İSÜ İSTİNYE ÜNİVERSİTESİ İSTANBUL

T.C.

İSTİNYE ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

BİRLEŞMİŞ MİLLETLER KÜRESEL İLKELER SÖZLEŞMESİ'NİN YOLSUZLUKLA MÜCADELE BAŞLIKLI İLKESİNİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE İNCELENMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İŞLETME PROGRAMI

HARUN UĞUR

TEZ DANIŞMANI

DOÇ. DR. FAHRİ ERENEL

2019

İSTANBUL

T.C.
İSTİNYE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

BİRLEŞMİŞ MİLLETLER KÜRESEL İLKELER SÖZLEŞMESİ'NİN YOLSUZLUKLA MÜCADELE BAŞLIKLI İLKESİNİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE İNCELENMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
İŞLETME PROGRAMI

HARUN UĞUR
TEZ DANIŞMANI
DOÇ. DR. FAHRİ ERENEL

2019
İSTANBUL

ÖZET

BİRLEŞMİŞ MİLLETLER KÜRESEL İLKELER SÖZLEŞMESİ'NİN YOLSUZLUKLA MÜCADELE BAŞLIKLI İLKESİNİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE İNCELENMESİ

HARUN UĞUR

İŞLETME ANABİLİM DALI
Danışman: Doç. Dr. Fahri ERENEL
2019

Yolsuzluk dünyanın hemen her yerinde, toplumları ve ülkeleri önemli derecede etkileyen ciddi bir sorundur. Bu sorun merkezi hükümetlerden yerel yönetimlere, özel sektörden sivil toplum kuruluşlarına kadar her alanda tüm çabalara karşın yaygın ve kalıcı bir hal almıştır. Genellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde yaygın olan yolsuzluk, ekonomik büyümeyi olumsuz yönde etkilemekte, ekonomik büyümeye zarar vermekte ve sosyoekonomik kalkınmayı sekteye uğratmaktadır.

Bu açıdan yolsuzlukla mücadele oldukça önemlidir. Bu noktada Birleşmiş Milletler tarafından geliştirilen Küresel İlkeler Sözleşmesi (Global Compact) işletmelerin uzun dönemde karşılaşacakları sorunları bütüncül bir yaklaşım benimseyerek ortadan kaldırmak, sürekli rekabet içindeki iş dünyasında ortak bir kalkınma kültürü oluşturmak üzere evrensel ilkeler geliştirmiştir.

Bu çalışmada yolsuzluk kavramı Küresel İlkeler Sözleşmesi'nin yolsuzlukla mücadele başlıklı ilkesi çerçevesinde ele alınmış ve lojistik sektör incelemesi yapılmıştır.

Anahtar kelimeler: Yolsuzluk, Küresel İlkeler Sözleşmesi, Lojistik Sektörü

ABSTRACT

THE UNITED NATIONS THE PRINCIPLE OF THE GLOBAL PRINCIPLES AGREEMENT WITH AN ANTI-CORRUPTION INVESTIGATION IN LOGISTICS SECTOR

HARUN UĞUR

BUSINESS ADMINISTRATION
Advisor: Assoc. Dr. Fahri ERENEL
2019

Corruption is a serious problem that has a significant impact on societies and countries around the world. This problem has become widespread and permanant in all areas, from central governments to local governments, from the private sector to civil society organizations. In general, corruption, which is common in underdeveloped and developing countries, negatively affects economic growth, damages economic growth and disrupts socioeconomic development.

In this respect, fighting corruption is very important. At this point, the United Nations Global Compact has adopted a holistic approach and has developed universal principles to eliminate the long-term problems of enterprises and always create a common culture of development in the competitive business world.

In this study, the concept of corruption is discussed within the framework of the Global Compact and anti-corruption principle and the logistics sector is examined.

Keywords: Corruption, Global Compact, Logistics Sector

TEŞEKKÜR

Araştırmamın tüm aşamalarında her zaman yanımda olan ve beni her adımda destekleyip, yönlendiren tez danışmanım Sn. Doç. Dr. Fahri ERENEL'e araştırmada katılım sağlayan firmaya ve aileme sonsuz teşekkür ve şükranlarımı sunarım.

İÇİNDEKİLER

ETİK BEYANI ..... **i**
ÖZET ..... **ii**
ABSTRACT ..... **iii**
TEŞEKKÜR ..... **iv**
İÇİNDEKİLER ..... **v**
TABLO LİSTESİ ..... **vii**
ŞEKİL LİSTESİ ..... **viii**
KISALTMALAR LİSTESİ ..... **ix**
I. GİRİŞ **1**
II. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER KÜRESEL İLKELER SÖZLEŞMESİ KAVRAMSAL ÇERÇEVE 3
2.1. Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi 4
2.2. Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi Maddelerinin İncelenmesi 5
2.2.1. Birleşmiş Milletler Yolsuzlukla Mücadele Sözleşmesi 5
2.2.2. İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi/Beyannamesi (UDHR) 6
2.2.3. Çevre ve Gelişme Üzerine Rio Bildirisi 6
2.2.4. Uluslararası Çalışma Örgütü 6
2.3. Küresel İlkeler Sözleşmesini Kabul Eden Şirketlerin İncelenmesi 11
III. YOLSUZLUK VE YOLSUZLUKLA MÜCADELE 15
3.1. Yolsuzluk Kavramı 15
3.2. Yolsuzluğun Nedenleri 19
3.3. Yolsuzluk Türleri 24
3.3.1.Cezai Yaptırım Gerektiren Yolsuzluk Türleri 25
3.3.1.1. Rüşvet 25
3.3.1.2. İrtikâp 27
3.3.1.3. Zimmet 28
3.3.1.4. Kara Para Aklama 28
3.3.2.Cezai Yaptırım Gerektirmeyen Yolsuzluk Türleri 29
3.3.2.1. Rant Kollama 29
3.3.2.2. Kayırmacılık 29
3.3.2.3. Oy Ticareti 30
3.3.2.4. Lobicilik Faaliyetleri 30

3.3.2.5. Patronaj 31
3.4. Yolsuzluğun Etkileri 31
3.4.1. Ekonomik Etkileri 31
3.4.2. Kamusal Düzene Etkileri 33
3.5. Vergilendirme Alanında Yolsuzluğun Genel Göstergeleri 34
3.5.1. Vergi Kaçakçılığının Yaygınlığı 34
3.5.2. Vergisel Açıdan Kayıt Dışı Ekonomi 36
3.6. Vergi Sisteminde Yolsuzluğa Neden Olabilecek Unsurlar 37
3.6.1. Vergi Mevzuatı 38
3.6.2. Vergi Yönetimi 39
3.6.3. Mükellef Davranışları 40
3.7. Lojistik Sektöründe Yolsuzluk ve Yolsuzlukla Mücadelenin İncelenmesi 40
3.7.1. Lojistik Sektörü 41
3.7.2. Lojistik Sektöründe Karşılaşılan Yolsuzluklar 44
3.7.3. Yolsuzlukla Mücadele ve Yolsuzlukla Mücadelede Küresel İlkeler Sözleşmesi 52
IV. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER KÜRESEL İLKELER SÖZLEŞMESİ'NİN YOLSUZLUKLA MÜCADELE BAŞLIKLI İLKESİNİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE İNCELENMESİNE YÖNELİK BİR ALAN ARAŞTIRMASI 60
4.1.Araştırmanın Amacı 60
4.2.Araştırmanın Önemi 60
4.3. Araştırman Yöntemi ve Veri Toplam Tekniği 60
4.4 Evren ve Örneklem 61
4.5. Araştırmanın Bulguları 61
V. SONUÇ VE ÖNERİLER 64
KAYNAKÇA 69
EKLER 77
ÖZET 78

TABLO LİSTESİ

Tablo 2.1: KİS Ana ve Alt İfadeleri 9

Tablo 2.2: KİS Türkiye İlerleme Bildirimlerinde Yolsuzlukla Mücadele İlkesine En Fazla Atıfta Bulunan 5 Kurum 11

Tablo 3.1: Yolsuzluk İle İlgili Yapılan Çeşitli Tanımlar 19

Tablo 3.2: Yolsuzluk Düzeyleri ve Mücadele Öncelikleri 54

Tablo 3.3: Yolsuzlukla Mücadelede Uygulanması Gereken Adımlar 58

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1: Küresel İlkeler Sözleşmesi Maddeleri..... 7

Şekil 2.2:KİS Türkiye İlerleme Bildirimlerinde 4 Ana İlkeye Atıfta Bulunma Değerleri..... 10

Şekil 3.1: Yolsuzluğu Etkileyen Faktörler 22

Şekil 3.2: Türkiye'de Rüşvetin Sektörel Dağılımı (%)..... 27

Şekil 3.3: Yolsuzlukla Mücadelede Kontrol Listesi..... 56

KISALTMALAR LİSTESİ

ATV : Akaryakıt Tüketim Vergisi

AFİF : Akaryakıt Fiyat İstikrarı Fonu

ABD : Amerika Birleşik Devletleri

BM : United Nations -Birleşmiş Milletler

COP **:** ProgressNotice -İlerleme Bildirimi

DNA **:** Deoksiribo Nükleik Asit

GSMH **:** Gayrisafi Milli Hasıla

GTİP **:** Gümrük Tarifesi İstatistik Pozisyonu

ILO **:** International Labor Organization-Uluslararası Çalışma Örgütü

İSMMMO **:** İstanbul Serbest Muhasebeci ve Mali Müşavirler Odası

İSKİ **:** İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi

KİS **:** Küresel İlkeler Sözleşmesi

KDV **:** Katma Değer Vergisi

MGK **:** Milli Güvenlik Kurulu

md. : Madde

OECD **:** Organisation for Economic Co-operation and Development-Ekonomik İş birliği ve Kalkınma Örgütü,

STK **:** Sivil Toplum Kuruluşları

SSK **:** Sosyal Sigortalar Kurumu

UNDP **:** United Nations Development Program- Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı

UDHR **:** Universal Declaration of Human Rights- İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi/Beyannamesi

UNICRI **:** United Nations Interregional Crime and Justice Research Institute - Birleşmiş Milletler Bölgeler Arası Suç ve Adalet Araştırmaları Enstitüsü

TL **:** Türk Lirası

TİSK **:** Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu

TBMM **:** Türkiye Büyük Millet Meclisi

TCK **:** Türk Ticaret Kanunu

TEİD **:** Türkiye Etik ve İtibar Derneği

WTO **:** World Trade Organization- Dünya Ticaret Örgütü

I. GİRİŞ

Günümüzde küresel ekonomik koşullarda işletmelerin yaşamlarını devam ettirebilmeleri; sürdürülebilir, ekonomik ve sosyal kalkınmışlık düzeyinin yüksek olduğu, sosyal sorumluluk bilincinin geliştiği ekonomik sistemlerin varlığı ile mümkündür. İşletmeler bu anlamda faaliyetlerini devam ettirirken varlıklarını sürekli kılmak ve sosyal sorumluluk kapsamında şekillendirmek durumundadırlar. Sürdürülebilir kalkınma ancak bu koşullarda gerçekleşecektir. Kalkınmada gerekli olan ekonomik sistemin sağlanmasında işletmeler, sivil toplum kuruluşları ve hükümetlerin paralel doğrultuda ortak bir hedefte birleşmeleri ve bu yönde stratejiler geliştirmeleri gerekmektedir. Bu düşünceden hareketle 2000 yılında inovatif bir sosyal sorumluluk yaklaşımı olan Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi (KİS) ortaya çıkmıştır.

Küresel İlkeler Sözleşmesi, global ekonomik koşullarda işletmelere uzun dönemde yaşayabilecekleri problemlere bütüncül bir yaklaşımla çözüm üretebilecek stratejiler üreten, rekabet koşullarında ortak bir kültür oluşturan ve evrensel ilkeler geliştiren inovatif sosyal sorumluluk sözleşmesidir. Bu sözleşmede 2017 verilerine göre 9.000'in üzerinde şirket ve aralarında vakıflar, sivil toplum kuruluşları, ticaret birlikleri ve eğitim kurumları olmak üzere 12.000'den fazla üye bulunmaktadır. Bu sözleşmeye taraf olmak gönüllülük esasına dayanmakla birlikte küresel ekonomik koşullarda sürdürülebilir faaliyetler açısından zorunluluk olarak değerlendirilebilmektedir.

Bu sözleşmeye üye olan tarafların birtakım sorumlulukları söz konusudur. Bu sorumluluklar: kamuya karşı sorumluluk, şeffaf, çevreye ve insan haklarına saygılı çalışmak ve sürdürülebilirliği sağlamak şeklinde özetlenebilir. İşletmeler bu sorumluluklar kapsamında insan hakları, çalışma standartları, çevre duyarlılığı ve yolsuzlukla mücadele çerçevesinde dört alanda on temel ilkeye uygun olarak faaliyetlerini gerçekleştirmek durumundadır.

Dünyada gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde yolsuzluk ve yolsuzlukla mücadele insanoğlunun iş hayatına atıldığı tarihten beri görülmekte olan konulardır. Devletler bunu ahlaki açıdan, dini açıdan ve aynı zamanda hukuki açıdan eğitimle önlemeye

çalışsa da en gelişmiş ülkelerde dahi yolsuzlukla ilgili haberleri, yolsuzluğa karışan ülke ve firma örneklerini görmek mümkündür.

Bu çalışmada yolsuzlukların ne şekilde önlenebileceği konusunda dünya çapında yapılan, başta bu maksatla ortaya konulan Küresel İlkeler Sözleşmesi dâhil olmak üzere lojistik sektöründe yolsuzlukla ilgili karşılaşılan alanların ve bunların önlenebilmesi için yapılan çalışmalar hakkında bilgi verilmiştir.

Çalışmada öncelikle Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi hakkında genel bilgi verilecek, bunu takiben yolsuzluk ve yolsuzlukla mücadele yöntemleri detaylandırılacaktır. Bununla birlikte üzerinde araştırma yapılan lojistik sektörü hakkında bilgi verilecek, lojistik alanında yolsuzlukla mücadele kuralları ve yöntemleri üzerinde durulduktan sonra yapılan araştırma ve araştırmanın bulguları hakkında sonuca varılacaktır.

II. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER KÜRESEL İLKELER SÖZLEŞMESİ KAVRAMSAL ÇERÇEVE

İnsanlık tarihi kadar eski bir olgu olan yolsuzluk en basit şekli ile "*kamu yetkisinin özel çıkarlar için kötüye kullanılması"*dır. Kamunun yanı sıra özel sektör faaliyetleri sırasında da birçok yolsuzluk yapılabilmektedir (Topkaya ve Topkaya, 2009:25).

Günümüzde insan hayatını her yönüyle etkileyen yolsuzluğu ölçecek uluslararası kabul görmüş, standartlar henüz bulunmamaktadır. Ancak özellikle kamu gücü kullanılarak gerçekleştirilen ve yolsuzluk olarak genel kabul görmüş olan olaylar, yolsuzluğun küresel ölçekte bir tehdit olmaya devam ettiğini gözler önüne sermektedir. Örneğin 2004 yılı Afrika Birliği Raporuna göre, Afrika'da her yıl yaklaşık olarak Afrika kıtasının gayri safi yurt içi hasılasının % 25'ne tekabül eden 148 milyar dolar tutarında ülke kaynağı yolsuzluk sebebiyle kaybedilmektedir. Dünya Bankası verilerine göre ise, bir yıl içerisinde 1 trilyon dolardan daha fazla rüşvet verilmektedir. Aynı şekilde doğal afetlere maruz kalan ülkelere yapılan yardımların sömürülmesi de çok önemli bir gerçeklik olarak insanlığın vicdanını yaralamaktadır. Her yıl aklanan, çeşitli suçlardan elde edilen suç gelirinin önemli bir kısmının yolsuzluktan kaynaklanması da yolsuzluğun boyutlarını ortaya koyan bir diğer göstergedir (Topkaya ve Topkaya, 2009:25).

Yolsuzluğun insanlığa verdiği zararı anlayabilmek için rakamsal verilere başvurmak gerekmektedir. Birleşmiş Milletler Yolsuzlukla Mücadele Konferansı'nda, Dünya Bankası uzman görüşlerine göre, yolsuzluğun Dünya ekonomisine bir yıllık maliyeti yaklaşık bir hesaplamaya göre, 1.5 trilyon USD doları olarak ifade edilmektedir (worldbank.org, 2006; Başak, 2008:92).

Yolsuzluğun yaygın olduğu toplumlar gözden geçirildiğinde, hangi alanların buna daha elverişli olduğu anlaşılmaktadır. Kamu kurumları, silah endüstrisi, doğal maddelerin işletilmesine yönelik endüstriyel faaliyetler, devlet kontrolündeki endüstriler ve özellikle bankacılık sistemi yolsuzluğun en yaygın olarak yapıldığı alanlar olarak dikkat çekmektedir (Sandgren, 2005: 719). Bunlar dışında, sosyal yaşamı birebir etkileyen konularda da yolsuzluğun maliyeti çok yüksek olabilmektedir. Örneğin yapı denetiminde rüşvetten kaynaklanan suiistimaller, muhtemel bir deprem sırasında çok büyük kayıplara neden olabilmektedir

(transparency.org, 2006). Bundan başka, çevreye zarar verici faaliyetlerin yetkililerce engellenmemesi de çok büyük çevre felaketlerine neden olabilmektedir. Özellikle de bu denetimsizliklerin nedeninin önemli bir kısmının rüşvetten kaynaklanmakta oluşu, sorunun ne denli ciddi boyutlara ulaştığını göstermektedir. Bu nedenle, etkili ve caydırıcı ceza sistemini barındırmayan bir hukuk sisteminden bu tür yolsuzlukları engellemesini beklemek mümkün olamamaktadır.

Globalleşme sürecinin doğal bir uzantısı olarak sermayenin ulusal sınırlar dışında kolaylıkla dolaşabilmesi, çok uluslu şirketlerin doğuşu ve ülkelerin ekonomik ve siyasal yaşamlarında giderek etkinlik kazanmaları, yolsuzluk ve yolsuzlukla mücadelenin uluslararası boyutta ele alınmasını zorunlu hale getirmiştir (Başak, 2008:93).

Başta Birleşmiş Milletler olmak üzere, Avrupa Konseyi, AB, OECD gibi değişik uluslararası kuruluşlar bünyesinde, konu ile ilgili pek çok çalışma yapılmış, öneriler geliştirilmiştir. BM bünyesi içinde yapılan çalışmaların bir sonucu olan "Yolsuzluğa Karşı Birleşmiş Milletler Sözleşmesi" uluslararası alanda hazırlanan ve kabul gören en kapsamlı bir belge niteliğindedir (Başak, 2008:95).

Sözleşme, her devletin ceza ve adalet sistemiyle ilgilenmeyi hedeflemekte, yolsuzluk meselesinin suçtan öte sonuçlarını da dikkate almaktadır. Yolsuzluk, bir ülkeyi fakirleştirdiği gibi, aynı zamanda vatandaşların iyi idaresine de engel olmaktadır. Bazen o bölgedeki devletlerin de ekonomik dengesini bozabilecek derecede etkili olabilmektedir. Buna bağlı olarak, organize suçlar, terörizm ve diğer illegal faaliyetler hız kazanabilmektedir. Birçok ülkede yolsuzluk kamu hizmetlerini erozyona uğratmaktadır. Bu da insanların yaşam kalitesini düşürücü etki yapmaktadır (Başak, 2008:101).

Takip eden bölümde yolsuzluğun önlenmesi konuda yapılan çalışmalar arasında önemli bir yere sahip olan Küresel İlkeler sözleşmesinin ortaya çıkış gerekçesi, amacı ve ilkelerinin incelenmesi konuları üzerinde durulmuştur.

2.1. Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi

Birleşmiş Milletler (BM) Küresel İlkeler Sözleşmesi, global rekabet koşullarında ekonomik kalkınmayı sağlamak üzere belirli koşulları oluşturmak amacıyla, evrensel

ilkeleri geliştiren, yenilikçiliği ön planda tutan ve kurumsal sosyal sorumluluk yaklaşımını benimseyen bir sözleşmedir. Sözleşmenin temel amacı sürdürülebilir küresel ekonomik koşulları oluşturmaktır. Sözleşmeye üyelik ise gönüllük esasına dayanmaktadır (United Nations Global Compact Türkiye, 2017).

Küresel İlkeler Sözleşmesi, 1999 yılında BM Genel Sekreteri Kofi Annan'ın girişimiyle hazırlanmıştır. 2000 yılı temmuz ayında BM Genel Merkezinde düzenlenen bir toplantı ile resmen uygulamaya koyulmuştur (Kağnıcıoğlu, 2007: 191).

Bu sözleşme, üyelerini belirlediği 10 temel ilkeye uymaya ve gelişim evrelerini raporlamaya davet etmektedir. Ayrıca bu ilkelerin küresel ekonomik koşullarda uygulanması ve yaygınlaşması da sözleşmenin temel hedefidir.

2.2. Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi Maddelerinin İncelenmesi

Bu ilkeler, İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi, Uluslararası Çalışma Örgütünün (ILO) hazırladığı Temel Çalışma Hakları ve Prensipleri Deklarasyonu, Rio Çevre ve Kalkınma Deklarasyonu ile BM Yolsuzlukla Mücadele Sözleşmesi'nden yararlanılarak hazırlanmıştır (Erdoğdu, 2006: 388; Kağnıcıoğlu, 2007: 192).

2.2.1. Birleşmiş Milletler Yolsuzlukla Mücadele Sözleşmesi

Bu sözleşme Küresel İlkeler Sözleşmesi'nin ana kaynağı niteliğinde değerlendirilebilir. 2006 yılında imzalanan bu sözleşmenin amaçları;

a) Yolsuzluğun önlenmesi, yolsuzlukla mücadelenin daha etkin ve verimli kılınmasına yönelik çalışmaların teşvik edilmesi ve güçlendirilmesi;

b) Varlıkların geri alınması dâhil olmak üzere, yolsuzluğun önlenmesi ve yolsuzlukla mücadelede uluslararası iş birliği ve teknik yardımlaşmanın teşvik edilmesi, kolaylaştırılması ve desteklenmesi;

c) Dürüstlüğün, hesap verebilirliğin ve kamusal işler ile kamu mallarının düzgün yönetiminin teşvik edilmesidir (Resmi Gazete, 2006).

2.2.2. İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi/Beyannamesi (UDHR)

Bu beyanname Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından 1948 yılında kabul edilmiş bir deklarasyondur. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu; bu deklarasyonla insan topluluğunun tüm hakları ve uluslar için ortak ideal ölçüler belirlenmiş ve bu çerçevede İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi ilan edilmiştir. Bu bildirge, sözleşmenin insan hakları ile ilgili ilkeleri kapsaması açısından sözleşmeye temek oluşturmaktadır.

2.2.3. Çevre ve Gelişme Üzerine Rio Bildirisi

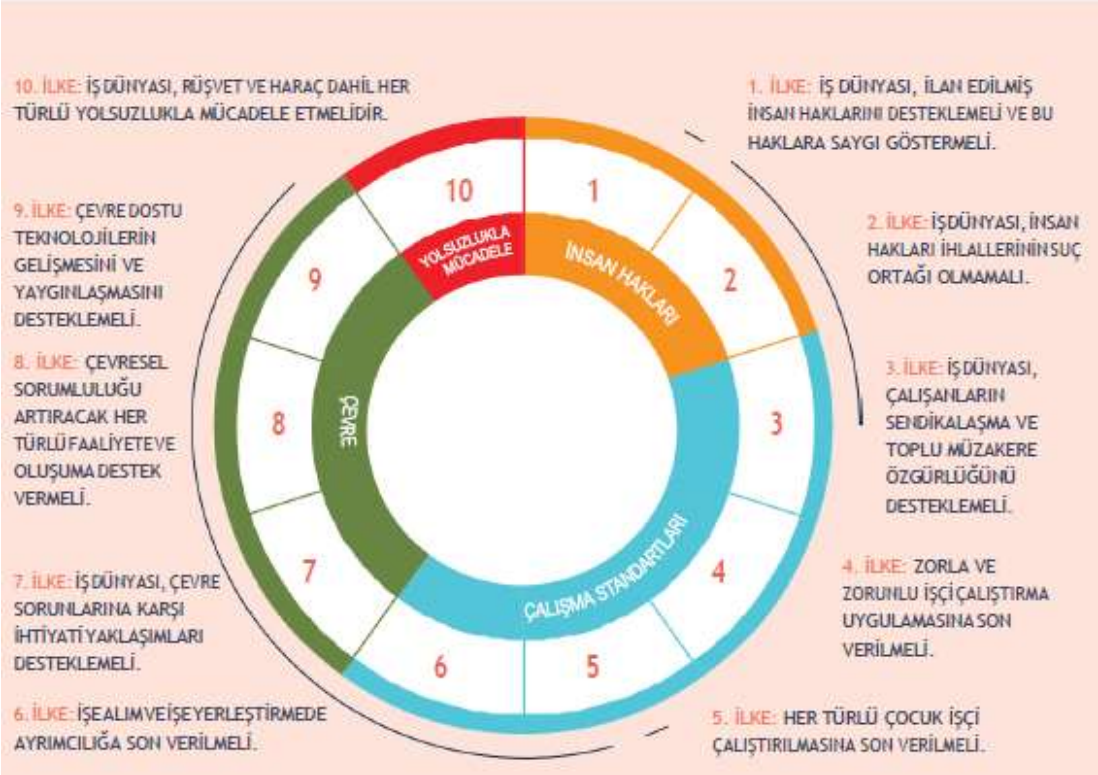
1992 yılında Brezilya'nın başkenti Rio'da toplanan Dünya Çevre Zirvesi'nde "Çevre ve Gelişme Üzerine Rio Bildirisi" yayımlanmıştır. "Rio Deklârasyonu" olarak bilinen bu bildiride, çevre kirliliği ile ilgili ülkelerin yerine getirmek zorunda oldukları temel ilkeler ve kavramlar belirlenmiştir (Özcan, 2012: 256). Bu deklârasyonun Küresel İlkeler Sözleşmesi'ndeki çevre ilkeleri ile benzerlik göstermesi bağlamında, bildiri sözleşmeye kaynak niteliğindedir.

2.2.4. Uluslararası Çalışma Örgütü

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO), 1919 yılında, Birinci Dünya Savaşı'na son veren Versay Antlaşması kapsamında, evrensel ve kalıcı bir barışın ancak sosyal adalet temelinde inşa edilebileceği inancından hareketle kurulmuştur. ILO, güvenlikle ilgili, insancıl, siyasal ve ekonomik olaylar sonucunda ortaya çıkmıştır. ILO Anayasası'nın bunları özetleyen giriş bölümünde taraf devletlerin 'adalet ve insanlık duygularıyla, dünyada kalıcı bir barış sağlamak adına' hareket ettikleri belirtilmiştir.

