, 2016; Lisciandro & Migliardo, 2017; Lv & Xu, 2017; Şahin, 2017; Çeştepe & Ergün Tatar, 2018; Gök vd., 2018; Sönmez, 2018; Çoban, 2020; Park & Kim, 2020; Anata vd., 2023; Arslan, 2023; Pehlivan, 2023; Gazel & Tombak, 2024). Yani yalnızca gelişmişlik ya da kalkınma düzeyleri değil, ülkelerin ve kurumlarının farklı özellikleri de yolsuzluğu doğrudan etkileyen faktörler arasında yer almaktadır.

4. Yöntem ve Veri

Bu çalışmada panel veri analizi yöntemi kullanılmaktadır. Panel veri setinde hem zaman serisi boyutu hem yatay kesit boyutu bulunmaktadır. Panel veri seti, aralıklı dönemler boyunca, veri seti benzer olan yatay kesit birimlerinin izlenmesi ile oluşturulmaktadır (Wooldridge, 2009: 76). Panel veri analizi, regresyon analizi ve zaman serileri analizinin bir bileşimidir. Bu kapsamda analiz hem zamana hem de yatay kesit birimlerine işaret eden alt indisler sayesinde ayrılmaktadır (Frees, 2004: 17). Bu analiz, heterojenlik de denilen yatay kesit birimlerindeki değişkenliği de dikkate almaktadır. Bu nedenle istatistiki tahmin sonuçlarının diğer analizlerden daha yansız olduğu bilinmektedir. Hem zaman hem yatay kesit boyutunda durağan çıkan değişkenlerin kontrolü mümkün olabilmektedir (Baltagi, 2008: 54). Panel veri analizi için en

çok kullanılan modeller havuzlanmış en küçük kareler modeli, sabit etkiler modeli ve rassal etkiler modelidir.

Havuzlanmış en küçük kareler modelinin varsayımı, regresyon eğim katsayıları ile sabit katsayılarının aynı olduğudur (Hsiao, 2003: 67). Modelin gösterimi (1) aşağıdaki gibidir:

$$y_{it} = \alpha^* + \beta'x_{it} + u_{it} \quad (1)$$

$i = 1, 2, \dots, N, t = 1, 2, \dots, T$

y, bağımlı değişkeni temsil ederken, x ise bağımsız değişkeni temsil etmektedir. Eğim katsayılarının (β') ve sabit terimin (α^*) tüm birimler için sabit olduğu varsayılmaktadır. t zamanı; i ise yatay kesit birimlerini göstermektedir. Hata terimi, u_{it} ile gösterilmektedir. Hata terimi, x bağımsız değişkeni ya da değişkenleri dışında, y bağımlı değişkenini de etkileyebilen olası faktörleri temsil etmektedir (Wooldridge, 2009: 77).

Sabit etkiler modelinde, yatay kesit birimlerinin hepsi aynı eğimle ve kendine özel bir sabit terimle tahmin edilmektedir. Birimlere ya da zamana özgü etkilerin olması nedeniyle bu model sabit etkiler modeli olarak adlandırılmıştır (Baltagi, 2008: 56). Yatay kesitlerin sabit terimleri (α_i^*), kendi içerisinde ayrılmaktadır. Tümünün eğimiye aynı (β') olarak tahmin edilmektedir. Sabit etkiler modeli denklemdeki (2) gibi gösterilebilir (Hsiao, 2003: 68):

$$y_{it} = \alpha_i^* + \beta'x_{it} + u_{it} \quad (2)$$

Rassal etkiler modelinde, her yatay kesit biriminde sabit terim farklılaşmaktadır. Modelde sabit etkiler modeli varsayımları yanına, x_{it} ve α_i^* 'lerin birbirlerinden ilişkisiz oldukları varsayımı eklenmektedir (Wooldridge, 2009: 78). Model (3) aşağıdaki gibi ifade edilmektedir (Verbeek, 2008: 122):

$$y_{it} = \mu + \sum_{k=1}^K \beta_k x_{kit} + \alpha_i + u_{it} \quad (3)$$

$i = 1, 2, \dots, N, t = 1, 2, \dots, T$

$$u_{it} \sim IID(0, \sigma_u^2) \quad \alpha_i \sim IID(0, \sigma_\alpha^2)$$

Bu modelde, $\alpha_i + u_{it}$ toplamından oluşan hata terimi v_{it} ile gösterilmektedir. Tesadüfi birim farklılıklarını ifade eden α_i , u_{it} 'ye benzer şekilde şu varsayımlara sahiptir: Birimler boyunca sabit ve birbirinden ilişkisiz varyansla dağılmaktadır ve ortalamaları sıfırdır (Maddala & Lahiri, 1992: 252).

Bu araştırmada Avrupa Birliği ülkeleri ve Türkiye'nin insani gelişmişlik endeks değerlerinin, yolsuzluğun kontrolü endeksi üzerindeki etkilerinin irdelenebilmesi amacıyla yıllık veriler kullanılmaktadır. Bu doğrultuda Avrupa Birliği'ne üye olan 27 ülkenin ve Türkiye'nin 2004-2022 dönemine ait verileri analize dahil edilmiştir. Çalışmada bağımlı değişken Yolsuz-

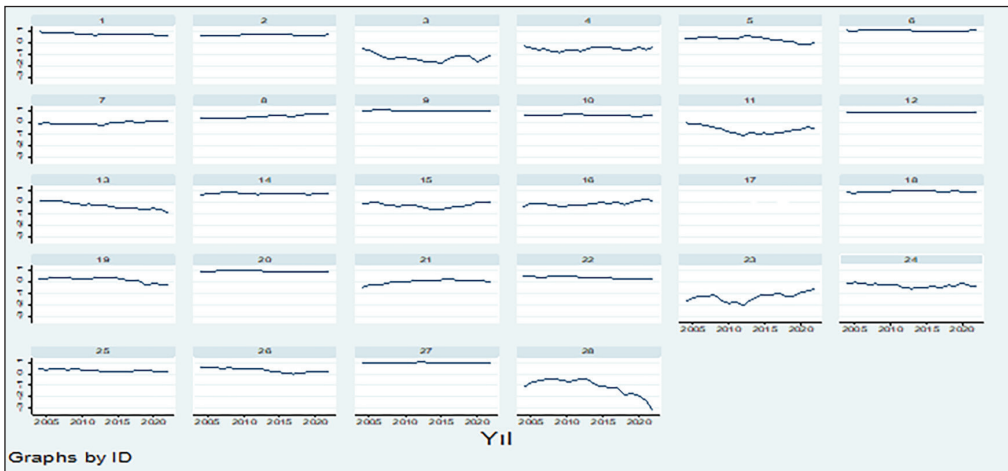
luğun Kontrolü iken bağımsız değişken ülkelerin insani gelişmişlik endeksleridir. Yolsuzluğun kontrolü verileri Dünya Bankası veri tabanından, insani gelişmişlik endeksi verileri ise Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) tarafından raporlanan insani kalkınma raporları veri tabanından elde edilmiştir.

