

**TÜRKİYE – AFRIKA DIŞ TİCARET İLİŞKİLERİ VE
BÜYÜME ETKİSİ: BURUNDİ ÖRNEĞİ**

**Pamukkale Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Yüksek Lisans Tezi
İktisat Ana Bilim Dalı
İktisat Programı**

François NDAYISHIMIYE

Danışman: Prof. Dr. Aydın SARI

Haziran 2023

DENİZLİ

Bu tezin tasarımı, hazırlanması, yürütülmesi, araştırmalarının yapılması ve bulgularının analizlerinde bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini; bu çalışmanın doğrudan birincil ürünü olmayan bulguların, verilerin ve materyallerin bilimsel etiğe uygun olarak kaynak gösterildiğini ve alıntı yapılan çalışmalara atıfta bulunulduğunu beyan ederim.

François NDAYISHIMIYE

ÖNSÖZ

Tez çalışmam boyunca her zaman yanımda olan, bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşan, manevi desteğini esirgemeyen, bugünkü bilgi seviyeme ulaşmamda çok büyük payı olan danışmanım, değerli hocam Prof. Dr. Aydın SARI 'a teşekkürü bir borç bilirim. Çalışma sırasında keyifli sohbetler sağlayan, departmandaki tüm değerli çalışma arkadaşlarıma teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca, hayatımın her alanında bana yol gösteren, maddi ve manevi desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen, beni yetiştirip günlere gelmemde en büyük paya sahip olan, karşılıksız sevgilerini her zaman hissettiğim sevgili annem Marguerithe BIZONGWAKO'ya, babam Innocent MUHITIRA'ya ve tüm kardeşlerime ve yakın arkadaşlarıma (Edino ve Betim) ne kadar teşekkür etsem azdır.

ÖZET

TÜRKİYE-AFRİKA DIŞ TİCARET İLİŞKİLERİ VE BÜYÜMEYE ETKİSİ: BURUNDI ÖRNEĞİ

Ndayishimiye, François

Yüksek Lisans Tezi

İktisat ABD

İktisat Yüksek Lisans Programı

Tez Yöneticisi: Prof. Dr. Aydın SARI

Haziran, 2023 x+105 Sayfa

Bu çalışma Türkiye-Afrika arasındaki ticari ilişkileri Afrika ülkeleri bağlamında incelemeyi hedeflemektedir. Geçtiğimiz dönemlerde pek çok Afrika ülkesi dışa dönük ekonomi anlayışı çerçevesinde hızlı bir büyüme sürecine girmiş ve bu süreçte Türkiye-Afrika ticari ilişkileri sürekli gelişmiştir. Ampirik çalışmada, Türkiye - Burundi için 1994-2018 dönemindeki verilerle ihracat, ithalat ve ekonomik büyüme arasındaki nedensellik ilişkisi araştırıldı. Birim kök testi sonuçlarına göre sonuçları ihracat, ithalat ve ekonomik büyüme arasında uzun dönem denge ilişkisinin olduğunu gösterdi. Seriler eşbütünleşik olduklarından, nedensellik testinin yapılması için vektör hata düzeltme modeli kullanılmıştır. Hata Düzeltme Modeline göre, Ekonomik büyümeden ihracata ve ithalattan ihracata doğru bir nedensellik ilişkisi olmasına rağmen ihracattan ve ithalattan büyümeye doğru bir nedensellik ilişkisi söz konusu değildir.

Anahtar Kelimeler: dış ticaret, ekonomik büyüme, entegrasyon, kayıt dışı sınırlar ötesi ticaret

ABSTRACT

TURKEY-AFRICA FOREIGN TRADE RELATIONS AND ITS IMPACT ON GROWTH: THE CASE OF BURUNDI

Ndayishimiye, François

Master Thesis

Economics Department

Economics Program

Adviser of Thesis: Prof. Dr. Aydın SARI

June, 2023 x+105 Pages

This study aims to examine the commercial relations between Turkey and Africa countries. In the past, many African countries have entered a rapid growth process within the framework of an outward-oriented economy, and Turkey-Africa commercial relations have developed continuously in this process. In the empirical study, the causality relationship between exports, imports and economic growth was investigated with the data for the period 1994-2018 for Turkey - Burundi relations. According to the unit root test results, it was seen that all series were stationary at the first difference. The results of Johansen's cointegration test showed that there is a long-run equilibrium relationship between exports, imports and economic growth. Since the series are cointegrated, vector error correction model was used to test for causality. According to the Error Correction Model, although there is a causal relationship from economic growth to exports and from imports to exports, there is no causality relationship from exports and imports to growth.

Keywords: foreign trade, economic growth, integration, informal cross-border trade in Africa

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT	iii
İÇİNDEKİLER	iv
TABLolar DİZİNİ	vii
KISALTMALAR DİZİNİ.....	viii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM AFRİKA KITASININ GENEL GÖRÜNÜMÜ

1.1. Afrika'nın Sömürge Tarihi	4
1.2. Afrika Zenginliği	7

İKİNCİ BÖLÜM AFRİKA'DA BÖLGESEL ENTEGRASYON

2.1. Afrika'daki Bölgesel Ekonomik Topluluklar	12
2.2. Afrika İçi ve Bölgesel Ticaretteki Eğilimler	17
2.3. Afrika'da İç Ticaretin Kolaylaştırılması	20
2.4. Afrika Bölgesel Bütünleşme Zorlukları	20
2.4.1. Kötü Ulaşım Altyapısı	20
2.4.2. Zahmetli Gümrük İşlemleri	21
2.4.3. Bilgi ve İletişim Teknolojileri (BİT) :	22
2.4.4. Tarife Dışı Engeller, Menşe Kuralları ve Mevzuat Politikaları.....	22
2.4.5. Makroekonomik Koordinasyon Eksikliği ve Para Birimlerinin Çokluğu ve Dönüştürülemezliği.....	23
2.4.6. Dış Pazar Erişimi ve Ticaret Politikası.....	24

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM KAYIT DIŞI SINIR ÖTESİ TİCARET (ICBT)

3.1. Kayıt Dışı Sınır Ötesi Ticaret Türleri, Ölçümü ve Tüccarları	28
3.2. Afrika'da Gayri Resmi Sınır Ötesi Ticaretin Temel Belirleyicileri.....	30

3.3. Afrika'daki İCBT Ticaretçilerinin Karşılaştığı Zorluklar	31
---	----

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

EKONOMİK BÜYÜMENİN İTİCİLERLİ; FIRSATLAR, FİNANSMAN VE KAPASİTE

4.1. Büyüme Faktörleri	36
4.1.1. Politik ve Makroekonomik Ortamın Geliştirilmesi, İş Ortamı Ve Uluslararası Finansal Akışlar.....	36
4.2. Ekonomik Sektörler ve Büyümeye Katkıları.....	36
4.2.1. Tarım ve Hizmetler.....	36
4.3. Afrika'da Ekonomik Büyümenin Belirleyicileri.....	38
4.4. Afrika'nın Büyüme Zorlukları ve Çözümleri.....	40

BEŞİNCİ BÖLÜM

AFRİKA'DA TAŞIMACILIK

5.1. Denizyolu Taşımacılığı.....	43
5.1.2. Afrika'da Limanlar ve Nakliye	44
5.1.3. Afrika'daki Konteyner Trafığı	47
5.1.4. Genel Kargo Trafığı.....	48
5.1.5. Kuru Dökme Trafığı	48
5.1.6. Sıvı Dökme Trafığı	48
5.1.7. Kargo Elleçleme Sistemleri	49
5.2. Afrika'da Hava Yolu Taşımacılığı	51
5.2.1. Afrika'da Havaalanı Ücretleri	54
5.3. Karayolu Taşımacılığı	54
5.4. Afrika'da Demiryolu Taşımacılığı	57
5.5. Ulaşım Altyapı Zorlukları	58

ALTINCI BÖLÜM

AFRİKA TİCARETİ

6.1. Afrika'da Ticaretin Önündeki Ana Engeller ve Çözümler	63
--	----

YEDİNCİ BÖLÜM

AFRİKA'NIN BÜYÜK KALKINMA ZORLUKLARI

7.1. HIV/AIDS Pandemisinin Ortaya Koyduğu Kalkınma Krizinin Zorluğu.	66
7.2. Rüşvet	68
7.3. Yönetişim Sorunları.....	69

7.4. Afrika'da Genç İşsizlik ve Yoksulluk.....	70
--	----

**SEKİZİNCİ BÖLÜM
BURUNDİ**

8.1. Burundi Ekonomik İncelemesi	74
--	----

**DOKUZUNCU BÖLÜM
TÜRKİYE VE AFRIKA ÜLKERİ ARASINDAKİ İLİŞKİLER**

9.1. Türkiye ve Afrika Ülkeleri Arasındaki Ekonomik ve Ticari İlişkiler	79
---	----

**ONUNCU BÖLÜM
DIŞ TİCARET VE EKONOMİK BÜYÜME ARASINDAKİ İLİŞKİYİ
İNCELEYEN ARAŞTIRMALAR**

10.1. Literatür Taraması	83
--------------------------------	----

**ON BİRİNCİ BÖLÜM
TÜRKİYE – BURUNDİ İÇİN DIŞ TİCARET VE EKONOMİK BÜYÜME
ARASINDAKİ İLİŞKİNİN EKONOMETRİK ANALİZİ**

11.1. Yöntem, Veri Seti ve Bulgular	86
11.2. Yöntem ve Bulgular.....	87
11.2.1. Birim Kök Testi	87
11.2.2. JohansenEş-Bütünleşme Testi.....	89
11.2.3. Hata Düzeltme Modeli	91
SONUÇ	93
KAYNAKÇA.....	96
ÖZ GEÇMİŞ	105

TABLOLAR DİZİNİ

Tablo 1. Afrika'nın Avrupa Kontrolü.....	5
Tablo 2. Ülke Grupları	7
Tablo 3. Afrika İçi Ticarete Bölgesel Ticaretin Payı (2019) (%)	18
Tablo 4. Afrika İçi Ticarete En Önemli Ürünler (2019).....	19
Tablo 5. Kayıt Dışı Sınır Ötesi Ticareti(ICBT) Anlamaya İlişkin Farklı Perspektifler..	26
Tablo 6. Uganda ve Komşuları Arasındaki Kayıt Dışı Sınır Ötesi Ticaretinin Kapsamı (milyon \$ olarak).....	29
Tablo 7. Afrika'nın Reel GSYİH Büyümesi, 2019-2021	34
Tablo 8. Bölgesel Limanlar ve Transit Trafik Piyasaları.....	45
Tablo 9. Kargo Elleçleme Performans Göstergeleri	49
Tablo 10. Bağımsızlıktan Sonra Kurulan Bazı Afrika Havayollarının Listesi	52
Tablo 11. Afrika'da Genel Pist Kalitesi	53
Tablo 12. Uluslararası Ticaret için Afrika'nın Kilit Ulaşım Koridorlarına Genel Bakış	56
Tablo 13. Afrika: Mal Ticareti, 2019-2021 (milyar ABD doları).....	62
Tablo 14. Nüfus ve Kentleşme.....	72
Tablo 15. Türkiye-Afrika İthalat-İhracat Verileri 1997-2016 (milyon \$).....	81
Tablo 16. Veri Seti	86
Tablo 17. ADF Birim Kök Testi Sonuçları.....	88
Tablo 18. VAR Modeli İçin Uygun Gecikme Uzunluklarının Belirlemesi	89
Tablo 19. Eşbütünleşme Analizi Sonuçları.....	90
Tablo 20. Eşbütünleşme Denklemi	90
Tablo 21. Vektör Hata Düzeltme Modelinin Sonuçları	92

KISALTMALAR DİZİNİ

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ICBT	Informal Cross Border Trade
M.Ö	Milattan önce
GSYİH	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
AIDS	Acquired Immune Deficiency Syndrome
AFDB	African Development Bank
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
NEPAD	New Partnership for Africa's Development
STB	Serbest Ticaret Bölgesi
GB	Gümrük Birliği
ECA	Economic Commission for Africa
REC	Regional Economic Communities
AEC	African Economic Community
DYY	Doğrudan Yabancı Yatırım
AU	African Union
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
IGO	Intergovernmental Organization
AMU	Arab Maghreb Union
COMESA	Common Market for Eastern and Southern Africa
CEN-SAD	Community of Sahel-Saharan States
EAC	East African Community
ECCAS	Economic Community of Central African States
ECOWAS	Economic Community of West African States
IGAD	Intergovernmental Authority on Development

SADC	Southern African Development Community
CEMAC	Economic and Monetary Community of Central Africa
CEPGL	Economic Community of the Great Lakes Countries
IOC	Indian Ocean Commission
MRU	Mano River Union
SACU	Southern African Customs Union
UEMOA	West African Economic and Monetary Union (Union économique et monétaire ouest-africaine)
PTA	Preferential Trading Area
OAU	Organization of African Unity
KOBİ	Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmeler
NTBs	Non-Tariff Barriers
FDI	Foreign direct investment
BİT	Bilgi ve İletişim Teknolojileri
ICT	Information and Communications Technology
RTA	Regional Trade Arrangement
ROO	Rules of Origin
EAGÜ	En Az Gelişmiş Ülkeler
UNECA	United Nations Economic Commission for Africa
FAO	Food and Agriculture Organization
USAID	United States Agency for International Development
UNDFW	United Nations Development Fund for Women
GSMH	Gayrisafı Millî Hasıla
WEO	World Economic Outlook
IMF	International Monetary Fund
SSA	Sub-Saharan Africa

SGA	Sustained Growth Acceleration
SAGP	Satın Alma Gücü Paritesi
BT	Bilgi Teknolojisi
TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit
PPP	Public-Private Partnership
ICAO	International Civil Aviation Organization
ATAG	Authoring Tool Accessibility Guidelines
AB	Avrupa Birliği
DHL	Dalsey, Hillblom ve Lynn
HIV	Human Immunodeficiency Virus
RTMFA	Republic of Turkey Ministry of Foreign Affairs
TİKA	Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı
DAC	Development Assistance Committee
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
ARDL	Autoregressive Distributed Lag
ADF	Augmented Dickey-Fuller
DF	Dickey-Fuller
VAR	Vector autoregression
MFA	Ministry of Foreign Affairs

GİRİŞ

Bölgeselleşme ve küreselleşme ülkelerin dış ticaret hacimlerini artırırken, dünya ticaretinin yön değiştirmesine neden olmaktadır. Bu çerçevede ülkelerin dış ticaret hacimlerindeki gelişmeler dünya ortalamasına göre değişkenlik göstermektedir. Gelişmekte olan ekonomilerin çoğu için dış ticaret gelirleri önemli bir kaynaktır. Afrika ülkelerinin dünya ihracatı ve ithalat içindeki payı yaklaşık % 2 kadardır ve dünya ekonomisinde en düşük kişi başına geliri olan ülkelerin bir çoğu Afrika bölgesinde bulunmaktadır. Afrika ülkelerinde sahip olunan kişi başına düşük gelir, bu ülkelerin dünya ticareti içindeki düşük paylarının da bir sonucudur. Geçtiğimiz dönemlerde pek çok Afrika ülkesi dışa dönük ekonomi anlayışı çerçevesinde hızlı bir büyüme sürecine girmiş ve bu süreçte Türkiye-Afrika ticari ilişkileri sürekli gelişmiştir.

Afrika ekonomileri son dönemde başarılı büyüme performansları ile dikkat çekmektedir. Küresel ekonomide son dönemde yaşanan yavaşlamaya rağmen, Afrika ekonomilerinin 2015 yılında ortalama yüzde 4,5; 2016 yılında ise yüzde 5 oranında büyümesi beklenmektedir (African Economic Outlook, 2015: 22).

Dünyadaki doğal kaynak rezervinin önemli kısmını barındıran Afrika ülkeleri, sahip olduğu zenginlikle, Afrika ekonomileri bir bütün olarak ele alındığında halen ekonomik açıdan az gelişmiş ve yoksulluk oranının en yüksek olduğu ülkelerden oluşmaktadır (Akday, 2014: 336). 2000 yılı itibariyle dünyadaki açlık problemlerinin %44'ü Afrika'da yaşanmaktadır (Çiftyavuz, 2009).