ILO'da bahsedilen çalışma koşulları sözleşmede yer alan işgücü ilkelerine alt yapı oluşturmaktadır.

Birleşmiş Milletler, Küresel İlkeler Sözleşmesi'nin (KİS) dört başlıkta belirtilen "insan hakları, çalışma standartları, çevre duyarlılığı ve yolsuzlukla mücadele" alanlarında on temel ilkesi bulunmaktadır. Bu ilkeler aşağıdaki şekilde açıklanmaktadır (United Nations Global Compact Türkiye, 2017).



Şekil 2.1: Küresel İlkeler Sözleşmesi Maddeleri

Kaynak: (United Nations Global Compact Türkiye, 2017).

Küresel İlkeler Sözleşmesi ilkeleri şekil 2.1'de şematik olarak açıklanmıştır. Bu maddeler arasında birinci ilke olarak yer alan insan hakları; üye işletmelerin uluslararası geçerliliğe sahip insan haklarına saygılı davranmasını, destek olmasını ve üye işletmelerin insan hakları suçlarına ortak olmamak adına gerekli tüm tedbirleri almak durumunda olduklarını içeren iki maddeyi kapsamaktadır.

İkinci ilkede yer alan işgücü başlıklı bölümde; üye işletmelerin çalışanlarına uygun davranmaları, destek vermeleri ve onlara önemli olduklarını hissettirmeleri konularının yer aldığı belirlenmiştir. Bölüm içeriğinde, üye işletmelerin çalışanların sendikal ve toplu iş sözleşmesi özgürlüğüne kısıtlama getirmeden uygun davranması; üye işletmelerin zorla çalıştırma ve angaryanın her türünün ortadan kaldırılmasına, çocuk yaşta işçi çalıştırma ve bu anlamda çocuk istihdamının tamamen ortadan kaldırılmasına destek vermeleri, işe alma ve meslek konusundaki her türlü ayrımcılığın ortadan kaldırılmasına azami önem vermeleri gerektiği öncelikli konular olarak vurgulanmaktadır.

Üçüncü ilkede yer verilen çevre başlıklı bölüm kapsamında, üye işletmelerin çevre ile ilgili problemlerde çözüm odaklı yaklaşımlar geliştirmeleri, çevresel sorumluluğu arttıracak her türlü faaliyete destek vermeleri, çevre dostu teknolojilerin geliştirilmesini ve yaygınlaşmasını teşvik etmeleri vb. konulara yer verilmiştir.

Yolsuzlukla mücadele başlıklı bölümde ise üye işletmelere rüşvet ve haraç gibi her türlü yolsuzlukla savaşmaları ve yolsuzluğu önleyici stratejiler geliştirmeleri tavsiye edilmektedir.

Küresel İlkeler Sözleşmesi'nin bir takım temel ve alt hedefleri mevcuttur. Bu hedefler Tablo 2.1'de açıklanmıştır.

Tablo 2.1: KİS Ana ve Alt İfadeleri

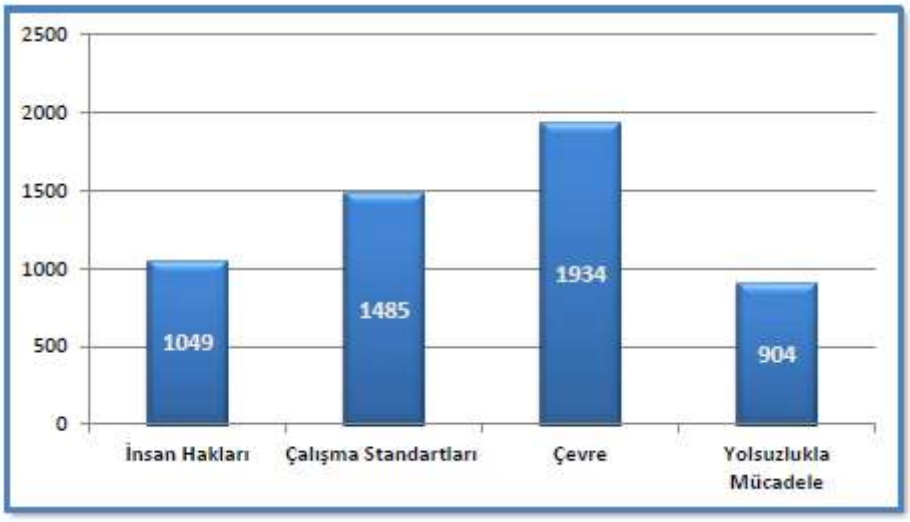
İnsan kaynakları	Çalışma Standartları	Çevre	Yolsuzlukla mücadele
1. Ayrımcılığa gitmeme 2.Çalışanlara eşit davranma ve eşit çalışma şartları 3.Fikirleri özgürce ifade edebilme 4. Güvenli ve sağlıklı iş ortamı sağlama 5. Çalışan refahı 6. İnsana değer verme 7.Farklılıklara saygı duyma 8. Eğitime destek 9.Okullarda kampanyalar 10. İnsan hakları suçu işlememek	1.Toplu sözleşme hakkı 2. Zorla çalıştırmama 3.Çocuk işçi çalıştırmama 4.Ayrımcılık yapmama 5.Çalışanları eğitme, geliştirme ve destekleme 6. Çocuk işçi çalıştıran şirketler ile iş yapmama 7.Çalışanlara fikirlerini yazılı ve sözlü olarak ifade etme özgürlüğü 8. Sözleşme ve Sosyal Güvenlik 9.Çalışanların kararlara katılımı 10. Ücretlerin ve sosyal hakların adil dağılımı 11.İşe almada, seçmede ve yükselmede eşit haklar sağlanması 12. Çalışanlara güvenli ve sağlıklı bir iş yeri ortamı 13.Uygun çalışma saatleri 14.Nitelikli insan kaynağını işletmede tutabilme ve geliştirme 15.Eşit çalışma fırsatları 16.Örgütlenme özgürlüğü	1.Çevreyi koruma 2.Çevre üzerinde olumsuz etkiler yaratacak durumları önlemek ve azaltmak 3.Çevre sorumluluğunu geliştirici girişimlerde bulunma 4.Atıkların geri dönüşümü 5.Doğal kaynakların tutumlu kullanılması 6.Geri dönüşümlü kâğıt, pil, toner ve kartuş kullanma 7.Çevreyle dost teknolojileri kullanma 8.Bilimsel araştırmaları ve teknolojik gelişmeleri takip ederek çevresel kirlenmeyi önlemek 9.Enerji elektrik su ve doğalgaz tasarrufu	1.Haraç tehdit ve rüşvete izin vermeme 2.Kuruluşun adına ve ürettiği ürünlerin markasına zarar getirmeme 3.Şeffaf olma 4.Güven duygusu uyandırma 5.Ahlaka uyan davranışlarda ve uygulamalarda bulunma 6.Doğru ve dürüst davranışlar sergileme 7.Çalışanların işgal ettikleri mevkileri kişisel ya da kurumsal çıkarları için kullanmamaları ve yasal olmayan ödeme tekliflerini reddetmeleri

Kaynak: (Aydıntan, 2008: 47)

Tablo incelendiğinde; KİS'nin belirlemiş olduğu 4 ana ilke (insan hakları, çalışma standartları, çevre ve yolsuzlukla mücadele)'nin altında 10 temel ilke ile temel ilkelerin altındaki 42 alt ifadeye yer verildiği görülmektedir.

Bu kapsamda bu tezin ana konusu olan yolsuzlukla mücadelede yer verilen 8 madde, haraç, tehdit ve rüşvete izin vermeme, işletme adına ve ürettikleri ürün adına zarar getirmeme, şeffaf olma, güven duygusu uyandırma, ahlaka uygun davranışlarda bulunma, dürüst davranışlar sergileme, tüketicilere dürüst davranma ve çalışmaların mevkilerini kişisel çıkarları doğrultusunda kullanmalarını engellemek şeklinde sıralanmıştır

KİS birçok akademik çalışmaya kaynak oluşturmuştur. Bu çalışmalar incelendiğinde her bir ana ilkeye yönelik atıfların yapıldığı görülmektedir. Bu atıfların aldığı değerlere Şekil 2.2'de ulaşılabilmektedir.



Şekil 2.2: KİS Türkiye İlerleme Bildirimlerinde 4 Ana İlkeye Atıfta Bulunma Değerleri

Kaynak: (Aydıntan, 2008: 47)

Atıf yapılan dört ana ilkenin atıf değerleri arasında yolsuzlukla mücadelenin son sırada yer alması dikkat çekici bulunmuştur. Bunun nedeni işletmelerin yolsuzlukla mücadele için gerekli tedbirleri almış olmalarından emin olmaları veya bu konuda yapılan akademik çalışmalarda konunun hassasiyeti nedeniyle yeterli veriye ulaşılmayacağı /ulaşılmadığı öngörülmesi olabileceği düşünülmektedir.

Bununla birlikte itibar yönetimi açısından büyük önem gösteren yolsuzlukla mücadele konusunun bazı işletmeler tarafından ön plana çıkarıldığı görülmektedir. Türkiye'de

yolsuzlukla mücadele ilkesine en fazla atıfta bulunan işletmeler listesi Tablo 2.2 de verilmiştir.

Tablo 2.2: KİS Türkiye İlerleme Bildirimlerinde Yolsuzlukla Mücadele İlkesine En Fazla Atıfta Bulunan 5 Kurum

	Yolsuzlukla Mücadele
1	AKS Televizyon Reklamcılık ve Filmcilik A.Ş.
2	Doğuş Grup
3	Akkök Sanayi ve Geliştirme A.Ş.
4	Aksa Akrilik Kimya Sanayi A.Ş.
5	Akbank T.A.Ş.

Kaynak: (Aydıntan, 2008: 47)

Tablo incelendiğinde Türkiye'de yolsuzlukla mücadele konusunda ilk sırada haberleşme sektöründen bir firma yer almakta, farklı sektörlerden işletmeler onu takip etmektedir.

2.3. Küresel İlkeler Sözleşmesi'ni Kabul Eden Şirketlerin İncelenmesi

Küresel İlkeler Sözleşmesi'ne üye olmak isteyen kuruluşlar sözleşmede yer alan insan hakları, işgücü, çevre ve yolsuzlukla mücadele alanlarındaki on ilkeyi benimsemeli ve faaliyetlerinde bu ilkelere uygun davranmayı taahhüt etmelidirler.

Kurumsal İlkeler Sözleşmesi'ne üyelik daha öncede belirtildiği gibi gönüllülük esasına dayanmaktadır. Ancak kurum, üyelerinin belirlenen hedeflere uyması konusunda titiz davranmakta ve yıllık raporlarını sunmalarını istemektedir. Bu raporlama sürecine İlerleme Bildirimi- Progress Notice (COP) adı verilmektedir (United Nations Global Compact, 2011).

COP, Küresel İlkeler Sözleşmesi'nin on ilkesinin uygulanmasında ve mümkün ise BM hedeflerinin ortaklıklar aracılığıyla desteklenmesinde kaydedilen ilerlemeler konusunda paydaşlara (tüketiciler, çalışanlar, sendikalar, hissedarlar, medya, devlet) yapılan bildirimdir.

İster büyük boyutlu çokuluslu şirketler olsun, ister Küçük ve Orta Ölçekli İşletme (KOBİ) olsun bu sözleşmeyi benimseyen firmaların, daha güçlü örgütsel yapıya kavuşmak ve uluslararası iş piyasasında yeni gelişen bir kültürün üyesi olmanın ayrıcalıklarını yaşamaları öngörülmektedir. Bu iş ortamını destekleyecek iletişim ağının kurulması, özel tasarlanmış eğitim modüllerine erişim, uluslararası etkinliklerle bağlantı gibi BM tarafından desteklenen somut olanaklar aracılığıyla da bu kültürün giderek yayılacağı düşünülmüştür. Sözleşmeye üye olan işletmeler bir yandan ekonomik kazançlarını arttırırken, diğer taraftan da toplumsal sorumluluklarını en bilinçli ve en yararlı şekilde yerine getirmenin prestij ve onurunu yaşamaları hedeflenmektedir (United Nations Global Compact, 2017).

2017 yılı itibarı ile Küresel Sözleşme 'sinde 161 ülkeden 9.000'in üzerinde şirket ve 12.000'den fazla üye bulunmaktadır. Üyeler; işletmeleri, vakıfları, sivil toplum kuruluşlarını, ticaret birliklerini ve eğitim kurumlarını içermektedir (United Nations Global Compact, 2017).

Diğer taraftan sisteme üye olmaya karar veren işletmelerden, bu ilkelerin tamamını bir defada karşılamaları beklenmemektedir. Bu çerçevede ilk aşamada, iyi niyetli olarak bu ilkelerin benimsenmesi ve her yıl bu ilkelerin gereklerinin yerine getirilmesi adına bir şeyler yapıldığının bildirilmesi yeterlidir. Küresel İlkeler Sözleşmesi, üyelerine "sözel bir sözleşme" önermekte ve özel sektörü bu ilkeleri benimsemeye ve etki çevresi içindeki kişi ve kurumlara da bu ilkeleri benimsetmeye çalışmaya çağırmaktadır. Bu sözleşmeyi imzalayan işletmelerden, bu ilkelere öncelikle kendilerinin uymasını ve zaman içinde çözüm ortaklarından da bu ilkelere uymalarını beklemelerini istemektedir. Uygulamadaki amaç, daha önce ifade edildiği gibi ortak bir küresel kalkınma kültürünü yaymaktır (United Nations Global Compact, 2011).

Küresel ekonominin yapısı incelendiğinde %90'nın özel sektör tarafından yönetildiği görülmektedir. Ayrıca özel sektörün sürdürülebilir kalkınma yolunda attığı adımlar ekonomi adına oldukça çok önemlidir. Bu nedenle özel sektörün sürdürülebilir kalkınma yolundaki adımlarıyla evrensel idealleri birleştiren bir katalizöre gerek vardır. BM Küresel İlkeler Sözleşmesi'nin (Global Compact) arka planında da sürdürülebilir kalkınmada özel sektörün öneminin giderek artmakta olduğu gerçeği yatmaktadır (United Nations Global Compact, 2013).

Küresel ilkeler sözleşmesine her alandan sivil toplum kuruluşları ve iş dünyasından olmayanlar, tüzük ve strateji görüşmeleri, öğrenme/eğitim, bölgesel ağlar ve projeler gibi farklı mekanizmalar sayesinde bu harekete katılabilirler. Bu tip kuruluşların projelerin yönlendirilmesi ve hareket kabiliyetinin artması için çok önemli yararları olabilmektedir. İş dünyasından olmayan kuruluşların, örgütlenmelerini on ilke doğrultusunda şekillendirmeleri ve gelişmeleri raporlamaları da teşvik edilmektedir (United Nations Global Compact, 2011).

Küresel İlkeler Sözleşmesi'nin Türkiye'de benimsenmesi için yürütülen çalışmaların öncüsü UNDP'dir. İlk çalışmalar, Mart 2002'deki "Forum İstanbul" adlı uluslararası konferansla başlamıştır. Bu konferansta Küresel İlkeler Sözleşmesi, özel bir oturumda hükümete ve özel sektör temsilcilerine tanıtılmıştır. Resmi olarak 15 Ekim 2002'de özel bir toplantı ile başlayan girişimler, Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu (TİSK) ve Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı-United Nations Development Program (UNDP) iş birliğiyle organize edilmiştir (United Nations Global Compact, 2011).

Günümüzde bütün iş dünyası, aynı değerleri benimseyen çok uluslu büyük şirketlerin tercih ettiği bir iş ortağı olmanın, küresel ekonomide ne kadar önemli avantajlar sağlayabileceğinin farkındadır. Bu iş ortamını destekleyecek iletişim ağının kurulması, özel tasarlanmış eğitim modüllerine erişim, uluslararası etkinliklerle bağlantı gibi BM tarafından desteklenen soyut olanaklar aracılığıyla, bu kültür giderek yayılmaktadır (Aydıntan, 2008: 74).

Küresel İlkeler Sözleşmesi, işletme faaliyetlerini izlemeye almayan, üyeleri üzerinde katı denetim mekanizmaları uygulamayan bir girişimdir. Bu anlamda hedeflerin gerçekleştirilmesi amacıyla üç temel araçtan faydalanılmaktadır (Kağnıcıoğlu, 2007: 36):

- Bilgilerin paylaşılması ve öğrenme,
- Politika diyaloğu,
- Ortaklık projeleri.

Küresel ilkeler Sözleşmesi ilkelerinin gerçekleştirilmesi için, işletmelerin ve sivil toplum örgütlerinin kamuya karşı sorumlu ve şeffaf olmaları, kendi geleceklerini

sürdürebilir kılmak amacıyla faaliyetlerini yürütmeleri önem taşımaktadır. Bu açıdan daha öncede belirtildiği gibi üyelik gönüllük esasına dayanmakta, kurum işletmeleri zorlamamakta, bunun yanı sıra değişimi, sorumlu vatandaşlığı, yaratıcı çözümleri ve ortaklıkları teşvik etmektedir.

Küresel İlkeler Sözleşmesi, üye kurumların performanslarını değerlendirmez. Bu anlamda kurum ve kuruluşlara onay vermez ve performans değerlendireme de yapmaz. Fakat Küresel İlkeler Sözleşmesi, şirketlerin yüksek kalitede ve dürüst şekilde faaliyet göstermesini beklemektedir. Üye kurumların raporları şeffaf bir şekilde paylaşılmakta ve benzer faaliyetler gösteren kurumların ve diğer paydaşların bu raporlar hakkında yorum yapması teşvik edilmektedir. Ayrıca, benzer şirketlerin yararlanabilmesi için, şirketlerin kurumsal dönüşümleri ile ilgili örnekleri araştırma çalışması şeklinde raporlar haline getirmeleri de teşvik edilmektedir (United Nations Global Compact, 2011).

Bu anlamda üye kurumların, faaliyet raporlarında ya da diğer kurumsal raporlarında sözleşmeyi ve on ilkeyi desteklediklerini göstermeleri beklenmektedir. Bu sürece ‘İlerleme Hakkında İletişim’ adı verilmektedir.

III. YOLSUZLUK VE YOLSUZLUKLA MÜCADELE

3.1. Yolsuzluk Kavramı

Yolsuzluk geçmişten günümüze hemen hemen her ülkede görülen ahlaki, ekonomik ve sosyal açıdan ciddi sonuçlar doğuran bir eylemdir.

Yolsuzluk öğesi ile ilgili olarak çeşitli bilimsel tanımlar yapılmıştır. Bu tanımlamalardan bazıları aşağıda belirtilmiştir.

Yolsuzluk; "yıkmak, kırmak, ihlal etmek" anlamındaki Latince bir kelime olan "corrumpere"den gelmektedir. İngilizcede "corruption", Almancada ise "korroptus" olarak karşılık bulmaktadır. Yolsuzluk dar anlamda; "yasa dışı, ahlaksız, tehlikeli ve hatta gayrimeşru" olarak tanımlanmakta, geniş anlamda ise; tanımın yapıldığı toplumun tarihsel geçmişine, kültürel yapısına, sosyal ve gerçek dinamiklere bağlı olarak birbirinden farklılık göstermektedir (Gedikli, 2011: 69).

Birleşmiş Milletler Bölgelerarası Suç ve Adalet Araştırmaları Enstitüsü'nün (UNICRI) raporuna göre yolsuzluk; "kamu ve özel kuruluşların karar verme mekanizmalarındaki yozlaşma ve bozulma" olarak tanımlanmaktadır (TBMM, 2004).

"Yolsuzluk; karmaşık ve çok yönlü, çeşitli nedenlerle ortaya çıkan ve farklı etkiler meydana getiren bir olgudur. Bu olgu genellikle politik ve ekonomik sistemin hukuk kuralları ile çelişmesi sonucu meydana gelmekle birlikte politik ve ekonomik sistemde yer alan yapısal problemlerden, kültürel yozlaşmalardan ve bireysel ahlak sorunlarından dolayı da oluşabilmektedir." Bu anlamda yolsuzluk "kamu gücünün kötüye kullanılmasından", "ahlaki çürümeye" kadar oldukça kapsamlı bir şekilde tanımlanabilmektedir (Benk ve Karakurt, 2010: 134).

Dünya Bankası tarafından yapılan tanımlamaya göre yolsuzluk*, "kamu yetkisinin özel çıkar sağlamak amacıyla kötüye kullanılması"*dır (Yürekli, 2017: 247).

Bu tanımlamada dikkat edildiği üzere en önemli neden, yolsuzlukların daha çok kamu görevlilerince yapılması ve kamuoyuna kamuda meydana gelen yolsuzlukların yansıması durumudur. Bu yansıma ise, yolsuzluğun yalnızca kamu görevlilerince yapılabilen bir eylem olarak düşünülmesine neden olmaktadır. Dünyada görülen

yolsuzluk skandallarının temel sorumlusu olarak genelde, kamu sektörü gösterilmektedir. Bununla birlikte, yolsuzluk skandallarından yalnızca kamuoyunu sorumlu tutmak da mümkün olamamaktadır.

Bir eylemin yolsuzluk olarak kabul edilebilmesi üç özelliğe bağlıdır. İlk olarak; eylemin kanun, kural ya da kaideler kapsamında yasaklanması, ikinci olarak memurların yetkisini kötüye kullanması ve son olarak maddi kazanç sağlanıyor olması gerekmektedir (Çetinkaya, 2010: 48).

Farklı bir çalışmaya göre, Uluslararası Şeffaflık Örgütü'nün (Transparency International) gerçekleştirdiği araştırmalarda, gelişmekte olan 15 ülkenin kamu yönetimine rüşvet verildiği ifade edilmektedir. Bu durumda bir taraf rüşvet almakta diğer taraf ise vermekte ve yolsuzluk eylemi gerçekleştirilmektedir (Etchaleco, 2004: 57). Bu durumda her iki tarafta yolsuzluğu yapmış sayılmaktadır.

Genel olarak ifade etmek gerekirse yolsuzluk "*özel kazanç elde etmek için kamu mülkiyetinin kamu görevlileri tarafından satışa sunulması"*dır. Bu "satış", özellikle rüşvet elde etmek gibi değişik biçimlerde gerçekleşmektedir. Bu işlemler yolsuzluk kapsamına girmekte ve işletmeler, ekstra ödemelere ek olarak kamu görevlilerine rüşvet ödemekle de suçlanmaktadır (Şener, 2001: 47).

İktisatçılar tarafından yolsuzluk kavramı normatif ve pozitif olmak üzere iki şekilde değerlendirilmektedir. Normatif tanıma göre yolsuzluk, kamu çıkarına zarar veren ve etik normlardan sapmalar meydana getiren eylemlerdir. Bu tanıma göre, yolsuzluk sınırları kişiden kişiye ve toplumdan topluma farklılık göstermektedir. Bu tanımın yanı sıra iktisatçılar tarafından genellikle pozitif yolsuzluk tanımı kullanmaktadır. Bu tanıma göre yolsuzluk, "parasal kazanç veya siyasi destek teklifleri karşısında kamu görevlilerinin kaynak tahsisi kararlarında, yasal normlardan veya kurallardan sapmalar" olarak değerlendirilmiştir. Resmi kurallar ülkeden ülkeye değişiklik gösterse de iktisatçıların üzerinde durduğu ya da incelediği yolsuzluk eylemleri, ülkelerin çoğunda yasal kuralları ihlal ile sonuçlanmaktadır (ASO, 2003: 77).

Farklı bir görüşe göre, yolsuzluk olgusuna yol açan en temel faktör, piyasada rekabetçi durumun oluşmamasıdır. Bunun sonucu olarak da piyasa özelliğinin yolsuzluğu açıklamada önemli bir faktör olduğunu ifade edilmektedir. Yolsuzluğu iktisadi olarak

açıklamada kullanılan bir diğer kavram, bilgi yetersizliği kavramıdır. Bu kavrama göre, taraflardan birinin bilgi avantajını kendi menfaatine kullanması sonucunda yolsuzluk oluşmaktadır (Ata, 2009: 78).

Yolsuzluğa neden olan temel iktisadi koşullar; "aksak rekabet piyasaları" ve "bilgi yetersizliği" şeklinde ifade edilebilmektedir. Bu tanımlardan hareketle belirlenen yolsuzluk olgusunun temel özelliklerinden bazılarına aşağıda yer verilmiştir (Özsemerci, 2003: 12):

- Yolsuzluk olaylarına birden fazla taraf dâhil olmaktadır.
- Yolsuzluk, genel olarak gizli yapılan bir eylemdir. Fakat toplum geneline yayılmış yolsuzluk olaylarında gizli olmayabilir.
- Çıkar ilişkisine dayanmaktadır. Bu noktada çıkarlar her zaman parasal olmayabilir.
- Yolsuzluk yapan taraflar bu eylemi yasal çerçeveye uydurmak kaydıyla yapmaktadırlar. Yani yasalarla açıkça çatışmaktan kaçınırlar.
- Yapılan yolsuzluk olayları toplumun aldatılması sonucunu doğurmaktadır.
- Yapılan yolsuzluk olayları, halkın yönetime güvenini olumsuz etkiler.
- Şahsi çıkarlar genel çıkarların üstünde tutulmaktadır.

Konu ile alakalı olarak işletmelerin mali anlamda yaptığı yolsuzlukları da ele almak gerekmektedir.

Buna göre "Mali Yolsuzluk"; "İşletme yöneticilerinin, çalışanlarının veya işbirlikçilerinin, mali tablolara yansıyan veya yansımayan şekilde, maddi menfaat sağlamak ya da parasal olmayan çıkarlar elde etmek amacıyla, yasadışı olarak yetkilerini kötüye kullanmaları ve yaptıkları suiistimaller aracılığıyla işletme ve çıkar çevrelerinin maddi manevi çıkarlarının ve devletin vergi gelirinin olumsuz yönde etkilenmesidir." (Dönmez ve Karausta, 2011: 17-23).

Mali yolsuzluklar anlamında önemli olaylardan birisi Enron'dur. Şirket kayıtlarında ki hatalı ve hileli işlemler iflas başvurusu yaptığı 2001 tarihinde ortaya çıkarılmıştır. Yapılan kapsamlı incelemede şirketin belirli dönemlerdeki borçları ve zararını finansal tablolara yansıtmadığı anlaşılmıştır. Şirketle birlikte denetleyen muhasebe şirketi de

bu olayda ceza almıştır. Yatırımcılar ise yaklaşık 65 milyar dolar servet kaybı yaşamıştır (Süer, 2003: 3).