Model kurgusu, literatürde insani gelişmişlik düzeyi ile yolsuzluğun kontrolü arasındaki ilişkiyi inceleyen çalışmalar dikkate alınarak oluşturulmuştur. Bu kapsamda, bağımlı değişken olarak yolsuzluğun kontrolü (LNCOR), bağımsız değişken olarak ise insani gelişmişlik düzeyi (LNHDI) modele dahil edilmiştir. Panel veri yapısının birimler arası farklılıkları dikkate alabilme avantajı nedeniyle, analizde panel veri yöntemi tercih edilmiştir. Çalışmada insani gelişmişliğin yolsuzluğun kontrolü üzerindeki etkisi varsayımsal olarak ele alınmaktadır. Bu yaklaşım literatürde yaygın olarak kullanılan uygulamaları temel almaktadır. Bu nedenle ihmal edilmiş değişken önyargısı riski olası olmakla birlikte, çalışmanın sınırlılıkları arasında tartışma bölümünde açıkça belirtilmektedir.

Çalışmada insani gelişmişlik endeksinin yolsuzluğun kontrolü (HDI → COR) üzerindeki etkisi temel alınmıştır. Ters yönde bir nedensellik olasılığı (COR → HDI) düşünülmekle birlikte, literatürdeki benzer çalışmalar insani gelişmişlik düzeyi arttıkça yolsuzluk kontrolünün güçlendiğini göstermektedir (Treisman, 2000; Akçay, 2006; Holmberg & Rothstein, 2011; Sarmiento, 2015; Urbina & Rodriguez, 2022). Bununla birlikte, bazı ülkelerde yüksek insani gelişmişlik değerlerine rağmen kurumsal yapıların zayıf olması nedeniyle yolsuzlukla mücadelede beklenen etki sağlanamamaktadır (Holmberg & Rothstein, 2011; Sarmiento, 2015). Literatürde gözlemlenen bu heterojenlik, ters nedensellik olasılığının sınırlı olduğunu göstermektedir. Bu nedenle modelde tek değişken kullanılmış ve ters nedensellik olasılığı sınırlılık olarak tartışma bölümünde belirtilmiştir.

Bağımlı değişken Yolsuzluğun Kontrolü'nün logaritmik dönüşüm sonrası ülkelere göre seyir grafiği Şekil 1'deki gibidir.

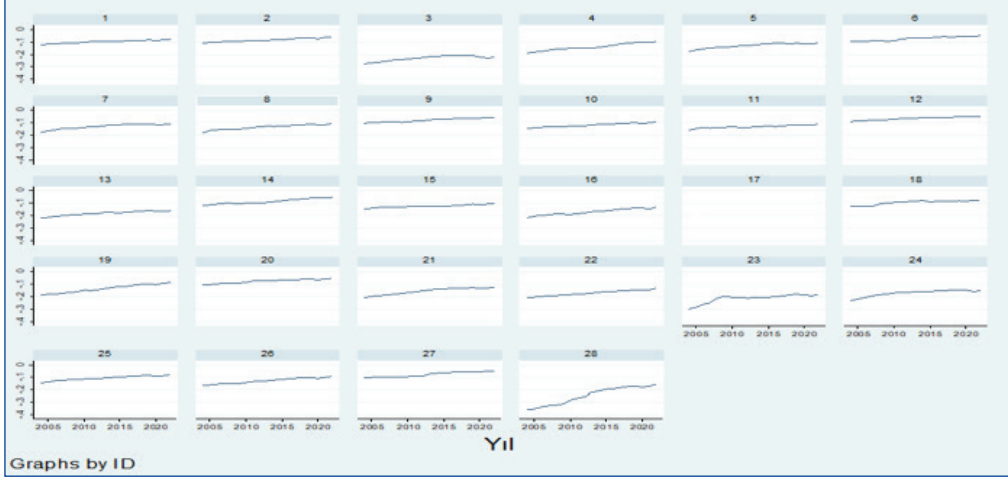
Şekil 1: Ülkelerin Yolsuzluğun Kontrolü Verilerinin Grafikleri



Kaynak: Ülke verileri doğrultusunda STATA programı tarafından oluşturulmuştur

Bağımsız değişken olan İnsani Gelişmişlik Endeksi için ülkelere göre seyir grafikleri ise Şekil 2'deki gibidir.

Şekil 2: Ülkelerin İnsani Gelişmişlik Endeks Verilerinin Grafikleri



Kaynak: Ülke verileri doğrultusunda STATA programı tarafından oluşturulmuştur

Bu çalışmada kullanılan veriler ve verilerin alındığı veri tabanları Tablo 1'de sunulmaktadır.

Tablo 1: Veri Kaynakları ve Açıklamaları

Değişken	Açıklama	Kaynak
COR	Yolsuzluğun kontrolü endeksi (-2,5 zayıf, 2,5 güçlü)	Dünya Bankası Veri Tabanı (WDI) içinde Dünya Çapında Yönetişim Göstergelerinin alt bileşeni (Kamu Yönetişim Göstergesi)
HDI	İnsani Gelişmişlik Endeksi (0-1 arası skor)	Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) İnsani Kalkınma Raporları Veri Tabanı (HDI)

Kaynak: Tanımlar Dünya Bankası ve Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı veri tabanından alınmıştır.

Bu çalışmada kullanılmış olan veri setine ait tanımlayıcı istatistikler Tablo 2’de gösterilmektedir.

Tablo 2: Tanımlayıcı İstatistikler

	LNCOR	LNHDI	ID	YIL
Ortalama	0,16	-0,133	14,5	2013
Standart Sapma	0,716	0,053	8,085	5,482
Min	-3,173	-0,362	1	2004
Max	1,088	-0,049	28	2022
Gözlem Sayısı	532	532	532	532

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur

5. Bulgular

Panel veri analizi için oluşturulacak denklem (4) şu şekildedir.

$$LNCOR_{it} = \beta_0 LNHDI_{it} + C_{it} \quad (4)$$

Modelin tek değişkenli olarak kurgulanmasının başlıca nedeni, çalışmanın insani gelişmişlik endeksi ile yolsuzluğun kontrolü arasındaki nedensel ilişkinin doğrudan etkisini analiz etmeyi hedeflemesidir. Bu yaklaşım, modelin sadeliğini koruyarak temel ilişkinin net bir şekilde ortaya konmasını sağlamaktadır. Çalışmada kontrol değişkenleri eklenmemesi bilinçli bir tercih olup, amaç yalnızca insani gelişmişlik endeksinin yolsuzluğun kontrolü üzerindeki etkisini izole etmek ve bu ilişkinin temel dinamiklerini ortaya koymaktır. Model seçim sürecinde öncelikle havuzlanmış en küçük kareler, sabit ve tesadüfi etkiler modelleri karşılaştırılmış ve Hausman testi sonucuna göre uygun model Tablo 3’te belirlenmiştir. Ayrıca modelin temel varsayımları olan heteroskedastisite, otokorelasyon ve birimler arası korelasyon Tablo 4’te sınanmış, elde edilen bulgular doğrultusunda uygun tahmin yöntemi Tablo 5’te tercih edilmiştir.