Sahra-altı Afrika ülkeleri yoksullukla mücadelede yetersiz kalmakta ve çoğu bölge ülkesinde günlük kişi başına gelir 1 doların altında kalmaktadır (Hasan vd., 2010 :333). Sahip olduğu doğal kaynaklar ve genç nüfus dinamikleriyle Afrika kıtası ekonomik açıdan uluslararası planda gittikçe artan bir öneme sahiptir (Leke ve Barton, 2016). Ancak bilgi birikiminden ve teknolojik yeteneklerden yoksundur ve ayrıca yetersiz sermaye stoku ve finansal derinlik vardır (Karumbidza, 2007). Petrol, Afrika kıtasının doğal kaynaklarından biridir. Bölgedeki net petrol ihracatçısı ülkeler Nijerya, Angola, Gabon, Libya ,Somalia Kongo, Gana, Kamerun ve Moritanya'dır. Bölgeden en çok petrol ithal eden ülkeler sırasının başında ABD ve çin gelmektedir (IMF, Bölgesel Ekonomik Görünüm Raporu, Nisan 2011).

Yüksek büyüme sadece petrol üretici ülkelerle sınırlı kalmamış, Bostvana, Burkina Faso, Burundi, Etiyopya, Mozambik, Ruanda ve Senegal'deki yüksek büyüme oranları izlenen makro ekonomik politika ve siyasi istikrarın neticesi olarak değerlendirilmektedir.

Uluslararası Ticaretin faydaları, en az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler için daha belirgindir. Afrika örneğinde, dış ticaret hacmi son birkaç yüzyılda önemli ölçüde arttığında ve bu faaliyetler onların ekonomik büyüme oranlarını desteklemiştir.

Bu çalışmanın amacı , Türkiye ve Afrika ülkeleri arasındaki dış ticaret ana hatlarıyla ele alınmaktadır ve Burundi - Türkiye için dış ticaret ve ekonomik büyüme arasındaki ilişki ampirik bir çalışma incelenmektedir. Çalışmanın birinci bölümünden sekiz bölümüne kadar, Afrika kıtasının genel görünümü, entegrasyonu, kayıt dışı sınır ötesi ticaret , ekonomik büyümenin iticileri, taşımacılığı, ticareti, zenginliği, sorunları, Burundi ülkenin genel görünümü ana hatlarıyla özetlenmektedir. Dokuzuncu bölümde ise, Türkiye ve Afrika arasındaki dış ticaret ilişkisi son döneme ilişkin rakamlar ışığında değerlendirilmekte , dış ticaret ve ekonomik büyüme arasındaki inceleyen araştırmalar ve dış ticaret ilişkilerinin önündeki başlıca sorunlar irdelenmeye çalışılmaktadır. Çalışmada , ampirik bölümüyle tamamlanmaktadır. Bu araştırma, 1984-2018 dönemine ait yıllık veriler kullanılarak gerçekleştirilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

AFRİKA KITASININ GENEL GÖRÜNÜMÜ

Afrika kelimesinin kökeni, Ifrîqiya teriminden gelmektedir (Phillipe, 2017). Ticaret vasıtasıyla İlk Çağ'dan itibaren Araplar kıyıları ve kuzey bölgede etkinlik göstermişler ve Kuzey Afrika'yı Ifrîqiya olarak adlandırmışlardır. Afrika kıtası, Avrupa'nın güneyinde, Atlas Okyanusu'nun doğusunda, Hint Okyanusu'nun doğu batısında ve Antarktika'nın kuzeyinde bulunan eski dünya kıtalarından biridir. Kıtanın tamamı ise ancak M.Ö. 100 yılından itibaren Afrika diye bilinmektedir (Abdi, 2017: 4). Afrika, 30.218.000 km², 22.500 kilometre kıyı şeridi ve %22,5 kara kütlesi, yani Avrupa'nın üç katı yüzölçümü ile büyük bir kıta ve kıtalar arasında Asya ve Amerika'nın ardından üçüncü sırada gelmektedir ve Avrupa kıtasından Cebelitarık boğazı ve Sicilya geçidi ile Asya kıtasından ise Süveyş Kanalı, Kızıldeniz ve Babülmendep Boğazı ile ayrılmaktadır. Afrika, yaklaşık 1 milyar insana ya da dünya nüfusunun yüzde 15'sine sahip ve 55 eyalette eşit olmayan bir şekilde dağılmış durumdadır (Bush, 2013: 53). Birkaç küçük takımada ve Madagaskar adası Afrika kıtasına ait ve Afrika Ekvator'un kuzey ve güneyinde de topraklara sahiptir.

Coğrafi, tarihsel, ekonomik, kültürel ve jeopolitik olarak çeşitlilik göstermektedir. Afrika kıtası dil bakımından çok büyük bir çeşitlilik arz etmektedir. Afrika'da yerli dilleri oldukça zengindir ve çoğu yazılı hale gelmemiş 1000'den fazla dil var ve günümüzde kıta üzerinde iki binden fazla farklı dilin konuşulduğu bilinmektedir.

Afrika; 55 ülkesi ile kaynakları, gelişmeye çalışan ekonomisi, artan ticaret hacmi, uluslararası siyasette artan rolü, tarihi ve kültürel zenginliği, dil çeşitliliği sahip olduğu doğal kaynaklar ve genç nüfusu ile uluslararası siyasette güç merkezlerinden biri olmaya namzettir (Isabelle, 2019: 1-3).

Afrika Kıtasında yer alan birçok ülke altın, elmas ve petrol gibi ekonomik getirisi yüksek olan yeraltı kaynakların sahip ve Afrika tek başına 60'tan fazla farklı mineral türüne sahiptir ve tüm mineraller bir araya geldiğinde dünya maden rezervlerinin üçte birini oluşturur (Johan , 2008: 17-28). Tüm doğal zenginliğe rağmen, Afrika kıtası, ülkeler arasında önemli farklılıklar olmasına rağmen, gezegenin en fakiri olmaya devam etmektedir (Isabelle, 2019: 1-3).

Dünya Bankası'na göre, doğal kaynaklarının sömürülmesi ve büyük yatırım projelerinin yarattığı milyarlarca gelirin yarattığı artan gelire rağmen, Afrika nüfusunun yüzde kırkı yoksulluk sınırının altında yaşamaya devam etmektedir.

Bazı Afrika ülkeleri dünyanın en hızlı büyüyen ekonomileri arasında yer almaktadır. 2000 ve 2018 yılları arasında, Afrika ülkelerinin gayri safi yurtiçi hasılasının (GSYİH) yıllık ortalama büyüme oranı, 1980'lerde sadece %2'ye ve 1990 sadece %0,4'e kıyasla ortalama olarak yaklaşık %7,2'ye ulaşmıştır. Afrika bugün ekonomik ve finansal fırsatlar ülkesi olarak kabul edilmektedir. Genel olarak, dünya ortalamasından daha düşük bir nüfus yoğunluğuna sahiptir. Bununla birlikte, oradaki ortalama nüfus artışı çok güçlü ve demografik tahminlere göre Afrika nüfusunun 2050 yılına kadar ikiye katlanması gerekmektedir.

Günümüzde Afrika denince geçmişiyile özdeşleştirilip akla ilk gelen çağ dışı görümlü insanlar ilkel kabileler, çocuk askerler toplu katliamlar, başta AIDS gibi bulaşıcı ve salgın hastalıklar olmasına rağmen Afrika birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler için büyük bir ekonomik ve hammadde pazarıdır. Kıta yıllardır AIDS, verem ve sıtmayla mücadelede etmektedir ve verem virüsü geçen 15 yıl içinde 18 Afrika ülkesinde dörde katlanmış ve bu hastalık yüzünden 15 yılda yarım milyon kişi yaşamını yitirmiştir.

1.1. Afrika'nın Sömürge Tarihi

Afrika kıtası medeniyetin beşiğidir ve kıta tarih boyunca dünyanın gücü elinde bulunduran uygarlıkları için zengin kaynakları nedeniyle ilgi odağı olmuştur. Sömürgecilik, devlet gücünün yabancı bir gücün elinde olması temelinde bir ülkenin diğerine doğrudan ve genel hâkimiyetidir (Stephen ve Basil, 2012).

Afrika'nın Avrupalı güçler tarafından sömürgeleştirilmesi birkaç faktör tarafından gerekli kılınmıştır. Örneğin, Avrupa ülkelerinin sosyo-ekonomik dönüşümünde ve teknolojisinde hızlı bir değişime yol açan sanayi devriminin ortaya çıkması da dikkat çekici unsurlar arasında yer almaktadır.

Sömürgecilik, Avrupa'da üretim tarzındaki değişikliklerin bir sonucu olarak başlamıştır (Örneğin, sanayi devriminin ortaya çıkışı) ve sanayi devrimi, daha önceki köle temelli ekonominin yerine yeni bir üretim sürecini başlatmıştır. Köle ticareti ve kölelik, ilkel sermayeyi sağlama temel işlevini bu zamana kadar yerine getirmiştir ve sömürgeciliğin Afrika'ya dayatılması, tarihini sonsuza dek değiştirmiştir. Afrika düşünce

biçimleri, kültürel gelişim kalıpları ve yaşam biçimleri, sömürgeciliğin siyasi yapıdaki değişiminden sonsuza kadar etkilenmiştir. Afrika ekonomisi, emperyalizm süreci ve sömürgeciliğe eşlik eden ekonomik politikalar yoluyla Atlantik köle ticareti tarafından önemli ölçüde değiştirilmiştir.

Sömürge rejiminin amacı, bedelsiz veya yarı bedelsiz toprak ve zorla çalıştırma sistemi aracılığıyla ucuz ve hatta bedava emek vermek gibi, sermayeye son derece yüksek kârlar getirecek koşullar yaratmaktır.

Tablo 1. Afrika'nın Avrupa Kontrolü

İmparatorluk Gücü	Birinci Dünya Savaşı Öncesi (yüzde)	Birinci Dünya Savaşı Sonrası (yüzde)
Fransa	36	37
Britanya	30	34
Belçika	8	8
Almanya	8	0
İtalya	7	7
Portekiz	7	7
Sömürgeleştirilmemiş Ülkeler	4	7
Toplam	100	100

Afrika'daki en büyük iki sömürgeci güç, I. Dünya Savaşı'ndan önce Afrika'nın üçte ikisini ve savaştan sonra yüzde 70'ten fazlasını kontrol eden Fransa ve İngiltere imişler ve 1800'lerin ortasından 1900'lerin başına kadar olan dönem, Afrika'daki emperyal egemenliğin zirvesini işaret ediyordu. Sömürge yönetiminin resmileştirilmesi, 1884-1885 Berlin Konferansı'nda, tüm Avrupalı güçlerin bir araya gelip Afrika'yı bölüştürdüğü ve kıtadaki paylarını birbirlerinin kabul ettiği zaman başarılmıştır. Birinci Dünya Savaşı'nın ardından, mağlup bir güç olarak Almanya, Milletler Cemiyeti'nin manda sistemi altında muzaffer müttefiklere güven bölgeleri olarak paylaştırılan tüm sömürge mülklerinden mahrum bırakılmıştır. Tanganyika, Büyük Britanya'ya atfedilir ve Tanganyika ile birlikte o zamanlar Alman Doğu Afrika'sı olarak adlandırılan şeyi oluşturan Ruanda ve Burundi, Belçika'ya geçmiştir. Sömürgeciliğin Afrika kolonileri üzerinde yıkıcı bir etkisi veya etkileri oldu. Sömürgecilik, merkez ve çevre uluslararası bir ikilik ortaya çıkarmıştır (Stephen ve Basil, 2012: 48-53).

Sömürgecilerin kolonileri ele geçirme sebepleri şunlardır:

1. Hammadde ihtiyacı (Thomas , 1973: 406);
2. Sanayi devrimi sonucu üretilen üretim fazlası ürünlerinin satılabileceği metropoliten endüstriler için yeni pazar arayışı (Adam ve King, 1999: 115-139);
3. Büyüyen kentsel sanayi nüfusu için daha fazla yiyecek sağlama ihtiyacı (Adam ve King, 1999: 115-139);
4. Sanayi devriminden elde edilen fazla birikmiş kârın daha fazla kâr elde etmek için yatırılabilmesi için bir yer bulma ihtiyacı.

Sömürgeciliğin amacı, sömürgeci ulusa fayda sağlamak için bir bölgenin fiziksel, insani ve ekonomik kaynaklarını kullanmaktır ve Avrupalı güçler, emtia temel bir ticaret sisteminin, nakit mahsul tarım sisteminin gelişimini teşvik ederek ve bir bölgenin toplam ekonomik çıktısını sömürgeci devletin taleplerine bağlayan bir ticaret ağı kurarak bu hedefi takip etmişler. Afrika Mücadelesinden veya Afrika'nın büyük Avrupa ülkeleri tarafından resmi olarak paylaşılmasından önce, Afrika ekonomileri her alanda, özellikle ticaret alanında ilerliyormuştu.

Sömürgeciliğin gelişmesi ve Afrika'nın Avrupalı sömürgeci güçler tarafından paylaşılması, Afrika ekonomik sisteminin doğal gelişimini durdurmuştur. Sömürgecilikten önceki Afrika, dünyanın geri kalanından ekonomik olarak yalıtılmış değildi çünkü bu ulusların zenginliği büyük ölçüde altın ticaretine bağlıydı, ama aynı zamanda gümrük, vergi, yabancı seferlerden ganimet ve idari makamlarla ilgili ücretlere de bağlıydı. Sömürgecilik, bölgeler için tek kültürlü bir ekonomi getirerek Afrika kolonilerini bağımlı hale getirmiştir. Aynı zamanda Sömürgecilik, Afrika işgücünü ve tüccarları insanlıktan çıkarmıştır. Sömürgecilik, Afrikalıları kolonyal tarlalarda çok düşük ücretlerle çalışmaya zorlamıştır.

Sömürgecilik, Afrika'nın sanayileşmesine izin vermemiştir. Afrika'ya uluslararası işbölümünde birinci sınıf mal veya hammadde üretimi rolünü vermiştir ve sömürgecilik, Afrika kolonilerinde sınıf mücadelesini, kabileciliği ve etnisiteyi teşvik etti ve yoğunlaştırmıştır. 1960'lar, çoğu Afrika ülkesinin bu zamanlarda bağımsız hale gelmesiyle modern Afrika'da bir dönüm noktası olmuştur. Sömürgecilik, Afrika sömürgecilerinin hem ekonomik hem de siyasi yapısını metropolün ihtiyacı doğrultusunda şekillendirmiştir.

Afrika ekonomik ve siyasi yapılarının hem biçim hem de içerik olarak kendi hükümetlerinin (Avrupalı güçler) çıkarlarına hizmet etmesini sağlamıştır ve Afrika'da

meydana gelen Avrupa sömürgeciliği, olumlu bir miras veya olumsuz bir miras olarak görülebilmektedir.

Ancak olumsuz çağrışımlar, sömürgeciliğin mirası üzerinde olumsuz bir etkiye sahiptir: doğal kaynakların kitlesel sömürüsü, adaletsiz vergi sistemi, zayıf sanayi, ekonomik dayanak noktası olarak tek bir kaynağa bel bağlama, geleneksel Afrika kültürünün bozulmasının yerini Avrupa kalkınma yöntemlerinin alması ve Afrika'da meydana gelen etnik çatışmalar.

1.2. Afrika Zenginliği

Afrika önemli bir doğal kaynak zenginliğine sahiptir. Bölge, gezegendeki en büyük ekilebilir arazi kütesini içerir; ikinci en büyük ve en uzun nehirler (Nil ve Kongo); ve ikinci en büyük yağmur ormanıdır. Afrika, balıkçılık, ormancılık, toprak ve su gibi muazzam yenilenebilir kaynak rezervlerinin yanı sıra mineraller, gaz ve petrol gibi yenilenemeyen doğal kaynaklara sahip, dünyanın en zengin kaynak kıtalarından biridir.