Farklı bir yolsuz örneği ise Long Distance Discount Services, Inc. Şirketidir. 1983′te kurulan bu Telekom şirketi 15 yılda 60'tan fazla şirketi satın almıştır. 2000 yılında borçlarını ödeyememiş ve iflas etmiştir. Yapılan soruşturmada şirketin muhasebe kayıtlarında hata ve hile yaptıkları, hisse senedi fiyatlarını yüksek tutmaya çalıştıkları anlaşılmıştır. Hesaplarda 3,8 milyar dolarlık hile yapıldığı ortaya çıkmış, 2003 yılı sonu itibarı ile şirketin aktiflerinin 11 milyar dolar kadar şişirildiği anlaşılmıştır. Şirketin CEO'su hile suçundan dolayı 25 yıl, CFO'su 5 yıl hapse mahkûm olmuş, sahtecilik davası sonucu şirket iflas etmiştir (Dönmez ve Karausta, 2011: 17-23).

Bir diğer örnek ise Hindistan'ın Enron'u olarak isimlendirilen Satyam Computer Services skandalıdır. Şirket, inşaat ve bilgi teknolojileri hizmeti sağlayan ve 66 ülkede faaliyet gösteren bir firmadır. Şirkette %5'lik payı olan Ramalinga Raju'nun bir açıklamasında "hayali aktifler" sorununu halletmeye çalıştıklarını ağzından kaçırması sonrasında skandal patlak vermiştir. Bu olaydan sonra Raju, 7 Ocak tarihinde istifa etmiştir. Ayrıca Raju mektubunda yıllardan beri sistematik bir şekilde hesaplarda hile yapıldığını ifade etmiştir. Şirket bu istifa sonrası %80 oranında değer kaybetmiş, skandal iflas ile sonuçlanmıştır (Görkey, 2009: 9-13).

Yolsuzlukla ilgili yapılmış çeşitli tanımlar tablo 3.1'de verilmiştir.

Tablo 3.1: Yolsuzluk İle İlgili Yapılan Çeşitli Tanımlar

Tanım	Yazar
Rüşvet, zimmet, irtikap, suiistimal, kayırma, genel ahlak ve mevcut hukuk kurallarına aykırılık ve yasal boşlukları bireysel çıkarları doğrultusunda kullanma sonucu ortaya çıkan bir durumdur.	Aydın ve Yılmaz, 2010:33
Seçilmiş ya da atanmış kişilerin resmi bir görevden zenginlik veya şahsi bir menfaat elde etmeleri ya da statü kazanmalarıdır.	AlHussaini, 2010:2-10
Maddesel kazanç için ya da parasal olmayan menfaatler için kamusal gücün yasa dışı kullanımını içeren davranış ve eylemleri kapsamaktadır.	Berkman, 2009:11-12
Yasadışı ve ahlak dışı sayılabilecek haksız rekabet yaratarak haksız kazanca yol açan tüm işlem ve faaliyetleri kapsamaktadır.	Cingi vd., 2002:2-3
Dünya Bankasının yaptığı tanıma göre yolsuzluk, kamu gücünün özel çıkarlar elde etmek amacıyla kullanılmasıdır.	www.worlbank.org
Kişisel ve özel amaçlar için kamu otoritesinin kanun dışı ve etik olmayan bir şekilde kullanımıdır.	Siddiquee, 2010:155

Kaynak:(Zeybek, 2015:73)

3.2. Yolsuzluğun Nedenleri

Yolsuzluk nedenleri ile ilgili olarak Balzac, "her fırsatın arkası, bir suçtur" ifadesini kullanmaktadır. Bu ifadeye göre, yolsuzluk kavramının temelinde bazı fırsat ve boşluklar vardır. Burada ifade edilen fırsatlar ve boşlukların ortaya çıkardığı kötüye kullanım ise yolsuzluğu meydana getirmektedir (Hessel and Murphy, 2002: 39).

Yolsuzluk nedenleri ile ilgili olarak ülkelerin gelişmişlik düzeyleri ele alınabilir. Buna göre, yolsuzluk gelişmiş ülkelerde, gelişmekte olan ülkelere oranla daha az görülmektedir. Diğer taraftan ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasi faktörlerde neden olarak değerlendirilmektedir (Özçelik vd., 2006: 102).

2000'li yıllarda Uganda'da kamu harcamalarının yüzde 52'si, Tanzanya'da yüzde 44'ü hediyelere bağlıydı. Fakat vergi sistemindeki yolsuzluklar, anahtar politik kurumları teşvik etmekteydi. BM Soruşturmacıları Kenya göçmen bürolarında çalışanların 1990 yılında göçmenleri kollama karşılığında milyonlarca dolar rüşvet

verildiğini kabul etmiştir. Bu nedenle dört göçmen görevlisi de tutuklanmıştır. Uganda'nın kuzey doğusunda 2002 yılında görevliler ve askerler, koruma karşılığı olarak para ve seks rüşvetlerini kabul etmiştir. Kenya yolsuzluğa karşı mücadelede uzun bir süre yapılanma süreci ile uğraşmıştır. Aralık 2000'de yüksek mahkeme, anayasaya aykırı olarak yolsuzlukla mücadele yetkisini ilan etmiştir. Gerçekte Kenya, komşuları ile karşılaştırıldığında yolsuzluğa karşı mücadelede komşularının gerisinde kalmıştır. Uganda'da sivil toplum kuruluşları daha fazla şeffaflık eğilimlerini ödüllendirme metodunun uygulanması sayesinde, kamusal baskı girişimlerinin önünde yer almışlardır. Uganda'da,1999 yılında "Yolsuzluğa Karşı Afrika Parlamento Ağı" kurularak bölgesel seminerlere başlanmıştır (Mwenda, 2003: 244).

Bazı durumlarda yolsuzlukların fazla oranda artması devletlerin yönetim şekilleri ile ilgili olabilmektedir. Şöyle ki; tek parti veya grubun devlet yönetiminde olması, muhalefetin güçlü olmaması ve şeffaf bir siyasetin yapılmadığı ortamlarda siyasetçi ve kamu personeli arasındaki yolsuzluk alt yapısı oluşabilmektedir.

Endonezya, Filipinler ve Tayland gibi bazı ülkelerde pazar odaklı reform dönüşümleri yolsuzluğun çapını sınırlayabilmektedir. Her üç ülkede, yolsuzluk suçlamalarıyla yüksek mevkili politikacılar tutuklanmıştır. Singapur, e-yönetim ile tanışmada ileri olmasına rağmen, Filipinler ve Tayland bu konuda yeni başlangıç yapmıştır. Kamboçya'nın gelişmeye başlayan özel sektörü, temel olarak tarıma dayalıdır. Ancak, araştırmalarda Kamboçya'nın kurumsal yapısının zayıf olması nedeniyle, kamu görevlilerinin işletmelerden sık sık rüşvet aldığı belirtilmiştir (Funck, 1999: 261; Bolongaita, 2003: 140).

Diğer taraftan adaletin etkin işlememesi veya geç işlemesi sonucu kişiler haklarını korumak anlamında çeşitli yollara başvurabilmekte, bunun sonucunda ise mafya, çete ve diğer baskı grupları meydan gelmektedir. Bu durum ise yolsuzluğa neden olmaktadır (Özer, 2017).

ABD Senatosu,11 Nisan 2003 tarihinde mali skandallarla karşılaşması nedeniyle önleyici kararlar alarak muhasebe usulsüzlüğüyle kar sağlayan şirket yöneticilerine karşı, hapis cezasını da içeren birtakım düzenlemeleri kabul etmiştir. Yasal düzenlemeler ile şirket yolsuzluklarıyla savaşmak için hissedarlarını yanıltan şirket

yöneticilerine 10 yıla kadar hapis cezası getiren bir dizi önlem ABD Senatosu'nca onaylanmıştır (Eigen, 2018).

Almanya'da yolsuzluk olaylarının en çok görüldüğü sektörler inşaat ve sağlık sektörleridir. Bununla birlikte zaman zaman politik alanda, özellikle de partilerin finansmanıyla ilgili, ciddi sorunlar ortaya çıkmaktadır. 1994 yılında mahkemelere intikal eden yolsuzluk dosyalarının sayısı 258 iken bu rakam 1999'da 1034'e yükselmiştir. Bazı yetkililer, bu artışı, "son yıllarda yolsuzluğa karşı hassasiyetin artması ve uygun tedbirlerin alınması sonucu ortaya çıkan yolsuzluk olaylarının sayısını da artırmaktadır" görüşüyle açıklamaktadır. Ülkede sivil toplum örgütleri, yolsuzlukla mücadele anlamında etkili olmaktadır. Berlin'de merkezi bulunan *"Uluslararası Saydamlık Örgütü"* konuyla ilgili gelişmelerde ve düzenlemelerde aktif rol oynamaktadır (Pujas, 2003: 64).

Yolsuzluk nedenleri ile ilgili olarak sosyal ve ekonomik faktörleri de değerlendirmek gerekmektedir. Az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde bu durum ciddi boyutlara ulaşmaktadır. Özellikle demokrasi kültürü oluşmamış ülkelerde yolsuzluk ile ilgili olaylar daha fazla görülmektedir. Bu anlamda fakir ülkeler yolsuzluktan daha fazla etkilenmekte ve daha fazla acı çekmektedir (Valentina, 2012:461).

Gelişmekte olan ülkelerde devlet ve kamu toplumda en örgütlü yapılardır. Aynı zamanda pek çok ekonomik ve toplumsal faaliyeti yerine getirmektedir. Fakat diğer taraftan kıt kaynaklar ve beklentilerin artması sebebiyle sunulan hizmetler talep edilen hizmetleri karşılamamaktadır. Meydana gelen bu koşullar ise yolsuzluğa sebebiyet vermektedir (Özsemerci, 2003:77).

Ayrıca ülkelerde ekonomik dengesizliklerin yaşanması nedeniyle devletin ekonomiye müdahalesi artırmakta ve buna bağlı olarak da devletin fonksiyonlarında genişleme meydana gelmektedir. Bu durumda devlet müdahalesinin yoğun görüldüğü bir yapı söz konusu olmaktadır. Devletin gücü artmakta ve bu gücün kötüye kullanılması ise zarar verebilmektedir.

17 Mart 1995 tarihli Le Monde, gizli bir hükümet raporuna dayanarak 1994'te Fransız şirketlerinin yurtdışında ödediği rüşvetin 10 milyar Fransız frangı olduğunun tahmin edildiğini duyurmuştur. 4 Mart 1996 tarihli World Business, Alman şirketlerinin

yurtdışında ödediği rüşvetin miktarının yıllık 3 milyar dolardan fazla olduğunun tahmin edildiğini yazmıştır (Tanzi, 2001: 131).

Ülkemizde uzun yıllardan beri süregelen ve son dönemlerde de yaşanan ekonomik düzensizlikler, bütçe açıkları ve enflasyon gibi nedenlerle birlikte yolsuzluk olayları ön plana çıkmıştır.

Yolsuzluk konusunu tek bir faktöre bağlı olarak değerlendirmek yetersiz kalmaktadır. Yolsuzluk birden çok faktörün etkileşimi ile kendine uygun bir zemin bulmaktadır. Bu kapsamda ülkemizde yapılan bir araştırma sonucuna göre yolsuzluğu etkileyen faktörler şekil 3.1 yer almaktadır.



Şekil 3.1: Yolsuzluğu Etkileyen Faktörler

Kaynak:(TBMM Yolsuzluk Komisyon Raporu, 2014).

Şekil incelendiğinde yolsuzluğun meydana gelmesinde en etkili iki faktörün kamu kadro sayısının kalabalık olması ve ezbere dayalı eğitim sistemi olduğu görülmektedir. Şekilde ifade edilen diğer etkenlerde yolsuzluk üzerinde önemli sonuçlar doğurmaktadır.

Şekilde de ifade edildiği gibi, eğitim faktörünün ilk sıralarda yer alması bu alanda oldukça fazla eksikliğin yaşandığı anlamına gelmektedir. Dürüst nesillerin yetiştirilmesinde ki aksaklıklar ve yurttaşlık bilincinin kazandırılamaması yolsuzluğa zemin hazırlamaktadır. Yolsuzluk nedenleri içerisinde toplumların ahlaki ve kültürel yapıları etkili olduğu unutulmamalıdır.

Diğer taraftan yolsuzluğa neden olan olaylar; "siyasal sistemin yapısı, siyasal kültür ile toplumsal kültür arasındaki ilişki, yönetim yapısı, bürokratik yapı, hızlı değişim, modernleşme, az gelişmişlik, kötü yönetim, kapalı yönetim yapısı ve kültürü, hesap verilebilirlik yaklaşımının eksikliği, kamunun kontrol ettiği kaynakların büyüklüğü, yargı bağımsızlığının eksikliği, güçler ayrılığının tam olmayışı ve aksak rekabet" şeklinde sıralanmıştır (Kahraman, 2010:65). Ayrıca sistemdeki devrimsel değişim ile değerlerdeki evrimsel değişim arasındaki gerilim, yolsuzlukların artmasına ve etik değerlerin oluşamamasına neden olmaktadır. Geleneksel düşünce yapısı ile yeni yönetim yapıları arasındaki gerilim kadar, toplumsal değerler ile kamu yönetimi sistemi arasındaki fark da yolsuzlukların artmasına ve etik değerlerin azalmasına neden olabilmektedir.

Diğer taraftan siyasal partilerin faaliyetlerini finanse etmek ve belirli siyasal grupların yandaşlarına iş sağlamak için sıklıkla kullanılmalarından dolayı kamu teşebbüsleri yolsuzluk ve özellikle siyasal yozlaşmanın kaynağı olmuştur. İtalya'yı sarsan ve "rüşvet şehri" anlamına gelen "Tangentopoli" skandalından önce İtalya'da ve birçok Latin Amerika ülkesinde durumun böyle olduğu kabul edilmektedir (Tanzi, 2001: 124).

Yolsuzluk nedenleri arasında, ülkedeki vergi sisteminin adil ve gerçekçi olmaması da önemli yer kaplar. Yolsuzluk olayları vergi gelirini azaltmakta ve devleti bu açıdan zor durumda bırakmaktadır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde vergi kaçakçılığı ve kayıt dışı işlemler yolsuzluk olaylarında önemli rol oynamaktadır (Fjeldtstad and Tungodden, 2001: 49).

Vergisel yolsuzluk olaylarında bireyler ve kurumlar kamusal yükümlülüklerinden rüşvet vererek kurtulmayı tercih etmektedirler. Verilen rüşvetin miktarı vergisel sorumluluklarından daha düşük olduğundan özellikle bu yol tercih edilmektedir. Bu durum vergi adaletini olumsuz etkilemektedir (Karakaş vd, 2009: 59).

Bu tarz vergisel yolsuzluklar, özellikle gelişmekte olan ülkelerde görülmekte ve ekonomik büyümeyi olumsuz etkilemektedir. Vergisel yolsuzluk sorunlarını hafifletmek amacıyla, yeni reformlar, vergi afları, taksitlendirme olanakları sunulmaktadır (Fjeldtstad and Tungodden, 2001: 66).

Yukarıda bahsedilenlerin yanı sıra yolsuzluğa neden olan unsurlar aşağıda yer aldığı gibi sıralanabilmektedir (Aydın, 2006: 24; Kahraman, 2010: 68):

- İş çevreleri ve kötü niyetli kamu çalışanların entegre çalışması,
- Kamu faaliyetlerinin çıkar sahiplerine verilmesi
- Yolsuzluk olaylarına karşı toplumsal bilinç oluşturulamaması,
- Yolsuzluğa neden olabilecek kayıt dışı ekonomi,
- Yolsuzluk ve rüşvet olaylarını kovuşturmada yasal anlamda yetersizlik,
- Konjonktürel dalgalanmaların çok sık gerçekleşmesi.
- Yetersiz gelir seviyesi,
- Kamuda çalışanların ücretlendirilmesinde adaletsizlik,
- Kamu yönetiminde şeffaf olmaması
- Nüfusun yüksek olması ve şehirleşme oranın artması.
- Kamu kurumlarında hakkaniyetin dikkate alınmaması.
- Toplumsal anlamda bozulma.

3.3. Yolsuzluk Türleri

Literatüre göre yolsuzluk kavramı değişik kriterlere göre incelenmiştir. Yolsuzluklar, bürokratik ya da siyasi kriterlere göre ayrıma tabi tutulabilmektedir. Bunun yanında rüşvet veren açısından değerlendirildiğinde yolsuzluklar, maliyet düşürücü ya da fayda artırıcı etkiler de yapabilmektedir. Ayrıca yolsuzlukların rüşvet alan veya veren tarafından da önerilmesi de mümkündür. Yolsuzluklar zorlayıcı nedenlerle ya da iş birliğine dayanma sonucunda da ortaya çıkabilmektedir. Bunlardan başka nakit unsuruna bağlı olarak ya da olmayarak gerçekleştirilebilmektedir (Özsemerci, 2003: 44).

Yolsuzluklar türlerine göre farklı şekillerde sınıflandırılmaktadır. Genelde yolsuzluk "siyasal, yönetsel", "siyasal, yönetsel ve ekonomik" ya da "maddi çıkar içerikli, maddi çıkara dayanmayan" biçiminde sınıflandırılmanın ağırlıkla kabul gördüğü

bilinmektedir. Son olarak en dikkate değer ve çarpıcı sınıflandırma; Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM)Yolsuzluk Araştırma Raporunda yapılmıştır. Buna göre yolsuzluk "doğrudan ceza yaptırımına bağlanmış yolsuzluk türleri" ve "dolaylı ceza yaptırımına bağlanan veya suç sayılmayan yolsuzluk eylemleri"nden oluşmaktadır. Bu ayrıma gidilme gerekçesine takip eden bölümde yer verilmiştir.

3.3.1.Cezai Yaptırım Gerektiren Yolsuzluk Türleri

3.3.1.1. Rüşvet

Rüşvet pek çok şekilde tanımlanmıştır. Bununla birlikte mevcut olan hemen hemen her toplumda belirli işlerin yapılmasını kolaylaştıran bir yol olarak tercih edilmekte ve sıkça kullanılmaktadır. Hatta bazı yazarların rüşveti yasal olmamasına rağmen, veren kişiye adil olmayan avantajlar sağlayan bir iş eylemi olarak da tanımladıkları görülmektedir.

Birleşmiş Milletler Yolsuzlukla Mücadelede Sözleşmesi'nin 15. Maddesi'nde kasten işlenmesi halinde ulusal kamu görevlilerinin rüşvet suçu,

"a) Bir kamu görevlisine, resmi görevlerinin yerine getirilmesi çerçevesinde bir işlem yapması veya yapmaktan kaçınması için, kendisi ya da bir başka kişi yahut varlık lehine, doğrudan ya da dolaylı olarak, haksız bir menfaatin vaat edilmesi, teklif edilmesi veya sağlanması;

b) Bir kamu görevlisinin, resmi görevlerinin yerine getirilmesi çerçevesinde bir işlem yapması veya yapmaktan kaçınması için kendisi ya da üçüncü bir kişi yahut varlık lehine, doğrudan ya da dolaylı olarak, haksız bir menfaat talep etmesi veya kabulü," şeklinde

21. maddesinde ise özel sektörde rüşvet yine kasten işlenmesi halinde,

"a) Bir özel sektör biriminde herhangi bir sıfatla çalışan veya birimi yöneten bir kişiye, görevini ihlal edecek biçimde bir işlem yapması ya da yapmaktan kaçınması amacıyla, kendisi ya da bir başka kişi lehine, doğrudan ya da dolaylı olarak, haksız bir menfaatin vade dilmesi, teklif edilmesi veya sağlanması;

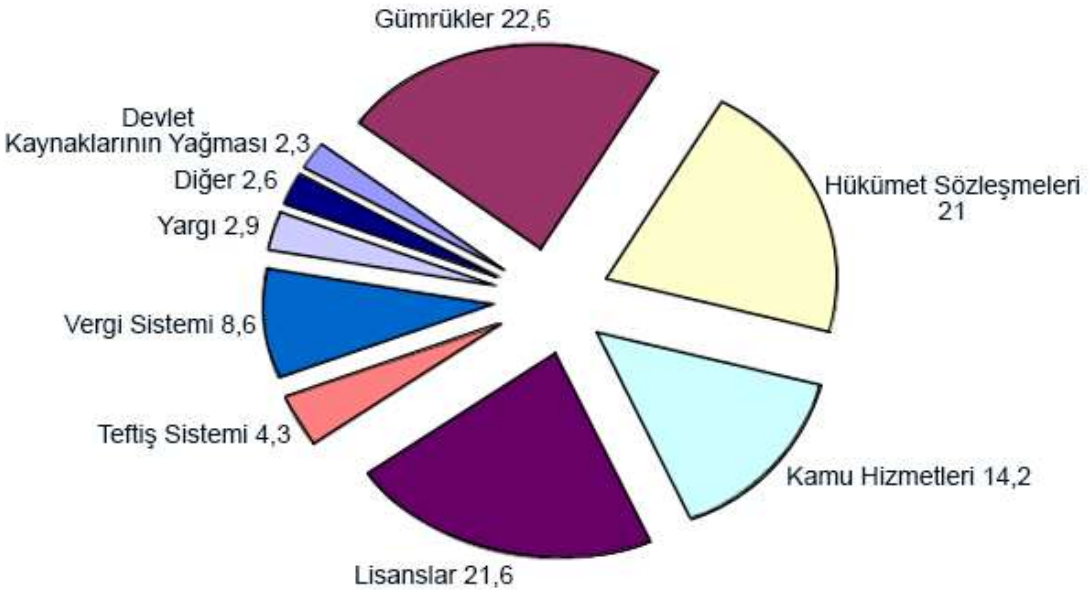
b) Bir özel sektör biriminde herhangi bir sıfatla çalışan veya birimi yöneten bir kişinin, görevini ihlal edecek biçimde bir işlem yapması ya da yapmaktan kaçınması için, kendisi ya da bir başka kişi lehine, doğrudan ya da dolaylı olarak, haksız bir menfaat talep etmesi veya kabulü" olarak tanımlanmıştır.

Rüşvet, kişi ve kurumlara doğrudan veya dolaylı verilen bir söz, önceden belirlenmemiş bir ödeme, bir fayda şeklinde ifade edilebilir. Ayrıca bir kamu otoritesinin kişisel veya kurumsal bir çıkar sağlanması amacıyla alacağı bir karardan vazgeçmesinin veyahut da bu kararın yavaşlatmasının sağlanması için etkilenmesi olarak da tanımlanmıştır (Özsemerci, 2003: 53).

Bazı çalışmalara göre rüşvetin artmasında etkili olan nedenlerin başında yetersiz ve kalitesiz eğitim yer almaktadır. Bunun yanı sıra, yoksulluğu, caydırıcı cezaların eksikliğini, toplumsal baskının, din ve ahlak eğitiminin yetersizliğini rüşvetin artmasında etkisi bulunan diğer faktörler olarak saymak mümkün olabilmektedir. Bütün bu faktörlerin rüşvetin oluşumunda taşıdıkları önem değişkenlik göstermektedir. Bu durum söz konusu faktörlerin, etkinlik dereceleri itibariyle, zamana, mekâna ve çevre şartlarına bağlı olarak karmaşık bir nedenler bütününün elemanı olmasından kaynaklanmakta olduğu değerlendirilmektedir.

Diğer taraftan verimsiz alanlara harcanan rüşvet kaynaklarının, yatırım faaliyetlerine aktarılması, başta işsizlik ve yoksulluk olmak üzere birçok iktisadi ve sosyal sorunun toplum üzerindeki negatif etkilerinin azaltılmasını mümkün kılabilecektir.

"Dünya Bankası ile Avrupa İskân ve Kalkınma Bankası" tarafından gerçekleştirilen çalışmada, "yönetimin kalitesi" ve "şirket-devlet" ilişkilerinde rüşvetin etkisi incelenmiş ve Türkiye'de rüşvetin sektörlere göre dağılımı aşağıdaki gibi bulunmuştur.



Şekil 3.2: Türkiye'de Rüşvetin Sektörel Dağılımı

Kaynak: (TBMM Yolsuzluk Raporu, 2014).

Şekil 3.2'deki sonuçlar, Türkiye'de rüşvetin en çok görüldüğü sektörlerin sırasıyla, gümrük, lisans işlemleri, kamu sözleşmeleri, kamu hizmetlerinin sağlanması olduğunu göstermektedir. Elde edilen sonuçlara göre rüşvetin yaygınlığı kamu sektöründe reformlar ve yasal düzenlemelerin yapılmasını gerektirmektedir.

3.3.1.2. İrtikâp

İrtikâp bazı kaynaklarda "*haraç*", *"aktif yiyicilik"* veya "*aktif rüşvet"* şeklinde ifade edilebilir. Bu kavramın rüşvetten farklı yönü ise; memura ödeme konusunda zorlamanın olmasıdır. İrtikâp konusu**,** Türk Ceza Kanunu'nun (TCK) 250. Maddesinde şu şekilde düzenlenmiştir (Türk Ceza Kanunu, 2004):

"*Görevinin sağladığı nüfuzu kötüye kullanmak suretiyle kendisine veya başkasına yarar sağlanmasına veya bu yolda vaatte bulunulmasına bir kimseyi icbar eden kamu görevlisi, beş yıldan on yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır. Kamu görevlisinin haksız tutum ve davranışları karşısında, kişinin haklı bir işinin gereği gibi, hiç veya en azından vaktinde görülmeyeceği endişesiyle, kendisini mecbur hissederek, kamu*

görevlisine veya yönlendireceği kişiye menfaat temin etmiş olması halinde, icbarın varlığı kabul edilir."

3.3.1.3. Zimmet

Zimmet tek taraflı olma özelliği nedeniyle diğer yolsuzluk türlerinden farklılık arz etmektedir. Zimmet "memurun ya da özel yasalarına göre memur sayılan kamu görevlilerinin görevleri gereği zilyetlik alanlarına tevdi edilen kamusal kaynakları yasalara aykırı şekilde kendisi ya da üçüncü kişiler için harcaması, kullanması ya da mülk edinmesidir." şeklinde ifade edilebilir. Özel sektörde ya da görevli olmayan memurlar yönünden karşılığı ise, "*hizmet sebebiyle emniyeti suiistimal*"dir (Özsemerci, 2003: 55).

Zimmet suçu Birleşmiş Milletler Sözleşmesinde kamu sektörü için "malvarlığının kamu görevlilerince zimmete geçirilmesi, haksız olarak mal edilmesi ya da diğer şekillere dönüştürülmesi" başlığı altında;

"..... Bir kamu görevlisinin, görevi gereği kendisine emanet edilen herhangi bir malvarlığını, kamu veya özel fonları ya da menkul kıymetleri yahut değer taşıyan diğer herhangi bir şeyi, kendisi ya da bir başka kişi yahut varlık menfaatine zimmetine geçirmesi, mal etmesi ve diğer şekillere dönüştürmesi (md. 17)"

Özel sektör için ise "özel sektörde zimmet" başlığı ile

"……ekonomik, mali ve ticari faaliyetler sırasında, bir özel sektör biriminde herhangi bir sıfatla çalışan veya birimi yöneten bir kişinin, görevi dolayısıyla kendisine emanet edilen herhangi bir malvarlığını, özel fonları ya da menkul kıymetleri yahut değer taşıyan herhangi bir şeyi zimmetine geçirmesi, (md. 22)" olarak tanımlanmıştır.