Chow (F testi) (1984) testinde H_0 hipotezi havuzlanmış en küçük kareler regresyon modelinin kullanılmasını, H_1 hipotezi ise sabit etkiler modelinin kullanılması gerektiğini belirtmektedir. Chow (F testi) sonucu 71,49 - P değeri $> F(54, 476) = 0.0000$ olması sebebiyle gruplar arasında (ID bazında) yapısal farklılık bulunmaktadır. Bu durum her bir birimin regresyon ilişkilerinin aynı olmadığını ve sabit katsayılı (havuzlanmış) en küçük kareler regresyon modelinin uygun olmadığını göstermektedir. Bu doğrultuda sabit etkiler veya tesadüfi etkiler modellerine yönelmemiz gerekmektedir.

Hausman testi (1978), sabit etkiler ile tesadüfi etkiler modelleri arasında tercih yapmak için kullanılmaktadır. Bu etkiler göz önünde bulundurularak muhtemel tahmin modelleri arasında yapılacak tercih için bazı analizlerin yapılması gerekmektedir.

Tablo 3: Panel Model Seçimi

Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken: LNCOR	
	SEM (Sabit)	TEM (Tesadüfi)
LNHDI	-2,766667 ^a 0,3885551	-1,444645 ^b 0,4164041
Sabit	-0,208346 ^a 0,0525747	-0,0323748 ^c 0,0875134
Gözlem Sayısı	532	532
R²	within = 0,0916 between = 0,7947 overall = 0,5058	within = 0,0916 between = 0,7947 overall = 0,5058
Yatay Kesit Birim Sayısı	28	28
F Testi	50,70 ^a	-
Wald istatistik	-	12,04 ^b
Rho	0,93318843	0,67781954
Hausman Testi	108,53	
Seçilen Yöntem	Sabit Etkiler	

Not: İstatistiklere ilişkin a, b, c sırasıyla $p < 0,001$; $0,001 < p < 0,010$; $0,010 < p < 0,050$ anlamlılık düzeylerini göstermektedir.

Tablo 3'te panel model seçimi için yol gösteren istatistiki sonuçlar paylaşılmaktadır. Sabit etkiler modelinde LNHDI değişkeninin katsayısı -2,7667 olup % 1 anlamlılık düzeyinde anlamlıdır. Bu durum, insani gelişmişlik düzeyindeki artışın yolsuzluğun kontrolünü anlamlı şekilde azalttığını göstermektedir. Tesadüfi etkiler modelinde ise katsayı -1,4446 olup % 5 düzeyinde anlamlıdır. Benzer bir negatif ilişki burada da görülmektedir. Sabit terim yalnızca sabit etkiler modelinde anlamlıdır. Her iki modelde de R^2 değerleri within $R^2 = 0,0916$ düzeyinde olmakla birlikte between ve overall R^2 değerleri yüksektir. Yani gruplar arası değişkenlik modeli daha iyi açıklamaktadır. Sabit etkiler modeli için F testi değeri 50,70 olup modelin genel olarak anlamlı olduğunu gösterirken, tesadüfi etkiler modelinde Wald istatistiği 12,04 modelin anlamlı olduğunu gösterir. Rho değeri sabit etkiler modelinde 0,93 ile panelin büyük kısmının bireyler arası farklardan kaynaklandığını gösterirken, tesadüfi etkiler modelinde bu oran 0,67'dir. Hausman testi sonucu 108,53 olup bu yüksek değer, sabit etkiler ve tesadüfi etkiler tahminleri arasında anlamlı fark olduğunu ve sabit etkiler modelinin tercih edilmesi gerektiğini göstermektedir.

Tablo 4: Sabit Etkiler Modeli Temel Varsayım Sınamaları

Değişen Varyans için Modifiye Edilmiş WALD Testi	Bhargava, Franzini ve Narendranathan'nın Durbin-Watson Testi	Baltagi-Wu'nun Yerel En İyi Değişmez Testi (LBI)	Frees CD Test
64721,11 ^a	0,31977703	0,62278632	5,048 alpha = 0,10 : 0,1360 alpha = 0,05 : 0,1782 alpha = 0,01 : 0,2601

Not: İstatistiklere ilişkin a, b, c sırasıyla $p < 0,001$; $0,001 < p < 0,010$; $0,010 < p < 0,050$ anlamlılık düzeylerini göstermektedir

Tablo 4 ile gösterilen sabit etkiler modeline ilişkin temel varsayım sınamaları sonuçlarına göre, Modifiye Edilmiş Wald testi değeri 64721,11 olup oldukça yüksek ve anlamlıdır. Bu, modelde ciddi düzeyde değişen varyans (heteroskedastisite) sorunu olduğunu göstermektedir. Bhargava, Franzini ve Narendranathan'a ait Durbin-Watson testi 0,3198 ve Baltagi-Wu'nun LBI testi 0,6228 değerindedir. Her iki sonuç da panel veride güçlü pozitif otokorelasyon bulunduğu işaret etmektedir. Ayrıca Frees testi, küçük veya orta büyüklükte N olan paneller için daha uygun olan Frees CD testi sonucu (5,048), kesitlerde yatay kesit bağımlılığı olduğunu göstermektedir.

Sabit etkiler modeline göre yapılan analizlerde, değişen varyans, otokorelasyon ve birimler arası korelasyon gibi sorunlar bulunmaktadır. Bu kapsamda araştırmada temel varsayım ihlallerine karşı dayanıklı olan Driscoll-Kraay yöntemi tercih edilmiştir. Ayrıca mevcut çalışmada odak, insani gelişmişlik endeksinin (HDI), yolsuzluğun kontrolü endeksi (COR) üzerindeki doğrudan etkisinin güvenilir biçimde tahmin edilmesi olduğundan ve bağımlı değişkenin gecikmeli etkisi modele dahil edilmediğinden, Driscoll-Kraay yöntemi daha uygun bir tercih olarak kullanılmıştır. Dinamik panel yöntemleri (GMM) ise kısa panel veri yapılarında ve özellikle bağımlı değişkenin gecikmeli değerinin modele eklenmesi gereken durumlarda daha uygundur.

Tablo 5: Driscoll-Kraay Hatalı Sabit Modeli Tahmin Sonucu

LNCOR	Katsayı	Standart Hata	t-istatistiği	P>t	%95 Güven Aralığı	Aralık
LNHDI	-2,767	0,674	-4,110	0,000	-4,149	-1,384
_cons	-0,208	0,087	-2,400	0,024	-0,387	-0,030

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

Tablo 5'te paylaşılmış olan Driscoll-Kraay standart hatalarıyla tahmin edilen sabit etkiler modeli sonuçlarına göre, LNHDI değişkeninin LNCOR üzerindeki etkisi -2,767 olup, bu etki istatistiksel olarak % 1 anlamlılık düzeyinde anlamlıdır ($p=0,000$). Bu sonuçlara göre, insani gelişmişlik endeksindeki % 1'lik artış yolsuzluğun kontrolünü % 2,77 oranında azaltmaktadır.