Tablo 2. Ülke Grupları

Petrol İhracatı	Diğer Yoğun Kaynak Olan Ülkeler	Kaynak Yoğun Olmayan Ülkeler	Turistik Bağımlı Ülkeler
Cezayir	Botsvana	Benin	Cabo Verde
Angola	Burkina Faso	Burundi	Mauritius
Kamerun	Orta Afrika Cumhuriyeti	Cabo Verde	São Tomé ve Príncipe
Çad	Kongo Cumhuriyeti	Komorlar	Seyşeller
Kongo	Gana	Fildişi Sahili	
Mısır	Gine	Cibuti	
Ekvator Ginesi	Liberya	Eritre	
Gabon	Mali	Etiyopya	
Libya	Namibya	Gambiya	
Nijerya	Nijer	Gine-Bissau	
Güney Sudan	Sierra Leone	Kenya	
	Güney Afrika	Lesotho	
	Sudan	Madagaskar	
	Tanzanya	Malawi	
	Zambiya	Moritanya	

	Zimbabve	Mauritius	
		Fas	
		Mozambik	
		Ruanda	
		São Tomé ve Príncipe	
		Senegal	
		Seyşeller	
		Somali	
		Svatini	
		Togo	
		Tunus	
		Uganda	

Düşük Gelir Olan Ülkeler	Orta Gelir Olan Ülkeler
Benin	Cezayir
Burkina Faso	Angola
Orta Afrika Cumhuriyeti	Botsvana
Çad	Cabo Verde
Kongo Demokratik Cumhuriyeti	Kamerun
Eritre	Komorlar
Etiyopya	Kongo
Gine	Fildişi Sahili
Gine-Bissau	Cibuti
Liberya	Mısır
Madagaskar	Ekvator Ginesi
Malawi	Gabon
Mali	Gambiya
Mozambik	Gana
Nijer	Kenya
Ruanda	Lesoto
Sierra Leone	Libya
Somali	Moritanya
Güney Sudan	Mauritius
Tanzanya	Fas
Togo	Namibya

Uganda	Nijerya
	São Tomé ve Príncipe
	Senegal
	Seyşeller
	Güney Afrika
	Sudan
	Esvatini
	Tunus
	Zambiya
	Zimbabve

Kaynak: Afrika Kalkınma Bankası İstatistikleri

Afrika üçüncü büyük maden rezervine, petrolünün onda birine sahiptir ve dünya elmaslarının üçte ikisini üretmektedir ve bölge ayrıca dünyanın en büyük ekilebilir arazi kütlelerine sahiptir ve kıta nüfusunun yarısından fazlası tarım sektöründe istihdam edilmektedir (African Development Bank, 2016). Afrika'daki doğal kaynaklar, kıta ekonomisinin özü olmuştur ve önemli bir ilerleme fırsatı sunmaya devam etmektedir. Ayrıca, dünyadaki tüm maden rezervlerinin yaklaşık %30'u Afrika'da bulunmaktadır. Kıtanın kanıtlanmış petrol rezervleri dünya stokunun %8'ini, doğal gaz rezervlerinin ise %7'sini oluşturmaktadır ve mineraller, toplam Afrika ihracatının ortalama %70'ini ve gayri safi yurtiçi hasılanın yaklaşık %28'ini temsil etmektedir. Balıkçılık ve kültür balıkçılığının toplam katma değerinin yalnızca 24 milyar ABD doları olduğu tahmin edilmektedir (AFDB, 2016: 3). Doğal kaynaklar bu kıtadaki birçok ülkenin ekonomisine hâkimdir ve çoğunlukla kırsal kesimde yaşayan yoksul halk için en önemli geçim kaynağını temsil etmektedir (AFDB, 2016: 3).

19. yüzyılda ve yirminci yüzyılın ilk yarısında, birkaç kalkınma deneyimi, doğal kaynakların ekonomik büyümenin motoru olduğunu göstermektedir. Doğru koşullar altında, doğal kaynak patlaması büyümenin, gelişmenin ve aile işçiliğinden fabrika üretimine geçişin kilit itici gücü olabilir. Gerçekten de, seçilen yaklaşım doğru olduğunda, doğal kaynaklar, birincil mal ihracatına dayanan düşük değerli bir ekonomiyi büyük, emek-yoğun bir üretim üssü olan bir ekonomiye dönüştürmeye yardımcı olabilir (Auty, 2001: 839–846).

Afrika'nın önemli kaynak rezervleri, özellikle değerli ve temel metal zenginliği nedeniyle, kıta dünya enerji piyasalarında ek bir önemli aktör haline gelmektedir. Doğal kaynakların kurumların kalitesini düşürdüğünü ve çok düşük ekonomik performansa yol açmaktadır. Bu, doğal kaynakların ekonomik büyümeye yardımcı olan iyi kurumların veya kurumsal reformların gelişimini engelleyeceği gerçeğini yansıtan doğal kaynakların kurumsal lanetidir.

Doğal kaynaklar, hükümetlerin doğal kaynak gelirlerini muhalefeti yatıştırmak, kamu hesap verebilirliğini değiştirmek ve kurumsal reform için karşı baskıları değiştirmek için kullanması nedeniyle kurumsal gelişmeyi de baltalamaktadır (Sala-i-Martin ve Subramanian, 2008). Sala-i-Martin ve Subramanian (2008), daha büyük ilk doğal kaynak stoklarının hukukun üstünlüğü düzeylerini azalttığını ve büyümeyi doğrudan etkilemediğini, ham kaynak ihracatının ise hukukun rolünü önemli ölçüde etkilemediğini, ancak ortalama büyüme oranlarını etkilediğini bulmuştur.

İKİNCİ BÖLÜM

AFRİKA'DA BÖLGESEL ENTEGRASYON

1960'lardaki bağımsızlıktan sonra, çoğu Afrika ülkeleri, esas olarak siyasi gruplaşmalar tarafından yönetilen bir dizi bölgesel ekonomik topluluk yaşamıştır ve bugün bir Afrika ülkesi en az bir ekonomik grubun üyesidir (Alemayehu, 1999).

Bölgesel Ekonomik Entegrasyonların bu yaygınlaşması, bölgesel bütünleşme konusunun Afrika ülkeleri için çok önemli olduğunu kısmen göstermektedir (Alemayehu ve Edris, 2015: 6-33). Afrika'da bölgesel bütünleşme, bağımsızlığın ilk günlerinden beri hem Afrika hükümetlerinin hem de uluslararası bağışçuların belirtilen öncelikli hedefidir ve ticaretin önündeki tarife ve tarife dışı engellerin azaltılması veya ortadan kaldırılması, para ve maliye politikasının koordinasyonu ile karakterize edilen, refahı artırmayı amaçlayan ülkeler arasındaki ekonomik anlaşmalara dayanmaktadır. Ekonomik bölgesel bütünleşme, ekonomik refah, güvenlik, barış, demokrasi ve insan haklarına ulaşmanın bir yoludur (Panusheff, 2003: 35) ve Afrika içi ticaretin büyümesine katkıda bulunma potansiyeline sahiptir, Afrika'nın ticaret müzakerelerinde pazarlık gücünü artırabilir ve daha fazla politika güvenilirliğinin sağlanmasına yardımcı olabilmektedir. Afrika'daki bölgesel bütünleşme deneyimi, bölge içi ticareti artırma ve politika koordinasyonunu geliştirme ana hedeflerinden birine ulaşma konusunda hayal kırıklığı yaratmıştır (Foroutan ve Pritchett, 1993).

Ekonomik koşullar, Afrika ülkelerinin kaynaklarını birleştirme ve kıtada bölgesel kalkınmayı ve ekonomik bütünleşmesi artırma ihtiyacına işaret etmektedir. Gerçekten de, Afrika'nın ekonomik manzarasının kayda değer bir özelliği, ulusal pazarlarının çoğunun küçük boyutu ve sınırlı kalkınma kapasiteleridir (NEPAD, 2001: 19–20).

Ekonomik bütünleşme, ülkeler arasındaki ticaretin önündeki çeşitli engellerin kaldırılması anlamına gelir ve aralarında artan ekonomik etkileşimi göstermektedir. Bölgesel Ekonomik Entegrasyonun mevcut modeli, görevleri birbiriyle örtüşen ve çoğunlukla ekonomik bütünleşmesi geliştirmek ve yaşam standardını iyileştirmek için kurdukları en önemli hedeflere henüz ulaşmamış bir dizi bölgesel ekonomik topluluğun varlığını göstermektedir.

Afrika içi ticaret, bölgesel ekonomik kalkınmayı teşvik ederek Afrika nüfusunun refah seviyesini yükseltme potansiyeline sahiptir (Longo ve Sekkat, 2001).

Afrika'nın dünya ticaretindeki payı %2'den az olmasına rağmen, bu zayıf ticaret Afrika ülkesinin GSYH'sinin yarısından fazlasını oluşturmaktadır. Afrika'nın küresel ticaretteki nispeten düşük payı nedeniyle, bazıları Afrika'daki bölgesel ticaret anlaşmalarını ticareti, bölgesel ölçek ekonomilerini ve sürekli büyüme ve gelişme için pazar erişimini teşvik eden araçlar olarak düşünmüştür. Afrika söz konusu olduğunda, sömürge mirası, kötü yönetim ve sayısız çatışma nedeniyle daha da önemlidir. İşçilerin ve yatırımların serbest dolaşımını sağlayan mevzuatın yürürlükte olduğu yerlerde ortak bir kıtasal mal ve hizmet pazarının yaratılmasının Gümrük Birliği ve Afrika ortak pazarının kurulmasına yardımcı olacağı açıktır.

Afrika'daki 55 ayrı ekonominin daha tutarlı büyük bir pazarda birleştirilmesine yardımcı olacaktır (ECA, 2012) ve ortak pazar ayrıca, serbestleştirme rejimlerinin daha iyi koordinasyonu ve uyumlaştırılması yoluyla kıta içi ticaretin artmasına yardımcı olacak ve bölgesel ekonomik topluluklar arasındaki ticareti kolaylaştıracaktır.

2.1. Afrika'daki Bölgesel Ekonomik Topluluklar

Bölgesel Ekonomik Topluluklar (REC), Afrika'daki organizasyon ve uyum yapılarıdır ve Afrika Ekonomik Topluluğu'nun (AEC) temel direkleridir. Bölgesel Ekonomik Toplulukların (REC) kurulması, Afrika Ekonomik Topluluğuna doğru ilk adım olarak kabul edilmektedir.

Bölgesel Ekonomik Topluluklar (REC), ekonomik bütünleşmenin tamamlanması olacak olan Afrika Ekonomik Topluluğu'nun (AEC) yapısal organizasyonlarıdır. Bölgesel bütünleşmenin temeli, 1994'te Afrika Ekonomik Topluluğu'nu (AEC) ve 2003'te Afrika Birliği'ni (AU) kuran Abuja Antlaşması'nda bulunmaktadır ve Afrika bütünleşmesinin statik etkiler (bölge içi ticaretin yoğunlaşması, vergi gelirlerinin yapısının değiştirilmesi vb.) ve dinamik etkiler (ölçek ekonomileri, daha iyi faktör bağışları, DYY'de artış, ekonomik yakınsama, çatışma çözümü vb.).

Tüm Afrika Bölgesel Ekonomik Toplulukları aynı hedefleri takip ediyor: ekonomik bütünleşme, serbest dolaşım, ekonomik ve parasal birlikten önce gelen bir gümrük birliği ve siyasi birliğin kurulması, hepsi barış ve güvenlik zemininde.

Afrika Birliği en fazla sayıda bölgesel kuruluşa ev sahipliği yapmaktadır. Sayıları 14'tür, bu durumda sekiz Bölgesel Ekonomik Topluluktur (REC). 55 Afrika ülkesinden

(Gbaguidi, 2013: 51) 27'si 2 bölgesel gruba, 18'i 3 gruba, 1 ülke 4 gruba üyedir ve sadece 8 ülke sadece bir gruba üyedir.

Afrika'daki Bölgesel Ekonomik Topluluklar şunlardır: Mağrip Arap Birliği (AMU), Doğu ve Güney Afrika Ortak Pazarı (COMESA), Sahel-Sahra Eyaletleri Topluluğu (CEN-SAD), Doğu Afrika Topluluğu (EAC), Orta Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECCAS), Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECOWAS), Hükümetler Arası Kalkınma Otoritesi (İGAD), Güney Afrika Kalkınma Topluluğu (SADC). Diğer coğrafi olarak daha kısıtlı gruplandırmalar, bu REC'lerin alt kümelerini oluşturmaktadır:

- i. Orta Afrika Ekonomik ve Parasal Topluluğu (CEMAC);
- ii. Büyük Göller Ülkeleri Ekonomik Topluluğu (CEPGL) ;
- iii. Hint Okyanusu Komisyonu (IOC);
- iv. Mano Nehri Birliği (MRU);
- v. Güney Afrika Gümrük Birliği (SACU);
- vi. Batı Afrika Ekonomik ve Parasal Birliği (UEMOA).

Bölgesel Ekonomik Toplulukların, gümrük birliklerine dönüşecek ve sonunda tüm kıtayı kapsayan ortak bir pazara yol açacak serbest ticaret alanları yaratması beklenmektedir ve bazı Bölgesel Ekonomik Topluluklar bir serbest ticaret bölgesini veya bir gümrük birliğini (COMESA ve EAC) kısmen pekiştirilmiş etmiştir, ancak genel gelişim yavaştır (ECOWAS) veya hazırlık aşamasındadır (ECCAS ve SADC) veya basit bir projedir (CEN-SAD ve IGAD) .

Entegrasyon süreci, zaman çizelgesinde gecikmeler ve bazı tutarsızlıklar göstermektedir. Örneğin ECCAS, ekonomi politikalarının uyumlu hale getirilmesi ve tek bir parasal bölgeye dönüştürülmesi konusunda kararlıdır. Ancak, gümrük birliği ve insanların hareketliliği bu Bölgesel Ekonomik Topluluklarında sağlanmaktan çok uzaktır.

Silahlı çatışmaların ve iç savaşların yeniden canlanmasıyla bölgesel bütünleşme gerilemiştir. Bu uyuşukluğu iki faktör açıklayabilmektedir: ana kararlar sıklıkla dışarıdan alındığı için bölgesel özerkliğin olmaması ve aynı alt bölge içinde bütünleşmeden sorumlu organlar arasındaki, bazen işbirliği yapma arzusundan çok rekabetin damgasını vurduğu karmaşık ilişkiler.

Her bölgesel ekonomik topluluğun kendi tarihi ve üyelik ölçütleri vardır. Çoğu, belirli belirli sorunlarla ilgilenmek için veya belirli olumsuz tarihsel olaylara yanıt olarak özel olarak oluşturulmuş kurumların ortaya çıkışıdır. Batı Afrika'da ECOWAS, Batı

Afrika Ekonomik ve Parasal Birliği (UEMOA), Mano Nehri Birliği ve Sahel-Sahra Eyaletleri Topluluğu (CEN-SAD) ile bir arada bulunmaktadır. Orta Afrika'da, Orta Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECCAS), Orta Afrika Ekonomik ve Parasal Topluluğu (ECCAS) ve Büyük Gller lkeleri Ekonomik Topluluğu (CEPGL) ile omuz omuzadır. Güney Afrika'da, Güney Afrika Kalkınma Topluluğu (SADC), Güney Afrika Gümrük Birliği ve Hint Okyanusu Komisyonu (IOC), Doğu Afrika Ortak Pazarı ve Güney Afrika (COMESA) ile alan paylaşmaktadır.

Güney Afrika'nın bölgesel gücü sayesinde bazı bütünleşme alanları, özellikle Güney Afrika Kalkınma Topluluğu (SADC) güçlenmektedir. Bu aynı zamanda Kenya'nın ağırlığından yararlanan Doğu Afrika Topluluğu'nun (EAC) durumudur.

Öte yandan, Mağrip Birliği (AMU) ve Orta Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECCAS) içinde bölgesel bütünleşme ilerlemiyor, hatta gerilmektedir. İlerleme, Batı Afrika Devletleri Ekonomik Kalkınma Topluluğu (ECOWAS) içinde, Nijeryalı gç merkezi ile Batı Afrika Ekonomik ve Parasal Birliği (UEMOA) lkeleri arasında devam eden bir rekabetle karışmaktadır.

Pek ok Devlet için öncelik, kendi iç bütünleşmelerinin güçlendirilmesi, genellikle yağmacı komşular karşısında geçirgen sınırların kontrolü olmaya devam etmektedir: Orta Afrika Cumhuriyeti ve Demokratik Kongo Cumhuriyeti. Her topluluk, ye ülkelerinin ekonomik bütünleşmesini sağlama görevine sahiptir. Afrika'da bütünleşme, pazar ve gücü sosyal, kimlik ve ulusal özlemlerle birleştirmek için tasarlanmıştır. Ticaret, ekonomik ve sosyal kalkınma için bir araç olarak anlaşılan bu bölgesel bütünleşmenin arkasındaki itici güçtür. Ancak, Bölgesel Ekonomik Topluluklar tarafından kabul edilen serbestleştirme önlemlerinin ardından, özellikle ticarete kaydedilen bazı ilerlemelere rağmen, Afrika'nın bölgesel bütünleşmesiyle karmaşık bir ilişkisi vardır.

Altyapı, özellikle modern yollara, köprülere ve ulaşım hizmetlerine yapılan yatırımlar, limanların yolunu açan komşularının benzer yatırımları yapmaması durumunda sonuçsuz kalabilecek olan denize kıyısı olmayan ülkeler için önemli bir sorun olmaya devam etmektedir. Verimli ulaşım, depolama, sulama ve enerji üretim sistemleri olmadan, standardizasyon reformlarının - yumuşak altyapı - hiçbir etkisi olmayacaktır.