3.3.1.4. Kara Para Aklama

Ekonomik kaidelere ve yasalara uymadan ve resmi olmayan yollardan elde edilen kazançlar kara para olarak ifade edilebilmektedir. Örneğin vergi kaçırma ve usulsüz elde edilen kazanç kara para kapsamında değerlendirilebilir.

Kara para hem yasal olarak bir suç hem de ekonomik düzeni ihlal eden ve haksız kazanç elde edilmesine neden olan bir eylemdir. Bu anlamda usulsüz yapılan

faaliyetlerden elde edilen kazançlar kara para olarak değerlendirilmektedir (TBB, 2014: 5).

Bu gelirin normal ve temiz bir para gibi yasal ekonomiye sokulması, kara para aklama olarak ifade edilmektedir (Tarhan, 2006: 28).

Hukuki açıdan kara paranın tanımının geniş veya dar anlamda kabulü, kara para kavramının doğru olarak kullanılmasında ölçü alınabilmektedir. Çünkü kara paranın geniş anlamıyla tanımlanmasında, her türlü suçtan elde edilen maddi menfaat, kara para sayılacağından, kara ekonomi hukuki açıdan kara para ile eş anlam taşıyacaktır. Eğer dar anlamıyla tanımlanırsa, sadece kanunda sayılan müspet suçlardan elde edilen gelir, kara ekonomi içerisinde bir bölümü oluşturacaktır. Müspet suç sayılmayan diğer suçlardan elde edilen maddi menfaatler kara ekonomi içerisinde bulunmasına rağmen, hukuki açıdan kara para sayılamayacaklardır. Kara paranın aklanması durumunda kara para kaynağından gizlenerek yasal görünüm kazandırıldığından ötürü kayıtlı ekonomi içerisinde değerlendirilmesi gerekmektedir.

Kara para aklama ile ilgili olarak TCK'nın 282. maddesinde "Suçtan kaynaklanan malvarlığı değerlerini aklama" ifadesi getirilmiştir.

3.3.2.Cezai Yaptırım Gerektirmeyen Yolsuzluk Türleri

3.3.2.1. Rant Kollama

Cezai yaptırım gerektirmeyen yolsuzluk türlerinden rant kollama çıkar elde etmek isteyen tarafların faaliyetleri olarak değerlendirilebilmektedir. Bu taraflara uygun ortam sağlanmakta ve ekonomik anlamda kazanç sağlamalarına neden olunmaktadır (Oral, 2009: 39).

3.3.2.2. Kayırmacılık

Bir diğer yolsuzluk türü ise kayırmacılıktır.

Kayırmacılık eyleminde bireylerin kanuna aykırı bir şekilde korunması söz konusu olmaktadır. Kamu ile bireyler arasında gerçekleşen ekonomik ilişkilerde kanunlardan ziyade bireylerin çıkarları ön planda tutulmaktadır. Genel anlamda seçimler

döneminde siyasi partilerin kendi tarafından olanları kayırması örnek olarak verilebilir (Hasdemir, 2006: 47).

Kayırmacılık işlemlerinin türleri şu şekildedir:

- Akrabaların kollanması
- Eş dost kayırmacılık
- Partizanlık ve siyasal yandaşlık
- Hizmet kayırmacılığı

3.3.2.3. Oy Ticareti

Oy ticareti, siyasette yasama faaliyetleri sürecinde meydana gelmektedir. Siyasi partiler veya hükümet tarafından sunulan yasa tasarı ve tekliflerinin, tasarı ve teklifi sunan partiler dışındaki diğer partiler tarafından menfaatleri doğrultusunda desteklenmesine oy ticareti denir (Aktan, 2001: 35).

Oy ticareti, bazı zamanlarda parlamentonun karar almasını hızlandırmaktadır. Diğer taraftan siyasal anlamda yozlaşmaya sebebiyet vermektedir.

3.3.2.4. Lobicilik Faaliyetleri

Lobicilik; Amerika Birleşik Devletleri'nde ortaya çıkmış siyasi baskılama sistemidir. Genel olarak; belirli alanda tekelleşmiş çıkar gruplarının veya STK'ların siyasi iktidarı, muhalefet partilerini, milletvekillerini, belediye başkanlarını etkileyerek, kendi çıkarlarına uygun kararlar almalarını sağlamak için çeşitli düzeylerde baskı kurmalarına "lobicilik" denir. Baskı grupları, lobi faaliyetlerini yurtdışında özel şirketler üzerinden yürütürken, ülkemizde bu sistem daha çok meslek örgütleri, sanayicilerin oluşturduğu birlikler ve Sivil Toplum Kuruluşları tarafından yürütülmektedir. Lobi faaliyetlerinin genel sonucu, kamu gelirlerinin etkin bir şekilde kullanılmasını imkânsız hale getirmesi ve bunun sonucunda kamusal faaliyetlerin gelişememesi, lobi faaliyeti yapan çıkar grupları ile kamunun çıkarlarının çatışması ve sonucun kamu aleyhine işlemesi olarak gösterilebilir (Sarılı, 2002: 66).

3.3.2.5. Patronaj

Bir ülkede siyasi iktidarın, kamu kurum ve kuruluşlarında görev yapan liyakat sahibi bürokratları, görevden alarak, kendisine siyasi ve ideolojik olarak yakın, liyakatsiz bürokratlar ile değiştirmesine "Patronaj" sistemi denir. Ülkemizde, yandaşlık, adam kayırma gibi adlar ile anılan bu sistem, siyasi iktidarların devlete hükmetmek için sıklıkla kullandığı bir yöntemdir (Aktan ve Çoban, 2007: 57).

3.4. Yolsuzluğun Etkileri

Yolsuzluğun etkilerini ekonomik etkiler ve kamusal düzen üzerindeki etkiler olmak üzere iki genel başlıkta incelemek mümkündür.

3.4.1. Ekonomik Etkileri

Bir ülkede yolsuzluğun bulunması, yerli ve yabancı yatırımcılar için negatif etki yaratmaktadır. Ülkede yolsuzluğun olması her şeyden önce o ülkede adalet sisteminin gereği gibi işlemediğinin kanıtı olduğundan, ülkede çalışan, üreten, girişimci her türden ticari faaliyet erbabı için ticari üretim ve birikimlerin güvencede olamayacağı algısını yaratabilmektedir. Bu durumun ise girişimciliği minimum düzeylere indirebildiği görülmektedir.

Diğer taraftan yolsuzluk ülkede bulunan veya dışarıdan yatırımcı olmak isteyen kişi ve firmaların rekabet edebilme kapasitesini azaltmaktadır. Yatırımcılar için bütün bu psikolojik etkilerin yanında, yolsuzluk, bürokratik sisteminde belirleyici ilişkisi olduğundan yatırımcılar için artı maliyet yaratır. Çünkü yatırımlar için gereken iznin alınması, belirli miktardaki rüşvet ödemesine bağlanırken, bu miktar çoğu kez yatırımın değeri ile doğru orantılı olabilmektedir. Bu yönüyle yolsuzluk; keyfi, tesadüfî ve önceden tahmin edilemeyen bir vergi niteliğini görüntüsü yaratmakta ve yarattığı belirsizlik nedeniyle yatırım yapma isteğini köreltebilmektedir.

Yolsuzluklar tasarruflar üzerinde de ciddi etkiler yaratmaktadır. Tasarruflar ile yolsuzluk arasında doğrudan ilişki söz konusudur. Doğrudan etki sonucunda yolsuzluk ülkedeki sermaye kaçışına neden olmakta ve ulusal tasarruf düzeyini düşürmektedir (Çelen, 2007: 95).

Diğer taraftan yolsuzluk, yatırım oranlarını ve büyüme olumsuz yönde etkilemektedir. Aynı zamanda yurt dışı yatırımlarını da etkilemektedir (Demirhan ve Karagül, 2001: 139).

Bu olumsuzluk altında, yatırım yapacak olan kişilerin, bürokratik işlemleri azaltmak amacıyla rüşvet vermesi, siyasilerin yakınlarını kayırması anlamında onların önünü açması gibi sebepler yatmaktadır (Bayrakçı, 2000: 133).

Bu durum ise ekonomik gelişmeyi olumsuz yönde etkilemektedir. Ayrıca yatırımları da azaltmaktadır. Diğer taraftan yolsuzluk ile kamusal yatırımlar arasında doğrusal bir ilişkiden bahsetmek mümkündür. Bu anlamda yukarıda belirtildiği gibi siyasetçilerin yakın çevresine menfaat sağlamak amacıyla kamusal yatırımları teşvik edebilmektedirler.

Ancak bu şekilde yapılan yatırımlar er ya da geç sorunlara neden olmaktadır. Kamu sektörü yatırım projelerinin tamamlanmasının hemen ardından çukurlarla dolan yollar, sürekli olarak devre dışı kalan enerji santralleri ve çalışmayan altyapı projelerine ilişkin hikâyelerle doludur (Karaca, 2000: 96; Çelen, 2007: 101).

Şöyle ki; yolsuzluk yukarıda da ifade edildiği gibi, geri dönüşü olmayan kamusal yatırımları ve kamusal harcamaları arttırmakta, kamusal hizmetlerin verimliliğini düşürmekte, kamu gelirlerini azaltmakta tüm bunlar ise büyümeyi olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Bunların yanı sıra yanlış alanlara yapılan kamu harcamaları kamu hizmetlerinin etkinliğini azaltmakta ve büyümeyi yavaşlatarak gelişmeyi de olumsuz yönde etkileyebilmektedir.

Yolsuzluğun bir diğer olumsuz yönü de kamu kesimi finansmanı üzerindeki olumsuz etkisidir. Bu olumsuz etkinin en göze çarpan türü ise bütçe açığı şeklinde de değerlendirilmektedir (Kılavuz, 2003: 235; Çelen, 2007: 102).

Diğer taraftan yolsuzluğun kamu harcamalarını arttırdığı yönündeki etkilerinden bahsetmek mümkündür. Yoksullara yapılacak yardımların ihtiyacı olmayan kişilere aktarılması şeklinde ki uygulamalar bu duruma örnek verilebilir.

3.4.2. Kamusal Düzene Etkileri

Yolsuzluk ekonomik etkilerinin yanı sıra hukuk devleti ilkesini olumsuz yönde etkilemektedir. Kamu görevlilerinin görevlerini kötüye kullanmaları ve menfaatleri doğrultusunda davranmaları hukuk devleti olma ilkesini ciddi anlamda zedelemektedir.

Kamusal düzen ile ilgili olarak yolsuzluğun en olumsuz etkisi siyasal sistemin, devletin ve yönetimin yasallığını ve saygınlığını zedelemesi, toplumsal anlamda var olan güveni aşındırmasıdır. Yasaların ve kuralların düzenleyici anlamda etkisini yitirdiği tüm toplumlar, şüphesiz çürümeye ve kargaşaya mahkûmdurlar (Kılavuz, 2003: 235).

Diğer taraftan yolsuzluk en genel hukuk ilkesi olan kanun önünde eşitlik ilkesini de olumsuz yönde etkilemektedir. Yolsuzluk nedeniyle fırsat eşitliği ilkesi zarar görmektedir.

Yolsuzluk kamu hizmetlerinden faydalanma ve kamu harcamalarına iştirak etmede adalet ilkesini sarsmakta ve kayırmacılığı ortaya çıkarmaktadır (Akalan, 2006: 108).

Yolsuzlukların kamu için en büyük zararı, kamuya ayrılması gereken kaynakların, ölü ve hayali yatırımlara harcanmasıdır. Yolsuzlukların, kamu yararına kaynak ayrımında sapmalara yol açması, nispi fiyat dengelerinin oluşmasını engellemekte, tüketici ve üretici fiyat dengelerinin kurulamasına yol açmaktadır. Örneğin, rüşvet ödemek durumunda kalan bir mal ve hizmet üreticisi, bunu tüketiciye yansıtmaktadır. Böyle olunca da yolsuzluklar nedeniyle tüketiciler, bir tür dolaylı vergi ödemek zorunda kalabilmektedir. Yolsuzlukların ve rüşvetin ekonomideki işlem maliyetlerini arttırdığı ve belirsizlik katsayısını yükselttiği ifade edilebilir (Kılavuz, 2003: 235).

Kamu finans üzerindeki yolsuzluğun etkileri üzerine yapılan bir araştırma sonucunda bazı bulgular elde etmişlerdir. Bu sonuçlara göre (Tanzi ve Davoodi, 2000:35):

1.Yolsuzluk; kamu yatırımlarını artırma eğilimindedir. Çünkü kamu harcama kalemleri yüksek seviyedeki memurlar yoluyla manipüle edilmektedir.

2.Yolsuzluk; yeni malzemeye yönelik harcamaların sürdürülmesini ve kamu harcamaları bilişimi üzerindeki işlemleri çarpıtmaktadır.

3.Yolsuzluk; sağlık ve eğitim harcamaları üzerindeki kamu harcamasını çarpıtmaktadır. Çünkü bu harcamalar, diğer kamu projeleriyle de ilişkilidir.

4.Yolsuzluk; bir ülkenin alt yapısını ve kamu yatırım etkinliğini azaltmaktadır.

5.Yolsuzluk; kamu görevlilerinin düzenleyici sorumluluğu ve nominal vergi oranın bağlı olan net etkiye rağmen, yönetimlerin vergi ve tarife toplama yeteneğini azaltması nedeniyle vergi gelirlerini azaltabilmektedir (Tanzi ve Davoodi, 2000:36).

Yolsuzluk bir anlamda kötü yönetimin bir göstergesi olarak kabul edilmektedir. Bu durum kalkınmayı, ekonomik istikrarı, tasarrufları, yatırımları olumsuz yönde etkilemektedir. Yolsuzluk olgusunun gelir dağılımı ve yoksulluk üzerinde de olumsuz etkileri bulunmaktadır.

Yoksuzluk ile büyüme arasında da ters yönlü ilişki vardır. Yolsuzluk arttıkça büyüme oranları ters yönde azalmaktadır. Bu durumda gelirlerde dengesizlik yaratmakta ve yoksulluğu arttırmaktadır.

3.5. Vergilendirme Alanında Yolsuzluğun Genel Göstergeleri

Bir ülkede; vergi ile yolsuzluğun arasındaki ilişki en belirgin olarak vergi kaçakçılığı ve buna bağlı olarak gelişen, kayıt dışı ekonomide görülmektedir. Vergi kaçakçılığının ve vergi yolsuzluklarının temel sebebi ise vergilerin yüksek olması ve yapısının yolsuzluğu teşvik edici nitelikte yapılandırılmasıdır.

3.5.1. Vergi Kaçakçılığının Yaygınlığı

Vergi ile ilgili yolsuzluklarda en önemli alanı vergi kaçakçılığıdır. Ekonomi literatüründe ayrı ayrı ele alınan sorunlar olan yolsuzluk ve vergi kaçakçılığı, temelde aynı problemi anlatmaktadır.

Dışarıdan bakıldığında yolsuzluk; devletin baş etmesi gereken bir problem olarak, vergi kaçırma ise bireylerin yanlış davranışlarından kaynaklanan ve bireyi ilgilendiren

bir problem olarak görülmektedir. Bu iki problemin kesiştiği bir nokta ise kamu yararının her iki durumda da kamu aleyhine bozulmaya yol açmasıdır.

Vergi kaçakçılığının nedenlerini anlamaya yönelik olarak birçok araştırma yapılmıştır. Bunlardan Allingam ve Sandmo'nun yağtığı bir araştırmaya göre, vergi kaçakçılığına uygulanan cezaların yüksek olduğu ve vergi kaçakçılığının gizlenmesinin zor olduğu ülkelerde, mükelleflerin kaçakçılığa bulaşma ihtimalleri azalmaktadır. Aynı araştırmaya göre vergi oranları yükseldikçe kaçakçılığa olan eğilim de artmaktadır (Tuay ve Güvenç, 2007: 58).

Vergi kaçakçılığının genel olarak bir yolsuzluk faaliyeti olduğu açıktır. Fakat yolsuzluk her zaman vergi kaçakçılığı ile koşut yürümeyebilir (Flatters ve Macleod, 1995: 398).

Bazı durumlarda yolsuzluk olmayan ülkelerde de vergi kaçakçılığına rastlanabilmektedir. Bu durum daha çok yasadaki açıklardan kaynaklanmakta ve doğrudan yolsuzluk ile ilişkisi bulunmamaktadır.

Diğer taraftan ticaretin ana kuralının kâr etmek olduğu düşünüldüğünde, karı maksimize edebilmek için düşük vergi vermenin gerektiğine inanan iş insanlarının, vergi matrahlarını düşük göstermek için rüşvet vermeye meyilli olması, vergi kaçakçılığının doğurduğu yolsuzluk olarak görülebilir (Akdede, 2006: 45). Vergi matrahlarını düşük göstermenin otomatik şekilde cezalandırılması, yani mükellefin bu iş için herhangi bir memur ile muhatap olması, olası vergi kaçırma ve yolsuzluk olaylarını engelleyebileceği düşünülmektedir.

Vergi kaçakçılığına sebep olan etmenlerden birisi de siyasilerin görüşleridir. Bu partilerin vergi ile ilgili birbirine zıt farklı görüşleri politik anlamda bir istikrarın olmadığını göstermektedir (Aydın, 2006: 54).

Bu kapsamda değerlendirilebilecek bir başka konu ise sürekli yenilenen vergi aflarıdır. Vergi afları vergi kaçakçılığının dolaylı olarak ödüllendirildiği bir sistemi işaret etmektedir.

Vergi kaçırma, vergi muafiyetinden yararlanma veya vergi idarelerinin göstereceği zayıflıklar, vergi afları, devletin en büyük gelir kaynağı olan vergilerde kayıplara neden olabilmektedir.

Wei, Flatterse Davoodi tarafından yapılan ekonometrik bir çalışmada, diğer faktörler sabitken yolsuzluk derecesi ile devlet gelirleri arasında negatif yönlü bir ilişkinin bulunduğu tespit edilmiştir. Yolsuzluklar ayrıca, verginin tabana yayılmamasına ve az sayıdaki mükelleften yüksek oranlarda vergi toplanmasına da neden olmaktadır. Bu da toplumdaki adalet duygusunu zedelemektedir (Wei, 1998: 42; Davoodi, Tanzi, 1998: 36).

3.5.2. Vergisel Açıdan Kayıt Dışı Ekonomi

Ülkelerin piyasa ekonomileri kayıtlı ve kayıt dışı ekonomi olmak üzere iki şekilde incelenmektedir. Bu ekonomilerin sınırlarını tam olarak belirlemek mümkün olamamaktadır.

Kayıt dışı ekonomi; "resmi GSMH'yi tahmin etmek için kullanılan geleneksel ölçüm teknikleri ile ölçülemeyen, resmi rakamlara yansımamış ve belli bir çıkar karşılığında mal ya da hizmet olarak sunulan faaliyetlerin tümünü kapsayan ekonomik değerler toplamıdır" (Gümüşay, 2003: 73).

Devlet otoritesine bağımlılık oranının düşmesi ekonominin kayıt dışı olması sonucunu doğurmakta, bu durumun toplum tarafından hoşgörüyle karşılanması da kayıt dışı ekonominin genişlemesine yol açmaktadır (Sarılı, 2002: 69).

Bu görüşü destekleyen iki çalışma, Johnson vd. ve Friedman vd. tarafından yapılmıştır. Bu çalışmalardaki ortak bulgu yolsuzluk ile kayıt dışı ekonomi arasındaki ilişkidir (Johnson vd., 1998: 124: Friedman vd., 2000: 99).

Kayıt dışı ekonominin yarattığı vergi kayıplarının telafi edilebilmesi için vergi matrahlarının yükseltilmesi ise vergi gelirlerini artırmadığı gibi kayıt dışı ekonomiye doğru bir kaymayı da tetikleyebilmektedir (Johnson vd. 1998: 97).

Az gelişmiş ülkelerin daha fazla kayıt dışı ekonomiye sahip olması bu ülkelerde yolsuzluğun fazla olduğu anlamına gelebilmektedir.

Kayıt dışı ekonomik sistem ve vergi konusu paradoksal bir şekilde birbirine bağlıdır. Vergi sistemindeki zayıflıklar kayıt dışı ekonomiyi büyütüp beslerken, kaybedilen vergi gelirlerinin kayıtlı mükelleflerden tahsiline gidilmekte, bu durum ise vergi mükelleflerinin üzerine ağır bir yük bindirdiğinden özel sektör yatırımları istenen düzeye ulaşamamaktadır (Mavral, 2003: 18).

2011 yılında "*İstanbul Serbest Muhasebeci ve Mali Müşavirler Odası (ISMMMO)"* suç gelirleri ile ilgili hazırladığı raporu yayınlamıştır. Bu rapora göre Türkiye'de 2010 yılında yasa dışı faaliyetlerden oluşan cironun en az 8 milyarı ve net karın ise 3,5 milyarının yasa dışı olduğu ifade edilmiştir (Hürriyet, 2011).

Türk Vergi Sistemi'nin en önemli eksikliği sadece kayıtlı ve daha önceden sisteme girmiş ticari ilişkileri vergilendirebilmesi, bunun dışında gelişen ticari olayları zamanında özümseyerek kayıt altına alamamasıdır.

Örneğin internet ortamında yapılan birçok ticari faaliyet yasal prosedüre hala giremediğinden vergilendirilememektedir. Sonuç olarak vergi sistemi ülkedeki tüm ticari faaliyetleri alınabilecek genişletilmeden ve vergi sisteminde yapılan yasal düzenlemeler vergisini doğru ve zamanında ödeyen mükelleflerin ödüllendirilmesini sağlamadan kayıt dışı ekonominin yok olması beklenemeyecektir (İpek, 2005: 47).

3.6. Vergi Sisteminde Yolsuzluğa Neden Olabilecek Unsurlar

Yolsuzluk olgusunun tamamen bitirilemeyeceği kabul edilirse, yolsuzlukla mücadelenin yolsuzluğun azaltılmasını amaçlaması daha mantıklı görünmektedir.

Bu anlamda; vergi yolsuzluklarına nelerin sebep olduğunu anlamak önem arz etmektedir. Vergi yolsuzluklarının en büyük nedenler vergi mevzuatı, vergi yönetimi ve mükellef davranışlarıdır. Aşağıda bu konular incelenmektedir.

3.6.1. Vergi Mevzuatı

Türk Vergi Sistemi ile ilgili yasalar konun uzmanları da dâhil olmak üzere yasadan faydalanan kişiler tarafından anlaşılmakta zorluk çekilmektedir.

Vergi ile ilgili yasal düzenlemelerin yorumlanması genel olarak bürokratlar tarafından yapılmaktadır. Bu durum ise karışıklık meydan gelmesini önlemektedir. Ancak bu durumun çıkar amaçlı kullanılması ise yolsuzluğa sebebiyet verebilmektedir (Tanzi and Davoodi, 2000: 39).

Vergi mevzuatındaki karmaşıklık, vergi yetkililerinin yolsuzluk yapabilmesi için önemli bir dayanak olabilmektedir (Karakaş vd, 2009: 77). Vergi müfettişleri, mükellefleri rüşvete zorlayabilmek takdir yetkilerini kötüye kullanabilmektedir.

Diğer taraftan, vergi ile ilgili yasaların anlaşılmasının çok zor olması, vergi mükelleflerinin vergi ile ilgili yasal yükümlülüklerini yerine getirebilmek amacıyla memurlardan istenen yardım rüşvete sebebiyet verebilmektedir (Giray, 2005: 68).

Vergi ödeme gücü olamayanlar açısından uygulamada olan vergisel istisna ve muafiyetlerin amacı doğrultusunda kullanılmaması, ödeme gücü olanlarından bu uygulamalardan faydalanması vergilendirmenin genellik ilkesine ters düşmekte bunun sonucunda kayıt dışı ekonomi koşulları oluşabilmektedir (İpek, 2005: 66).

Vergi muafiyetlerinin çok fazla olması vergi mükelleflerinin bu muafiyetlerden yararlanabilmek için vergi memurları ile pazarlık etmesini zorunlu hale getirebilmektedir. Bu zorunluluk halinde bir takım yolsuzluk ve rüşvet olaylarının nedenlerindendir (Aydın, 2006: 87).

Vergi muafiyet ve istisna uygulamaları aynı vergi afları gibi vergi adaletini bozmaktadır. İstisnalardan yararlanamayanlar daha önce belirtildiği gibi rekabetin vergisini zamanında ödeyenler aleyhine bozulmasına yol açmaktadır, bu da ülkede mükelleflerin vergi uyumunu engelleyen önemli bir faktördür (Tuay ve Güvenç, 2007: 23).

Vergi mevzuatının istismarcı memurlar için ön gördüğü cezaların yetersizliği de yolsuzluğu teşvik eden bir diğer önemli etkendir. Vergi memurlarının gerçekleştirdiği

yolsuzluk hareketleri genellikle göz ardı edilmekte, nadiren bulunup ortaya çıkarıldığında çok hafif bir şekilde cezalandırılmakta veya hiç cezalandırılmamaktadır (Giray, 2005: 85).

Yaygın yolsuzluğa rağmen, kaçırılan vergilerin cezai takibatı nadir olmakta ve en sert cezalar işten çıkarılmaktan daha sert olmamaktadır. Kaybedilen verginin tazmini ise çoğu zaman mümkün olamamaktadır. Bu durum sistemli bir şekilde idari yolsuzluk yapılmasının önünü açmaktadır (Kıldiş, 2000: 87).

3.6.2. Vergi Yönetimi

Vergi yönetiminde yolsuzluğun en alttan mı en tepeden mi başladığı veya hangisinin daha etkin olduğu tartışmalı bir konu olmakla birlikte bir bütün olarak vergi yönetimin yolsuzluğa açık bir iş olduğu su götürmez bir gerçektir. Gerek mevzuat ve kanunlarda yapılan yoruma muhtaç uygulamalar gerekse vergi çalışanlarının bireysel istekleri yolsuzluğa yol açabilmektedir.

Vergi yönetiminde yolsuzluğun bir diğer önemli nedeni ise, yönetici kesiminde başlayan yolsuzluğun alt birimlerde çalışan memurlara daha kolay sirayet edebilmesidir. Böyle bir durumda kendi mesai arkadaşının yolsuzluğuna şahit olan çalışanların dürüst davranışlar sergilemesi zorlaşmakta ve yolsuzluk yayılmaktadır (Giray, 2005: 54).

Vergisel gelirleri azaltıcı etkisi açısından yolsuzluk önemli bir sorun olarak değerlendirilebilmektedir. Vergi kaçırma, vergisel istisna ve muafiyetlerden yararlanma bunlara önek verilebilir.