6. Tartışma

Yapılan analizde elde edilen bulgular doğrultusunda, çalışmada test edilen “AB ülkeleri ve Türkiye’de insani gelişmişlik endeksindeki artış, yolsuzluğun kontrolünü anlamlı bir şekilde artırmaktadır.” hipotezi reddedilmektedir. Çalışma bulguları; Avrupa Birliği ülkeleri ve Türkiye’nin dahil edildiği 2004-2022 yılları arasındaki analizde, insani gelişmişlik endeksindeki artışın, yolsuzluğun kontrolünü anlamlı bir şekilde artırmadığını ortaya koymaktadır. Analiz sonucu elde edilen negatif katsayı, literatürde beklenen pozitif ilişkiye ters düşmektedir. Yani daha yüksek insani gelişmişlik seviyelerinin bazen yolsuzluğun kontrolünü artırmak yerine azaltıcı bir etkiye yol açabildiğini göstermektedir. Bu durum literatürdeki bazı çalışmalarla da benzer sonuçlar taşımaktadır. Holmberg & Rothstein (2011) az ve orta gelirli ülkelerde kurumsal altyapı eksikliklerinin yolsuzluğun devam etmesine yol açabileceğini belirtirken, Sarmiento (2015) yüksek insani gelişmişliğe rağmen yolsuzluğun ciddi bir sorun olmaya devam ettiğini vurgulamaktadır. Benzer şekilde, Sönmez (2018) de insani gelişmişlik düzeyi yüksek bazı ülkelerde yolsuzluk algısının düşük olmadığını göstermektedir. Yani bu negatif etkinin ülkelerin kurumsal ve yapısal farklılıklarından kaynaklanabileceğini ve insani gelişmişlik endeksindeki artışın yolsuzluğun kontrolü üzerinde mutlak bir artırıcı etki sağlamadığını desteklemektedir. Bu ilişkinin literatürde daha nadir rastlanılan şekilde olumsuz çıkmasının nedenlerinden biri, veri setindeki ülkelerin heterojen yapısıdır. Bu heterojen yapıyı daha iyi anlayabilmek için incelenen ülkelerin son 3 yıldaki (2020-2022) ortalama en iyi ve en kötü insani gelişmişlik endeksi (HDI) ve yolsuzluğun kontrolü endeksi (COR) değerleri Tablo 6 ve Tablo 7 ‘de yer almaktadır.

Tablo 6. 2020-2022 Ortalama En İyi ve En Kötü Yolsuzluğun Kontrolü Endeksi Değerleri (COR)

En İyi Endeks Değerli Ülkeler (COR 2020-2022)			En Kötü Endeks Değerli Ülkeler (COR 2020-2022)		
Ülke	COR	HDI	Ülke	COR	HDI
Danimarka (DNK)	2,32	0,948	Türkiye (TUR)	-0,41	0,843
Finlandiya (FIN)	2,22	0,94	Bulgaristan (BGR)	-0,25	0,799
İsveç (SWE)	2,08	0,948	Romanya (ROU)	-0,05	0,826
Hollanda (NLD)	1,97	0,941	Macaristan (HUN)	-0,01	0,848
Lüksemburg (LUX)	1,92	0,925	Yunanistan (GRC)	0,08	0,889

Tablo 6’da en güncel yıllar olan, 2020-2022 yıllarının ortalaması için 28 ülke verilerine göre en iyi ve en kötü yolsuzluğun kontrolü endeksine (COR) sahip ülkeler yer almaktadır. En iyi ülkeler çok yüksek insani gelişmişliğe sahip (0,90’ın üzerinde) ve yolsuzluğun kontrolünün en yüksek (üst sınır +2,5) algılandığı ülkelerdir. Yolsuzluğun kontrolü endeksi için en iyi ülkelerin, Avrupa Birliği’nin daha eski üyeleri olan ve birlik içerisindeki diğer ülkelere göre refahı daha yüksek ülkeler olduğu dikkat çekmektedir. En kötü yolsuzluğun kontrolü endeksi verilerine sahip ülkelerin ise birlikte üye olarak yer almayan Türkiye ya da birliğe daha sonradan üye olan Macaristan (üyelik tarihi 2004), Bulgaristan (2007) ve Romanya (2007) olması dik-

kat çekmektedir. Bu ülkelerde endeks değerleri sıfırın altındadır. Yani endeks zayıf yolsuzluk kontrolünü göstermektedir. Yolsuzluğun kontrolü endeks değeri en düşük ülke olan Türkiye’de kurumsal altyapı boşlukları bulunmaktadır. Sonradan birlik üyesi olan ve birlik içerisindeki diğer ülkelere göre az ya da orta gelirli sayılabilecek Macaristan, Bulgaristan ve Romanya gibi ülkelerde de yapısal reformların yeterince tamamlanamamış oluşu, zayıf yolsuzluk kontrolüne işaret edebilecek nedenlerdendir. Bu tablodaki diğer üyelere göre daha eski Avrupa Birliği üyesi olan Yunanistan’ın (1981) endeks değeri ortalaması ise sıfırın üzerinde olmasına rağmen ülke güçlü bir yolsuzluk kontrolü algısına çok uzaktır. 2008 yılında yaşadığı krizin etkilerini aşabilmek için birlikten aldığı kurtarma paketleriyle kurumsal altyapısını modernize etmeye çalışmaktadır. En kötü yolsuzluk kontrolü değerlerine sahip ülkelerin bile çok yüksek insani gelişmişlik endeksi değerlerine (0,80’in üzerinde) sahip olduğu görülmektedir. Örneklemedeki bu verilerin, panel analiz bulgularının sonucuna doğrudan etki eden ve yüksek insani gelişmişlik - yüksek yolsuzluk kontrolü beklentisini, olumsuz anlamda doğrudan etkileyen veriler olduğu söylenebilir.

Tablo 7. 2020-2022 Ortalama En İyi ve En Kötü İnsani Gelişmişlik Endeksi Değerleri (HDI)

En İyi Endeks Değerli Ülkeler (HDI 2020-2022)			En Kötü Endeks Değerli Ülkeler (HDI 2020-2022)		
Ülke	COR	HDI	Ülke	COR	HDI
Almanya (DEU)	1,81	0,948	Bulgaristan (BGR)	-0,25	0,799
Danimarka (DNK)	2,32	0,948	Romanya (ROU)	-0,05	0,826
İsveç (SWE)	2,08	0,948	Türkiye (TUR)	-0,41	0,843
İrlanda (IRL)	1,61	0,947	Macaristan (HUN)	-0,01	0,848
Hollanda (NLD)	1,97	0,941	Letonya (LVA)	0,7	0,872

Tablo 7’de 2020-2022 ortalama verilerine göre en iyi ve en kötü insani gelişmişlik endeksi (HDI) değerlerine sahip ülkeler yer almaktadır. İnsani gelişmişlik endeks değerleri en yüksek olan ülkeler Almanya, Danimarka, İsveç, İrlanda ve Hollanda’dır. Bu ülkelerin yolsuzluğun kontrolü endeksi değerleri ortalaması da güçlü yolsuzluk kontrolünü göstermektedir. Diğer taraftan insani gelişmişlik endeksi değerlerinin son 3 yıl ortalamasına göre en düşük olduğu ülkeler ise Bulgaristan, Romanya, Türkiye, Macaristan ve Letonya’dır. İnsani gelişmişlik endeksi sınıflandırmasına göre, bu ülkelerden son 4’ü çok yüksek insani gelişmişlik değerlerine sahip olup, yolsuzluğun kontrolü endeksi değerleri zayıf yolsuzluk kontrolünü göstermektedir.