16 ye ülkeden oluşan ve 1975 yılında oluşturulan ECOWAS (Batı Afrika Ekonomik Topluluğu), kuruluş anlaşmasında Devletlerin ekonomik ve sosyal kalkınmaları için belirli sayıda eylemi üstlenme ortak iradesini tanımlamıştır. Topluluk, halklarının yaşam standartlarını yükseltmek, ekonomik istikrarı sürdürmek ve artırmak,

Üye Devletlerarasındaki ilişkileri güçlendirmek ve Afrika kıtasının ilerlemesine katkıda bulunmak amacıyla Batı Afrika Ekonomik Birliği perspektifinde işbirliği ve bütünleşmesi teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

En önemlileri şunlardır:

- i. ulusal politikaların uyumlaştırılması ve koordinasyonu ile programların, projelerin ve faaliyetlerin desteklenmesi ve bütünleşmesi;
- ii. ortak üretim girişimlerinin teşviki ve kurulması;
- iii. topluluk içinde ticaretin serbestleştirilmesi ve gümrük vergileri ile tarife dışı vergilerin kaldırılması yoluyla ortak bir pazarın kurulması;
- iv. bir ekonomik birliğin kurulması ve bir parasal birliğin yaratılması;
- v. bir topluluk yatırım yasasının benimsenmesi amacıyla iş yapmaya ve ulusal yatırım yasalarının uyumlaştırılmasına elverişli yasal bir ortamın oluşturulması.

Güney Afrika Kalkınma Topluluğu (SADC), 1980'de kurulan Güney Afrika Kalkınma Koordinasyon Konferansı'nın yerini alarak 1992'de kurulmuştur. Temel kalkınma idealleri, bölgesel bütünleşme ve bağımlılığı azaltma üzerine kurulan SADC, 16 üye devletten oluşmaktadır: Güney Afrika, Angola, Botswana, Komorlar, Lesotho, Madagaskar, Malavi, Mauritius, Mozambik, Namibya, Demokratik Kongo Cumhuriyeti (DRC), Seyşeller, Eswatini (Svaziland), Birleşik Tanzania Cumhuriyeti, Zambiya, Zimbabve ve Malavi. SADC'nin ana hedefleri "ekonomik kalkınma ve büyüme, demokrasi, barış ve güvenlik, yoksulluğun azaltılması, kolektif kendi kendine yeterliliğe dayalı kendi kendine yeten kalkınma ve güney Afrika halklarının yaşam düzeyinin ve kalitesinin geliştirilmesidir. SADC bünyesindeki ticaret protokolü, bölgede tek para birimine hazırlık olarak bölgedeki gümrük engellerinin yaklaşık %85 oranında azaltılmasını ve kambiyo kontrollerinin kaldırılmasını hedeflemektedir.

COMESA ilk olarak 1981 yılında Afrika Birliği Örgütü'nün (OAU) Lagos Eylem Planı ve Lagos Nihai Senedi çerçevesinde Doğu ve Güney Afrika için Tercihli Ticaret Bölgesi (PTA) olarak kurulmuştur. Tercihli Ticaret Bölgesi (PTA), 1994 yılında COMESA'ya dönüştürüldü. Diğer şeylerin yanı sıra, COMESA Üye Devletleri aşağıdakiler üzerinde anlaşmıştır:

- i. Oluşturma ve sürdürme ihtiyacı: COMESA içinde üretilen mal ve hizmetlerin serbest dolaşımını ve tüm tarifelerin ve tarife dışı engellerin kaldırılmasını garanti eden tam serbest ticaret alanı;

- ii. COMESA üyesi olmayan ülkelerden ithal edilen mal ve hizmetlerin tüm COMESA Üye Devletlerinde mutabık kalınan tek bir tarifeyi (Ortak Dış Tarife) çekeceği bir gümrük birliği;
- iii. COMESA bölgesi için daha elverişli bir yatırım ortamı yaratmak üzere ortak bir yatırım alanının benimsenmesiyle desteklenen sermaye ve yatırımın serbest dolaşımı
- iv. Kişilerin serbest dolaşımı.

Doğu Afrika Topluluğu (EAC), merkezi Tanzanya'nın Arusha kentinde bulunan Burundi Cumhuriyeti, Kenya, Ruanda, Tanzanya ve Uganda'nın bölgesel hükümetler arası örgütüdür. 30 Kasım 1999'da Doğu Afrika Topluluğu 'nun Kuruluş Anlaşması imzalandı ve 7 Temmuz 2000'de faaliyete geçti. Başlangıcından bu yana, Doğu Afrika Topluluğu Ortak Devletleri şunları oluşturmuştur:

- i. EAC bölgesinde malların daha kolay hareket etmesine yol açan 2005 Gümrük Birliği;
- ii. EAC bölgesinde işçilerin, insanların, hizmetlerin ve sermayenin daha kolay hareket etmesine yol açan 2010 yılındaki ortak pazar;
- iii. ve parasal Birlik, diğerlerinin yanı sıra tek/ortak bir para birimi ile sonuçlanacak ve böylece malların, işçilerin, insanların, sermayenin ve hizmetlerin daha kolay hareket etmesini kolaylaştıracaktır. EAC Ortak Devletleri ayrıca gelecekte bir Doğu Afrika Ülkeleri Siyasi Federasyonu kurmayı hedeflemektedir.

Hükümetler Arası Kalkınma Otoritesi (IGAD), Üye Devletler ve ortaklar arasında bölgesel işbirliğini koordine ederek kuraklık, çölleşme, kıtlık ve ilgili afetlere müdahale etmek için 1986 yılında kurulmuştur. 1996 yılında yeniden canlandırılması, bu müdahaleleri güçlendirdi ve Hükümetler Arası Kalkınma Otoritesi 'ın yetkisini, barış ve güvenliğe odaklanan çok çeşitli kalkınma sektörlerinde liderlik sağlama yetkisini genişletmiştir; tarım, gıda güvenliği, iklim değişikliği ve çevre koruma; ekonomik işbirliği ve bölgesel bütünleşme; yanı sıra sağlık ve sosyal gelişim. Bölge, yüzde 60 ila 70'i genç ve okul çağındaki çocuklar olmak üzere 260 milyondan fazla kişiye ev sahipliği yapmaktadır.

CEN-SAD, hükümetler arası olan alt-bölgesel gruplaşmalardan biridir ve Sahel-Sahra Devletleri arasında ekonomik bütünleşmeyi sağlamak amacıyla geçen yüzyılın doksanlarının sonunda Afrika'da kurulmuştur. Gruplaşma, esas olarak, uluslararası ekonomik ilişkilerde etkin bir varlık sağlamak için Üye Devletlerin ulusal kalkınma

planları ile birlikte bütünleşmiş kalkınma planları uygulamaya çalışan bir ekonomik birlik veya kuruluştur.

Arap Mağrip Birliği, 17 Şubat 1989'da Marakeş'te (Fas) Cezayir, Libya, Fas, Moritanya ve Tunus'tan oluşan beş Devlet Başkanı tarafından kuruldu. Her ülke Birliğin organlarından birine ev sahipliği yapmaktadır: Cezayir'de Danışma Konseyi, Trablus'ta Mağrip Bilimler Akademisi ve Mağrip Üniversitesi, Rabat'ta Genel Sekreterlik, Nouakchott'ta Danışma Yargı Organı ve yatırım ve dış ticaret için Mağrip Bankası Tunus'ta. AMU, Afrika Birliği'nin Bölgesel Topluluklarından biridir. Siyasi işler, altyapı, gıda güvenliği, ekonomi ve son olarak insani gelişme olmak üzere beş müdürlüğüne düşen tüm alanlarda Afrika Birliği'nin tüm komisyonlarına ve programlarına katılır. Her müdürlük birkaç sektörel bakanlığı kapsamaktadır. Aralık 1981'deki bir zirvede, Orta Afrika Gümrük ve Ekonomik Birliği liderleri, Orta Afrika devletlerinden oluşan daha geniş bir ekonomik topluluk oluşturma konusunda prensipte anlaşmıştır.

ECCAS, 18 Ekim 1983'te Orta Afrika Gümrük ve Ekonomik Birliği, Sao Tome ve Principe üyeleri ve Büyük Göller Ülkeleri Ekonomik Topluluğu üyeleri tarafından kuruldu. Bugün üye ülkeler şunlardır: Angola, Burundi, Kamerun, Kongo Cumhuriyeti, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Gabon, Ekvator Ginesi Ekvator, Çad, Sao Tome ve Principe. Topluluğun izlediği temel hedef, toplu özerkliğe ulaşmak ve insanların yaşam standartlarını yükseltmek amacıyla ekonomik ve sosyal faaliyetin tüm alanlarında uyumlu işbirliğinin ve dinamik, dengeli ve kendi kendine yeten kalkınmanın teşvik edilmesi ve güçlendirilmesi ile ilgilidir. ECCAS, Orta Afrika'da bölgesel bütünleşme sürecine öncülük etmektedir ve Afrika Birliği tarafından tanınmaktadır.

2.2. Afrika İçi ve Bölgesel Ticaretteki Eğilimler

Ticaret, ekonomik büyümede olduğu kadar yoksulluğu ve eşitsizliği azaltmada da merkezi bir rol oynamaktadır. Afrika, farklı ekonomilere sahip 55 ülkeden oluşuyor, 16'sı denize çevrilidir. Afrika'da denize kıyısı olmayan ülkeler ticaret, pazarlara erişim, kaynaklar ve ekonomik altyapının geliştirilmesi açısından zorluklarla karşı karşıyadır. Firmalar ve ölçek ekonomileri arasındaki rekabeti artırmak, sınır ötesi sanayileşmeyi ve endüstriyel talebi teşvik etmek, kıtayı küresel ticaret anlaşmalarında daha iyi konumlandırmak, yabancı ve yerli yatırımı teşvik etmek, çatışmaları önlemek ve destekleyen ulus ötesi ekonomik ve siyasi reformları pekiştirmek için gereklidir.

Afrika içi ticaret, Afrika kalkınması için önemlidir. Ölçek ekonomileri yaratarak ve pazarda daha az üretken olan üreticileri ayıklayarak kıtadaki endüstrilerin daha rekabetçi hale gelmesine yardımcı olabilir. Ürün değer zincirlerini kurabilir ve güçlendirebilir ve yayılma etkileri yoluyla teknoloji ve bilgi transferini kolaylaştırabilir (ECA, 2017).

Tablo 3. Afrika İçi Ticarete Bölgesel Ticaretin Payı (2019) (%)

	Afrika Birliği	AMU	CEN-SAD	COMESA	EAC	ECCAS	ECOWAS	IGAD	SADC
Toplam İhracat	14,4	4,4	6,6	8,4	17,2	1,5	7,5	10,3	14,9
Toplam İthalat	14,2	4,0	5,3	2,8	8,7	3,1	7,7	4,1	19,9
Afrika İç İhracat		56,2	58,7	53,9	52,0	31,8	57,9	51,3	75,0
Afrika İç İthalat		36,1	69,2	21,6	49,1	16,1	67,4	33,4	83,7
Afrika İç Ticaret		43,9	63,5	48,1	50,5	21,4	62,3	40,4	79,1

Kaynak: UNCTAD Stat

Afrika içi ticaretin önemli bir özelliği de birkaç Afrika ülkesindeki güçlü yoğunlaşmadır. Kıtadaki en büyük ekonomiler olarak Güney Afrika ve Nijerya , Afrika içi ticaretin yaklaşık %50'sini oluşturmaktadır, ardından Mısır, Tunus ve Zambiya gelmektedir. Ancak Afrika içi ticaret kalıpları, daha fazla bölgesel bütünleşme çabalarını da yansıtmaktadır. Afrika REC'lerinde bölge içi ticaretin payı, Orta Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu'nda (ECCAS) %21'den Güney Afrika ve Güney Afrika Gümrük Birliği'ni içeren Güney Afrika Kalkınma Topluluğu (SADC) bölgesinde %79'a kadar değişmektedir (SACU) (Tablo 3). Afrika ülkeleri arasında bölge içi ticaretin toplam ticarete (%1,5'ten %19,9'a) ve ihracat ve ithalata kıyasla paylarında da önemli farklılıklar vardır.

Afrika içi ticaret, altyapı gelişimini teşvik edebilir ve doğrudan yabancı yatırımı çekebilir. Bu nedenlerle, Afrika içi ticareti genişletmek, kıtadaki ekonomik büyümeyi hızlandırmanın anahtarıdır (World Bank ve International Finance Corporation, 2011).

Afrika'nın mevcut iç ticareti düşük olup, toplam ticaretinin sadece yüzde 10'unu oluşturmaktadır. İhracatının çoğu dünyanın gelişmiş ekonomilerine gidiyor ve ithalatının çoğu aynı gelişmiş ekonomilerden gelmektedir (Caroline ve Moisé-Leeman, 2009: 4-51).

Afrika içi ihracatın çoğu, birkaç ülke tarafından üretilen petrol ürünlerine dayalıdır ve yapısal değişiklikler olmaksızın kıta, bölgesel bütünleşmeden en iyi şekilde yararlanmayı zor bulmaya devam edecektir. Afrika içi ticaretin genişletilmesi, tek başına tarife engellerinin kaldırılmasıyla sağlanamaz. Tarifelerin kaldırılması ve bir serbest ticaret bölgesinin yaratılması yalnızca ticaret için daha büyük bir pazar sağlayacaktır, ancak endüstriyel bilgi birikiminin yayılmasında, Ulus ötesi kurumların inşa edilmesinde ve özellikle ulaşım ve enerjide altyapı açıklarının kapatılmasında bölgesel işbirliğine ihtiyaç duyulmaktadır.

Tablo 4. Afrika İçi Ticarete En Önemli Ürünler (2019)

	Ürünler	Değer (milyon doları)	Pay(%)
1	Petrol yağları, bitümden yağlar	7,380	9,3
2	Petrol yağları veya bitümlü mineraller>% 70 yağ	6,234	7,9
3	Kireç, çimento	1,671	2,1
4	Tütün	1,523	1,9
5	Balık, taze, soğutulmuş veya dondurulmuş	1,514	1,9
6	Bakır	1,452	1,8
7	İnciler, değerli ve yarı değerli taşlar	1,414	1,8
8	Gübre	1,364	1,7
9	Petrol gazları	1,298	1,6
10	Elektrik Akımı	1,236	1,6

Kaynak: UNCTAD Stat

Ayrıntılı bir ürün düzeyinde, sonuç olarak Afrika içi ticarete, özellikle petrol (ham ve işlenmiş), bakır, değerli taşlar ve tütün ve balık gibi tarıma dayalı ürünler olmak üzere ham maddeler hâkimdir. Bu hammaddeler aynı zamanda dünyanın geri kalanına ihraç edilen başlıca ürünlerdir. İşlenmiş ürünlerde ise kireç ve gübreler en çok ticareti yapılan ürünler arasında yer almaktadır.

2.3. Afrika'da İç Ticaretin Kolaylaştırılması

İç ticaretin kolaylaştırılması, açık ticaretten elde edilen faydaları artırarak ve ekonomik büyümeye ve yoksulluğun azaltılmasına katkıda bulunarak Afrika için önemli fırsatlar sağlayabilmektedir.

Afrika'daki yeni ticareti kolaylaştırma girişimleri hem fiziksel altyapıyı (yollar, limanlar, ulaşım bağlantısı vb.) hem de idari engelleri ele almaktadır. İç ticaretin kolaylaştırılması, ekonomik fırsatları ve rekabet gücünü artıran Afrika içi ticareti teşvik ederek bölgesel bütünleşme ilerletmede kilit bir araçtır. Ticaret ve özellikle iç ticaret, etkin bir şekilde kolaylaştırıldığı takdirde çeşitli avantajlara sahiptir. İç ticaret, artan gelir/büyümeye yol açar (Heshmati ve Peng, 2012; Herzer, 2013) ve işsizliği, yoksulluğu ve sosyal eşitsizliği azaltmaktadır (Dollar ve Kraay, 2003).

İç Ticaretin kolaylaştırılması aşağıdaki gibi fırsatları sağlayabilmektedir: Temel gıda ürünleri gibi daha açık ticaret bağlantıları, bölgesel ticareti teşvik edebilir ve gıda güvensizliğinden kaynaklanan kırılganlığı azaltabilmektedir; daha yakın bölgesel bütünleşme, rekabet gücünü artıran ve giderek küreselleşen değer zinciri üretimine erişim sağlayan bölgesel değer zincirlerinin geliştirilmesi için fırsatlar sağlayacaktır ve ticaretin kolaylaştırılmasının temel amacı ticaret maliyetlerinin düşürülmesi olduğundan, ticaretin kolaylaştırılması için aşağıdaki hedefler, ilerlemeyi değerlendirmek için ölçütler belirlemek üzere kullanılabilir (World Bank, 2011a).