Aşağıdaki durumlar teftişlerde yolsuzluk adına karşılaşılan durumlara örnek teşkil edebilen haller olarak değerlendirilebilir:

- Vergi mükelleflerinin şeffaf davranmaması,
- Vergi denetiminde dürüst davranmamak,
- Mükelleflerin üzerine düşen görevleri yerine getirmemesi,
- Vergi kaçakçılığının tespit edilmesine rağmen cezai işlemlerin uygulanmaması (Çelen, 2007: 45).

Fakat ülkemizde vergi denetimi konusunda ciddi sorunlar yaşanması nedeniyle mükellefler bu aşamada çekinmemektedirler. Vergisel denetimde meydana gelen aksaklıkların temel nedenleri ise denetçi sayısının az olması ve var olanların farklı görevleri nedeniyle vergi denetimine yeterli zamanı ayıramaması şeklinde değerlendirilmektedir

3.6.3. Mükelleflerin Davranışı

Daha çok gelişmiş ülkelerde görülen mükellef davranışları, vergi ödemede isteksiz davranma, vergi kaçakçılığı ve bu durumu rüşvet vasıtasıyla kamufle etme şeklinde ifade edilebilir.

Bu gibi durumlarda meydana gelen yolsuzluk olayları ise vergisini düzenli bir şekilde ödeyen diğer mükelleflere zorluk çıkarmaktadır. Şöyle ki bu mükellefler vergi kaçırmak amacıyla değil de vergisini adaletli ödeyebilmek için rüşvete başvurmak zorunda kalabilmektedir (Çelen, 2007: 27).

Vergisel yükümlülüklere karşı koymak farklı şekillerde görülebilmektedir. Bunlar:

-Bireysel veya toplu şekilde kamuya karşı baskı oluşturulabilir.

-Yasal boşluklardan faydalanılarak daha az miktarda vergi ödemesi yapılabilir.

-Vergi kaçakçılığı veya yasal olmayan şekilde gösteri yapılabilir.

3.7. Lojistik Sektöründe Yolsuzluk ve Yolsuzlukla Mücadelenin İncelenmesi

Ticaretin kolaylaştırılması kavramı son yıllarda sıklıkla kullanılmaktadır. Dünya Ticaret Örgütü (WTO) ticaretin kolaylaştırılmasını, uluslararası ticarette ürünlerin dolaşımı için veri işlenmesini ve iletişimin kolaylaştırılması, derlenmesi ve sunulması için uluslararası ticaret prosedürlerinin basitleştirilmesi ve uyumlaştırılması olarak tanımlar. Diğer kuruluşlar, teknik ticaret engellerini, rekabet politikalarını, hükûmet uygulamalarını ve şeffaflığı da işin içine katarlar (Uca, 2016: 48).

Wilson ve arkadaşları ticareti kolaylaştırmayı, dört boyutta incelemişlerdir. Bunlar: liman verimliliği, gümrükler, yönetmelikler ve e- ticarettir. 75 ülke üzerinde yaptıkları çalışmalarında çekim modeli yaklaşımını kullanmışlardır. Çalışmalarında gümrükler

ile liman verimliliğinin ticaret ile olan ilişkisini ortaya koymuşlar ve LPI'ı ticaretin açıklayıcı değişkenlerinden biri olarak kullanmışlardır (Wilson vd, 2004: 1-40; Aktaran, Uca, 2016: 48).

Bu başlık altında öncelikle lojistik sektöründen bahsedilecek ve sektörde karşılaşılabilecek muhtemel yolsuzluk türleri ilgili bilgi verilecektir.

3.7.1. Lojistik Sektörü

Lojistik, geniş anlamda; "zamana bağlı olarak kaynakların (mamuller, işgücü, üretim kapasitesi, bilgi…) doğru yerde, doğru zamanda, doğru kalitede, doğru fiyat ile bulundurulması" olarak tanımlanabilir (Göncü, 2010: 21).

Son yıllarda yaşanan teknolojik ve ekonomik gelişmelere paralel olarak lojistiğin tanımında ve kapsamında da değişim yaşanmıştır. Herhangi bir kurum ya da firmada lojistiğin var olması için, sadece depolama ve taşıma faaliyetlerinin olması yeterli değildir. Bu unsurlara ek olarak en az bir faaliyet daha olmalıdır.

Günümüzde lojistiğin kapsamına; taşıma, depolama, müşteri hizmetleri, pazarlama, sigorta, satış gibi birbirinden ayrı işlemlerde girmektedir. Anlaşıldığı üzere lojistiğin kapsadığı alan oldukça geniş olup küresel dünyada yaşanan değişimler göz önüne alındığında bu kapsamın daha da genişleyebileceği öngörülmektedir (Dinçel, 2014: 27).

Talep edilen ürün ve hizmetlerin müşteriye ulaştırılması için işletmeler tarafından farklı lojistik faaliyetler yerine getirilir. İlk zamanlarında sadece taşıma ve depolama hizmetlerinden ibaret olan lojistik faaliyetler, zaman içerisinde gelişen rekabet şartları ile birlikte yukarıda sayılan alanları da kapsayacak şekilde çeşitlendirilmiştir.

Günümüzde lojistik faaliyetler; taşıma, depolama, elleçleme, sigorta, müşteri hizmetleri, satın alma, sipariş ve talep yönetimini içine almaktadır. Bu faaliyetlerden taşıma sistemleri lojistik süreçler içerisinde en önemli unsuru oluşturmaktadır. Taşımacılık, ülkeleri modern ve gelişmiş dünya ticaretine taşıyan en önemli araçlardan biridir. Taşımacılık olmadan insanlığın gelişmesi ticaretin ve teknolojinin yaygınlaşması mümkün değildir. Kısaca insan ilişkileri ile ekonominin kilit noktası taşımacılıktır (Akdemir, 2011: 87).

Lojistik, ekonomik, sosyal, psikolojik, kültürel, stratejik, askeri ve politik alanlarda ülkeye değer katmasının yanı sıra; milli gelirin yükselmesi, alım gücünün artması, istihdamın artması sonucu işsizliğin azalması, moral ve motivasyonun artması, eğitim seviyesinin artması, jeo-politik ve jeo-stratejik önemin artması, ikili ve çoklu anlaşmalar, lojistik üsler, siyasi güç ve liderlik, stratejik ortaklık, rol modeli ve model ortaklığı, gelir dağılımı adaleti, vergi gelirlerinin artması, rekabet gücünün artması, ekonomik büyüme ve kalkınma, dış ticaret hacminin artması, yabancı sermaye artışı gibi alanlarda da katkıda bulunmaktadır (Birol, 2014: 45-64).

Lojistik faaliyetlerin genel amacı; mümkün olan en düşük maliyetle hedeflenen en yüksek hizmet seviyesini sağlamaktır. "You're either fast or dead" sloganını benimsemediğiniz sürece yıkıcı rekabetin yaşandığı bir pazar ortamında tutunmanız mümkün olmaz. Bu nedenle, birbirine entegre ulaştırma altyapılarının geliştirilmesi, tüm taşımacılık modlarına entegre elverişli lojistik merkezlerinin kurulması, önemli bir lojistik üssü olmanın en önemli şartıdır. Biz Bakanlık olarak lojistiğe bu perspektifle yaklaşıyoruz. Ülkemizin, bugün 50-60 milyar ABD dolarlık (dünya lojistik hacminin yaklaşık %1'i) bir lojistik kapasiteye sahip bulunduğu ve bu kapasite içerişinde hizmet veren firmaların Türk ekonomisine sağladığı lojistik değerin yıllık ortalama 6-8 milyar ABD Doları (dünya lojistik hacminin yaklaştık binde biri) civarında olduğu bilinmektedir (Aka, 2017:3).

Türkiye, Dünya Bankası Lojistik Performansı Endeksi'nde 34. sıradadır. Bu elbette Türkiye gibi, kıtalar arasında yer alan ve büyük bir lojistik imkân ve potansiyeline haiz olan bir ülke için yetersizdir. Küresel ekonomiye entegrasyon ve bu pazarlara daha fazla mal satabilmek için ücretim maliyetlerini baskılamak; bu alanlarda maliyeti düşürücü tedbirlere baş vurmak gerekmektedir. Günümüz dünyasında, ücretim maliyetlerine etki eden teknoloji, girdi-hammadde ve emek alanlarında maliyetlerin verimliliği sağlayacak şekilde düşürüldüğü görülmektedir. Firmalar, rekabetçi fiyatlar için artık lojistik süreçlerdeki maliyetleri azaltma yoluna gitmektedir. Nitekim yapılan akademik çalışmalarda dünyada üretilen her bir doların %25'inin lojistik faaliyetler için harcandığı görülmektedir (Aka, 2017:3).

Lojistik sektörünün en önemli unsurlarından biri ulusal ve uluslararası ticarettir. Ekonomik göstergeler bir ülkenin refah seviyesinin değerlendirilmesinde kullanılan ölçütlerdir. Lojistik sektöründeki gelişmeler makro ekonomik düzeyde bir ülkenin

üretim ve tüketim miktarını arttırır. Bu açıdan bakıldığında, lojistik sektörünün sürdürülebilir kalkınmada çok önemli bir rolü bulunmaktadır.

Dünyada ve Türkiye'de lojistik sektöründe mevcut durum ise şu şekildedir (Aka, 2017: 10-11);

Dünya lojistik pazarının büyüklüğü yaklaşık 5 trilyon dolar civarındadır.Üretilen her bir dolarlık değerin en az yüzde 25'i lojistik kapsamındaki faaliyetlerden elde edilmektedir. AB lojistik pazarının büyüklüğünün yaklaşık 627 milyar Euro değerinde olduğu ifade edilmektedir. Türkiye'nin ise 2016 yılında 720 milyar dolar olarak gerçeklesen Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYİH) içindeki lojistik sektörünün payının 100 milyar doların üzerinde olduğu, GSYİH'nın %14'ünün lojistik hizmetlerden oluştuğu ve lojistik sektörünün yaklaşık 400 bin kişiye istihdam sağladığı ifade edilmektedir.

Bir ülkede lojistik sektörünün büyümesi tümüyle sanayi ve ticaret sektörlerinin büyümesine bağılıdır. Ülkemizde son yıllarda hızlı bir gelişme gösteren lojistik sektörü, hem kendi içinde taşıdığı büyüme potansiyeli hem de ülkemizim birçok ekonomik hedefe ulaşmasında oynadığı kritik rol ve sağladığı rekabet üstünlüğü nedeni ile büyük bir öneme sahiptir. Hizmet sektöründe önemli bir paya sahip olan lojistik sektörünün ulusal ekonomi de oluşturduğu etki, ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin belirlenmesinde önemli bir ölçüttür. Lojistik maliyetleri yüksek olan ülkelerin ekonomik büyümeleri daha yavaş olmaktadır.

Bir ülkenin lojistik tedarik zinciri boyunca performansını ölçmek amacıyla, Dünya Bankası tarafından Dünya genelinde binden fazla lojistik firmasıyla (küresel yük sevkiyatılar ve taşımacıları) kapsamlı bir anket aracılığıyla gerçekleştirilen Lojistik Performans Endeksi çalışmasında 160 ülke; gümrük ve sınır işlemlerinin etkinliği, ticaret ve taşımacılık altyapısının kalitesi, rekabetçi fiyatlarla sevkiyatların düzenlenmesinin kolaylığı, lojistik hizmetlerin kalitesi ve yetkinliği, sevkiyatların takibi ve izlenebilmesi, sevkiyatların alıcıya zamanında ulaşması şeklinde olmak üzere toplam 6 kritere göre değerlendirilmektedir. Bu değerlendirme neticesinde her iki yılda bir Dünya Bankası tarafından yayınlanan "Küresel Lojistik Performans Endeksi" ile ülkeler lojistik tedarik zinciri boyunca sıkıntılı alanlarını ve fırsatlarını görme şansına

sahip olmaktadırlar. “Küresel Lojistik Performans Endeksi 2016 Raporu”na göre Türkiye 2016 yılında 3,42 puanla 160 ülke arasında 34’üncü sırada yer almaktadır.

3.7.2. Lojistik Sektöründe Karşılaşılan Yolsuzluklar

Lojistik sektörü yapısı gereği tedarik zinciri uzun olan, bu zincir kapsamında pek çok firmanın bulunduğu ve uluslararası pazara hitap eden bir sektördür. Bu anlamda yolsuzluk olaylarının daha fazla yaşanma olasılığının yüksek olduğu bir sektör olarak değerlendirilebilmektedir.

2012 yılında Omran’nın yaptığı çalışma yolsuzluk ile lojistik performans arasındaki ilişkiyi ortaya koymuştur. Araştırma örnekleminde bulunan 19 ülkeyi yolsuzluk algı endeksine göre yüksek ve düşük şeffaf olarak ikiye ayırmış ve bunlarla lojistik performans arasındaki ilişkiyi ortaya koymuştur. Buna göre şeffaflık seviyesi yüksek olan ülkelerde, şeffaflık ile gümrükleme sürecinin etkinliği, altyapının kalitesi, sevkiyatların kolaylığı ve planlanan sürede sevkiyatların alıcıya ulaşma sıklığı boyutları arasında istatistiksel olarak daha anlamlı sonuçlar ortaya çıkmıştır (Omran, 2012: 377; Aktaran, Uca, 2016: 55).

1999 yılında Murphy ve Daley yaptıkları çalışmalarında lojistik dostu kavramını tanımlamışlardır. Uluslararası yükleme operasyonlarının düzenlenmesi kolaylığı, lojistik dostu ülke olmayı, uluslararası yükleme operasyonlarının düzenlenmesinin zor olması, lojistik dostu olmayan ülkeyi tanımlamaktadır (Murphy ve Daley, 1999:65-71). Ojala ve Queiroz, dünya bankası için yaptıkları çalışmada yolsuzluk algısı ile lojistik dostu olmak arasında yüksek korelasyon olduğunu ve bunun düşük yolsuzluk algısına sahip olan bir ülkede, ticaret ve lojistik uygulamaların daha kolay yapılabileceğinin bir göstergesi olduğunu ortaya koymuşlardır. Literatürdeki çalışmalara göre yolsuzluk algısı ile lojistik performans arasında bir ilişki olduğu belirtilebilir (Uca, 2016: 63).

Uluslararası Şeffaflık Örgütü’nün "2017 Yolsuzluk Algı Endeksi" adlı yıllık raporuna göre, dünya genelinde hükümetler, her fırsatta rüşvet ve yolsuzlukla mücadele yolunda kararlı olduklarını açıklamakta, ancak bunlar çoğu kez, içi boş sözler olmanın ötesine geçemiyor” şeklinde açıklama yapan Uluslararası Şeffaflık Örgütü (Transparency International) Araştırma Direktörü Finn Heinrich, sosyal adaletsizlik ve yolsuzluk

arasında yakın bir bağ bulunduğunu belirtmiştir. Brezilya örneğini veren Heinrich, bu ülkede vatandaşların kamuda artan yolsuzluk ve rüşvet olaylarını protesto etmek için geçen yıl sokaklara döküldüğünü hatırlatmıştır. Araştırma Direktörü Finn Heinrich, İtalya'da sözde depreme dayanıklı olarak yapılan binaların, bir dizi usulsüzlük sonucu kusurlu inşa edildiğini, geçen seneki depremde de büyük bölümünün yerle bir olduğunu söylemiştir. Yine aynı şekilde Bangladeş'te üç katlı bir tekstil fabrikasının, yetkililerin rüşvet karşılığı göz yumması sonucu ruhsatsız olarak yapıldığını vurgulayan Heinrich, her türlü güvenlik önlemi ve denetimden yoksun olan fabrikanın, çalışanlara mezar olduğunu hatırlatarak "Yolsuzluk öldürücü olabilir" demiştir. 2013 yılında başkent Dakka yakınlarındaki Rana Plaza adlı tekstil fabrikasında çıkan yangında ise 1127 kişi ölmüş, 2438 kişi de yaralanmıştır (Welle, 2017).

Lojistik sektörü faaliyetleri arasında yolsuzluğun en çok görüldüğü alan olan gümrükleme ile ilgili yolsuzluklar aşağıdaki şekilde sıralanmaktadır:

-Gümrük işlemlerini kısa sürede bitirmek için gümrük görevlilerine rüşvet verilmesi.

-Gümrük görevlilerine rüşvet vermek suretiyle, gümrük vergilerini azaltmak ya da hiç vermemek.

-Kanunen yasaklanmış maddelerin (uyuşturucu, silah vb.) gümrükten geçirilmesi için gümrük görevlilerine rüşvet verilmesi (Hors, 2001: 52).

Gümrük yolsuzlukları, uluslararası ticareti önemli ölçüde engellemekte, gümrük yönetiminin meşruiyetini zedelemekte, rekabetçi olmayan bir iş atmosferi yaratmakta, kamu ve özel sektör için işlem maliyetlerini artırmakta, yabancı yatırımları ve gelirleri önemli ölçüde azaltmakta, ulusal güvenliği ve toplumun korunmasını zayıflatmaktadır.

Gümrük yolsuzlukları genellikle aşağıdaki olaylar ile birlikte ortaya çıkmaktadır:

-Gümrüklerde ayrıca yanlış beyanda bulunularak eşyanın doğru sınıflandırılmaması, kıymetinin eksik beyan edilmesi veya bazı hususların gözden kaçırılması, basit matematik hataları gibi sebeplerle vergi uyumsuzluğu ortaya çıkabilmektedir. Bununla birlikte kişiler vergi kaçırma amacıyla bilinçli olarak yanlış beyanda bulunabilmektedirler. Yanlış beyan sonucunda ödenecek gümrük vergisini

belirleyecek olan gümrük tarifesinin veya gümrük vergisi matrahının düşürülmesi gümrük uyumsuzluklarına sebep olur. Gümrük tarifesi GTİP saptırması, menşei saptırması veya muafiyet ve istisnaların istismarı ile mümkün olabilir. Gümrük vergisi matrahının düşürülmesi ise eşyanın gümrük kıymetinin veya miktarının eksik beyan edilmesi ile mümkün olabilir.

-Gümrük tarifesinin belirlenmesinde dikkate alınan muafiyet ve istisnalar istismar edilerek gerçekte muafiyet ve istisna uygulanamayacak durumda muafiyet ve istisna uygulanması sonucu da vergi kaçırılabilmektedir. Ekonomik etkili gümrük rejimlerinde rejim hükümlerinin ihlali sonucu vergi kaçırılması da söz konusudur.

-Gümrük vergilerinde vergi matrahını belirleyen gümrük kıymetinin eksik beyan edilmesi sonucunda da vergi kaçakları meydana gelmektedir.

Gümrük yolsuzluklarını daha kapsamlı açıklamak gerekirse, dahilde işleme izin belgeleri, ithalat ve ihracat yolsuzlukları olarak üç grupta incelenebilir;

1) Dahilde İşleme İzin Belgesi: Dahilde İşleme İzin Belgeleri kapsamında işlendikten sonra ihraç edilmek üzere üçüncü ülke menşeli eşyalar, dış ticaret vergilerinden muaf veya sıfır vergiyle yurda ithal olunmaktadır. İthalinde vergi ödenmeksizin yurda sokulan bu mallar, iç piyasadaki mallara oranla doğal olarak daha ucuz olduğundan, dış piyasalara satılmayıp hazır ve potansiyel yurtiçi alıcılara rekabet avantajlarıyla satılmaktadır. Böylece, gümrük vergi ve resimleri ödenmemekte hem gümrük hem de vergi kaçakçılığı yapılmaktadır. Farklı birim ve süreçlerde yapılan işlemlere bağlı olarak, ihracat yapılmış gibi sahte gümrük beyannameleri düzenlenmesi, gerçek değerlerinin çok üstünde fiktif ihracatlar ve sahte teyitlerle taahhüt kapatılması suretiyle milyonlarca dolarlık hazine kaybına sebebiyet verildiği anlaşılmaktadır. Dahilde İşleme İzin Belgeleri sahibi firmalar, ihraç kaydıyla getirip yurtiçinde sattığı eşyalar için, ya gümrük idaresinin ve personelinin yardımıyla sahte gümrük çıkış beyannameleri düzenlemekte ya da gümrüğün bilgisi dışında sahte evraklarla Dış Ticaret Müsteşarlığı ve İhracatçı Birliklerine ibrazla taahhütlerini kapatmakta ve bu yolla KDV iadesi veya mahsubatından yararlanmaktadırlar. Bunun dışında gerçek dışı ihracatlar yoluyla Eximbank ve diğer ihracat kredilerini de kullanmaktadırlar (TBMM, 2003: 187).

2) İthalat Yolsuzlukları: İthalat yolsuzlukları miktar ve kıymet, kullanılmış ve eski eşya ithalatlarında, kota ve belgeleri üzerinde, nakil hane ya da bedelsiz otomobil ithalinde ve diğer otomobil ve araç yolsuzlukları üzerinde görülmektedir. Miktar ve kıymet yolsuzluklarında kıymet üzerinden vergiye tabi ithalatlarda eşyanın kıymeti düşük gösterilerek daha az vergi ödeme yoluna gidilmek ya da miktar kaçakçılığında olduğu gibi daha fazla mal getirildiği halde, daha az ithalat yapılmış gösterilerek vergi oranı düşürülmekte ve daha az vergi ödenmektedir. Bu tür yolsuzlukların önlenmesi için fiziki eşya kontrolü, belge inceleme ve denetlemeleri büyük önem taşımaktadır. Bunun yanında sınır ticareti kapsamında yapılan motorin ithalinden Akaryakıt Tüketim Vergisi (ATV) ve Akaryakıt Fiyat İstikrarı Fonu (AFİF) dâhili bir vergi ve fon niteliğinde olmasına rağmen alınmadığı ve hazinenin zarara uğradığı TBMM Yolsuzlukları Araştırma Komisyonu raporunda tespit edilen yolsuzluk örneğidir (TBMM, 2003: 538).

Kullanılmış ve eski eşya ithalat yolsuzlukları ise, özellikle, makine ithalinde karşılaşılmaktadır. Yeni ithal edilen makineler, kullanılmış gibi gösterilerek, daha üst modellere uygulanan vergi oranlarından kaçırılmakta ve daha az vergi ödeme yapılmaktadır. Sonuçta, ülkemize eski teknolojinin ağırlıklı girişi gibi olumsuz bir tablo ortaya çıkmaktadır. Bu yolsuzlukların giderilmesi bakımından gümrük muayene ve tespitlerinin sıklaştırılmasına gerek vardır.

3) İhracat Yolsuzlukları Hayali ihracat, dışsatımda bir malın bedelinin üstünde fiyatla yurtdışına mal satmış gibi işlem yapılmasıdır. Türkiye'de ihracat yolsuzlukları uygulanan "İhracata Yönelik Sanayileşme" stratejisinin ve buna yönelik uygulanan teşvik uygulamalarının suiistimal edilmesiyle dikkati çekmektedir. Yapılmakta olan ihracatlar karşılığı olarak, doğrudan ödenen vergi iadeleri ihracata yönelik sanayileşme stratejisinin finansmanına dönük birikimi sağlamak üzere, yabancı pazarlara yönelik yapılanma ve ticaretin geliştirilmesi için kurumsallaştırılmıştır. Ancak devletten haksız kazanç sağlanması amacıyla ödenen vergi iadelerinde yaşanan usulsüzlükler 1990'lı yılların başlarında sıfırlanarak, Dış Ticaret Müsteşarlığı'nca verilmekte olan İhracat Teşvik Belgeleri ile 1996'dan itibaren Dahilde İşleme İzin Belgeleri yürürlüğe konulmuştur. İhracat yolsuzlukları genelde ihraç konusu eşyanın, cinsi, türü, kıymet ve miktarının gümrük mercilerine gerçeğe aykırı olarak beyan edilmesi, gümrüğün bilgisi ve işleri dışında ihracata tanınan olanaklardan haksız yere

daha fazla oranda yararlanmak amacıyla sahte belgelerin düzenlenerek ilgili mercilere sunulması yoluyla gerçekleşmektedir. TBMM Yolsuzlukları Araştırma Komisyonu Raporunda da paravana şirketler kurmak yoluyla ihracat yapan firmaların sahte fatura ve belgeler düzenleyerek KDV iadesi alarak haksız menfaat elde ettikleri, banka ve diğer kuruluşlardan düşük faizli kredi alarak taahhütlerini yerine getirmedikleri, sahte imalat ve ihracat faturaları düzenleyerek herhangi bir ihraç gerçekleşmediği halde hayali ihracat yaptığı ve hayali ihracatın boyutunun 1.7 milyar dolar boyutuna ulaştığı tespit edilmiştir (TBMM, 2003: 553).

Teşekkül oluşturmak suretiyle sahte belgelerle hayali ithalat ve ihracat yapmak, transit olarak ithal edilen malları yurtdışı etmeyerek iç piyasaya sürmek, Dahilde İşleme Rejimi çerçevesinde ihracat kaydıyla ithal edilen ürünleri sahte belgeler ile ihraç edilmiş gibi göstererek iç piyasaya sürmek, kaçak yollarla ülkeye mal sokmak, haksız yere trilyonlarca lira KDV iadesi alarak devleti dolandırmak, elde edilen haksız kazancı yurtdışına kaçırmak, kamu görevlilerine rüşvet vermek suretiyle devlet kadrolarına nüfuz etmek suçlarının organize bir şekilde işlenmesi konusunda en belirgin yolsuzluklar nedeniyle ülkemizde değişik operasyonlar yapılmış ve bu operasyonların sonucunda ülkemiz ekonomisine önemli boyutlarda zarar verildiği tespit edilmiştir.

Gümrük yolsuzlukları ile ilgili Yargıtay'da kesinleşmiş kararlardan bazıları şöyledir: (Tarhan vd. 2006: 47-49):

1.Kayseri Milletvekili ve 2. Saraçoğlu Hükümeti'nde Gümrük ve Tekel Bakanlığı yapan Suad Hayri Ürgüplü, bakanlığı döneminde kibrit üretimi ve kereste alımında yolsuzluk yaptığı iddiasıyla 15 Kasım 1946'da kendi isteği üzerine Yüce Divana sevk edildi. 10 Kasım 1947'de TBMM Kararı ile oluşturulan Yüce Divan, Ürgüplü ve o dönemde yöneticilik yapan 23 kişiyi 1 Mart 1948'de yargılamaya başladı. Yüce Divan, 5 Ekim1948'de, Ürgüplü ve diğer sanıklar hakkında beraat kararı verdi.

2.Eski Ticaret Bakanı Mehmet Baydur, Yüce Divana 7 Şubat 1964 tarihinde sevk edildi ve beraatine karar verildi.