Çalışma kapsamındaki ülkelerin sergilediği yüksek heterojenlik, bulguların yönünü etkileyen temel unsurlardan biridir. Analizdeki veri seti, hem insani gelişmişlik hem de yönetim kalitesi açısından oldukça farklı dinamiklere sahip ülkeleri bir arada barındırmaktadır. Tablo 6 ve 7’de görüldüğü üzere, daha eski AB üyeleri (Danimarka, İsveç, Almanya vb.) hem çok yüksek insani gelişmişlik endeksi hem de güçlü yolsuzluk kontrolüne sahiptir. Türkiye ile birlikte Bulgaristan, Romanya ve Macaristan gibi ülkeler çok yüksek insani gelişmişlik değerlerine ulaşmış olmalarına rağmen negatif yolsuzluk kontrolü değerleri (zayıf kontrol algısı) sergilemektedir. Bu ülkelerin ekonomik verilerinde de bulunan heterojenlik durumu, bu çalışmanın

sınırlılıklarından birini oluşturmaktadır. Örneklemdeki bu yapısal ayrışma, insani gelişmişlik artışının yolsuzluk kontrolünü her ülkede sistematik ve doğrusal bir şekilde güçlendirmedeği sonucunu desteklemektedir.

Analizden elde edilen negatif katsayının temel açıklamalarından biri de kurumsal gecikme olgusu olabilir. İnsani gelişmişlik endeksinin bileşenleri olan eğitim, sağlık ve gelir düzeyindeki iyileşmeler, kurumsal reformlardan daha hızlı bir tempoda gerçekleşebilmektedir. Holmberg & Rothstein (2011) ile Sarmiento (2015) tarafından vurgulandığı üzere, yapısal ve sosyal gelişim sağlanmasına rağmen kurumsal altyapıdaki boşlukların devam etmesi, insani gelişmişlikteki artışın yolsuzluk kontrolü üzerinde beklenen olumlu etkiyi yaratmasını engellemektedir. Bu durum, ekonomik kazanımların yolsuzluğu önleyecek güçlü denetim mekanizmalarıyla henüz tam olarak entegre edilemediği bir geçiş sürecine işaret etmektedir.

Elde edilen sonucun bir diğer boyutu, yolsuzluğun kontrolü endeksinin anket ve uzman değerlendirmelerine dayalı ‘algı temelli’ bir ölçüm metodolojisine sahip olmasıdır. İnsani gelişmişlik endeksinin, özellikle eğitim bileşenindeki artış, toplumun yolsuzluk konusundaki farkındalığını ve hassasiyetini yükseltebilecektir. Daha eğitimli ve bilinçli hale gelen bireyler, geçmişte kanıksanmış olan bürokratik aksaklıkları veya etik dışı uygulamaları daha sert bir şekilde yolsuzluk olarak nitelendirebilmektedir. Bu durum, nesnel yolsuzluk seviyesi aynı kalsa dahi, artan farkındalık nedeniyle algılanan yolsuzluğun artmasına ve yolsuzluk kontrolü endeksinin (COR) istatistiksel olarak gerilemesine yol açabilmektedir.

7. Sonuç

Bu çalışmada, 2004-2022 dönemi için AB ülkeleri ve Türkiye örnekleminde insani gelişmişlik ile yolsuzluğun kontrolü arasındaki ilişki panel veri analiziyle incelenmiştir. Analiz sonuçları, insani gelişmişlikteki (HDI) % 1’lik bir artışın yolsuzluğun kontrolü (COR) üzerinde yaklaşık % 2,77’lik bir azalmaya yol açtığını ortaya koymaktadır. Bu bulgu doğrultusunda, insani gelişmişliğin yolsuzluk kontrolünü artıracağına dair kurulan H_1 hipotezi reddedilmektedir.

İnsani gelişmişlik endeksi bir ülkedeki eğitim düzeyi, sağlık hizmetlerine erişim ve yaşam standardı (kişi başı gelir) gibi temel insani gelişim göstergelerini kapsayan bileşik bir endekstir. İnsani gelişmişlik endeksinin artması, bir ülkede bireylerin bilgiye, sağlığa ve ekonomik olanaklara daha fazla eriştiği anlamına gelmektedir. Yolsuzluğun kontrolü endeksi ise, kamu gücünün yolsuzluk için kötüye kullanılmasının ne derece kontrol altında olduğunu göstermektedir. Beklenti, insani gelişmişlik endeksinin artmasının yolsuzluğun kontrolü endeksinin olumlu yönde etkileyeceğidir. Bu beklentinin nedenlerinden birisi yüksek insani gelişmişlik düzeyine sahip toplumlarda eğitim seviyesinin genellikle yüksek oluşudur. Algısı yüksek, eğitimli bireyler haklarını bilmekte, yolsuzlukları fark etmekte ve tepki verebilmektedir. Sivil toplumun daha güçlü olduğu bu gibi toplumlarda medya daha özgür olup, denetim mekanizmaları aktif işlemektedir. Sağlık hizmetlerinin iyi ve ekonomik refahın yüksek olduğu ülkelerde de sosyal istikrar sağlanmaktadır. Sağlanan istikrar, birey ve kurumların etik dışı davranışlara yönelmesini azaltabilmektedir. İnsani gelişmişlik düzeyi yüksek olan ülkelerde kurumsal kapasite ve şeffaflık da genelde gelişmiş olmaktadır. Güçlü ve şeffaf kurumlarla kamu kaynaklarının kötüye kullanımı zorlaşmaktadır. Bu hususlar, yolsuzlukla mücadelenin daha etkili olmasını sağlamaktadır.

Literatürde yapılan çalışmaların büyük bölümü insani gelişmişlik arttıkça yolsuzluk kontrolünün de güçleneceğini söylemektedir. Çalışmanın bulguları, literatürdeki benzer ampirik çalışmalarla karşılaştırıldığında dikkat çekici bir ayrışma sergilemektedir. Literatürde Akçay (2006), Treisman (2000) gibi pek çok araştırmacı, insani gelişmişlik düzeyi ile yolsuzluğun kontrolü arasında güçlü ve pozitif yönlü bir ilişki olduğunu; yani kalkınma düzeyindeki artışın yolsuzluğu doğal bir süreçle azalttığını savunmaktadır. Ancak bu çalışmada elde edilen negatif bulgular, söz konusu doğrusal iyileşme varsayımıyla uyumlu değildir. Bu uyumsuzluk, Gundlach & Paldam (2009) tarafından vurgulanan ve yolsuzluğun sadece gelir veya sosyal imkanlarla değil, kökleşmiş kültürel ve tarihsel faktörlerle şekillendiği görüşüyle paralellik göstermektedir. Benzer şekilde, Sönmez (2018) ve Urbina & Rodriguez (2022) gibi çalışmaların da işaret ettiği üzere, kurumların kalitesi, ekonomik ve sosyal gelişimin gerisinde kaldığında, insani gelişmişlikteki artış yolsuzlukla mücadelede beklenen kaldıraç etkisini yaratamamaktadır. Bu durum, ele alınan AB örneklemini ve Türkiye özelinde, kalkınmanın kurumsal kapasite inşası ile desteklenmediği sürece yolsuzluk kontrolü üzerinde ters yönlü veya kısıtlı bir etki doğurabileceğini kanıtlamaktadır.