Ayrıca, ticaretin etkili bir şekilde kolaylaştırılmasından kaynaklanan artan ticaret akışları, doğrudan yoksulluk ve eşitsizliğin azalmasına yol açabilmektedir. Bunun nedeni, artan ticaretin artan ekonomik aktiviteye, istihdam fırsatlarına, rekabete, eğitime, sağlık durumunun ve teknik bilginin artmasına yol açması olabilir (Ravallion, 2001 ; Uprety, 2017).

2.4. Afrika Bölgesel Bütünleşme Zorlukları

Afrika'da ticareti kolaylaştırmanın başlıca zorlukları şu şekilde görülebilmektedir:

2.4.1. Kötü Ulaşım Altyapısı

Afrika'daki altyapının kalitesi, uygun bakım eksikliği nedeniyle çoğu yolun harap olması nedeniyle büyük bir sorundur (Foster, 2008). Yüksek nakliye maliyetleri pazarları izole edebilir, ölçek ekonomilerini azaltabilir ve doğrudan ithalat ve ihracat maliyetlerini artırabilmektedir (Kennedy, 2013) ve düşük kaliteli taşımacılık hizmetleri kar marjlarını

ve rekabet gücünü azaltmaktadır. Afrika'nın altyapısal açığı, firmaların, özellikle KOBİ'lerin Afrika içi ticaret yapma potansiyelini olumsuz etkilemektedir.

Karayolu taşımacılığı, kıtadaki en baskın ulaşım tarzı olmaya devam etmektedir. Afrika içi ticaretin yaklaşık yüzde 90'ını oluşturmaktadır. Ancak, yol yoğunluğu hala çok düşüktür (Buys ve Wheeler, 2006). Malları Afrika'nın kilit ticaret koridorları boyunca taşımanın maliyeti, ton başına 100-300 \$ gibi olağanüstü yüksek ve gecikmeler olağanüstü uzundur. Afrika demiryolları ağı yoğunluk bakımından çok düşüktür ve farklı teknik standartlara sahiptir.

Birçok ülke ve bölge, malları taşımak için demiryollarına güvenirken, Afrika demiryollarının ekonomik önemi son 30 yılda önemli ölçüde azalmıştır. Afrika'nın demiryollarını iyileştirme çabaları, trafik hacimlerini oluşturmak için gerekli olan yetersiz navlun ve dolayısıyla onları sürdürülebilir kılmak için gelir nedeniyle engellenmiştir (Kandiero, 2010).

Deniz taşımacılığı, Afrika'nın uluslararası ticaretinin yüzde 92-97'sini oluşturmaktadır (Bernard, 2002). Afrika limanlarının çoğu, küresel en iyi uygulamaya yakın rekabetçi hizmetler sunmakta zorlanmaktadır (Limão ve Venables, 2001: 451–470). Afrika limanları, boyutları sürekli artan gemilere sahip müşterilerden gemilerin hızlı bir şekilde teslim alınmasına yönelik artan taleplerle karşı karşıyadır. Afrika'nın hava taşımacılığındaki küresel payı çok düşük ve küresel trafiğin yalnızca yüzde 3'ünü oluşturmaktadır.

2.4.2. Zahmetli Gümrük İşlemleri

Afrika'nın dünya ekonomisine bütünleşmesi, Tarife Dışı Engellerin (Non-Tariff Barriers: NTBs) kalıcılığından kaynaklanan verimsizlikler nedeniyle engellenmiştir. Bu verimsizlikler yalnızca Afrika uluslarının ihracatta rekabet edebilirliğini engellemekle kalmadı, aynı zamanda Doğrudan yabancı yatırımı (FDI) çekme çabalarını da baltalamıştır. Ayrıca kıtanın bölgesel bütünleşmenin tam potansiyelini gerçekleştirmesini de engellemiştir.

Tarifeler dünya çapında kademeli olarak düşmüş olsa da, gümrük formalitelerine uymanın maliyeti bazı durumlarda tarife vergilerini aşmıştır. Bu maliyetler ve verimsizlikler, uluslararası ve bölgesel ticarete katılımı daha kolay ve daha ucuz hale getirmek için ticareti kolaylaştırma önlemlerinin uygulanması için zorlayıcı bir durum sağlamaktadır.

2.4.3. Bilgi ve İletişim Teknolojileri (BİT) :

Afrika'da bilgi ve iletişim teknolojilerinin (ICT) benimsenmesi, uygun düzenleyici çerçevelerin olmaması ve altyapının yetersizliği nedeniyle engellenmiştir. İhracat pazarlarına girmeye çalışan firmaların karşılaştığı en acil sorunlardan biri, özellikle yüksek hızlı veri ve optik iletimler için gerekli olan geniş bant ve uydu bağlantıları olmak üzere, maliyet ve İnternet erişimidir.

Kötü telekomünikasyon hizmeti ve yüksek maliyet, özel sektör ve ihracat gelişiminin önündeki ana kısıtlamalardan biridir.

İnternet sağlayıcıları genellikle web barındırma hizmetlerinin potansiyelini sınırlayan kısıtlamalara tabidir. Afrika çok düşük sabit hat yoğunluğu, internet etkileri ve cep telefonu kullanımı sergilemektedir. Afrika'nın telekomünikasyon altyapısı, BİT sektöründeki rekabet eksikliğinin ve devlete ait telekomünikasyon şirketlerinin düşük yatırım seviyelerinin bir sonucu olarak, her açıdan dünyanın en yetersiz altyapısıdır (Foster, 2008). Sonuç olarak, telekomünikasyon maliyetleri çok yüksektir.

2.4.4. Tarife Dışı Engeller, Menşe Kuralları ve Mevzuat Politikaları

Zayıf fiziksel altyapıdan kaynaklanan zorlukları birleştirmek, bir tarife dışı engeller ağı (ticareti kolaylaştırma hizmetlerinde yer alan zaman gecikmeleri ve güçlükler) özel işletme ve ticareti daha da kısıtlamaktadır (Paul vd., 2011). Kısıtlamalar, özel ticari faaliyetleri düzenleyen karmaşık ve uzun işlemleri içerir; karmaşık gümrük düzenlemeleri; kısıtlayıcı menşe kuralları ve politikaların, düzenlemelerin ve işlemlerin sınırlı bölgesel uyumu.

Brenton'a göre (2011), Doğu ve Güney Afrika'daki firmalar tarafından bildirilen Tarife Dışı Engeller (Non-Tariff Barriers)bölgesel ticaretin beşte birini etkilemektedir.

Kötü ulaşım sistemleri ve ticaret koridorları boyunca sayısız resmi olmayan barikat ek engeller yaratmaktadır. Afrika'da sınırları gayri resmi olarak geçen çok sayıda insan olduğu iyi bilinmektedir ve bu, ölçülen bölge içi ticaret değerlerinin bu kadar düşük olmasının bir nedenidir ve Afrika'da bölge içi ticaretin artması potansiyeli hakkında iyimserlik için temel oluşturmaktadır. Bu kayıt dışı ticaretin çoğunun temel nedenleri, Afrika ülkeleri arasındaki sınırlardaki kötü fiziksel koşullar, zorlu sınır işlemleri ve yetersiz eğitilmiş ve bilgiye erişim eksikliği gibi geleneksel sorunlardır.

Menşe kurallarına (ROO) yansıyan katı yerel içerik gereksinimleri ve yüksek uyumluluk maliyetleri, Afrika Bölgesel Ticaret Düzenlemeleri (RTA: Regional Trade

Arrangement) tarafından sunulan tarife tercihlerinin kullanımını azaltmaktadır. İdari ve düzenleyici hatalar, darboğazlar yaratır ve altyapı varlıklarının sunması gereken hizmetleri sunmasını engeller. Düzenleyici uyumlaştırmanın fiziksel bütünleşme ile el ele gitmesi gerekmektedir.

Düzenleyici çerçeveler ve idari işlemler, hizmetlerin ulusal sınırlar boyunca serbest akışına izin verecek şekilde uyumlu hale getirilmedikçe, altyapı ağlarının fiziksel bütünleşmesi etkili olmayacaktır.

Hizmetlerin serbestleştirilmesi, mallardan farklı olarak, sadece ticaret engellerinin serbestleştirilmesi meselesi değil, aynı zamanda uygun bir yerel düzenleyici çerçevenin oluşturulması meselesidir. Brenton (2011), piyasa başarısızlıklarının ele alınmasını ve sosyal hedeflere ulaşılmasını sağlamak için hizmetlerin serbestleştirilmesine etkili düzenlemelerin eşlik etmesi gerektiğini gözlemlemiştir.

2.4.5. Makroekonomik Koordinasyon Eksikliği ve Para Birimlerinin Çokluğu ve Dönüştürülemezliği

Makroekonomik koordinasyon, Afrika içi ticareti ve bölgesel bütünleşmesi geliştirmek için önemlidir. O'Connell'in (1997) belirttiği gibi, ticaretin serbestleştirilmesi ve büyümedeki başarının makro politika koordinasyonu sorunları tarafından azaltılabilesidir.

Çeşitli bölgesel ekonomik bütünleşmeler için çizilen bölgesel olarak üzerinde anlaşmaya varılan makroekonomik yakınlaşma hedeflerini karşılamada ülkeler arasında farklılıklar vardır ve diğer şeylerin yanı sıra, her bir bölgesel ekonomik bütünleşmesinde makro-ekonomik politika uyumunu gerçekleştirme yetkisine sahip kurumların inşa edilmesini gerektirmektedir.

Afrika'da para birliklerinin kurulması, Afrika içi ticareti teşvik etmede hayati bir rol oynayabilmektedir. Örneğin, ortak bir para birimi kullanmaya başlayan iki ülkenin ikili ticaretini neredeyse iki katına çıkarabileceği tahmin edilmektedir. Dolayısıyla para birliğinin ticaret üzerindeki etkisi olumlu, anlamlı ve önemlidir.

Orta Afrika Ülkeleri Ekonomik Topluluğu ve Batı Afrika Ekonomik ve Parasal Birliği, ortak para birimi olarak CFA frangı olan parasal birliklerdir. ECOWAS ve COMESA, çoğu ülkede sabit para birimlerinin kısıtlılığı tarafından dikte edilen bir döviz kontrolü arka planına karşı yerel para birimlerinin kullanımıyla topluluk içi ticareti teşvik etmek için resmi olarak takas odaları kurmuştur (Masson ve Pattillo, 2001).

2.4.6. Dış Pazar Erişimi ve Ticaret Politikası

Afrika'da bölgesel bütünleşmesi etkileyen son bir önemli faktör, Afrika ihracatının dış pazarlarda ele alınmasıdır. Büyük ihracat pazarlarında geçerli olan pazara erişim muamelesi ve ilgili menşe kurallarındaki farklılıkların, Afrika ülkeleri arasındaki bütünleşme çabaları üzerinde etkileri vardır. Çoğu durumda Afrika EAGÜ'leri ve EAGÜ olmayanlar bölgesel bir bütünleşme düzenlemesinin üyeleridir. Dolayısıyla pazara erişim muamelesindeki bu tür farklılıklar bölgesel bütünleşme için teşvikleri etkiler ve firmaların bölgesel tedarik zincirlerindeki yatırımlarını, sınır ötesi yatırımı ve dış kaynak kullanımını olumsuz etkileyebilmektedir.

Afrika, bölgesel bütünleşmesi daha kötü hale getiren benzersiz coğrafi özelliklere sahiptir:

- i. Kırsal topluluklar genellikle kopuktur.
- ii. Büyük pazarlardan uzaklık. Çoğu Afrika ülkesi Asya, Avrupa ve Kuzey Amerika'dan çok uzaktadır ve aynı zamanda ana nakliye yollarından da uzaktadır. Bu, bir konteynerin ihracat veya ithalat maliyetine yansır.
- iii. Dünya Bankası'nın Sınır Ötesi Ticaret 2010 araştırmasına göre, bir konteyner ihraç etmek ortalama olarak Sahra-altı Afrika'ya 1.961\$'a mal olurken, Doğu Asya'da 890\$ ve Latin Amerika ve Karayipler'de 1.228\$'dır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KAYIT DIŞI SINIR ÖTESİ TİCARET (ICBT)

Afrika'nın sınır ötesi toplulukları arasında genellikle resmi olmayan sınır ötesi ticaret olarak adlandırılan ticaret, sömürge ve sömürge sonrası devlet sınırlarından önce gelen asırlık bir olgudur.

Kayıt dışı sektör halen gelişmekte olan ülke ekonomilerinin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Afrika'da, resmi gayri safi yurtiçi hasılanın (GSYİH) yüzde 43'ünü temsil ettiği ve dolayısıyla resmi sektöre neredeyse eşdeğer olduğu tahmin edilmektedir (Lesser ve MoiséLeeman, 2009: 7-55). Güney Afrika Kalkınma Topluluğu (SADC) bölgesinde, kadın tüccarlar, kayıt dışı sınır ötesi tüccarların yaklaşık yüzde 70'ini oluşturmaktadır (Birleşmiş Milletler Kadınlar için Kalkınma Fonu, 2009).

Kayıt dışı ticaret, birçok yoksul kırsal Afrikalı hane için önemli bir gelir kaynağıdır. Kayıtlı sektörde istihdam için yeterli fırsatların olmaması durumunda, hem kırsal hem de kentsel alanlarda istihdam olanaklarını genişletme potansiyeli olan kayıt dışı sınır ötesi ticaret bir seçenek olarak ortaya çıkmıştır ve kayıt dışı sınır ötesi ticaret, sınır toplulukları arasında sosyal ve ekonomik bağlar kurarak ve sürdürerek barış ve istikrara da katkıda bulunabilmektedir (Brenton ve Soprano, 2018; Bugingo, 2018). Kayıt dışı sınır ötesi ticaret, ekonomik çeşitlilik, katma değer ve rekabetçi sınır ötesi değer zincirlerinin gelişimi açısından da önemli fırsatlar sunmaktadır ve kayıt dışı sınır ötesi ticaret, Afrika'da istihdam ve gelir yaratmak için kritik öneme sahiptir ve çoğu Afrika ülkesinde toplam aktif nüfusun yaklaşık yüzde 20 ila yüzde 75'inin istihdamını oluşturur (UNECA, 2015) ve Afrika nüfusunun yaklaşık yüzde 43'ü için bir gelir kaynağı olarak hizmet etmektedir (Pace vd., 2019: 3-5).

Kayıt Dışı Sınır Ötesi Ticaret, savunmasız insanlar için önemli bir gelir kaynağı sağlar ve bu nedenle ekonomik eşitsizliklerle ilgili sorunların ele alınmasına yardımcı olmaktadır. Gayri resmi Sınır Ötesi Ticaret, daha derin bir bütünleşme duygusu geliştirmeye yardımcı olan ve barış ve istikrarı destekleyen sınır toplulukları arasında dayanışmayı oluşturur veya güçlendirir. Bu, özellikle kırılgan ve çatışmalardan etkilenen ülkeler için önemlidir (FAO, 2017a; Brenton ve Soprano, 2018: 8-15) . Kayıt dışı Sınır Ötesi Ticaret, hükümetler, tüccarlar, resmi olarak kayıtlı firmalar ve tüketiciler dâhil olmak üzere çeşitli aktörler için sayısız fayda sağlamaktadır (Afrika ve Ajumbo, 2012).