3.Gümrük ve Tekel eski Bakanı Tuncay Mataracı; bakanlığı döneminde "rüşvet almak" iddiasıyla Milli Güvenlik Kurulu (MGK) tarafından 23 Nisan 1981 tarihinde

Yüce Divana sevk edildi. Mataracı ve 21 arkadaşının yargılanmalarına 15 Haziran 1981'de başlandı. Yargılananlar arasında, bayındırlık eski bakanı Şerafettin Elçi ile "yeraltı dünyasının babalarından olduğu" bildirilen Abuzer Uğurlu da yer aldı. Yargılama, 16 Mart 1982'de sonuçlandı ve Mataracı 36 yıl ağır hapis ve 787 milyon 386 lira para cezasına çarptırıldı. Davada, Şerafettin Elçi beraat etti, diğer sanıklara 10 ay ile 6 yıl arasında değişen hapis cezaları ile çeşitli miktarda para cezaları verildi (Esas Sayısı 1981/2, Karar Sayısı 1982/1).

Türkiye'ye en yoğun kara para akımının hayali ihracat yoluyla olduğu belirtilmektedir.1980'li yıllardan itibaren dışarıdaki ve özellikle İsviçre'deki paraların Türk ekonomisine kazandırılması bir politika olarak benimsenmiş ve bu hedefe uygun mevzuat düzenlemeleri yapılmıştır. Bu dönemde, Türkiye'den ihracat, ihracat rejimi kararı ve yönetmelikleri ile Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkındaki kararlar ve bu kararlara ilişkin tebliğler ve talimatlar ile bankacılık teamüllerine göre yürütülmüştür. İhracat bedelleri ise, peşin ödeme, alıcı firma prefinansmanı, akreditifli ödeme, vesaik mukabili ödeme, mal mukabili ödeme ve kabul kredili ödeme şekillerinden birine göre yurda getirilerek bir bankaya veya özel finans kurumuna satılmıştır. İhracat bedellerinin beyan edilen döviz üzerinden yurda getirilmesi esas alınmıştır. Diğer bir ifadeyle; ihraç bedeli olarak yurda giren dövizlerin menşei yönünden herhangi bir araştırma yapılmamıştır (Ergül, 2002).

Hayali ihracat yolsuzluklarının önlenmesinde alınması gereken temel önlemler; kayıt dışılığın ortadan kaldırılarak belge sisteminin yerleştirilmesi, vergi iadesi ve diğer teşviklerin uygulanmasında ihracata konu işlemelere ilişkin gümrük belgeleriyle tam mutabakat sağlandıktan sonra, bu işlemlerin yapılması ve ihracat sırasında gerektiğinde, ihracatı yapan firmanın bağlı bulunduğu vergi dairesi, banka ve diğer ilgili kuruluşlar arasında ihracat işlemiyle ilgili belge ve bilgilerin otomasyon dahilinde hızlı ve etkin biçimde kontrol ve teyidinin sağlanmasının, esas olarak teşvik sisteminde parasal teşvikler yerine, imalatçılara yönelik - nesnel ölçütlere dayalı ucuz girdi sağlanması, hammadde ve ara malı üreten sektörlere belirli mali yükümlülüklerden (SSK primi, katılım payları vs.) muafiyet tanınmasının sağlanmasıdır (TBMM, 2003: 199).

Diğer taraftan; satın alma aşamasındaki dolandırıcılıklar ve tedarikçilerin hükümetleri de içeren rüşvet uygulamaları, lojistik sektöründe tedarik zincirinde ortaya çıkabilecek

önemli yolsuzluk riskleridir. Bu tür yolsuzluklar, ürün kalitesini de içerecek biçimde, kayda değer oranda doğrudan maliyet oluştururlar, ancak bu doğrudan maliyetler genellikle yasal yükümlülükler ve şirketin itibarına verilen zararla uğraşmak için harcanacak zaman ve kaynaklar gibi dolaylı maliyetlerin gölgesinde kalırlar. Tedarik zincirlerini yolsuzlukla mücadele alanında anlamlı programlara dâhil eden şirketler ürün kalitesini artırabilir, dolandırıcılık ve bağlantılı maliyetleri azaltabilir, dürüst iş yapma konusunda şirketin itibarını artırabilir, iş ortamını iyileştirebilir ve gelecekteki büyüme için çok daha sürdürülebilir bir platform oluşturabilir.

Yolsuzluk kapsamına giren olaylardan örnekler;

1.ABD'nin büyük şirketlerinden 3M, yolsuzluk iddiasıyla iç soruşturma başlatmıştır. Bu soruşturmada şirketin Türkiye temsilciliğinin, Türkiye'deki bazı kamu kuruluşlarına hizmet ve ürün satmak için rüşvet verip haksız ihaleler aldığı, yolsuzluk ve usulsüzlük yaptığı ortaya çıkmıştır (Hürriyet, 2010).

2.Yurt Dışı Yolsuzluk Faaliyetleri Kanunu çerçevesinde 2008 ve 2009 yılları arasında dünyanın en büyük şirketlerinden biri olan Siemens hakkında bir soruşturma yapılmıştır. Yapılan soruşturma sonucunda Siemens şirketinin içinde Türkiye'nin de olduğu diğer ülkelere yaptığı toplam 13 Milyon Avro'luk satış hakkında rüşvet verdiği ortaya çıkmış ve Siemens şirketi verdiği rüşvetleri kabul etmiştir. Avrupa ve Amerika'da yargılanarak bu rüşvet verme suçu karşılığında tam 1 Milyar avro ceza ödemiştir (Hürriyet, 2016).

3.2010 yılında Mercedes Türkiye ile bağlantılı Daimler adlı şirketin Türkiye'de kamu kurumlarının ihalelerini rüşvet vererek aldığına dair haberler çıkmıştı. Daimler, ABD Adalet Bakanlığı'nın açtığı Türkiye konusundaki suçlamaları da içeren soruşturmayı kapatmak için 180 milyon dolar ceza ödemiştir (U.S. Securıtıes and Exchange Commıssıon, 2010).

4. İstanbul büyükşehir belediyesine bağlı ve yaklaşık 8 milyar bütçeye sahip olan İSKİ'de önemli bir benzin yolsuzluğu yapıldığı iddiaları ileri sürülmüştür. Bu iddialar arasında İSKİ'nin araçlarında araç takip sistemi bulunmadığı da yer almaktadır (Gerçek Gündem, 2018).

5.Dünya devi bir gıda üreticisi, örnekler üzerinde yapılan incelemelerde at DNA'sı bulunması üzerine İtalya ve İspanya'da ravioli ve tortellini gibi etli hamur ürünlerini piyasadan çekmiştir (Hürriyet, 2013).

6.İngiltere'nin önde gelen bankalarından Lloyds, 6 çalışanına ilişkin yürütülen yolsuzluk soruşturmalarının ardından zarar gören müşterilerine 100 milyon sterlin (462 milyon TL) tazminat ödeneceğini duyurdu (Hürriyet, 2017).

7. McDonalds ve KFC gibi iki gıda devine ürün tedarik eden Husi Food adlı firma, son kullanım tarihi geçmiş sığır eti ile tavuk sattığını itiraf etmiştir. Bunun bir anda yayılmasının ardından hemen ayrı ayrı açıklama yapan ABD'li şirketler, tedarikçi şirketten aldıkları ürünlerin kullanımını durduklarını söylemişlerdir. Ayrıca olayla ilgili inceleme yürütüleceği duyurulmuştur (Haber Türk, 2014).

8. 18 Eylül 2015 tarihinde Birleşik Devletler Çevre Koruma Örgütü'nün raporu doğrultusunda Alman otomotiv endüstrisinin lokomotifi sayılan Volkswagen Şirketi karbon emisyon limitini ilgili testlerde manipüle ettiği ve belirlenen çevre ve sağlık düzeyinin altında göstermeye yarayan yanıltıcı yazılımı araçlara yüklediği suçlamasıyla cezaya çarptırılmıştır. Bunun sonucunda şirketin borsa hisselerinin ciddi anlamda değer kaybetmesine ek olarak, Volkswagen'in pazardaki rakipleri (Ford, Toyota vb.) ön plana çıkmış ve şirketin araç satış taleplerinde ciddi bir düşüşe neden olmuşlardır. Şirket satışlarda yaşanan bu düşüşü telafi etmek adına işten çıkarma yoluna gitmiştir (Özarslan vd., 2016: 6-54).

10. İlaç Sektörünü Değiştiren Dava: 2004 yılında X ilaç şirketinde, şirkete göre daha yüksek maaş ve pozisyon isteyen, kendi ifadesinde ise yolsuzluklara daha fazla göz yummak istemeyen şirket satış müdürü, bir ilacın ihale ile alım yapan devlet hastanesi ecza deposuna üç katı fiyata satıldığını yargıya ve idari makamlara bildirmiştir. Elindeki belgeleri değerlendiren İstanbul Cumhuriyet Başsavcılığı bu ifade üzerine soruşturma başlatmıştır. İstanbul Organize Suçlar Şubesi, ilaç şirketine baskın yaparak ilgili belgeye el koymuştur. Şirketin genel müdürü ve diğer şirket yöneticileri tutuklanmış, ihaleye şirket adına giren ecza deposu, alımı yapan kamu kuruluşu yargılanmıştır. Yabancı ilaç şirketi, Genel Müdür'ün işine hemen son vermiş ve bir iç araştırma başlatılmıştır. Her iki şirkete de para cezası uygulanmıştır (Özarslan vd., 2016: 6-54).

Yukarıdaki örneklerde görüldüğü gibi yolsuzluklara neden olan temel faktörlerin kontrol ve denetim eksikliğinden kaynaklandığını ifade etmek mümkündür.

Genel olarak lojistik sektöründe bir ürünün üretiminden teslim edilmesine kadar geçen süre fazla ve arada çok sayıda kişinin dâhil olması süreci ve kişilerin kontrol ve denetiminin zor olması vb. nedenlerle yolsuzluğa teamülün arttığı söylenebilir.

Yukarıda ki örneklerde görüldüğü gibi Küresel İlkeler Sözleşmesine dâhil olmuş kurumlarda bile bu ilkelerin kültürel olarak benimsenmediği ve içselleştirilmediği için sözleşmeye imza atılmasına rağmen yolsuzluk içeriği konusunda aynı sorunlar devam etmektedir. Dolayısıyla bir anlaşmaya imza atmanın yeterli olmadığı, tüm kurum içerisinde bunun değişik şekillerde yaygınlaştırılması, kültür haline getirilmesi, motive edici sistemlerle desteklenmesi gerektiği söylenebilir. Diğer taraftan bu yolsuzlukların aynı zamanda ülkenin içinde bulunduğu ekonomik durum, gelir seviyesi ve ülke içerisindeki diğer alanlarda ki yolsuzluklarla birlikte paralel gittiğini ifade etmek mümkündür.

3.7.3. Yolsuzlukla Mücadele ve Yolsuzlukla Mücadelede Küresel İlkeler Sözleşmesi

Yolsuzluk, ekonomik ve sosyal gelişmenin önündeki en önemli engellerden birisidir. Bu nedenle yolsuzluklar ile mücadelede etkin bir strateji geliştirilmelidir.

Etkili bir yolsuzlukla mücadele programı, öncelikle yolsuzluğun nedenlerinin ve boyutunun net olarak anlaşılması ile başlar. Yolsuzluk, tek bir nedenle açıklanamayacak kadar karmaşık bir olgudur. Karmaşık ve birkaç yasal olmayan sürecin bir araya gelerek oluşturduğu bu yapı ile mücadele oldukça zorludur. Yolsuzluğu etkileyen unsurlardan bazıları diğerlerinden daha kolay değiştirilebilmektedir. Bu olgunun karmaşıklığından dolayı, yolsuzlukla mücadelenin birçok alanda yürütülmesi gerekmektedir. Aynı zamanda bir faktörün etkinliğini azaltmak, diğer faktörlerin etkinliğini arttırabilmektedir. Dolayısıyla yolsuzluk ile mücadele politikalarının dengeli bir şekilde yürütülmesi gerekmektedir. Genel anlamda bir reform yapılmadan tek tek çözüm yoluna gitmek, sistemi yolsuzluklardan arındırmakta yetersiz olabilir. Alınan önlemlerden sonuç almak ve yolsuzluğa neden olan faktörleri azaltabilmek, ancak orta ve uzun vadede hazırlanacak stratejiler ile

mümkün olabilecektir. Bu nedenle iyi dizayn edilmiş taktik ve stratejik bir plan dâhilinde geniş çerçeveli bir politika oluşturulmalıdır. Aksi halde birbirinden bağımsız ve günlük kararlara bağlı olarak şekillenen mücadele süreçlerinden istenilen başarının elde edilmesi pek mümkün olamamaktadır. Bu nedenle yolsuzlukla mücadelede sürekli ve ısrarlı uygulanan politikalar ile ancak çözüme ulaşılabilmesi mümkün olacaktır.

Yolsuzluğa etkide bulunan birçok faktör, zengin ülkelerden ziyade fakir ve geçiş sürecindeki ülkelerde sık görülmekte ve benzerlik arz etmektedir. Buna karşın, benzer gelişmişlik düzeyine sahip ülkelerden bazılarında diğerlerine göre daha fazla yolsuzluk olduğu görülmektedir.

Tablo 3.2: Yolsuzluk Düzeyleri ve Mücadele Öncelikleri

Yolsuzluk düzeyi	**Yönetimin kalitesi**	**Yolsuzlukla mücadeledeki öncelikler**
Yüksek	Zayıf	Kamu hakimiyetinin kurulması, kurumsal katılımın ve hesap verebilirliğin güçlendirilmesi, yurttaş birliğinin kurulması, devlet müdahalelerinin sınırlandırılması, ekonomik reformların uygulanması.
Orta	Normal	Ekonomik politikaların ve kamu yönetiminin reforme edilmesi ve yerelleştirilmesi
Düşük	İyi	Yolsuzlukla mücadele kurumunun kurulması, kamuoyu ve resmi bilgilendirmenin arttırılması, rüşveti önleyici çabaların teşvik edilmesi, nitelikli ve etkin kovuşturma mekanizmalarının oluşturulması

Kaynak: (Shah ve Schacter, 2004: 43).

Yolsuzluğun kamusal düzen üzerinde ki etkileri başlığı altında incelendiği gibi yolsuzluk ile yönetim kalitesi arasında ters yönlü bir ilişkiden söz etmek mümkündür. Yolsuzlukla mücadele stratejileri geliştirirken genelleme yapmak, çeşitli sorunlar taşısa da uygulamacılara yol göstermek açısından önemli olabilmektedir.

Ülkemizin mevcut sisteminde yolsuzlukların büyük boyutlara ulaştığını uluslararası araştırma şirketlerinin raporlarından anlayabilmekteyiz. Dolayısıyla yapılmaya çalışılan her reform, mevcut yozlaşmış sistemin işlemeyen çarkları arasında kaybolup

gitme riski taşımaktadır. Diğer yandan, sistemin hukuk düzeni içinde ilerlemiyor olması, sorunların çözümünde vatandaşı başka yollar aramaya zorlamakta, böylece yolsuzluklar artmaktadır. Yolsuzluğun bu kadar arttığı ortamda sistemin işleyişi, hukukun ve etik kuralların daha da dışına çıkmakta; dolayısıyla her gün biraz daha kötüye giden sürecin içinde bir kısır döngü yaşanmaktadır. Bu uzun reform sürecine rağmen, kamu yönetiminde yolsuzluk zaman zaman değişen yoğunluğuna rağmen, hala sosyal ve ekonomik yapıyı ciddi olarak tehdit eder boyutlardadır.

Küreselleşme sonucu oluşan uluslararası ticarette yapılan yolsuzluklara karşı sürdürülen mücadelede işletmelerin de bu konuda mücadele stratejileri geliştirmeleri gerekmektedir. Aynı zamanda Avrupa Birliği'ne üyelik şartları açışından ne konuda oldukça titiz davranmak gerekmektedir.

Ülkemizde rüşvet ve yolsuzluklarla mücadele etmek üzere, 1990 yılında, 3628 sayılı "Mal Bildiriminde Bulunulması, Rüşvet ve Yolsuzluklarla Mücadele Kanunu" yürürlüğe girmiştir. Bu kanunla, kamu görevlileri ile bulundukları pozisyon gereği bu statüde sayılan kimselerin mal varlıklarında meydana gelen değişiklikler konusunda bağlı bulundukları kurumlara belli periyotlarla mal bildiriminde bulunmaları mecburi hale getirilerek, yanlış veya zamanında bildirim yapılmaması müeyyideye bağlanmıştır.

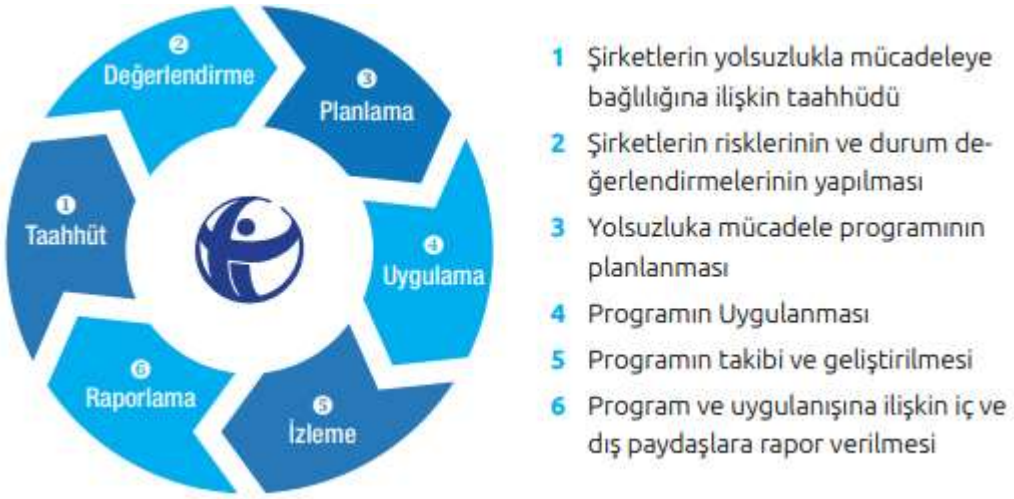
Yolsuzluk konusunu özel olarak düzenleyen 3628 Sayılı Kanun'un yanı sıra, 657 Sayılı Devlet Memurları Kanunu'nda da benzer hükümlere rastlanmaktadır. Ayrıca, Türk Ceza Kanunu, 4208 Sayılı Kara paranın Aklanmasının Önlenmesine Dair Kanun'da kara paraya kaynaklık eden suçlar; 1918 sayılı Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanun, 6136 sayılı Ateşli Silahlar ve Bıçaklar Hakkında Kanun, 2238 sayılı Organ ve Doku Alınması, Saklanması ve Nakli Hakkında Kanun, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunması Hakkında Kanun, 213 sayılı Vergi Usul Kanununun ilgili maddelerinde de yolsuzluk ile ilgili düzenlemeler mevcuttur.

Yasal düzenlemelerin dışında yolsuzlukla ilgili mücadele stratejileri aşağıda açıklanmıştır.

2013 yılında *"Transparency International*"ın gerçekleştirdiği küresel yolsuzluk barometresine göre, Türkiye'de ankete katılanların %50'si özel sektörde yolsuzluk

olduğunu düşünmektedir. 2015 yılında *"Uluslararası Şeffaflık Derneği"*nin yaptığı araştırmada ise katılan kişilerin %61'nin aynı düşüncede olduğunu belirlenmiştir. 2014 yılında TÜSİAD'ın gerçekleştirdiği çalışmada da aynı sonuçlar elde edilmiştir. (Özarslan vd., 2016: 6).

Şekilde 3.2'de verilen ve kontrol listesi olarak isimlendirilen program *"Uluslararası Şeffaflık Örgütü"* tarafından hazırlanan uzun dönemleri kapsayan çalışmaların sonucunda oluşturulmuştur.



Şekil 3.3: Yolsuzlukla Mücadelede Kontrol Listesi

Kaynak:(Özarslan vd., 2016: 9).

Şekilde yer alan bileşenler, günümüzde "Birleşmiş Milletler Yolsuzlukla Mücadele Sözleşmesi", OECD Ticari İşlemlerde Yabancı Kamu Görevlilerine Verilen Rüşvetin Önlenmesi Sözleşmesi, Birleşik Krallık Rüşvetle Mücadele Yasası gibi birçok uluslararası ve ulusal düzenlemeye de temel teşkil etmektedir.

Yolsuzlukla mücadele etmenin pek çok alternatifi bulunmaktadır. Bu yöntemlerden bazılarına aşağıda yer verilmiştir.

-Kamu mali yönetiminde şeffaflığın sağlanması.

-Denetimlerin etkinliğinin ve caydırıcılığının arttırılması.

-Kamu yönetiminde yolsuzluk riski içeren tüm süreçlerin dikkatle incelenmesi ve izlenmesi.

-Kamu görevlilerinin mali durumlarının iyileştirilmesi ve ücretlerde adaletin sağlanması.

-Yolsuzluklara ilişkin kamuoyu algısı oluşturulması.

-Bilimsel çözümlemeler yapılması ve bu çözümlemelerin siyasi iktidar tarafından dikkate alınarak yasal düzenlemelerde kriter olarak kullanılması.

-Sivil toplum kuruluşlarının yolsuzlukla mücadelede etkisinin arttırılması.

-Hukukun üstünlüğü ve hukuka bağlılık anlayışının yerleştirilmesi.

-Veri için mesleki etik kuralları belirlenmesi.

-Suçluların cezalandırılması, zararların tazmini.

-Cezaların arttırılması, yaptırımların sağlanması (Özsemerci, 2002: 69).

Vergi yolsuzlukları ile ilgili geliştirilebilecek önlemlere ise aşağıda yer verilmiştir.

-Sistemin anlaşılabilir olması

-Oranların indirilmesi

-Muafiyetin sınırlandırılması.

-Yasaların daha anlaşılır kılınması

-Cezalarının ağırlaştırılması.

-Vergi denetiminin etkinliği.

-Personel rejimi reformu.

-Memurların ücretlerinin iyileştirilmesi.

-Liyakat sisteminin geliştirilmesi.

-Mükellef odaklı yönetim.

-Yönetimin yerelleştirilmesi.

-Performans standartlarının belirlenmesi.

-İç kontrol sisteminin geliştirilmesi.

-Yolsuzlukla mücadelede bağımsız bir komisyon kurulması.

-Vergilemede adaletin sağlanması.

-Vergi bilincinin yerleştirilmesi (Oral, 2011:27).

Tüm bu stratejiler kapsamında ve yukarıda belirtilen kontrol listesi çerçevesinde; Özaslan vd., (2016) çalışmalarında geliştirilen ve yolsuzlukla mücadelede özel sektör şirketlerinin lojistik sektör işletmeleri de dahil olmak üzere izlemesi gereken adımlar aşağıda ki tabloda ayrıntılı bir şekilde açıklanmıştır.

Tablo 3.3: Yolsuzlukla Mücadelede Uygulanması Gereken Adımlar

TAAHHÜT	
1	Şirketin doğrudan veya dolaylı her türlü şekilde yolsuzluk teşkil eden eylemlerde yasaklanması konusunda yayınlanmış bir politikası olmalıdır
2	Şirket yolsuzlukla mücadele konusunda bir program uygulamak için taahhütte bulunmalıdır
3	Yolsuzlukla mücadele programı şirketin faaliyet gösterdiği her bir ülkedeki yolsuzlukla mücadele konusundaki tüm kanunlar ile uyumlu olmalıdır
UYGULAMA	
4	Yolsuzlukla mücadele programı, süreklilik taşıyan bir risk değerlendirmesi temelinde tasarlanmalı ve geliştirilmelidir.
5	Yolsuzlukla mücadele programı belirtilen hususlara ilişkin detaylı politika ve usulleri içermelidir
6	Şirket yönetim kurulu yolsuzlukla mücadele programının uygulanması taahhüdünü görünür ve aktif olarak ortaya koymalıdır
7	Şirket yönetim kurulu başkanı yolsuzlukla mücadele programının tanımlanan yetkiler dahilinde sürekli olarak uygulanmasını sağlamak ve sorumludur
8	Yolsuzlukla mücadele programı belirtilen iş ilişkilerini kapsamalıdır • Yolsuzlukla mücadele programı şirketin etkinlik kontrolünün olduğu tüm ticari işletmelerde uygulanmalıdır • Şirketin önemli bir tarımının olduğu ticari işletmelerinde veya ortak girişim ve konsorsiyum gibi şirketin önemli iş ilişkilerinde eşdeğer bir yolsuzlukla mücadele programı teşvik etmelidir • Yolsuzlukla mücadele programı acentelerin lobi faaliyetleri yapanların ve diğer araçların şirketin yolsuzlukla mücadele politikasına uyumayı sözleşme kapsamında kabul etmesi • Yolsuzlukla mücadele programı alt yüklenici ve tedarikçileri iletilmeli ve kendi yolsuzlukla mücadele uygulamalarını geliştirmelerine yardımcı olunmalıdır
9	Şirket bir iş ilişkisinde girmeden önce ticari işletmeler hakkında tam olarak belgelenmiş makul ve uygun yolsuzlukla mücadele incelemesi gerçekleştirilmelidir
10	Şirketin insan kaynakları uygulamaları şirketin yolsuzlukla mücadele programına taahhüdünü yansıtmalıdır
11	Yolsuzlukla mücadele programı yönetici müdür çalışanlar iş ortakları ve diğer paydaşlara iletilmelidir
12	Şirket çalışanlarının ve diğerlerinin misilleme riskine maruz kalmaksızın tavsiye alabalık alabileceği veya endişelerini belirtebilir güvenli ve erişilebilir kanallar temin edilmelidir
13	Belirtilenler bakımından uyarlanmış eğitimler yönetici müdür çalışanlar iş ortakları ve diğer paydaşlara sağlanmalıdır

14	Şirketin yolsuzlukla mücadele etmek için hesap ve defter tutma uygulamaları ve yolsuzlukla mücadele politikası ile ilgili diğer iş süreçleri üzerinde mâni ve organizasyonel kontrolü içeren bir iç kontrol sistemi oluşturulmalıdır
İZLEME ve GÖZDEN GEÇİRME	
15	İç kontrol sistemleri özel olarak hesapla defter tutma uygulamaları düzenli gözden geçirme ve denetime tabi tutulmalıdır.
16	Şirketin önemli iş ilişkileri makul ve uygun bir şekilde izlenmelidir
17	Şirket yolsuzlukla mücadele programının sürekli gelişimi desteklemek için geri bildirim mekanizmaları ve başlıca dahili süreçleri mevcut kılmalıdır
18	Yolsuzlukla mücadele programı belirtilen hususları da içerecek şekilde şirket yönetimi tarafından düzenli olarak değerlendirmelidir • Yolsuzlukla mücadele programının uygunluğu ve etkinliğinin üst yönetim tarafından izlenmesi periyodik olarak incelenmesi • Yönetim tarafından denetim komitesi veya yönetim kuruluna inceleme sonuçlarının ve uygun görülen gelişmelerin uygulanmasının periyodik olarak raporlanması • Yolsuzlukla mücadele programının uygunluğunun bağımsız olarak değerlendirilmesi
19	Uygun olduğu ölçüde şirket ihtiyari olarak yolsuzlukla mücadele programının bağımsız kontrollü gerçekleştirilmelidir
RAPORLAMA	
20	Raporlama şirket belirtilen bilgiyi kamuoyu açıklamalıdır • Uygulanmasını temin etmek üzere başvurulan yöntemi sistemleri dahil olmak üzere yolsuzlukla mücadele programı • Önem taşıyan bağlı ortaklıklar iştirakler ortak girişimler ve diğer yatırımlar • Ülkesel temelde hükümetlere yapılan ödemeler

Kaynak: (Özarslan vd., 2016: 58-59)

Küresel İlkeler Sözleşmesi 8. İlerleme Raporu'nda yolsuzlukla mücadeleye yönelik olarak önerilere yer verilmiştir. Bu öneriler aşağıda belirtilen şekilde sıralanmaktadır:

-Evrensel normlarla belirlenmiş insani değerleri kurum kültürünün bir parçası olarak görerek, faaliyetleri bu yönde geliştirmek.