Ayrıca bu model ile elde edilen olumsuz ilişki çeşitli nedenlerle açıklanabilir. Bazı ülkelerde yüksek insani gelişmişliğe rağmen, yolsuzluk kontrolü zayıf olabilmektedir. İnsani gelişmişlik endeksi uzun vadeli bir endeks iken yolsuzluk kontrolü endeksi yapısı itibarıyla daha kısa vadeli dalgalanmalara açıktır. Başka bir neden, gözlemlenen ülkeler kümesinin kendine özgü özellikleridir. Ülkeler dünyadaki bazı bölgelere kıyasla yüksek insani gelişmişlik endeksi değerlerine sahiptir. Ancak bu kümede oldukça yüksek gelişmişlik seviyesine sahip ülkeler (İsveç, Almanya, Hollanda gibi) yanında, insani gelişmişlik endeksi değerleri dalgalanan (orta yüksek insani gelişmişlik seviyesi) gelişmekte olan ülkeler (Bulgaristan, Romanya, Türkiye gibi) de bulunmaktadır. Aynı şekilde ülkeler yolsuzlukla mücadele kapasiteleri açısından da birbirinden ayrılmaktadır. Örneğin, İskandinav ülkeleri hem yüksek insani gelişmişlik endeksi değerlerine hem de yüksek yolsuzluk kontrolü kapasitesine sahiptir. Doğu Avrupa ülkelerindeyse yüksek insani gelişmişlik değerlerine rağmen, daha düşük yolsuzluk kontrolü (Bulgaristan, Romanya, Macaristan, Polonya) gözlemlenmektedir. AB ülkeleri dışında yer alan Türkiye’de ise görece olarak düşük yolsuzluk kontrolü ve yükselişte olan insani gelişmişlik değerleri (orta yüksek) göze çarpmaktadır. Bahsedilen durumlar modelde insani gelişmişlik endeksi değerleri yüksek, yolsuzlukla kontrol endeksi değerleri düşük noktalar yaratmaktadır. Modeldeki negatif ilişki bu örneklerle açıklanabilir. Türkiye’nin örneklemedeki yeri de regresyon eğimini aşağı çekebilecek etki yaratmaktadır. Ayrıca bu olumsuz ilişkide, literatürdeki bazı çalışmaların da (Treisman, 2000; Akçay, 2006; Sarmiento, 2015; Urbina & Rodriguez, 2022; Ananta & Kamal, 2023) işaret ettiği gibi, ülkelerdeki kurumsal kalitenin insani gelişmişliğe eşlik edemeyişi de önemli bir etken olarak karşımıza çıkmaktadır. Yani eğitim olanakları, sağlık kalitesi ve yaşam standardı (kişi başı gelir) iyi olsa bile eğer hukuk devleti, denetim kurumları, basın ve ifade özgürlüğü gibi hususlar zayıfsa yolsuzluk azalmayabilmektedir. Bu durumda, kurumların kalitesinin artırılmasıyla, yapısal reformların tamamlanmasıyla, şeffaf ve hesap verebilir yapıların işler hale getirildiği sistemlerin kurulmasıyla yolsuzluk büyük ölçüde azalmaktadır.

Analizde elde edilen negatif ilişki, literatürdeki baskın görüşün aksine, incelenen ülkelerde sosyal ve ekonomik gelişimin kurumsal dürüstlikle eş zamanlı ilerlemediğini kanıtlar.

maktadır. Bulgular, politika yapıcılarının dikkatini çekmesi gereken üç temel kurumsal boşluğa işaret etmektedir. Bunlar; kurumsal gecikme boşluğu, algı ve farkındalık boşluğu, rant kollama ve dijitalleşme boşluğudur.

İnsani gelişmişlik endeksinin bileşenleri olan eğitim ve gelir düzeyindeki artış, yolsuzluğu denetleyecek yasal ve idari reformların hızının çok önünde seyretmektedir. Böyle olduğunda, yalnızca sosyal refahı artırmaya yönelik politikalar yolsuzluğu dizginlemeye yetmemektedir. Kurumsal gecikme boşluğu olarak nitelenecek bu boşluk için; başta Türkiye ve birliğe yeni katılan üyeler olmak üzere, yolsuzluğun kontrolünü güçlendirebilmek amacıyla hukukun üstünlüğünü tesis edebilmek çok önemlidir. Yargı bağımsızlığının tam olarak tesisi ve yolsuzluk suçlarında cezasızlık algısını ortadan kaldıracak ihtisas mahkemelerinin kurulması bir zorunluluktur.

Algı ve farkındalık boşluğu açısından, insani gelişmişlik endeksi içindeki eğitim seviyesinin yükselmesi, toplumun yolsuzluk konusundaki hassasiyetini ve farkındalığını artırmaktadır. Ancak bu farkındalık, hesap verebilir mekanizmalarla desteklenmediğinde, yolsuzluk algısının daha da kötüleşmesine neden olmaktadır. Vatandaşların yolsuzluk vakalarını güvenle bildirebileceği, ihbarcı koruma yasaları güçlendirilmeli ve kamu yönetiminde ‘Ses Verilebilirlik ve Hesap Verebilirlik’ ilkeleri doğrultusunda sivil toplumun denetim yetkisi artırılmalıdır.

Rant kollama ve dijitalleşme boşluğu açısından, analiz dönemi boyunca kamu kaynaklarının verimsiz kullanımı ve rant kollama faaliyetleri, insani gelişmişlik kazanımlarının kurumsal kaliteye dönüşmesini engellemiştir. Özellikle kamu ihalelerinde insan faktörünü ve takdir yetkisini minimize eden, blokzincir tabanlı veya tam şeffaf e-ihale sistemlerine geçiş zorunlu hale getirilmelidir.

Türkiye özelinde elde edilen analiz sonuçları, insani gelişmişlikteki artışın yolsuzluğun kontrolü üzerinde beklenen sistematik iyileşmeyi tam anlamıyla sağlayamadığını veya bu ilişkinin kurumsal engellerle kısıtlandığını göstermektedir. Literatürde vurgulandığı üzere, sağlık ve eğitim gibi insani gelişmişlik bileşenlerindeki kazanımların yolsuzluğu azaltabilmesi için bu sürece güçlü yönetim reformlarının eşlik etmesi zorunludur. Bu kapsamda Türkiye için temel öncelik; yargı bağımsızlığı, şeffaflık ve ifade özgürlüğü (Elbahnasawy & Revier, 2012) gibi alanlarda kurumsal kaliteyi artıracak yapısal reformların hayata geçirilmesidir. Kamu kaynaklarının rant kollama faaliyetleri nedeniyle verimsiz kullanımını engellemek adına denetim mekanizmalarının dijitalleşme ve hesap verebilirlik ilkeleriyle modernize edilmesi, hem insani gelişmişliğin sürdürülebilirliğini destekleyecek hem de yolsuzluğun kontrolü endeksindeki konumu güçlendirecektir.