Tablo 5. Kayıt Dışı Sınır Ötesi Ticareti(ICBT) Anlamaya İlişkin Farklı Perspektifler

Tezahürler	Yardımcı Sistem Olarak Kayıt Dışı Sınır Ötesi Ticareti	Alt katman Sistemi olarak Kayıt Dışı Sınır Ötesi Ticareti
Motifler ve kökenler	ICBT, kayıtlı sektördeki ekonomik faaliyetin önündeki engellerin bir sonucudur.	ICBT, Afrika'daki ekonomik faaliyetlerin orijinal temeli ile ilgilidir.
Büyüklik ve Kapsam	ICBT'nin ve resmi sistemlerin büyüklüğü doğrusal olarak ters orantılıdır	İstikrarlı resmi sistemlerdeki büyüme, artan ICBT'yi sağlayabilir ve bunun tersi de geçerlidir.
Çeşit Heterojenliği	ICBT heterojenliği, resmi pazarlama sistemlerinin "eksikliklerine" bağlı değildir.	ICBT heterojenliği büyük ölçüde coğrafi faktörler, mevcut kaynaklar, beceriler ve insan faktörü ile ilişkilidir.
Girişimci İfade	ICBT fırsatçı arbitrajı yansıtmaktadır	ICBT bir var olma ve yaşama biçimidir: girişimcilik yoluyla kendini ifade etmenin bir yolu
Yasallık	ICBT yasa dışı faaliyetler içermektedir).	ICBT, hibrit faaliyetlerin karmaşık bir alanıdır
Ahlaki Söylem Resmileştirme	ICBT tarafsız ekonomik faaliyetleri yansıtmaktadır. Gayri resmi ve resmi, analitik olarak ayrılabilen farklı alanlardır.	ICBT, toplumun ahlaki ikilemlerini yansıtır. Gayri resmi ve resmi alanlar birbirinden ayrılmaz

Kaynak: Dileneation draws from Chen's(2007) contrasting views on the informal economy

Hükümetler, kayıt dışı sınır ötesi tüccarları, “yükseltme” yoluyla büyümeye ulaşabilen geçimlik girişimciler olarak görmektedir (Babah vd., 2019: 42-59). Afrika nüfusunun yaklaşık yüzde 43'ü için bir gelir kaynağı olmasına rağmen, kayıt dışı sınır ötesi ticaret (ICBT) genellikle sınır ötesi faaliyetlerin yasadışı ticarileştirilmesi olarak kabul edilmektedir(Jean-Guy ve Gerald, 2012: 2-13). Kamu otoritelerinden kasten gizlenen ve resmi gayri safi yurtiçi hâsıla (GSYİH) istatistiklerinde tespit edilmekten kaçan yasal mal ve hizmetlerin piyasaya dayalı olarak üretilmesi olarak tanımlanan kayıt

dışı ekonomi, istihdam sağlayan gelişmekte olan ülke ekonomilerinin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır ve birçok yoksul haneye gelmektedir.

Mevcut araştırmalar, bölgedeki kayıt dışı sınır ötesi ticaretin önemli bir bölümünün temel gıda ürünleri (mısır, pirinç ve sığır) ve düşük kaliteli tüketim malları (kıyafetler, ayakkabılar ve elektronik cihazlar) ile ilgili olduğunu göstermektedir (Kappel vd.2006: 11-41). Bouët vd.(2017) belirtildiği gibi, kayıt dışı emek ve kayıt dışı ticaret ekonomilerinde birçok aktörün kadın olduğu bilindiğinden kayıt dışı ticaret kadınlar için önemli bir rol oynamaktadır. Kayıt dışı Sınır Ötesi Ticaret (ICBT), özellikle resmi istihdam kanallarına girmek için gerekli zamana veya desteğe sahip olamayan kadınlar için kırsal alanlarda iş yaratma potansiyeline sahiptir (Mbo'oTehouawou vd. ,2016).

Kuzeyde, Kayıt dışı Sınır Ötesi Ticaret, Tunus'un Libya ile resmi ikili ticaretinin %50'sini ve Cezayir ile yaklaşık %10'unu oluşturmaktadır (Ayadi vd., 2013). Bu ticaret, esas olarak bireysel tüccarlar (büyük bir kısmı kadındır) ve mikro, küçük ve orta ölçekli işletmeler tarafından yürütülür ve genellikle küçük sevkiyatlardan oluşmaktadır.

Kayıt dışı ticaret, kısa ve orta vadede girişimci faaliyetleri ve bölgesel ticareti teşvik edebilir, daha fazla gıda güvenliğine katkıda bulunabilir ve yoksul haneler için gelir kazançlarını ve istihdam fırsatlarını artırabilmektedir (Kappel vd., 2006: 11-41). Kayıt dışı sınır ötesi ticaret, kayıtlı tüccarlar karşısında haksız rekabeti yaratır, kayıtlı ekonomiye yatırım yapma teşviklerini azaltır ve Sahra Altı Afrika'da özel sektör gelişme beklentilerini azaltan bölgesel ve küresel pazarlardaki iş fırsatlarını azaltmaktadır.

Araştırmalara göre (Ama vd., 2014; Ogallo, 2010), kayıt dışı sınır ötesi ticaretin (ICBT) belirli ticaret koridorlarında resmi ticaretin değerini karşılayabileceğini ve hatta aşabileceğini öne sürmektedir. ICBT, özellikle aksi takdirde sosyal dışlanmadan zarar görecektir olan kırsal nüfus için gıda güvenliği ve gelir yaratma gibi olumlu makroekonomik ve sosyal sonuçlara sahip olabilmektedir (Jean-Guy ve Gerald, 2012: 1-13).

Kayıt dışı sınır ötesi ticaret, sağlık, güvenlik ve çevre korumasını sağlamak için alınan önlemlerin etkinliğini düşürmektedir ve kayıt dışı ticareti yapılan tarım ürünleri, evde yeterli gıda güvenliğini sağlamak ve hastalıkların sınırlar arasında yayılmasını önlemek amacıyla sağlık ve bitki sağlığı kontrollerinden kaçmaktadır. Kayıt dışı ticaret devlet gelirlerini aşındırmaktadır.

Uygun şekilde kullanılırsa, Kayıt dışı sınır ötesi Ticaret , Afrika'nın yoksulluğun azaltılmasına yönelik devam eden çabalarını destekleme potansiyeline sahiptir. Kayıt dışı ticaret, gıda güvenliği açısından da önemli bir rol oynamaktadır: gıda eksikliği olan bir bölge olan Batı Afrika'da, temel gıdalardaki ICBT (sınır dışı kayıt dışı ticaret), bölgedeki toplam ticaretin yaklaşık yüzde 30'unu oluşturmaktadır (USAID, 2015).

Kayıt dışı Sınır Ötesi Ticaret 'nin büyüklüğünü takdir etmek için, Afrika'daki ekonomik faaliyetlere geniş, ancak mutlaka doğrusal olmayan katkısını kabul etmek gerekir. Resmi olarak kabul edilen ekonomik faaliyetlerin büyüklüğü arttıkça, ICBT de artmaktadır ve kayıt dışı Sınır Ötesi Ticaret (ICBT) ve resmi sistemlerin büyüklüklerinin, en azından Afrika'daki ekonomik yapılar söz konusu olduğunda, ters orantılı olduğunu varsaymak çok basit olacaktır.

3.1. Kayıt Dışı Sınır Ötesi Ticaret Türleri, Ölçümü ve Tüccarları

Ortaya çıkabilecek çeşitli kayıt dışı sınır ötesi ticaret türleri vardır:

- i. tamamen kayıtlı ekonominin dışında faaliyet gösteren kayıt dışı, kayıt dışı tüccarlar;
- ii. resmi geçiş noktalarından kaçınmak (tam kaçınma) dâhil olmak üzere herhangi bir şekilde düzenlemelerden ve görevlerden tamamen kaçan resmi, kayıtlı tüccarlar
- iii. eksik faturalandırma veya gizliliği kaldırma gibi uygulamalara başvuran resmi, kayıtlı tüccarlar (Lesser ve Moisé-Leeman, 2009: 10). Kalıcı bir kayıt dışı sektörün varlığı, finansmana sınırlı erişim, sınırlı piyasa bilgisi ve sınırlı bilgi, eğitim ve işletme yönetimi becerileri ile ilgilidir.

Kayıt Dışı Sınır Ötesi Ticaret ölçmek için, kayıt dışı tüccarlara odaklanan saha araştırmaları, bir ülkenin rapor edilen ithalatları ile ticaret ortaklarının rapor edilen ihracatları arasındaki tutarsızlıklara bakarak ayna ticaret akışlarını ampirik olarak tahmin etme ve resmi tüccarlar tarafından yapılan kaçakçılığı ölçme girişimleri dâhil olmak üzere kullanılan çeşitli yöntemler bulunmaktadır. Yakın zamanda gerçekleştirilen saha araştırmalarının çoğu, Afrika'daki belirli bölgelere veya ticaret koridorlarına yöneliktir ve sınırlı bir zaman dilimini kapsamaktadır.

Araştırmalara göre çoğu, kayıt dışı sınır ötesi tüccarların çoğunluğunun kadın olduğunu göstermektedir (United Nations Economic Commission for Africa, 2009).

Birleşmiş Milletler Kadın Kalkınma Fonu'na (UNDFW) göre, SADC bölgesinde kadınlar, kayıt dışı sınır ötesi ticaretin yaklaşık yüzde 70'ini oluşturmaktadır, Afrika'nın Batı ve Orta bölgelerinde, kadınlar kayıt dışı tüccarların yaklaşık yüzde 60'ını oluşturmaktadır ve oğu tüccarın eğitimi yoktur ve sermayelerini kendi kaynaklarından ya da arkadaş ve akrabalarından aldıkları kredilerle toplamaktadır. Tüccarlar genellikle güvenilir değildir (African Development Bank; United Nations Economic Commission for Africa, 2009).

Tablo 6. Uganda ve Komşuları Arasındaki Kayıt Dışı Sınır Ötesi Ticaretinin Kapsamı (milyon \$ olarak)

Takas partneri	İHRACAT			İTHALAT		
	2006	2009	2010	2006	2009	2010
Kenya	96,88	102,76	94,06	63,88	43,25	37,53
Ruanda	25,04	34,93	32,69	0,7	1,98	1,47
Tanzanya	21,52	60,93	53,32	4,26	5,64	5,07
Demokratik Kongo Cumhuriyeti	80,45	143,63	143,18	11,29	25,41	19,26
Sudan	7,842	448,48	196,90	0,5	5,75	3,17
Resmi Toplam	223,89	790,73	520,15	80,63	82,03	66,5
Toplam ICBT	268,842	1567,61	1618,60	N/A	4257,00	4664,38

Kaynak: Yazarların Uganda İstatistik Bürosu ICBT raporlarına dayalı hesaplamaları 2006, 2009, 2010.

Uganda, kayıt dışı ticaret sektöründen önemli miktarda döviz kazancı elde etmektedir. Tablo 6, 2006 yılında Uganda'nın beş komşu ülkesine (Kenya, Ruanda ve Tanzanya, Demokratik Kongo Cumhuriyeti ve Sudan) yaptığı kayıt dışı ihracatın değerinin etkileyici bir şekilde 223,89 milyon ABD Doları seviyesinde olduğunu göstermektedir. 2009 yılına gelindiğinde, Uganda'nın beş ülkeye yaptığı toplam kayıt dışı ihracatı neredeyse üç katına çıkarak yaklaşık 790.73 milyon dolara ulaşmıştır. İhracat, ayakkabı, giysi, balık, fasulye, mısır, sandalet, un, bira, ilaç ve alkollü içkileri içeriyormuştur. Sudan ve Demokratik Kongo Cumhuriyeti, kayıt dışı ihracatın ana varış noktalarıydı ve 2009 ve 2010'da sırasıyla %74,1 ve %64,4'tü. 2010 yılında kayıt dışı ithalatın 66,49 milyon dolar olduğu tahmin edilmektedir. Kenya, kayıt dışı ithalatın ana

kaynağıydı ve 2010 yılında toplam kayıt dışı ithalatın %56'sını oluşturmuştur. Kayıt Dışı Sınır Ötesi Ticaretinin istihdam yaratma ve gelir artışı açısından Uganda'da olumlu yan etkileri olmuştur.

3.2. Afrika'da Gayri Resmi Sınır Ötesi Ticaretin Temel Belirleyicileri

Temel nedenler bir bölgeden diğerine farklılık gösterse de, teorik olarak Afrika'daki Kayıt dışı Sınır Ötesi Ticaretinin ana belirleyicileri şu şekilde kategorize edilebilmektedir:

- i. Ticaretin kolaylaştırılması eksikliği;
- ii. Yolsuzluk;
- iii. Yetersiz sınır altyapısı;
- iv. Sınırlı bilgi, eğitim ve işletme yönetimi becerileri
- v. Finansmana sınırlı erişim;

Ticareti kolaylaştırma eksikliği, sınır boyunca ticareti uzun ve maliyetli hale getirmektedir. Resmi sınırları geçmek bazen günler alabilir ve gümrükleme, işlem ücretleri, tarifeler ve vergiler genellikle gayri resmi olarak ticareti yapılan malların değerinin üzerindedir. Yeterli kamu ve özel ulaşım sistemlerinin olmaması gecikmelere neden olarak tüccarları topluluk pazarı günlerini kaçırmaya ve tüketim mallarının, özellikle de tarımsal ürünlerin yok olmasına neden olmaktadır.

Finansmana sınırlı erişim de önemli bir rol oynamaktadır, çünkü tüccarlar bankaya bağlı değildir ve işlemler nakit temelli veya takaslıdır ve çoğu tüccar, finansman bulmalarını zorlaştıran işletme sermayesi ve maddi işletme varlıklarından yoksundur.

Kırsal alanlarda bankaların olmaması, finansal hizmetlere erişimi neredeyse imkânsız hale getirmektedir ve finansmana erişim, kayıt dışı tüccarların kayıtlı ekonomiye katılması için muazzam bir teşvik sağlayabilmektedir.

Sınırlı pazar bilgisi, resmi olmayan sınır ötesi tüccarların bölgesel ve yerel pazar fırsatlarından yararlanmalarını zorlaştırmaktadır. Tüccarların çoğu normal iş çevrelerinin dışında faaliyet gösterdiğinden, fiyatlar, talep ve arz ile ilgili piyasa bilgileri genellikle onlar için mevcut değildir. Sınırdaki yolsuzluk ve güvensizlik Kayıt dışı Sınır Ötesi Ticareti beslemektedir. Sınır noktalarında ve pazar limanlarında etkili polislik eksikliği, tüccarlara karşı işlenen suçların görülme sıklığını artırarak, onları kendilerini korumak

için gruplar halinde seyahat etmeye veya sadece resmi olmayan yolları kullanmaya zorlamaktadır.

Kayıt dışı Sınır Ötesi Ticareti tüccarları genellikle daha az eğitilidir ve genellikle temel işletme yönetimi becerilerinden yoksundur. Düşük bilgi, eğitim ve işletme yönetimi becerileri de Kayıt dışı Sınır Ötesi Ticareti sorununu ele almanın merkezinde yer almaktadır.

3.3. Afrika'daki İCBT Ticaretçilerinin Karşılaştığı Zorluklar

Kayıt dışı sınır ötesi tüccarlar, kayıt dışı sınır ötesi ticaretin tam gelişme potansiyelinin gerçekleşmesini engelleyen çok sayıda zorlukla karşı karşıyadır.

- Finansman: Resmi olmayan sınır ötesi tüccarlar genellikle minimum tasarrufa sahiptir. Teminat, mali geçmiş, güvenilir kimlik biçimleri ve geri ödeme kapasitelerini kanıtlayacak diğer kanıtların eksikliği nedeniyle “yüksek riskli” borçlular olarak kabul edildiklerinden, genellikle banka hesapları yoktur. Uygun maliyetli finansman ve kredi olanaklarına erişim eksikliği, kayıt dışı tüccarları operasyonlarını büyütme, değer zincirini yükseltme ve formaliteye geçiş konusunda da kısıtlamaktadır. Sermaye olmadan, toplu olarak hisse senedi satın alamazlar ve bu nedenle sınır ötesi sık seyahatler yapmamaktadır.
- Altyapı: Altyapı kısıtlamaları, hem resmi hem de gayri resmi tüccarlar için acil bir zorluk olmaya devam etmektedir. Bazı önemli zorluklar arasında şunlar yer almaktadır: kötü yol koşulları nedeniyle yetersiz kamu ve özel ulaşım sistemleri; işlevsel ve yeterli personele sahip sınır kurum ve kuruluşlarının eksikliği vb.
- Güvenlik Riskleri: Bazı Afrika ülkelerinde eyalet dışında faaliyet gösteren isyancı gruplar var.
- Tarife dışı önlemler: Tarife dışı önlemler, genel olarak, olağan gümrük tarifelerinin dışında kalan ancak ticaret akışlarını olumsuz yönde etkileyen önlemler olarak tanımlanmaktadır. Bunlar, kotalar ve ithalat kısıtlamaları gibi bazı geleneksel ticaret politikası araçlarını içermektedir. Bu tarife dışı önlemler, sağlık veya çevresel risklere karşı koruma gibi belirli bir politika hedefine ulaşmak amacıyla hem yabancı hem de yerli üreticilere uygulanmaktadır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

EKONOMİK BÜYÜMENİN İTİCİLERLİ; FIRSATLAR, FİNANSMAN VE KAPASİTE

Afrika'nın ekonomik, sosyal ve politik tarihi, mevcut ekonomik gelişimini büyük ölçüde belirlemektedir. 2000 yılından bu yana, çoğu Afrika ülkesi kayda değer bir büyüme kaydetti, ancak bu büyüme eşitsizlikleri azaltmada başarısız olmuştur. Afrika, 1980'lerde ve 1990'larda bir büyüme trajedisi yaşadı, dünyadaki en yüksek yoksulluk oranı ve en düşük insani gelişme göstergesi. 1990'lardan itibaren, Afrika kıtasındaki büyüme hızlanmıştır ve kişi başına GSYH'deki yıllık büyüme 1960-2000 döneminde neredeyse sıfırdan son on beş yılda neredeyse %3'e çıkmıştır.