-Yolsuzlukla mücadeleyi bir ilke olarak benimsemenin de ötesine geçerek, bunu hazırladığı içeriklerle tüm kamuoyunun dikkatini çekecek şekilde, öncelikli konular arasına almak.

-Yolsuzlukla mücadelede uyulması gereken ilkelerin ve etik değerlerin tüm paydaşları tarafından benimsenmesi ve içselleştirilmesini sağlamak.

-İç işleyişte ve paydaşlarla olan ilişkilerde rüşvet, yolsuzluk, hediye alıp verme gibi konulara müsaade etmemek, bu konularda hassas bir denetim mekanizması kurarak, bunu tüm şirket ekosistemi içinde işletmek.

-Çalışanlar ve tüm paydaşların kendilerine veya yakınlarına çıkar sağlayacak eylem ve davranışlardan uzak durmasını sağlamak (Küresel İlkeler Sözleşmesi, 8. İlerleme Bildirimi, 2017: 85).

IV. BİRLEŞMİŞ MİLLETLER KÜRESEL İLKELER SÖZLEŞMESİ'NİN YOLSUZLUKLA MÜCADELE BAŞLIKLI İLKESİNİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE İNCELENMESİNE YÖNELİK BİR ALAN ARAŞTIRMASI

4.1.Araştırmanın Amacı

Günümüzde, Küresel İlkeler Sözleşmesi'ne katılan üye sayısı gün geçtikçe artmaktadır. Bu çalışmanın amacı, Küresel İlkeler Sözleşmesi ve diğer yasal mevzuat dikkate alınarak ülkemizde lojistik sektöründe karşılaşılan yolsuzluk olaylarının gerçekleşme ve görülme sıklığını araştırmaktır.

4.2.Araştırmanın Önemi

Ülkemizde Küresel İlkeler Sözleşmesi ile ilgili çalışma sayısının oldukça az olduğu belirlenmiştir. Küresel İlkeler Sözleşmesi kapsamında, yolsuzluk kavramı ile ilgili ayrı bir çalışma literatürde bulunmamaktadır. Bu anlamda, küresel bazda kabul edilmiş bu sözleşmenin sosyal sorumluluk ve ticari ilerleme açısından en önemli maddelerinden birisi olan yolsuzluk kavramının incelenmesi, özellikle ülkemizde lojistik sektörü kapsamında ele alınması literatüre katkıda bulunacak ve sözleşmeye üye taraflara farkındalık yaratabilecektir. Bu çalışma ile yolsuzlukla mücadele konusunda çıkarımlarda bulunulmasının sağlanabileceği düşünülmektedir.

4.3. Araştırman Yöntemi ve Veri Toplam Tekniği

Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi'nin yolsuzlukla mücadele başlıklı ilkesinin lojistik sektöründe incelenmesine yönelik bu çalışma gerek araştırma tasarımı gerek veri toplama ve veri analizi bakımından nitel araştırma tekniklerinden yararlanılarak gerçekleştirilmiştir.

Bu araştırmada veri toplama yöntemi olarak derinlemesine görüşme kullanılmış, verilerin analizi ise, betimsel analiz tekniği ile gerçekleştirilmiştir.

Araştırma kapsamında hazırlanan sorular ekler kısmında yer almaktadır.

4.4 Evren ve Örneklem

Araştırmanın evreni Türkiye genelinde faaliyet gösteren lojistik sektörü işletmeleridir. Bu sektörde faaliyet gösteren işletmeler konu yolsuzluk olunca tereddüt göstermişler ve konun özelliği itibariyle çeşitli gerekçeler göstererek görüşme yapmamışlardır.

4.5. Araştırmanın Bulguları

Araştırma bu işletmeler arasında görüşmeyi kabul eden bir firma üzerinden yürütülmek zorunda kalınmıştır.

Soru 1. Şirketinizde yolsuzluk ile ilgili herhangi bir olayla karşılaştınız mı?

İlk olarak firmaya kendi bünyelerinde herhangi bir yolsuzlukla karşılaşıp karşılaşmadıkları sorulmuş ancak firma bu konuda bilgi vermek istememiştir.

Soru 2. Birleşmiş milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi'nin yolsuzlukla mücadele ilkesi hakkında düşünceleriniz nelerdir?

Firmanın Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi'nin yolsuzlukla mücadele ilkesi hakkında düşünceleri ise, bu ve benzeri uygulamaların, kanunların ve oluşumların olması gerektiği; yolsuzluğu önleme adına gerekli ve zorunlu olduğu yönündedir. Dolayısıyla firma bu konuda hassas olduklarını belirtmiş, bu konudaki uygulamalara ve kanunlara uygun olarak faaliyetlerini yürüttüklerini ifade etmiştir.

Soru 3. Şirketin, doğrudan veya dolaylı her türlü şekilde yolsuzluk teşkil eden eylemlerin yasaklanması konusunda yayınlanmış bir politikası var mı?

Katılımcılar bu anlamda çeşitli önlemler aldıklarını, bu önlemleri firma bünyesinde kural halinde duyurduklarını ifade etmişlerdir. Bu önlemler, araç takip sistemleri, firma giriş çıkışlarında çalışanların güvenlik görevlileri vasıtasıyla kontrol edilmeleri, depo giriş ve çıkışlarının kontrolünün sağlanması, yükleme, boşaltma, elleçleme aşamalarında kontrolün sağlanması, araç yakıt kontrollerinin sağlanması ve takip edilmesi, gerekli evrak ve belgelerin eksiksiz olarak kontrol edilmesi ve işlenmesi, firma bünyesinde etkin bir iç kontrol sisteminin uygulanması vb. şeklinde yürütülmektedir.

Soru 4. Yolsuzlukla mücadele politikası diğer ülke kanunları ile uyumlu mu?

Sektör olarak uluslararası pazarlara hizmet vermesi nedeniyle ve dürüstlük ilkesi gereği, alınan önlem ve uygulamaların da uluslararası uygulama ve kanunlara uygun olduğu ifade edilmiştir. Bu anlamda yaşanan sıkıntıların, gerçekleştirilen faaliyetleri olumsuz etkilediğini ayrıca kanunen ağır yaptırımlarının olduğu belirtmiştir ve bu konuda hassas davrandıkları söylenmiştir.

Soru 5. Yolsuzlukla mücadele programı, belirtilen hususlara ilişkin detaylı politika ve usulleri içeriyor mu (Menfaat çatışması yolsuzluğun her türlü şekli siyasi katkılar/yardımlar toplumsal katkılar/yardımlar ve sponsorluk kolaylaştırma ödemelerinin yasaklanması hediyeler, ağırlama ve seyahat masrafları)?

Firma yetkilileri yolsuzluk ile ilgili alınan önlemlerin yolsuzluğun her şekli ile ilgili olduğunu ifade etmiştir.

Soru 6. Şirket yönetim kurulu başkanı, yolsuzlukla mücadele programının uygulanmasını sağlamakla yükümlü mü?

Firma yetkilileri yolsuzluk ile ilgili mücadele programlarını sürekli uyguladıklarını, bu anlamda gelişmeleri takip ettiklerini ve kendi bünyelerinde bu gelişmelere uygun olarak programlarını revize ettiklerini söylemişlerdir. Üst yönetimin bu konuda oldukça titiz davrandığını ve sorumluluklarının bilincinde olduğunu da eklemişlerdir.

Soru 7. Yolsuzlukla mücadele programı iş ilişkilerinin olduğu diğer firmaları da kapsıyor mu?

Firma yetkilileri, kendi bünyesinde uygulanan yolsuzlukla mücadele politikalarının, lojistik sektörü gibi tedarik zinciri oldukça uzun olan bu sektördeki diğer tüm işletimleri de kapsamakta olduğunu ve iş ilişkisinin olduğu tüm firmalara uygulandığını ifade etmişlerdir.

Soru 8. İç kontrol sistemleri özel olarak hesap ve defter tutma uygulamaları düzenle gözden geçirme ve denetime tabi mi?

Firma yetkilileri, kendi bünyelerinde etkin bir iç kontrol sistemi olduğunu, özel olarak hesap ve defter tutuma, gerekli evrakların teslim alınıp teslim edilmesi, düzenli olarak

işlenmesi ve kontrol edilmesi faaliyetlerini düzenli bir şekilde sürdürdüklerini ve bu işlemlerin periyodik zamanlarda kontrol edildiğini ifade etmişlerdir.

Soru 9. Şirketin, yolsuzlukla mücadele programının sürekli gelişimini desteklemek için geri bildirim mekanizmaları ve başkaca dâhili süreçleri mevcut mu?

Firma yetkilileri yolsuzlukla ilgili uyguladıkları prosedürler hakkında anında geri bildirim aldıklarını ifade etmişlerdir. Şöyle ki: araç takip sistemlerini online olarak denetlenebilmekte, günlük yükleme, boşaltma, elleçleme ve depolama işlemlerinin gün sonunda belgeleri ile birlikte kontrol edilmekte, personel giriş çıkışları eş zamanlı sağlanmakta ve gerektiğinde müdahale edilmektedir.

Soru 10. Yolsuzlukla mücadele programı, belirtilen hususları da içerecek şekilde şirket yönetimi tarafından düzenli olarak değerlendiriliyor mu?

Firma yetkilileri yolsuzlukla ilgili tüm bu mücadele programlarını ve uygulamalarını düzenli olarak takip ettiklerini, gerekli durumlarda müdahale ettiklerini ve bu anlamada önemler aldıklarını ifade etmişlerdir.

V. SONUÇ ve ÖNERİLER

Bu çalışmada Küresel İlkeler Sözleşmesi'nin 4 temel ilkesi içerisinde yer alan yolsuzluk konusu lojistik sektörü baz alınarak incelenmiştir. Gerek teorik araştırmalar gerekse sektörel araştırmalar kapsamında konunun her sektörde olduğu gibi lojistik sektöründe de önemli bir yer kapladığı görülmektedir.

Bu amaçlar çerçevesinde çalışmada yolsuzluk kavramı ve Küresel İlkeler Sözleşmesi detaylı bir şekilde ele alınmış, genel olarak yolsuzluğun nedenleri, türleri ve yolsuzluğu önleme stratejileri üzerinde durulmuş ve Türkiye'de yolsuzluk kapsamında lojistik sektörü değerlendirilmiştir. Sektörde meydan gelen yolsuzluklar ele alınmıştır.

Yolsuzluk insanoğlunun doğduğu günden itibaren karşılaştığı, literatür kısımda yapılan tanımlarda da yer verildiği gibi çıkar gözeten ve gelir elde etmeyi ön planda tutarak, kanunlara ve etik ilkelere aykırı yapılan bütün eylemlerdir. Dünyada en az gelişmişinden en gelişmiş ülkesine kadar, Birleşmiş Milletlere üye olan veya üye olmayan bütün devletlerde, eğitim sistemi en yukarıda ve en aşağıda olan her ülkede yolsuzluk çeşitli boyutlarda sektörlere göre değişkenlik göstermektedir. İşin içinde insan olduğu takdirde ve menfaat ön plana çıktığı sürece yolsuzlukların sonunun gelmeyeceği düşünülmektedir.

Yolsuzluklar ile ilgili olarak Türkiye'de atılan adımlar çok az ve yetersiz seviyede kalmaktadır. Yasalardaki boşluklar ve hukuki mevzuatlardaki yetersizliklerde yolsuzluk faaliyetlerinin artmasında önemli fırsatlara kaynak olabilmektedir. Bu yetersizliklerin ve boşlukların giderilmesi, yolsuzlukla mücadelede etkinliğin sağlanabilmesi bakımından, yasama organı tarafından öncelikli değerlendirilmesi gereken konuların başında yer almaktadır.

Ayrıca yolsuzluk sadece rüşvet almak veya vermek değildir. İnsanları kandırma ve kendi adına gelir elde etme eylemlerinin tamamını yolsuzluk olarak kabul etmek gerekir. Bunu sadece cezai tedbirlerle önlemek yeterli değildir, uzun soluklu kültürel bir mücadele ortaya konulmalıdır.

Bilindiği gibi yolsuzluk firmalarda maliyet ve itibar kaybına neden olmaktadır.

Bunların dışında Küresel İlkeler Sözleşmesi gibi uluslararası oluşumlarda yolsuzlukla mücadelede önemli yer tutmakta ve uluslararası ticaretin gelişmesinde etkili olmaktadır.

Bu sözleşmelere üye taraflar, sözleşmede belirlenen yolsuzluk ilkelerine uymak, gelişimlerini raporlayarak ilgili kuruma sunmakla yükümlüdür. Bu aşamada sözleşme kapsamında belirlenen ilkelerin yanı sıra kendi ülkelerinin koşulları göz önüne alınarak mücadelede uzun ve orta vadeli stratejiler geliştirilmesi etkili olacaktır.

Yolsuzlukla mücadele programlarının yolsuzluğun görünümleri hakkında çalışanların farkındalığının arttırması oldukça önemlidir. Bu anlamda, yolsuzluğun unsurları ve türleriyle ilgili açıklamalar ile bunların şirket için nasıl bir risk oluşturduğu belirtilmelidir. Özellikle dikkat edilmesi gereken husus, rüşvet ve zimmet gibi yolsuzluk türlerinin yanısıra, yolsuzluğu destekleyen adaleti engelleme veya nüfuz ticareti gibi diğer etkenlerin de dikkate alınarak programa dahil edilmesidir.

Bu program kapsamında "Yolsuzluğa sıfır tolerans politikası" olarak güçlü bir şekilde ifade edilebilen üst yönetim taahhüdü, şirket sahipleri, CEO veya yönetim kurulu gibi en üst merci tarafından kamuoyuna resmi olarak beyan edilmeli ve bir yolsuzlukla mücadele programı ile desteklenmelidir. Bu beyanda yolsuzlukların büyüklüğü, şekli ve taraflarından bağımsız olarak her türlüsüne karşı mücadele edileceği belirtilmelidir. Yolsuzluk veya etik konulu eğitimlere üst yöneticilerin bizzat katılması da şirketin konuya verdiği önemi göstermektedir. Ayrıca, şirketin kurumsal sorumluluk, faaliyet veya sürdürülebilirlik raporlarında yolsuzlukla mücadele politikasına değinilmelidir. En önemlisi ise işletmelerin Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi gibi iş birliği inisiyatiflerine aktif katılım sağlamasıdır.

Diğer taraftan yolsuzlukla mücadele programının geliştirilip uygulanmasından önce bir risk değerlendirmesi yapılmalıdır. Bu risk değerlendirmesinin amacı en temel risk alanlarının ve bu alanların öncelik sıralamasının belirlenmesi ile bu riskleri hafifletici tedbirlerin etkinliğinin ölçümlenmesidir.

Risk değerlendirmesi yapmaya karar veren bir şirket öncelikle rolleri ve sorumlulukları belirlemelidir. Şirket yönetimi bu çalışmayı yapması için bu konuda uzman bir personel atamalı ve gerekli yetkiyi vermelidir. Yolsuzluk riskleriyle

karşılaşması en muhtemel olan departmanların (satış, satın alma, finans, insan kaynakları vb.) çalışanlarının da sürece dahil edilmesi önemlidir. Risk değerlendirmesinin belirlenen prosedüre göre yapılması ve denetleme fonksiyonu mutlaka önceden belirlenmelidir. Bu fonksiyonun değerlendirme sonuçlarının ve risk yönetim stratejilerinin denetimini de içermesi gerekmektedir.

Bu anlamda hem sözleşme kapsamından yola çıkarak hem de bu alanda yapılmış çalışmalar göz önünde bulundurularak bir işletmenin yolsuzlukla mücadelesinde izlemesi gereken adımlar ve öneriler şu şekilde ifade edilebilmektedir:

-Örgüt kültüründe etik değerlerin geliştirilmesi, yaygınlaştırılması, sıfır tolerans ilkesi ile lanse edilmesi ve uygulanması,

-Yolsuzlukla mücadelede önlem politikalarının oluşturulması,

-Yolsuzlukla mücadelede önlem politikaları kapsamında vergi kaçırma, yolsuzluk, rüşvet teklif etme, mali raporlarda devleti yanıltma vb. faaliyetler ile ilgili özellikle koruyucu önlemler alınması,

-Yolsuzlukla mücadelede hedeflerin, stratejilerin ve politikaların tanımlanması,

-Bu programların uygulanması ve denetlenmesi,

-Programların toplumla paylaşılması ve bu anlamda raporlamanın gerçekleştirilmesi.

-Şirket çalışanlarının, görev ve yetkilerini hiçbir şekilde kişisel ve özel çıkar sağlamak üzere kendilerinin, ailelerinin veya 3. kişilerin yararına kullanamamaları açısından gerekli önlemlerin alınması,

-Hedef, kurumsal yapı ve kimliğin itibarının en yüksek düzeyde tutulması ve etik kuralların tüm birimlerce içselleştirilmesinin sağlanması,

-Serbest rekabetin kısıtlayıcı davranışlarda bulunmasının önlenmesi, rakiplerin kötülenmemesi, yanıltıcı reklam yapılmaması,

-Gizli ve ticari sır niteliğindeki bilgilerin, çalışanların kişisel bilgilerinin ve müşterilere ait bilgilerin gizli tutulması,

-Şirketçe yapılan bağışların, menfaat sahipleri ve kamuya usulünce duyurulması,

-İşle ilgili kararlarda şirket çıkarlarının gözetilmesi, bireysel ve ailevi kaygı ve menfaatlerin göz önüne alınmamasının sağlanması,

-Şirket harcamalarına azami özen göstermesi, tasarruf ve maliyet bilinci içinde hareket edilmesinin sağlanması,

-Görevlerin her düzeyde eşitlikçi, şeffaf, hesap verebilir ve sorumlu şekilde yerine getirilmesinin sağlanması,

-Çalışanlar arasında karşılıklı saygı, güven ve iş birliğinin sağlanması,

-Çalışanların, şirket hakkındaki gizli ve kamuya açık olmayan bilgileri kendileri ve başkaları lehine kullanmasının önüne geçilmesi,

-Çalışanların, şirket işleriyle ilgili doğrudan veya dolaylı menfaat sağlamasının ve şirketin iş ilişkisinde olduğu şahıs ve kurumlardan borç almasının önlenmesi,

Lojistik sektöründe ise alınabilecek önlemler yukarıdaki önlemlere ek olarak şu şekilde sıralanabilmektedir:

-Belgelerin işlenmesi, kaydedilmesi, gümrük işlemlerinin gerçekleştirilmesi, bankacılık işlemlerinin yapılması, depo giriş ve çıkışlarının denetlenmesi ve araç takip sistemlerinin sağlanması gibi işlemlerde en yeni teknolojilerden faydalanmak,

-Kullanılacak teknolojinin amaç olmaktan ziyade araç olarak kullanılması sağlamak,

-Kullanılan teknolojileri üst yönetim tarafından denetlemek,

-Tüm faaliyetleri zamanında raporlamak, araç takip sistemleri ve benzeri sistemlerle takip etmek,

-Eğer araçta taşınan bir malsa tonaj ve gramaj değişikliklerinin veya içindeki ısıtma ve soğutma sistemlerini akıllı sistemler kullanılarak sürekli takip etmek,

-Yolsuzluğa bulaşmış kişileri örtbas etmemek, mutlaka hukuki yollar vasıtasıyla cezalandırılmalarını sağlamak,

-Adam kayırmacılığının önüne geçmek.

Sonuç olarak literatür kısımda da verilen örneklerde görüldüğü gibi Küresel İlkeler Sözleşmesi'ne dâhil olmuş kurumlarda bile bu ilkeler kültürel olarak benimsenmediği ve içselleştirilmediği için sözleşmeye imza atılmasına rağmen yolsuzluk içeriği konusunda aynı sorun alanlarının devam ettiği görülmüştür. Dolayısıyla bir anlaşmaya imza atmanın yeterli olmadığı, tüm kurum içerisinde bunun değişik şekillerde yaygınlaştırılması, motive edici sistemlerle desteklenmesi gerektiği söylenebilir. Diğer taraftan bu yolsuzlukların aynı zamanda ülkenin içinde bulunduğu ekonomik durum, gelir seviyesi ve ülke içerisindeki diğer alanlardaki yolsuzluklarla birlikte paralel gittiğini ifade etmek mümkündür. Bu anlamda bireysel mücadeleden ziyade toplu bir mücadelenin etik, dini ve hukuki açıdan verilmesi ve uzun soluklu olması yolsuzlukla mücadelede etkili olacaktır.

KAYNAKÇA

Abalıoğlu Holding, (2018). 'Küresel İlkeler Sözleşmesi İlerleme Raporu (2017-2018)' https://www.abalioglu.com.tr/Yuklemeler/file/2018.pdf (09.04.2019).

Aka, S.A. (2017). Lojistiğin Önemi ve katma değer yaratmasındaki rolü, *Deniz Ticareti Dergisi Lojistik Eki*, Sayı:3.

Akalan, A.R. (2006). *Türk Kamu Hizmetinde İyi Yönetim ve Yolsuzlukla Mücadele,* Selçuk Üniversitesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya.

Akdede, S.H., (2006). "Corruption and Tax Evasion", *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, Cilt:7, Sayı: 2.

Akdemir, H. Y. (2011). Lojistik Sektörü İşgücü Profilinin Değerlendirilmesi İzmir İli Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Akın, H.B. (2010). Türkiye'de İş Yapma Ortamının Girişimcilik ve Ekonomik Özgürlükler Açısından Değerlendirilmesi. *Bilig Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi,* Sayı: 55, ss. 21-49.

Aktan, C.C. (2001). *Yolsuzlukla Mücadele Stratejileri,* Hak- İş Yayınları, Ankara.

Aktan, C.Çoban, H. (2007). Kamu Maliyesine Güven ve Ekonomik Anayasa, *Çimento İşveren Dergisi,* Sayı: 6, Cilt: 21, ss. 26-46.

AlHussaini, W. (2010). *Corruption and the Multi-National Corporation: Antecedents to Bribery in a Foreign Country.* Ph. D. Thesis, Concordia University, Montreal, Quebec, Canada.

ASO, (2003). Yolsuzluk; Nedenleri, Ekonomik Etkileri ve Mücadele Yolları, *ASOMEDYA Dergisi,* Ocak-Şubat, Ankara, ss. 57-83.

Ata, A.Y. (2009). *Kurumsal İktisat Çerçevesinde Yolsuzluğun Fırsat ve Motivasyonları: AB Ülkeleri Üzerine Bir İnceleme",* Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Ana Bilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Nisan 2009, s.98.

Aydın, S. (2006). *Yolsuzluk: 21. Yüzyılda Tehditler ve Eğilimler.* Süleyman Aydın (Ed.), Yolsuzluk Nedenleri, Etkileri ve Çözüm Yolları içinde (s. 1-44). Ankara: Turhan Kitabevi.

Aydın, S., Yılmazer, Y. (2010). *Yolsuzluk ve Mali Suçlar* (3.b.). Ankara: Adalet Yayınevi.

Aydıntan, Belgin (2008). "Küresel İlkeler Sözleşmesine Katılan Türk Şirketlerinin Kurumsal Sosyal Sorumluluk Raporlarının Karşılaştırmalı Analizi", Muhan Soysal İşletmecilik Konferansı, http://www.mskongre.org/doc/belginaydintan.doc 14.10. 2018.

Başak, C. (2008). Uluslararası Örgütlerin Yolsuzlukla Mücadeledeki Rolü, *Polis Bilimleri Dergisi,* Cilt:10 (2).

Bayrakçı, B. (2006). Siyasal Yozlaşma ve Ekonomik Gelişmeye Etkileri, *Erciyes Üniversitesi İİBF Dergisi,* Sayı: 16.

Benk, S., Karakurt, B. (2010). Gelir İdareleri ve Yolsuzluk: Motivasyonlar, Fırsatlar ve Mücadele Yolları. *İşletme ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi,* Cilt:1 (4), ss.133-148.

Berkman, A.Ü. (2009). *Gelişmekte Olan Ülkelerde Kamu Yönetiminde Yolsuzluk ve Rüşvet* (2.b.). Ankara: TODAİE Yayıncılık.

Birol, E. (2014). Türkiye'de Lojistik Sektörü Ve Rekabet Gücü, *ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi (ASSAM - UHAD),* Sayı :1, ss. 45-64.

Bolongaita, E. (2003). *Southeast Asia*, Global Corruption Report, Transparency International Publications, Berlin.

Celen, M. (2007). *Yolsuzluk Ekonomisi: Kamusal Bir Kötülük Olarak Yolsuzluğun Ekonomik Analizi,* İSMMMO Yayın No: 77, Tor Ofset, ISBN 978- 975-555-104-3, İstanbul.

Cingi, S. (2002). *Yolsuzluk Olgusu ve Ekonomik Analizi Üzerine Notlar.* Selçuk Cingi, M. Umur Tosun ve M. Cahit Güran, Yolsuzluk ve Etkin Devlet içinde (s. 1-16). Ankara: Ümit Yayıncılık.

Çelen, M. (2007). *Yolsuzluk Ekonomisi: Kamusal Bir Kötülük Olarak Yolsuzluğun Ekonomik Analizi,* İSMMMO Yayın No: 77, Tor Ofset, ISBN 978-975-555-104-3, İstanbul.

Çetinkaya, N. (2010). *Perceptions of Police Corruption Among Turkish Police Cadets.* Ph. D. Thesis, Michigan State University. (UMI No. 3417643).

Demirhan, E., Karagül, M. (2001). Ekonomik Yolsuzluğun Nedenleri ve Etkileri. *Vergi Dünyası,* Sayı: 243, s. 125-142.

Deutsche Welle Gazetesi,'*Dünyada Yolsuzluk ve Rüşvet Artışı'*, (25.01.2017). https://www.dw.com/tr/d%C3%BCnyada-yolsuzluk-ve-r%C3%BC%C5%9Fvet-art%C4%B1%C5%9Fta/a-37262249 (15 Nisan 2019).