Bu çalışma, insani gelişmişliğin yolsuzluk kontrolü üzerindeki etkisini ‘yönetişim kalitesi’ perspektifinden derinleştirmek adına şu iki spesifik gösterge ile genişletilebilir: Ses verilebilirlik ve hesap verebilirlik göstergesi. Bu gösterge, eğitimli nüfusun farkındalığının, demokratik katılım kanalları açık olduğunda yolsuzluğu azaltıp azaltmadığını test etmek için kullanılabilir. Ya da hukukun üstünlüğü göstergesi, sosyal gelişim ile yasal yaptırım gücü arasındaki ‘kurumsal gecikme’ hipotezini ampirik olarak doğrulamak amacıyla modele dahil edilebilir. Çeşitli ekonomik göstergelerle bu değişkenler arasındaki ilişkilerin incelenmesi, ülkelerin daha yatırım yapılabilir bir ekonomi inşa etmesinde faydalı olabilecektir.

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı

Çalışmanın tüm süreçlerinde araştırma ve yayın etiğine uygun hareket edilmiş, etik kurallara ve bilimsel atıf gösterme ilkelerine uyulmuştur.

Çıkar Çatışması Beyanı

Çalışmada herhangi bir potansiyel çıkar çatışması söz konusu değildir.

Yapay Zekâ Kullanım Beyanı

Çalışmada literatür taraması aşamasında konuyla ilgili önemli bir çalışmayı gözden kaçırmamak ve taramayı zenginleştirmek için Research Rabbit AI desteği alınmıştır.

Teşekkür

Çalışmaya katkı sunmuş olan editörlere, bağımsız değerlendirecilere ve çalışmanın gelişim süreçlerinde destek vermiş olan Dr.Kutay ŞENEL'e teşekkür ederim.

Kaynakça

- Akçay, S. (2006). *Yolsuzluk ve Yönetişim: Yolsuzlukla Mücadelede Yönetişimin Rolü*. Ankara: T.C. Başbakanlık Kamu Görevlileri Etik Kurulu Yayınları.
- Alataş, S., & Peker, O. (2016). Kurumsal kalite ve gelir: Panel veri analizi. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 17(2), 61-79. <https://doi.org/10.17494/ogusbd.281805>
- Ananta, P., Kamal, M. E. B. M., & Mohamed, N. (2023). Public Spending, Corruption, and Human Development: Empirical Evidence In Middle-Income Countries. *European Proceedings of Social and Behavioural Sciences*. pp. 561-579. European Publisher. <https://doi.org/10.15405/epsbs.2023.11.48>
- Arslan, C. K. (2023). Yolsuzlukların doğrudan yabancı yatırımlar üzerindeki etkisi: çok boyutlu panel veri analizi. *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 18(2), 197-204. <https://doi.org/10.48145/gopsbad.1335738>
- Baltacı, N., Kargı, B., Beken, G. H., & Akyol, H. (2017). Ekonomik özgürlük, gelir eşitsizliği ve yolsuzluk ile büyüme arasındaki ilişkinin incelenmesi. *Cataloging-In-Publication Data*, 298, 304.
- Baltagi, B. H. (2008). *Econometric analysis of panel data* (Vol. 4). Chichester: Wiley.
- Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (2024). Human Development Reports. <https://hdr.undp.org/data-center/human-development-index#/indicies/HDI>. Erişim tarihi: 01.05.2025.
- Bitterhout, S., & Simo-Kengne, B. D. (2020). *The effect of corruption on economic growth in the BRICS Countries: A panel data analysis* (pp. 66-78). Economic and Well-being Research Group.
- Buz, F., & Erul, M. R. (2018). Sosyoekonomik gelişmişlik düzeyinin yolsuzluk algı endeksi üzerindeki etkisine ilişkin bir analiz. *International Journal of Public Finance*, 3(2), 233-248. <https://doi.org/10.30927/ijpf.451502>
- Çeştepe, H., & Tatar, H. E. (2018). Yolsuzluk ve gelir eşitsizliği: gelişmekte olan ülkeler için panel veri analizi. *Journal of Management and Economics Research*, 16(2), 111-123. <http://dx.doi.org/10.11611/yea.393372>
- Çetin, C. N. (2020). İnternet kullanımı yolsuzluğu azaltır mı? BİT çerçevesinde panel veri analizi. *Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 21(3), 41-61. <https://izlik.org/JA87XD53DX>
- Çevik, N. K., Altınkeski, B. K., & Kantarcı, T. (2019). Mutlu gezegen endeksi: Dünyanın en mutlu ülkelere-rinden panel veri bulguları. *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (Ek Sayı (2019)), 181-202. <https://izlik.org/JA85ST84RF>

- Çoban, M. N. (2020). Basın özgürlüğü ve yolsuzluk ilişkisi: BRICS ülkeleri üzerine panel veri analizi. *Kırklareli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 9(2), 212-235. <https://izlik.org/JA99ZL77HW>
- Dökmen, G. (2012). Yolsuzlukların vergi gelirleri üzerindeki etkisi: Dinamik panel veri analizi. *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 13(1), 41-51. <https://izlik.org/JA85JX98ZK>
- Dünya Bankası (2023). Control of Corruption – Estimate. <https://data.worldbank.org/indicator/CC.ES.T> (Erişim tarihi: 05.05.2025).
- Efeoğlu, R., & Emsen, Ö. S. (2021). Demokratikleşmede yolsuzluk ve kalkınmışlığın etkileri. *Bingöl University Journal of Economics & Administrative Science*, 5(1). <https://doi.org/10.33399/biib-fad.749982>
- Elbahnasawy, N. G., & Revier, C. F. (2012). The determinants of corruption: Cross-country-panel-data analysis. *The Developing Economies*, 50(4), 311-333. <https://doi.org/10.1111/j.1746-1049.2012.00177.x>
- Erkal, G., Akıncı, M., & Yılmaz, Ö. (2015). Politik istikrarsızlık ve yolsuzluk ilişkisi: Bir panel veri analizi. *Ege Akademik Bakış*, 15(3), 327-342.
- Farrag, N. A., & Ezzat, A. M. (2016). The impact of corruption on economic growth: A comparative analysis between Europe and MENA countries. In *Handbook of research on comparative economic development perspectives on Europe and the MENA region* (pp. 74-97). IGI Global.
- Fisman, R., & Miguel, E. (2007). Corruption, norms, and legal enforcement: Evidence from diplomatic parking tickets. *Journal of Political economy*, 115(6), 1020-1048. <https://doi.org/10.1086/527495>
- Frees, E. W. (2004). *Longitudinal and Panel Data, Analysis and Applications in the Social Sciences*. New York: Cambridge University Press.
- Gazel, S., & Tombak, F. (2024). Doğrudan yabancı yatırımların yolsuzluk algısı ve sivil özgürlükler açısından değerlendirilmesi: Gelişmekte olan ülkeler üzerine GMM panel veri analizi. *International Journal of Disciplines in Economics & Administrative Sciences Studies*, 9(51), 1280-1292. <https://doi.org/10.29228/ideas.71974>
- Gök, A., Yamak, T., & Saygın, E. (2018). Doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının yolsuzluk üzerindeki belirleyici etkisi: MENA bölgesi için panel veri araştırması. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, 287-302. <https://doi.org/10.18092/ulikidince.445887>
- Göktoğa, O., Zeren, F., & Torun, A. (2021). E-Devlet-Şeffaflık ilişkisi: Avrupa ülkeleri için panel veri analizi. *TRT Akademi*, 6(12), 450-467. <https://doi.org/10.37679/trta.909476>
- Gundlach, E., & Paldam, M. (2009). A farewell to critical junctures: Sorting out long-run causality of income and democracy. *European journal of political economy*, 25(3), 340-354. <https://doi.org/10.1016/j.ejpoleco.2009.02.007>
- Güney, T. (2015). Yönetişim ve sürdürülebilir kalkınma: OECD ülkeleri üzerine bir panel veri analizi. *Atatürk University Journal of Economics & Administrative Sciences*, 29(2).
- Güney, T., & Durman, M. (2014). Yolsuzluğun refah düzeyi üzerine etkisi: panel veri analizi. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 19(3), 253-266.
- Holmberg, S., & Rothstein, B. (2011). Dying of corruption. *Health Economics, Policy and Law*, 6(4), 529-547. <https://doi.org/10.1017/S174413311000023X>
- Hsiao, C. (2003). *Analysis of panel data*, (2nd Edition), United Kingdom.
- Igwike, R. S., Hussain, M. E., & Noman, A. (2012). The impact of corruption on economic development: A panel data analysis. *Social & Cultural Issues*, (Topic), 2, 2012.