Afrika, son on beş yılda dünyanın diğer birçok bölgesinden çok daha hızlı büyümüştür ve 2019 yılında, üç büyük Afrikalı ithalatçı (Güney Afrika, Mısır ve Cezayir) ve üç büyük ihracatçı (Güney Afrika, Nijerya ve Angola), sırasıyla, Afrika Birliği ithalatının %39'unu ve toplam AU ihracatının %40'ını oluşturmuştur.

Afrika içi ticaretin güçlendirilmesi kıtanın ekonomik kalkınması ve bütünleşmesi için çok önemlidir ve Afrika ithalat ve ihracatının ana ürün grubunu mineral yakıtlar ve mineral yağlar oluşturmaktadır. Ancak bu ürünler ihracat için daha önemli: Madeni yağların ihracattaki payı 2013'te toplam ihracatın %53'üne ulaşırken, 2019'da %40'a gerilemiştir. Bu nedenle, mineral ürünlerin ihracatı Afrika ekonomisi üzerinde önemli bir etkiye sahiptir.

2013'ten 2020'ye ihracattaki düşüşte petrol piyasası fiyatlarındaki ve mineral ürün ticaretindeki düşüşün büyük etkisi oldu. Afrika ihracatının büyük bir kısmı Afrika dışındaki ülkelere yönelik olsa da, dünya dışı ve ülke içi ihracat ürünlerinin yapısı benzerdir: baskın ürün grupları yakıtlar ve madeni yağlar.

Yıllık büyüme oranları bazen %5'i aşan çoğu Afrika ülkesi, son 25 yılda sürekli ekonomik büyüme yaşamıştır. Yüksek emtia fiyatları (güçlü uluslararası talep nedeniyle) ve küresel olarak yeni fırsatlar arayan yatırım sermayesinin mevcudiyeti dâhil olmak üzere olumlu dış faktörler önemli bir rol oynamıştır. İç pazarlar düzeyinde, makroekonomik ortamın iyileşmesi, çatışmaların azalması ve siyasi ve ekonomik yönetişimin iyileşmesi, hiç şüphesiz bu büyümenin temel itici güçleri olmuştur.

Başlangıçta cep telefonlarının kullanımındaki katlanarak artışla bağlantılı olan ve şu anda internetin hızlı yaygınlaşmasıyla desteklenen telekomünikasyon patlaması da merkezi bir rol oynamıştır.

Finansal hizmetler, genellikle İTC'in benimsenmesiyle birlikte hızlı bir gelişme yaşamaktadır. Ancak imalat sektörü bu müjdeli haber geçişinde geride kalmıştır. Sahra Altı Afrika, büyümelerini rekabetçi mamul malların ihracatına dayandıran gelişmekte olan ülkelerin saflarına katılamamaktadır. Büyüme hızlı olsa da düşük bir tabandan başladı, bu nedenle Afrika'nın dünyanın diğer bölgelerini yakalamak için kat etmesi gereken daha çok yol var.

Her ne kadar iç talep tarafından desteklenen hizmetler sektörü hızla büyümüş ve genel olarak büyümeye ana katkı sağlayan sektör olarak kabul edilmiş olsa da, genel verimlilik ve ihracat potansiyeli hala düşük ve işgücünün büyük bir kısmı gerekli yüksek becerilere sahip değildir.

Bu, bölgenin sonunda yoksulluğa ve az gelişmişliğe sırtını döndüğüne dair bir iyimserlik dalgasına yol açmıştır. Bununla birlikte, genel ekonomik bağlam, özellikle petrol ve maden ihraç eden ülkelerde azalan büyüme ile şu anda daha az elverişli bir dönüş içindedir. Genel olarak, genel büyümenin daha ılımlı bir hızda devam etmesi beklenmektedir. Afrika'daki bu son büyüme artışı, doğal kaynaklara ve coğrafi varlıklara sahip ülkelerle sınırlı değil, geniş tabanlı olmuştur. Doğal kaynak gelirinin artan payı, madencilik ihraç eden ülkelerde kişi başına düşen gayri safi milli gelirdeki (GSMH) artışı açıklamaktadır, ancak bazı petrol zengini ülkelerde bu eğilim tersine dönmektedir.

Bu büyümede etkili olan başlıca faktörler içseldir: yönetişimin ve kurumların kalitesinin iyileştirilmesi, makroekonomik politikaların ve performansın güçlendirilmesi, tarımsal faaliyetler için daha elverişli koşullar, bir orta sınıfın ortaya çıkışı, daha istikrarlı siyasi durum ve dışaldır: yükselen emtia fiyatları ve doğrudan yabancı yatırım (DYY) girişleri.

Afrika ülkeleri, son 50 yılda birçok ekonomik kalkınma modeli ve siyasi rejim izlemiştir. Şimdiye kadar izlenen modeller şunlardır: 1950'lerde Arthur Lewis tarafından tasarlanan iki sektörlü model veya artık emek modeli, 1960'ların ithal ikamesi veya benmerkezci sanayileşmesidir (Etiyopya, Gana, Kenya, Mali, Nijerya ve Zambiya tarafından kullanılmıştır) .

Doğal kaynaklar, yerel kaynakların seferber edilmesi (tasarruf ve vergi gelirleri yoluyla) ve ticaret ve yatırım ortaklıklarının ortaya çıkması ve güçlenmesi dâhil olmak üzere pek çok alan Afrika'nın büyümesini destekleyebilmektedir. Kıta bol doğal kaynaklara sahiptir. Yeni gaz ve petrol keşifleri iyi beklentiler yaratmaktadır. Afrika'nın ticaret ortakları genişliyor ve çeşitlenmektedir. Çin en büyük ticaret ortağıdır, onu Amerika Birleşik Devletleri (2009'da geride kalmıştır) ve Avrupa Birliği izlemektedir. Hindistan, Güney Kore, Brezilya ve Türkiye geliştirmekte olan diğer ortaklardır (African Economic Outlook, 2015).

Yatırımcılar, daha yüksek yatırım getirileri nedeniyle Afrika'ya çekilmektedir (ECA, 2015b). Afrika'nın büyümesi için iç ve dış kalkınma finansmanı kaynakları temel araçlardır.

Tablo 7. Afrika'nın Reel GSYİH Büyümesi, 2019-2021

Ülkeler	2019	2020	2021
Cezayir	0,8	-4,9	4,0
Angola	-0,7	-5,6	0,7
Benin	6,9	3,8	6,6
Botsvana	3,0	-8,7	12,5
Burkina Faso	5,7	1,9	6,9
Burundi	1,85	0,3	2,4
Cabo Verde	5,7	-14,8	6,9
Kamerun	3,5	0,5	3,5
Orta Afrika Cumhuriyeti	3,0	1,0	1,0
Çad	3,4	-2,3	-1,1
Komorlar	1,8	-0,3	2,2
Fildişi Sahili	6,2	2,0	6,5
Kongo Demokratik Cumhuriyeti	4,4	1,7	5,7
Cibuti	6,6	1,0	4,0
Mısır	5,6	3,6	3,3
Ekvator Ginesi	-6,0	-4,9	-3,5
Eritre	3,8	-0,6	2,9
Nijerya	2,2	1,8	3,6
Etiyopya	9,0	6,1	6,3

Gabon	3,9	1,9	0,9
Gana	6,5	0,4	4,2
Gine	5,6	6,4	4,2
Gine- Bissau	4,5	1,5	3,8
Kenya	5,0	0,3	7,2
Lesotho	-	-6,0	2,1
Liberya	-2,5	-3,0	4,2
Libya	13,2	-59,7	177,3
Madagaskar	4,4	-7,1	3,5
Malavi	5,4	0,9	2,2
Mali	4,8	-1,2	3,1
Moritanya	5,8	-1,8	3,0

Kaynak: IMF, WEO, April 2022

Kıtanın 2020 ve 2021'deki ekonomik performansı, alt bölgeler arasındaki farklılıkları maskeleymektedir. Kuzey Afrika, 2020'de kaydedilen yüzde 1,1'lik daralmadan 2021'de yüzde 6,4 olarak tahmin edilen ortalama reel GSYİH büyümesiyle GSYH'de en hızlı büyüyen alt bölge olarak ortaya çıkmıştır. Turizmin yeniden başlaması ve küresel talebin güçlenmesinin yanı sıra, alt bölgenin en büyük ekonomisi olan Mısır, toparlanmanın ana itici gücü olmuştur. Pandemi gerilemesinin zirvesinde yüzde 3,6 oranında genişleyen Mısır ekonomisi, 2021'de yüzde 3,3 oranında genişleyen bir büyüme yörüngesinde sağlam kalmıştır. Mısır, Nijerya ve Güney Afrika başta olmak üzere bölgenin en büyük ekonomileri güçlü performansını desteklemiştir.

Örneğin, 2020'de yüzde 6,4 oranında daralan Güney Afrika, hizmetler sektöründeki faaliyetlerin toparlanmasıyla 2021'de tahmini yüzde 4,9'luk bir reel GSYİH büyümesiyle toparlanmıştır. 2020'de dirençlilik gösteren ve pandemi döneminde yüzde 3,6 büyüyen Mısır, 2021'de yüzde 3,3 büyüyen GSYİH ile büyümeyi hızlandıran bir yolda kalmıştır. Benzer şekilde, 2020'de yüzde 1,8 küçülen Nijerya'nın GSYİH'sı, özellikle petrol fiyatlarındaki güçlü toparlanma nedeniyle iyileşen emtia ticaret hadlerinin desteğiyle 2021'de yüzde 3,6 büyümüştür. Ayrıca, destekleyici parasal ve mali tedbirler, imalat üretiminin genişletilmesi yoluyla büyüme kaynaklarının çeşitlendirilmesine hız kazandırmıştır.

4.1. Büyüme Faktörleri

Dünya Bankası'na göre, bölgedeki mevcut büyümenin ana itici güçleri kamu altyapı yatırımları, tarımdaki canlanma ve hizmet sektöründeki hareketliliklerdir.

4.1.1. Politik ve Makroekonomik Ortamın Geliştirilmesi, İş Ortamı Ve Uluslararası Finansal Akışlar

Politik iklimin ve güvenlik durumunun iyileştirilmesi, genellikle kıtanın ekonomik gelişimine katkıda bulunan bir faktör olarak gösterilmektedir.

2000 yılından bu yana çatışmaların sayısı azaldı ve birçok ülkede siyasi istikrar ve demokratik yönetim gelişmiştir. Makroekonomik durumdaki ve iş ortamındaki iyileşme de önemli bir rol oynamıştır. Çoğu Afrika ülkesinde kamu borcu GSYH'nin %50'sinin altındadır. Afrika'da hükümet gelirleri, gelişmiş ülkelere kıyasla GSYH'nin daha düşük bir payını temsil ediyor ve genellikle emtia ihracatı gibi daha değişken kaynaklardan gelmektedir. İş ortamı, Afrika'nın büyüme beklentileri için bir zayıflık olmaya devam etmektedir. Kıta, Afrika'daki farklı ülkelerde iş yapma kolaylığı konusunda iyi bir performans göstermemektedir ve Dünya Bankası'nın oluşturduğu 189 ülke sıralamasında Afrika ülkelerinin büyük çoğunluğu son sıralarda yer almaktadır.

Afrika'ya yatırım yapmak, yalnızca (daha önce açıklandığı gibi) devlet tahvillerine değil, aynı zamanda özel sektöre de artan ilgiden fayda sağlamıştır. Bazı olumsuz algıların sürmesine ve doğrudan yabancı yatırım akışlarını sınırlamasına rağmen, Afrika 2014'te küresel olarak doğrudan yabancı yatırım için ikinci en çekici varış yeriymiş. DYY akışları açısından artan bu çekiciliğe rağmen, Afrika'nın toplam küresel DYY içindeki payı hala sadece %5'tir. Mevcut durum, Kuzey Afrika ve SSA arasındaki dikkate değer bir karşılıklı karakterize edilmektedir.

4.2. Ekonomik Sektörler ve Büyüme Katkıları

4.2.1. Tarım ve Hizmetler

Tarım, Afrika'daki birçok ülkede ekonomik dönüşümü yönlendirebilmektedir. Bu, artan üretkenliği gerektirir, ancak aynı zamanda tarımsal faaliyeti, tarımsal sanayi, diğer tarımsal ağırlıklı imalat sanayileri, finans, lojistik ve aşağı ve yukarı yönlü hizmetler aracılığıyla imalat sanayi ve diğer ekonomik sektörlerle bağlamayı gerektirmektedir.

Afrika'da tarım, az gelişmiş ve ülkelerin uzaklaşmaya çalıştığı emtia ihraç eden bir ekonomik modelin kölesi olmaya devam etmektedir. Yine de birçokları için tarım, sanayileşmeye ve ekonomik dönüşüme giden en kolay yolu temsil etmektedir. Afrika, dünyadaki ekilmemiş ekilebilir arazinin yaklaşık yarısına sahip ve sektördeki büyüme potansiyeli çok büyüktür.

Sahra-altı Afrika'nın nüfusunun çoğu tarımda çalışmaktadır: işlerin %60'ı tarımla ilgilidir ve Dünya Bankası'na göre Sahra altı Afrika'da tarım ve hizmet sektörlerindeki büyümenin yoksulluğu azaltmada sanayideki büyümeden daha etkili olduğu dikkate alındığında, tarım sektöründeki büyüme hayati önem taşımaktadır.

Önemli engeller sektörün gelişmesini engellemektedir. Arazi üzerindeki mülkiyet hakları konusu genellikle bunlardan biri olarak anılır: birçok durumda, arazi topluluklara veya devlete aittir ve mülkiyet hakları açıkça kaydedilmemiştir. Çoğu Afrika ekonomisinde en yüksek büyümeyi yaşayan hizmetler sektörüdür ve tek başına Sahra-altı Afrika'da 1995'ten 2011'e kadar kişi başına düşen GSYİH büyümesinin üçte ikisini oluşturmaktadır. Ekonomik büyüme sağlayan ana alanlar ulaşım, telekomünikasyon, finansal hizmetler ve turizmdir. Hâlihazırda hizmetler, Sahra-altı Afrika ekonomilerinde çıktının sektörel dağılımında en büyük paya sahiptir. Nijerya, Tanzanya ve Uganda gibi ülkeler hizmet sektörünün hareketliliğinden en çok yararlanan ülkeler arasında yer almaktadır.

Telekomünikasyon sektörünün büyümesi (diğer sektörlere olan yayımları dâhil) bir bütün olarak ekonomi üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Mali hizmetler de, genellikle Afrikalı tüketicilerin azalan mali kapasitesini hesaba katan ve artan iletişim teknolojilerinden (mobil mali işlemler veya mobil bankacılık) tam olarak yararlanan yenilikçi iş modelleri aracılığıyla hızla büyümeye başlamaktadır.

Turizm, en yüksek büyüme oranlarına sahip en dinamik sektörlerden biridir. 2013 yılında Afrika'yı seyahat eden turist sayısı bir önceki yıla göre %5 artmıştır ve kıtanın temsil ettiği pay düşük olmaya devam ediyor: Afrika dünya çapındaki turistlerin yalnızca %6'sını çekebilmiş, ancak hem herkesin yararlandığı ekonomik büyümeyi hızlandıracak hem de gelecekte yoksulluğu azaltacak önemli bir büyüme potansiyeline sahip. Dünya Turizm Örgütü, 2030 yılına kadar Afrika'ya gelen uluslararası turist sayısının iki katına çıkacağını tahmin etmektedir. Birçok Afrika ülkesi (Güney Afrika, Mısır, Fas, Kenya,

Gana ve Moritus dâhil), iş süreçlerinde dış kaynak kullanma yeteneklerini geliştirmek için çaba sarf etmiştir.

4.3. Afrika'da Ekonomik Büyümenin Belirleyicileri

On yılı aşkın bir süredir Afrika ekonomileri büyümektedir. Şimdi, birbiriyle ilişkili bir dizi faktörün bu büyümenin hızını artırmaya ve daha az ölçüde daha kapsayıcı hale getirmeye yardımcı olduğu görülmektedir ve bu faktörlerin bazıları, büyük ölçüde devletlerin kontrolünün dışında olmaları anlamında dışsaldır. Diğerleri en azından kısmen içseldir ve hükümetler tarafından benimsenen kalkınma stratejilerine bağlıdır.