Dinçel, S. (2014). Lojistik Sektöründe Girişimcilik; Örnek Bir Firma İncelemesi. İstanbul Aydın Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Dönmez, A. ve Karausta, T. (2011). Çalışanların Mesleki Hile Algısı ve İhbar Hattı Kullanarak Rapor Etme Eğilimleri Üzerine Akdeniz Üniversitesi İktisadi İdari Bilimler Fakültesinde Yapılan Bir Araştırma, *Mali Çözüm*, Sayı: 104, (2011), s. 17-42.

Eigen, P., (2018). '*Transparency İnternational Chairmain'.* https://www.transparency.org/news/pressrelease/transparency_international_chairman_eigen_opens_dialogue_with_the_china_soc (10.12.2018).

Erdoğdu, E. (2014). *Siemens yolsuzluğunu anlattı*, https://odatv.com/milyonluk-rusveti-nasil-akladilar-1412141200.html (18 Ekim 2018).

Erdoğdu, S. (2006). *Küreselleşme Sürecinde Uluslararası Sendikacılık*. Ankara: İmge Kitabevi.

Ergül, E., (2002). '*Türkiye'de Kara Para Aklama'*, https://www.turkhukuksitesi.com/makale_47.htm (19.10.2018).

Etchaleco, H., (2004). *Multinational Corporations and Corruption Scandals*, www. pravda.ru (27.03.2019)

Fjeldstad, O., Tungodden, B. (2003). *Decentralisation and Corruption,*, A Review of the Literature, Chr. Michelsen Institute, Bergen.

Flatters, F., Macleod, W. (1995). Bentley, Administrative Corruption and Taxation*, International Tax and Public Finance*, No: 2, Nov. 1995.

Friedman, E.J., Simon Kaufmann, Daniel- Lobaton, Pablo, (2000). "Dodging the Grabbing Hand: The Determinants of Unofficial Activity in 69 Countries", *Journal of Public Economics*, 2000.

Funck, B.*,* (1999). *Anticorruption Initiatives Of The World Bank*, Combating Corruption İn Asian And Pacific Economies, Asian Development Bank, Manila, 1999.

Gedikli, A. (2011). Kamu Hizmetlerinin Yönetimi Sürecinde Yolsuzluğun Derinleştirdiği Ekonomik Büyüme ve Yoksulluk Sorunu Üzerine Bir Değerlendirme, *Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Öneri Dergisi,* Cilt IX, Sayı 36, ss. 169-188.

Gerçek Gündem, *'İSKİ'nin araçları uçmuş! Uçaktan 5 kat fazla benzin harcaması'*. (02.11.2018). https://www.gercekgundem.com/guncel/47367/iskinin-araclari-ucmus-ucaktan-5-kat-fazla-benzin-harcamasi (02 Kasım 2018).

Giray, F. (2005). Yolsuzluk ve Yolsuzluğun Vergi Yapısı Üzerine Etkileri, *İ.Ü. SBF* Dergisi, No: 32.

Göncü, K. (2010*). Lojistik Sektöründe Kargo Taşımacılığında Uzak Nokta Çözümleri, Trakya Üniversitesi*, Yüksek Lisans Tez, Edirne.

Görkey, İ.S. (2009). *Son Yılların En Büyük Skandalları,* Kurumsal Yönetim ve Sürdürülebilirlik Merkezi, Haberler.

Gümüşay, S., (2003). "Kayıt dışı Ekonomi Kavramı, Nedenleri ve Önlenmesi Amacıyla Alınabilecek Tedbirler", *E- Yaklaşım*, Sayı: 129, ss. 126-159.

Habertürk Gazetesi*, McDonalds ve KFC'de tarihi geçmiş fast food skandalı* (23.07.2014). https://www.haberturk.com/ekonomi/is-yasam/haber/972760-mcdonalds-ve-kfcde-tarihi-gecmis-fast-food-skandali (05 Ekim 2018).

Hasdemir, İ. (2006). *Sosyolojik Bakış Açısıyla Yolsuzluk Olgusu*, Gazi Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2006.

Hessel M. Murphy, K (2002). *Stealing the State, and Everything Else A Survey of Corruption in the Postcommunist World,* Transparency International, Working Paper, Berlin, 2002.

Hikmet, *Y.M.* (*1996*). "*Türkiye'de Rüşvet ve Yolsuzlukların Nedenleri ile Çözüm Yollarının Tartışılması*", *Sayıştay Dergisi*, ss. 11-36.

Hors, I. (2001). *Fighting corruption in customs administration: What can we learn from recent experiences?* [Technical papers, No. 175]. OECD: OECD Development Center.

Hürriyet Gazetesi, *'ABD'li 3M: Türkiye'de kamuya rüşvet verdik',* (20.10.2010). http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/abd-li-3m-turkiye-de-kamuya-rusvet-verdik-16083452 (12 Ekim 2018).

Hürriyet Gazetesi, *'At eti skandalı İtalya ve İspanya'ya sıçradı'.* (19.02.2013). http://www.hurriyet.com.tr/gundem/at-eti-skandali-italya-ve-ispanyaya-sicradi-22629912 (05 Ekim 2018).

Hürriyet Gazetesi, *'İş hediyesiz yürümüyor',* (05.06.2016). http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/is-hediyesiz-yurumuyor-40113580 (08 Nisan 2019).

Hürriyet Gazetesi, *'Suç ekonomisinin Türkiye'ye bilançosu 8 milyar TL'*, (31.07.2011). http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/suc-ekonomisinin-turkiyeye-bilancosu-8-milyar-tl-18381949 (11 Aralık 2018).

Hürriyet Gazetesi, *'Yolsuzluk skandalı İngiliz devine pahalıya patladı!'* (07.04.2017). http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/lloyds-musterilerine-100-milyon-sterlin-tazminat-odeyecek-40420241 (05 Ekim 2018).

İpek, S. (2005). Türkiye'de Gelir Vergisinin Mali, Ekonomik ve Sosyal Fonksiyonları Açısından Analizi (1980 Sonrası Dönem)-II, *Vergici ve Muhasebeciyle Diyalog,* Sayı:206, Haziran 2005.

Johnson, S.K., Daniel- Lobaton, P., (1998). "Regulatory Discretion and Unofficial Economy", American Economic Review, *Papers and Proceedings LXXXVIII,* May 1998, s. 387.

Kağnıcıoğlu, D. (2007). *Endüstri ilişkileri boyutuyla sosyal sorumluluk.* Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.

Kahraman, S. (2010). *Türk Kamu Yönetiminde Yolsuzlukla Mücadelede Hukuki ve İdari Düzenlemelerin Etkisi.* Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli.

Karaca, Y. (2000). Yolsuzluklar Büyümeye Nasıl Zarar Verir? *Maliye Dergisi,* Sayı: 133, ss. 88-102.

Karakaş, M. Çiçek, H. Yıldız, A. (2009). *Vergi Yükümlülerinin Yolsuzluğa İlişkin Tutum ve Tepkileri: Bir Alan Araştırması,* Filiz Kitabevi, ISBN: 978-975-368-321-0, İstanbul National Integrity Systems, Where Does Corruption Flourish?, The TI Source Book, Berlin.

Kılavuz, R. (2003). *Kamu Yönetiminde Etik ve Bir Sorun Alanı Olarak Yozlaşma*, ISBN 975 347 684 1, Seçkin Yayıncılık, Ankara.

Kıldiş, Y. (2000). "Kayıtdışı Ekonominin Ulusal-Uluslararası Boyutu ve Çözüm Önerileri", DEÜ Sosyal 197*, Bilimler Enstitüsü Dergisi,* Cilt: 2, Sayı: 2, ss. 1-27.

Mavral, Ü. (2003). *Karapara Kayıtdışı Ekonomi İlişkisi ve Türkiye'ye Yansımaları*, 2. Baskı, Özkan Matbacılık, Ankara.

Murphy, P., Daley, R. (1999). Revisiting Logistical Friendliness: Perspectives of International Freight Forwarders. *Journal of Transportation Management, 65-71*

Mwenda, A. (2003). *East Africa, Global Corruption Report: Transparency International,* Berlin.

Ojala, L., Queiroz, C. (2002). *Logistics Friendliness, GDP and The Perceived Level of Corruption of Countiries*. LRN Conference (s. 211-216). Birmingham: The Institute of Logistics and Transport.

Omran, M. F. (2012). Uncovering the relationship between the degree of transparency and the level of trade logistics in the Middle East and North Africa. *African Journal of Economic and Sustainable Development,* 1(4), 377.

Oral, B. (2009). *Yolsuzluk- Türk Vergi Sistemi İlişkisi ve Mücadele Stratejileri,* Yayımlanmamış Doktora Tezi, Celal Bayar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa.

Özarslan, O., Zıngıl, Ö., Dönmez, E. (2016). *Özel Sektörde Yolsuzlukla Mücadele Rehberi*, Uluslararası Şeffaflık Derneği, İstanbul.

Özcan, B. (2012). OECD Ülkelerinde Yolsuzluğun Ekonomik Belirleyenlerini Panel Veri Analizi Yöntemi. *İÜ İktisat Fakültesi Mecmuası*, Cilt 62, Sayı 2, ss. 253-282.

Özçelik, Ö., E. Yaşar ve H. Önder (2006). *Kapitalizm Ahlakı ve Kronizm*. Süleyman Aydın (Ed.), Yolsuzluk Nedenleri, Etkileri ve Çözüm Yolları içinde (s. 87-120). Ankara: Turhan Kitabevi.

Özer, B., (2017). '*Usulsüzlüklerin Kamu Gelirlerine Etkileri',* http://fikirverir.blogspot.com/2017/01/usulsuzluklerin-kamu-gelirlerine.html (01.10.2018).

Özsemerci, K. (2003), *Türk Kamu Yönetiminde Yolsuzluklar, Nedenleri, Zararları ve Çözüm Önerileri,* Araştırma/inceleme/Çeviri Dizisi: 27.

Pujas, V. (2003). *Western Europe,*Global Corruption Report, TI, Berlin.

Sandgren, Claes, (2005). Combatting Corruption: The Misunderstood Role of Law, *International Lawyer,* Vol. 39, No.3, pp. 717-731.

Sarılı, M.A. (2002). Türkiye'de Kayıt dışı Ekonominin Boyutları, Nedenleri, Etkileri ve Alınması Gereken Tedbirler, *Bankacılar Dergisi*, Sayı:41, 2002, ss. 36-51.

Shah, A., Schacter, M. (2004). Combating Corruption: Look Before You Leap, *Finance & Development.* Cilt.41, No.4, ss. 40-43.

Siddiquee, N.A. (2010). Combating Corruption and Managing Integrity in Malaysia: A Critical Overview of Recent Strategies and Initiatives, *Public Organiz Rev,* s. 153– 171.

Stapenhurst, F., PetterL. (1997). T*he Role of the Public Administration in fighting Corruption,* Working Paper, The World Bank, Washington, USA, 1997.

Süer, A. Z. (2003). Profesyonel Muhasebe Mesleğinde Enron Skandalı ve Sonrası Gelişmeler, *4. Muhasebe Denetimi Sempozyumu,* Nisan 2003. s. 1-14.

Şener, N. (2001). *Tepeden Tırnağa Yolsuzluk,* Metis Yay., İstanbul.

Tanzı, V. Davoodı, H.R. (2000). *"Corruption, Growth and Public Finance*", IMF WP No: 00/182.

Tanzi, V. (2001). Dünya Çapında Yolsuzluk Nedenleri, Sonuçları, Boyutları, Çözüm Yolları, çev. Gamze Kosekahya, *Maliye Dergisi*, No. 136, ss. 111- 144.

Tarhan B. vd. (2006). *Bir Olgu Olarak Yolsuzluk: Nedenler, Etkiler ve Çözüm Önerileri,*TBMM Raporu, TEPAV Yolsuzlukla Mücadele Kitapları- 1,ISBN 9944-927-17-1, Matsa Basımevi, 2.Basım, Ankara,.

TBB. (2003). *Karaparanın Aklanması Suçu ile Mücadele ve Bankaların Yükümlülükleri,* TBB- MASAK Çalışma Grubu.

TBMM, *'Birleşmiş Milletler Yolsuzlukla Mücadele Sözleşmesi Sayı: 26307'*, (2006). http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2006/10/20061002-1.htm (15.09.2018).

TBMM. (2003). Yolsuzlukların Sebeplerinin Sosyal ve Ekonomik Boyutlarının Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Kurulan *(10/9) Esas Numaralı Meclis Araştırması Komisyonu Raporu*.

TBMM. '*Türk Ceza Kanunu, Sayı :25611*', (2004). http://www.mevzuat.gov.tr/Metin1.Aspx?MevzuatKod=1.5.5237&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch&Tur=1&Tertip=5&No=5237 (15.08.2018).

TBMM. *Yolsuzluk Komisyon Raporu.* (2014). https://odatv.com/tbmm-yolsuzluk-sorusturma-komisyonu-raporun (11 Aralık 2018).

Topkaya, H., Topkaya, A. (2009). Yolsuzlukla Mücadelede Etkin Bir Araç BM Sözleşmesi Çerçevesinde Yolsuzluk Kaynaklı Mal Varlıklarının Geri Alınması, Sayı:74-75:25-44 *Sayıştay Dergisi.*

Tuay, E., Güvenç, İ. (2007). Türkiye'de Mükelleflerin Vergiye Bakışı, Gelir İdaresi Başkanlığı, *Mükellef Hizmetleri Daire Başkanlığı*, Yayın No: 51.

Uca, N. (2016). *Ülkelerin Yolsuzluk Algısının, Lojistik Performansının, Dış Ticaret Hacminin ve Küresel Rekabet İlişkisinin Yapısal Eşitlik Modeli İle İncelenmesi: Kavramsal Model Önerisi*, Maltepe Üniversitesi, Doktora tezi, İstanbul.

UNGC, (2008). *Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi İlerleme Bildirimi Konusunda Pratik Rehber*..

United Nations Global Compact Türkiye, (2017). *'Faaliyet Raporu'*, https://www.globalcompactturkiye.org/global-compact-turkiye-faaliyet-raporu-2017/ (05.07.2018).

United Nations Global Compact, (2013). '*Participant search. Retrieved March'*. https://www.unglobalcompact.org/library/5431 (05.07 2018).

United Nations Global Compact, (2011). *'The ten principles. Retrieved'*. https://www.unglobalcompact.org/what-is-gc/mission/principles (01.08.2018).

United States District Court for the District of Columbia, (2010*).' Daimler/Mercedes SEC Soruşturma Dosyası,* http://www.sec.gov/litigation/complaints/2010/comp-pr2010-51.pdf (15 Aralık 2018).

Valentina, D. A. (2012). The Underground Economy, the Corruption. A Way of Manifestingthe Fiscal Evasion. *The Journal of the Faculty of Economics.* Vol. 1, Issue 2, pp. 459-463.

Wei, S. J. (1999). *Does Corruption Relieve Foreign Investors of the Burden of Taxes and Capital Controls?,* The World Bank Research Working Paper Series, No: 2209.

Wilson, J. S., Mann, C. L., & Otsuki, T. (2004). *Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation.* World Bank Policy Reseach Workin Paper, 1-40.

Yolsuzlukların Sebeplerinin Sosyal ve Ekonomik Boyutlarının Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Kurulan (10/9) Esas Numaralı Meclis Araştırması Komisyonu Raporu, TBMM, Ankara, 2004, s.4.

Yürekli, Ö. (2017). Türk Kamu Yönetiminde Yolsuzluğun Analizi, *Van YYÜ İİBF Dergisi,* 2(4):236-267.

Zeybek, M. (2015). *Kamu Çalışanları Açısından Algılanan Yolsuzluk İle İş Tatmini Ve Örgütsel Bağlılık Arasındaki İlişki,* Aksaray Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, Aksaray.

EKLER

Görüşme Soruları:

1. Şirketinizde yolsuzluk ile ilgili herhangi bir olayla karşılaştınız mı?
2. Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi'nin yolsuzlukla mücadele ilkesi hakkında düşünceleriniz nelerdir?
3. Şirketin, doğrudan veya dolaylı her türlü şekilde yolsuzluk teşkil eden eylemlerin yasaklanması konusunda yayınlanmış bir politikası var mı?
4. Yolsuzlukla mücadele politikanız şirketin faaliyet gösterdiği her bir ülkedeki yolsuzlukla mücadele konusundaki tüm kanunlarla uyumlu mu?
5. Yolsuzlukla mücadele programı, belirtilen hususlara ilişkin detaylı politika ve usulleri içeriyor mu (Menfaat çatışması yolsuzluğun her türlü şekli siyasi katkılar/yardımlar toplumsal katkılar/yardımlar ve sponsorluk kolaylaştırma ödemelerinin yasaklanması hediyeler, ağırlama ve seyahat masrafları)?
6. Şirket yönetim kurulu başkanı, yolsuzlukla mücadele programının tanımlanan yetkiler dâhilinde sürekli olarak uygulanmasını sağlamakla sorumlu mu?
7. Yolsuzlukla mücadele programı iş ilişkilerinin olduğu diğer firmaları da kapsıyor mu?
8. İç kontrol sistemleri özel olarak hesap ve defter tutma uygulamaları düzenle gözden geçirme ve denetime tabi mi?
9. Şirketin, yolsuzlukla mücadele programının sürekli gelişimini desteklemek için geri bildirim mekanizmaları ve başkaca dâhili süreçleri mevcut mu?
10. Yolsuzlukla mücadele programı, belirtilen hususları da içerecek şekilde şirket yönetimi tarafından düzenli olarak değerlendiriliyor mu?

ÖZET

Bu çalışmada öncelikle Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi hakkında genel bilgi verilmiş bunu takiben yolsuzluk ve yolsuzlukla mücadele yöntemleri detaylandırılmıştır. Bu anlamda çalışmada yolsuzluk kavramı Küresel İlkeler Sözleşmesi'nin yolsuzlukla mücadele başlıklı ilkesi çerçevesinde ele alınmış ve lojistik sektör incelemesi yapılmıştır.

Bununla birlikte araştırmada baz alınan lojistik sektörü hakkında bilgi verilmiş, lojistik alanındaki yolsuzluk alanlarına değinilmiş ve yolsuzlukla mücadele kuralları ve yöntemleri üzerinde durulmuştur. Çalışmanın uygulama kısmında yapılan firma görüşmesi sonucunda elde edilen bulgular yorumlanmıştır.

Dünya genelinde yolsuzluk eylemi, toplumları ve ülkeleri ciddi derecede etkileyen önemli bir sorundur. Bu sorun gerek hükümetler ve yönetimlere gerek özel sektörden sivil toplum kuruluşlarına kadar hemen hemen her alanda verilen tüm çabalara rağmen yaygın ve kalıcı bir hal almıştır. Yolsuzluk eylemleri genellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde yaygın olarak görülmekte ve görüldüğü ülkelerde ekonomik büyümeyi olumsuz yönde etkileyerek büyümeye zarar vermekte ve sosyoekonomik kalkınmayı engellemektedir.

Bu anlamda yolsuzlukla mücadele oldukça önemli bir konudur. Bu noktada Birleşmiş Milletler tarafından geliştirilen Küresel İlkeler Sözleşmesi (Global Compact), uzun dönemde işletmelerin karşı karşıya kalabileceği problemleri bütüncül bir yaklaşım benimseyerek ortadan kaldırmak, sürekli rekabet içindeki iş dünyasında ortak bir kalkınma kültürü oluşturmak üzere evrensel ilkeler geliştirmiş ve bu ilkeler Türkiye'de dâhil birçok ülkede uygulanmaya başlanmıştır.

Küresel İlkeler Sözleşmesi, global ekonomik koşullarda işletmelere uzun dönemde yaşayabilecekleri problemlere bütüncül bir yaklaşımla çözüm üretebilecek stratejiler üreten, rekabet koşullarında ortak bir kültür oluşturan ve evrensel ilkeler geliştiren inovatif sosyal sorumluluk sözleşmesidir. Bu sözleşmede 2017 verilerine göre 9.000'in üzerinde şirket ve aralarında vakıflar, sivil toplum kuruluşları, ticaret birlikleri ve eğitim kurumları olmak üzere 12.000'den fazla üye bulunmaktadır. Bu sözleşmeye taraf olmak gönüllülük esasına dayanmakla birlikte küresel ekonomik

koşullarda sürdürülebilir faaliyetler açısından zorunluluk olarak değerlendirilebilmektedir.

Bu sözleşmeye üye olan tarafların birtakım sorumlulukları söz konusudur. Bu sorumluluklar: kamuya karşı sorumluluk, şeffaf, çevreye ve insan haklarına saygılı çalışmak ve sürdürülebilirliği sağlamak şeklinde özetlenebilir. İşletmeler bu sorumluluklar kapsamında insan hakları, çalışma standartları, çevre duyarlılığı ve yolsuzlukla mücadele çerçevesinde dört alanda on temel ilkeye uygun olarak faaliyetlerini gerçekleştirmek durumundadır.

Dünyada gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde yolsuzluk ve yolsuzlukla mücadele insanoğlunun iş hayatına atıldığı tarihten beri görülmekte olan konulardır. Devletler bunu ahlaki açıdan, dini açıdan ve aynı zamanda hukuki açıdan eğitimle önlemeye çalışsa da en gelişmiş ülkelerde dahi yolsuzlukla ilgili haberleri, yolsuzluğa karışan ülke ve firma örneklerini görmek mümkündür.

Bu çalışmada Küresel İlkeler Sözleşmesi kapsamında ve diğer yasal mevzuatlar dikkate alınarak ülkemizde lojistik sektöründe karşılaşılan yolsuzluk olaylarının şekil ve görülme sıklığı araştırılmıştır.

Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi'nin yolsuzlukla mücadele başlıklı ilkesinin lojistik sektöründe incelenmesine yönelik bu çalışma gerek araştırma tasarımı gerek veri toplama ve veri analizi bakımından nitel araştırma tekniklerinden yararlanılarak gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmada veri toplama yöntemi olarak derinlemesine görüşme kullanılmış, verilerin analizi ise, betimsel analiz tekniği ile gerçekleştirilmiştir. Çalışma kapsamında hazırlanan sorular ekler kısmında yer almaktadır.

Çalışmanın evreni Türkiye genelinde faaliyet gösteren lojistik sektörü işletmeleridir. Bu sektörde faaliyet gösteren işletmeler konu yolsuzluk olunca tereddüt göstermişler ve konun özelliği itibariyle çeşitli gerekçeler göstererek görüşme yapmamışlardır. Dolayısıyla bu işletmeler arasında görüşmeyi kabul eden bir firma üzerinden yürütülmek zorunda kalınmıştır.

Bu amaçlar çerçevesinde çalışmada yolsuzluk kavramı ve Küresel İlkeler Sözleşmesi detaylı bir şekilde ele alınmış, genel olarak yolsuzluğun nedenleri, türleri ve

yolsuzluğu önleme stratejileri üzerinde durulmuş ve Türkiye'de yolsuzluk kapsamında lojistik sektörü değerlendirilmiştir. Sektörde meydan gelen yolsuzluklar ele alınmıştır.

Bu noktada yolsuzlukları sıfırlamak diye bir ideali konuşmaktan ziyade öncelikle yolsuzluğu minimuma indirebilmek ve arkasından da yeni nesillere etik, ahlaki ve dini açıdan eğitimlerin verilmesinin hedeflenmesi uygun olarak öngörülmektedir. Hiçbir kurum ve ülkede kişiler üzerinden gidilerek yolsuzluk eylemlerinin çözüme kavuşturulamadığı, bu mücadelenin toplumsal mücadele olduğu dikkatlerden uzak tutulmamalıdır.

Yolsuzluğun meydana gelmesinde pek çok faktör etkili olurken, yolsuzluk eylemleri de aynı şekilde birçok alanda olumsuz etkilerde bulunmaktadır. Bu durum daha öncede ifade edildiği gibi gelişmiş ülkelerden ziyade az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde daha çok gözlenmektedir.

Yapılan literatür ve sektör taraması ve görüşme sonrasında yolsuzluklar ile ilgili olarak Türkiye'de atılan adımların çok az ve yetersiz seviyede kaldığını ifade etmek mümkündür. Yasalardaki boşluklar ve hukuki mevzuatlardaki yetersizlikler de yolsuzluk faaliyetlerinin artmasında önemli fırsatlara kaynak olabilmektedir. Bu yetersizliklerin ve boşlukların giderilmesi, yolsuzlukla mücadelede etkinliğin sağlanabilmesi bakımından, yasama organı tarafından öncelikli değerlendirilmesi gereken konuların başında yer almaktadır.

Diğer taraftan yolsuzluk sadece rüşvet almak veya vermek değil aynı zamanda insanları kandırma ve kendi adına gelir elde etme eylemlerinin tamamını yolsuzluk olarak kabul etmek gerekir. Bunu sadece cezai tedbirlerle önlemek yeterli değildir, uzun soluklu kültürel bir mücadele ortaya konulmalıdır. Bilindiği gibi yolsuzluk firmalarda maliyet ve itibar kaybına da neden olmaktadır.

Bu anlamda hem sözleşme kapsamından yola çıkarak hem de bu alanda yapılmış çalışmalar göz önünde bulundurularak bir işletmenin yolsuzlukla mücadelesinde izlemesi gereken adımlar ve öneriler şu şekilde ifade edilebilmektedir: Örgüt kültüründe etik değerlerin geliştirilmesi, yaygınlaştırılması, sıfır tolerans ilkesi ile lanse edilmesi ve uygulanması, yolsuzlukla mücadelede önlem politikalarının oluşturulması, yolsuzlukla mücadelede hedeflerin, stratejilerin ve politikaların tanımlanması,

bu programların uygulanması ve denetlenmesi ve programların toplumla paylaşılması ve bu anlamda raporlamanın gerçekleştirilmesi, şeklindedir.

Lojistik sektöründe ise alınabilecek önlemler yukarıdaki önlemlere ek olarak şu şekilde sıralanabilmektedir: Belgelerin işlenmesi, kaydedilmesi, gümrük işlemlerinin gerçekleştirilmesi, bankacılık işlemlerinin yapılması, depo giriş ve çıkışlarının denetlenmesi ve araç takip sistemlerinin sağlanması gibi işlemlerde güncel teknolojilerden faydalanmak, kullanılacak teknolojinin amaç olmaktan ziyade araç olarak kullanılmasını sağlamak, kullanılan teknolojileri üst yönetim tarafından denetlemek, tüm faaliyetleri zamanında raporlamak, araç takip sistemleri ve benzeri sistemlerle takip etmek, eğer araçta taşınan bir eşya ise tonaj ve gramaj değişikliklerinin veya içindeki ısıtma ve soğutma sistemlerini akıllı sistemler kullanılarak sürekli takip etmek, yolsuzluğa karışmış kişileri örtbas etmemek, mutlaka hukuki yollar vasıtasıyla cezalandırılmalarını sağlamak, adam kayırmacılığının önüne geçmek gibi önlemelerdir.