- İlkyaz, C. (2016). *Ticaret ve yolsuzluğun çevre üzerine etkisi: Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler üzerine bir panel veri analizi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyon.
- Kalkan, Y. (2024). Ekonomik risk, ekonomik özgürlük indeksi, yolsuzluk algısı indeksi ve insani gelişim indeksinin mekânsal analizi. *Sosyoekonomi*, 32(61), 213-241. <https://doi.org/10.17233/sosyoekonomi.2024.03.11>
- Klitgaard, R. (1988). *Controlling corruption*. University of California Press.
- Lisciandra, M., & Migliardo, C. (2017). An empirical study of the impact of corruption on environmental performance: Evidence from panel data. *Environmental and resource economics*, 68, 297-318. <https://doi.org/10.1007/s10640-016-0019-1>
- Lv, Z., & Xu, T. (2017). A panel data quantile regression analysis of the impact of corruption on tourism. *Current Issues in Tourism*, 20(6), 603-616. <https://doi.org/10.1080/13683500.2016.1209164>
- Maddala, G. S., & Lahiri, K. (1992). *Introduction to econometrics* (Vol. 2, p. 525). New York: Macmillan.
- Mauro, P. (1995). Corruption and growth. *The quarterly journal of economics*, 110(3), 681-712. <https://doi.org/10.2307/2946696>
- Montes, G. C., & Almeida, A. (2017). Corruption and business confidence: a panel data analysis. *Economics Bulletin*, 37(4), 2692-2702.
- Özcan, B. (2013). OECD ülkelerinde yolsuzluğun ekonomik belirleyenleri: panel veri analizi. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 62(2), 253-282. <https://izlik.org/JA89MN88JA>
- Park, C. H., & Kim, K. (2020). E-government as an anti-corruption tool: Panel data analysis across countries. *International Review of Administrative Sciences*, 86(4), 691-707. <https://doi.org/10.1177/0020852318822055>
- Pehlivan, A. (2023). *Terörizm ile yolsuzluk arasındaki ilişki: MENA ülkeleri üzerine panel veri analizi* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.
- Poprawe, M. (2015). A panel data analysis of the effect of corruption on tourism. *Applied Economics*, 47(23), 2399-2412. <https://doi.org/10.1080/00036846.2015.1005874>
- Rose-Ackerman, S. (1999). *Corruption and government: Causes, consequences, and reform*. Cambridge University Press.
- Rose-Ackerman, S. (2010). The institutional economics of corruption. *The good cause: theoretical perspectives on corruption*, 47-63.
- Rose-Ackerman, S. (2013). *Corruption: A study in political economy*. Academic press.
- Sarmiento, J. (2015). Corruption and human development: a correlation study between political-social phenomena. *CUHSO-CULTURA-HOMBRE-SOCIEDAD*, 25(1), 113-138. <https://doi.org/10.7770/cuhso-v25n1-art899>
- Shahab, M. R., Pajooyan, J., & Ghaffari, F. (2015). The effect of corruption on shadow economy: An empirical analysis based on panel data. *International Journal of Business and Development Studies*, 7(1), 85-100. [10.22111/IJBDS.2015.2202](https://doi.org/10.22111/IJBDS.2015.2202)
- Shleifer, A. & Vishny, R. W. (1993). Corruption. *The quarterly journal of economics*, 108(3), 599-617. <https://doi.org/10.2307/2118402>
- Sönmez, F. (2018). *Çeşitli sosyoekonomik ve makroekonomik değişkenlerin yolsuzluk algısı üzerindeki etkileri: OECD'ye üye Avrupa ülkeleri için panel veri analizi* (Yüksek Lisans Tezi). <https://tez.yok.gov.tr> sayfasından erişilmiştir. Erişim Tarihi: 25.03.2026
- Şahin, D. (2017). Gelişmiş ülkelerde yolsuzluk ve ekonomik özgürlük ilişkisinin analizi. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 4(3), 112-121.

- Topal, M. H., & Keyifli, N. (2016). Yolsuzluk ve Kamu Borçları: OECD Ülkeleri İçin Ampirik Bir Kanıt, 2. *Uluslararası Osmaneli Sosyal Bilimler Kongresi*, 12-14.
- Transparency International. (2023). *Corruption perceptions index*. <https://www.transparency.org> (Erişim tarihi: 25.03.2026).
- Treisman, D. (2000). The causes of corruption: a cross-national study. *Journal of public economics*, 76(3), 399-457. [https://doi.org/10.1016/S0047-2727\(99\)00092-4](https://doi.org/10.1016/S0047-2727(99)00092-4)
- Tullock, G. (1967). The welfare costs of tariffs, monopolies, and theft. *Western Economic Journal*, 5:3, p. 224.
- Urbina, D. A., & Rodriguez, G. (2022). The effects of corruption on growth, human development and natural resources sector: empirical evidence from a Bayesian panel VAR for Latin American and Nordic countries. *Journal of Economic Studies*, 49(2), 346-363. <https://doi.org/10.1108/JES-05-2020-0199>
- Verbeek, M. (2008). *A guide to modern econometrics*. John Wiley & Sons.
- Woo, J. Y. (2010). The impact of corruption on a country's FDI attractiveness: a panel data analysis, 1984-2004. *Journal of International and Area Studies*, 71-91.
- Wooldridge, J. M. (2009). *Introductory Econometrics*. 4th Edition. Canada: South Western.