2000'lerin emtia fiyatlarındaki patlama, büyümenin hızlanmasına açık ve önemli ölçüde katkıda bulunmuştur. İhracatın yüksek ve artan fiyatları, doğal kaynaklara sahip birçok Afrika ülkesi için ticaret hadlerini iyileştirmiş ve ekonomik büyümeyi teşvik etmiştir. Dünyanın geri kalanıyla ticaret, giderek daha önemli bir büyüme faktörüdür. 1960 ile 1974 arasında, ithalat ve ihracatın GSYİH içindeki payı artmadı (biraz azaldı), ancak aynı dönemde çoğu ülke, iç ekonominin dış ticaretten daha hızlı büyüdüğü noktaya kadar sağlam bir GSYİH büyümesi kaydetmiştir.

Mevcut büyüme dönemiyle ilişkili diğer bir görece içsel faktör, Afrika'da bir orta sınıfın ortaya çıkışıdır. Ncube ve Lufumpa'ya (2014) göre, orta sınıfın büyüklüğü 1980'de yaklaşık 66 milyon kişiden 2010'da 137 milyona yükselmiştir. Solow'un yaklaşımına göre, ekonomik gelişme üç faktörle açıklanmaktadır: iki ana üretim faktöründeki (emek ve sermaye) artış ve üçüncüsü, verimlilik artışları sağlayan teknolojik ilerleme.

4.3.1. Afrika'nın Beşeri Sermayesi

Beşeri sermayenin gelişimi, sürdürülebilir ekonomik büyümenin sağlanması ve yoksullukla mücadele için hem vazgeçilmez bir araç hem de başlı başına hayati bir öneme sahip ve beşeri sermaye teorisi yaklaşımı, eğitimin, ekonomik olarak üretken insan kapasitesinin bilişsel stok seviyesini artırarak çalışanların üretkenliğini ve etkinliğini artırdığını varsayar. Eğitim, daha sonra emeğin sıra dışı üretkenliğini, teknolojinin ileri kullanımını, teknolojik yenilikleri, kazanç ve tasarrufları artıran insan sermayesi yaratımı yoluyla ekonomik büyümeyi kolaylaştırır ve bunların tümü toplu olarak artan üretkenliğe yol açar (Marginson, 2019). Eğitim, sağlık ve beslenmeye yapılan yatırımlar yoluyla verimliliğin artırılması, yoksulluğun ortadan kaldırılması politikalarının temel bir bileşeni olduğundan, beşeri sermaye çok daha önemlidir.

Afrika, hem maddi hem de beşeri sermaye oluşumunda dezavantajlı olmaya devam etmektedir. Bağımsızlığın ardından birçok Afrika ülkesi kişi başına düşen gelirlerini artırmayı başarmıştır. Afrika, tarihi boyunca her zaman işgücü kıtlığından muzdarip olmuştur ve üretimi, özellikle ücretli işgücü kıtlığı veya nispeten yüksek işgücü maliyeti nedeniyle engellenmiştir (Austin, 2008).

Ayrıca, kişi başına düşen gelirleri dikkate alındığında beklenen seviyeyi aşan sağlık standartları açısından beklenen yaşam süresi ve beş yaş altı ölüm oranları açısından - iyi ilerleme kaydetmeyi başarmıştır. Kıta ülkeleri eğitim alanında da önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Ancak 1980'lerin başından beri Afrika ülkeleri bu ve diğer alanlarda gerilemeler yaşamıştır.

Üçüncü bin yılın şafağında (sömürgeciliğin sona ermesinden yaklaşık kırk yıl sonra), kıta nüfusunun yüzde 45'inden fazlası hâlâ mutlak yoksulluk içinde yaşamaktadır. Hem coğrafi hem de epidemiyolojik koşulların işgücü üzerinde olumsuz etkileri vardır (Bloom ve Sachs, 1998).

Dünya Bankası istatistiklerine göre, Afrika'nın toplam nüfusu 1960 ile 2011 arasında neredeyse dört katına çıkmıştır ve bu nüfus artışı, Afrika ülkelerinin yanıt vermek zorunda kalacağı sosyal ve kentsel zorluklara yol açması nedeniyle dikkat çekmiştir, ancak aynı zamanda, özellikle iç pazarda ölçek ekonomilerine ve uluslararası düzeyde rekabetçi bir işgücünün ortaya çıkmasına izin vererek yeni fırsatlar da sunmaktadır.

Afrika son 15 yılda çok ilerleme kaydetmiştir. Çocuk ölümleri Ruanda'da yılda %10 ve Malavi, Uganda ve Senegal'de yılda %6'dan fazla düşmüştür. Botswana ve Ruanda, anne ölümlerini yılda %7'den fazla azaltmıştır ve ergen doğurganlık oranı Botswana, Güney Sudan ve Ruanda'da yılda yaklaşık %4 düşmüştür. Buna ek olarak, Afrika, herhangi bir kıtadaki en yüksek eğitim getirisine sahip ülkedir ve her ek okul yılı kazançları erkekler için %11 ve kızlar için %14 artırmaktadır. Yine de yapılması gereken çok şey var. Afrika'nın insani gelişme göstergeleri büyük bir zorluk teşkil ediyor ve nüfus artışı genellikle ilerlemeyi geride bıraktığı için yeterince hızlı gelişmektedir.

4.3.2. Fiziksel Sermaye ve Teknoloji Birikimi

Geçmişte, modası geçmiş teknolojilerin kullanımı ve yüksek nakliye maliyetleri Afrika'nın büyümesini önemli ölçüde engellemiştir.

Afrika ülkeleri, sınırlı ulusal pazarlar, ulaşımın maliyetli olması ve önemli ekonomik faaliyet merkezlerinden uzakta olmaları nedeniyle ekonomik olarak gelişme mücadelesi vermektedir.

Teknolojik inovasyonda sınır tanımayan Afrika, söz konusu teknolojileri kısmen üretme kapasitesini güçlendirirken, ileri teknolojilere daha düşük maliyetle açılacak konumdadır. Cep telefonu ve internetteki son gelişmeler, özellikle yoksulların telefonla para transferleri yoluyla finansal hizmetlere erişimini kolaylaştırmak için çok faydalı olmuştur.

4.4. Afrika'nın Büyüme Zorlukları ve Çözümleri

Afrika'nın büyümesi emtia fiyat döngülerine sıkı sıkıya bağlı kalırken, üretim yapısında temel bir çeşitlendirmeye ihtiyaç var. Afrika Kıta Serbest Ticaret Bölgesi, bölgesel ticaret ve yatırım bütünleşmesini, ihracat çeşitlendirmesini ve daha iyi ücretli işleri teşvik etmek için doğru yönde atılmış bir adımdır. Ancak bu faydaların gerçekleşmesi, bebek sanayiler, doğrudan yabancı yatırım, inovasyon ve işgücü piyasaları gibi alanlarda stratejik politikaların etkin bir şekilde uygulanmasına bağlıdır.

Gelecekte sağlam büyümenin temelini oluşturan umut verici değişikliklere rağmen zorluklar devam etmektedir ve bunlar arasında yılda 93 milyar dolar olarak tahmin edilen devasa altyapı açığı, yetersiz beşeri sermaye gelişimi (örneğin sağlık ve eğitimde) ve zayıf teknolojik temel ve tarımsal üretkenlik yer almaktadır (AFDB, 2010). Afrika'nın büyümesinin önündeki ana tehditlerden biri olan sermaye kaçıışı kıtaya her yıl milyarlarca dolara mal olmaktadır. 1970'lerden bu yana, sermaye kaçıışı kıtanın yaklaşık 700 milyar dolar kaybetmesine neden olarak Afrika'yı dünyanın geri kalanı için net bir alacaklı haline getirmiştir.

Son yıllarda hemen hemen tüm Afrika ülkelerinde büyüme ortaya çıkmıştır. Reel GSYİH'nın büyüme hızı 2000 yılından itibaren istikrarlı bir şekilde hızlanmıştır. Yıllık ortalama %6'ya ulaşmıştır. Bu başarı sadece hammadde talebindeki patlamaya değil, aynı zamanda çatışma halinde olan veya çatışma yaşayan bazı ülkelerde yeniden yapılanma ekonomisine gösterilen ilgiye dayanmaktadır ve doğal kaynaklara sahip olmayan ülkelerde bile yıllık büyüme oranının %5'i aştığını görebiliriz. Bu bağlamda, uzun süredir devam eden bazı anlaşmazlıkların sona ermesi, ülke ekonomisinin sağlıklı yönetilmesi ve

yatırım dostu ortamın istikrarlı bir şekilde gelişmesi sayesinde ticaret ve yatırım fırsatlarının artması mümkün olmuştur.

Ancak, Afrika ülkelerinin ekonomik büyümesinde her şey mükemmel değildir ve aşağıdaki hususlar henüz çözüme kavuşturulamamıştır: Afrika'da kişi başına düşen GSYİH miktarı açısından gözlemlenen ekonomik büyüme yeterli olmaktan uzaktır.

Afrika ülkeleri arasında büyüme homojen değil. Ücretlerin düşük olduğu Afrika ülkelerinde, kişi başına reel GSYİH (SAGP), Afrika ülkeleri ortalamasının yalnızca üçte biri kadardır. Ekonomik büyümenin yaratacağı istihdam aracılığıyla Afrika'nın karşı karşıya olduğu yoksulluğu azaltması beklenmektedir ve Afrika'nın yoksulluk da dâhil olmak üzere bu ekonomik sorunları çözebilmesi için her ülkede büyümenin devam etmesi ve hareketin (sürdürülebilir büyümenin hızlandırılması - Sustained Growth Acceleration: SGA) daha da güçlendirilmesi gerekmektedir.

Afrika'da sürdürülebilir büyümeyi hızlandırmak için ihtiyaç duyulan kalkınma stratejileri (Sürdürülebilir Büyüme Hızlandırma - SGA) şunlardır:

- i. Bir "endüstri geliştirme stratejisi" aracılığıyla daha geniş bir seçenek yelpazesi (uzay politikası) sağlayın: Gelişmemiş pazarlar veya zayıf bir özel sektör sorunları ile uğraşmak zorunda olan Afrika'da, beklentilerini sadece özel sektöre dayandıran ve hükümetleri endüstriyel kalkınmada rol oynamaya zorlayan bir endüstriyel kalkınma stratejisi, uygulamada kullanılmayan bir şeydir. Tam anlamıyla küreselleşen bir ekonomik dünyada; ticaretin ve sermayenin serbestleştirilmesi ve piyasa reformları, küresel ekonomik rejimin düzenlenmesi açısından farklı standartlar veya uluslararası kalkınma sorunu ile birlikte, gelişmekte olan ülkelerin kalkınma önlemlerinin seçiminde manevra alanının azaldığı gözlemlenebilmektedir.
- ii. "Endüstriyel kalkınma stratejileri" oluşturma ihtiyacına ilişkin bu teklifin ana hatlarıyla fikirleri şunlardır: İlk olarak, her ülkenin ve her sektörün kendine özgü özelliklerini tam olarak anlamak gerekmektedir. İkinci olarak, hükümetin piyasaya devlet müdahalesi, kendi kurumsal kapasitesinin düzeyine uygun hale getirilmelidir. Son olarak, uzun vadeli büyüme gösterimine dayalı bir gelecek ekonomisi inşa etmek için stratejik seçimler yapılmalıdır. "Endüstriyel kalkınma stratejileri" seçiminde kilit noktalar şunlardır:

- i. Net ve kesin seçim kriterlerine göre büyümenin lokomotifi olabilecek şirketleri keşfedin.
- ii. Disiplinli ve rekabetçi sektörlerle yardımcı olun: Afrika ekonomisinin sınırlı kaynaklarını seferber etmek ve sürdürülebilir büyümeyi sağlamaya yardımcı olan bir endüstrinin gelişimini sağlamak için, hükümetler ve işletmeler arasındaki gizli anlaşma ve getirim kollama eylemlerini kontrol etmek çok önemlidir.

Afrika'da gelecekteki ekonomik büyüme, devletin ekonomideki tamamlayıcı ve temel rolünü tanımalı ve aşağıdaki unsurları içermelidir. Şimdiye kadarki deneyimler borcun büyümeye zarar verdiğini gösterdiğinden, borç finansmanını büyümeyi teşvik edebilecek faaliyetlere tahsis edin. Bu tür borç finansmanı, enerji santralleri, yollar, demiryolları, telekomünikasyon, eğitim ve sağlık gibi yeni altyapıların inşasına ve mevcut altyapının onarımına odaklanmalıdır.

Afrika'da geniş ekilebilir arazilerin varlığıyla, mevcut tarım teknolojileri, istihdam yaratılmasına ve gıda güvenliğine yol açacak olan sulama ve tarımsal üretkenliği iyileştirmek için kullanılabilir. Afrika'nın büyümesini sürdürmek ve kapsayıcı hale getirmek için kapasite geliştirme esastır. Ulusal ve ulus altı hedefleri uyumlu hale getirmek ve ekonomik yönetişimi iyileştirmek için kapasite oluşturmaya ihtiyaç vardır: yolsuzluk, vergi kaçakçılığı ve sermaye kaçışına karşı mücadele (Findley vd., 2014).

BEŞİNCİ BÖLÜM

AFRİKA'DA TAŞIMACILIK

Taşımacılık maliyetleri, geniş anlamda, insanların ve malların hareketiyle ilgili maliyetlerdir (Limão, ve A.J.Venables, 2001: 451–479) ve bu hareket belirli bir ülkenin sınırları içinde gerçekleştiğinde, maliyetler genellikle yurtiçi nakliye maliyetleri olarak tanımlanırken, mallar sınırları aştığında, uluslararası nakliye maliyetlerinin ek bir unsuru vardır. Uluslararası nakliye maliyetleri, malların bir ihracatçıdan bir ithalatçıya taşınmasıyla ilgili, genellikle elleçleme, navlun ve sigorta masrafları dâhil tüm masrafları içermektedir (Limão ve Venables, 2001: 451–479). Yüksek nakliye maliyetleri, Afrika'da kalkınmanın önünde önemli bir engel oluşturmaktadır (Wim ve Marianne, 2017: 2-8). Emek ve malların hareketinde sürtüşmeye neden olan nakliye maliyetleri, emek ve mal piyasalarının yanı sıra bilgi ve teknoloji aktarımı piyasalarını da etkili bir şekilde azaltmaktadır.

Çağdaş Afrika'da nakliye maliyetlerinin düşürülmesi, birçok ülkenin uluslararası ticaretlerinde tarifeleri düşürmesi ve gelişmiş ülkelerdeki korumacılığın azalmasıyla daha da öncelikli hale gelmiştir. Aslında Afrika, dünyadaki en fazla kara ülkesine sahip kıtadır. Radelet ve Sachs, karayla çevrili ülkelerin nakliye maliyetlerinin kıyı ülkelerine göre %50'ye kadar daha yüksek olduğunu tespit ederken, Limão ve Venables ticaret hacimlerinin yaklaşık %60 daha düşük olduğunu tahmin etmektedir. Denize kıyısı olmayan ülkeler, yüksek nakliye maliyetleri nedeniyle ihracatın %40'ına kadar eşdeğerini kaybedebilmektedir (Mwase, 2003: 691–700). Afrika'daki nispeten yüksek nakliye maliyetleri, kıtanın diğer gelişmekte olan bölgelere kıyasla ihracattaki nispeten yavaş büyümesinin bir nedenidir.

5.1. Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı genel olarak ticaret ve kalkınmada çok büyük rol oynamaktadır. Ticaretin kolaylaştırılmasını belirleyen çok sayıda faktör olmasına rağmen, gümrük prosedürlerinin etkinliği ile birlikte Liman altyapısı, gözlemlenen ticaret performansının seviyesinin en kritik belirleyici faktörü olarak durmaktadır. Bunun nedeni, limanların ülkelerin küresel ticarete eriştikleri kapılar olmalarıdır.

Dünya, ülkeler arasında ve farklı bölgelerdeki bir dizi ülke arasında giderek artan bir şekilde birbirine bağlı ticaret, belgeler, bilgiler ve fiziksel mallar karşılığında alıcılar ve satıcılar arasındaki teması kolaylaştırmak için Limanlar kullanılarak tamamen birbirine bağlı bir merkezde yürütülmektedir. Ticaret akışlarının yanı sıra, limanlar da açıklık derecesinin arkasında önemli faktörler olmuştur. Bu nedenle, ticaretin açıklığının kolaylaştırılması, limanların mümkün olduğu kadar verimli olmasını sağlamak, müşteri prosedürlerini geliştirmek ve bilgilerin mümkün olan en kısa sürede saklanmasını, işlenmesini ve paylaşılmasını kolaylaştırabilen iyi işleyen bir Bilgi sisteminin sağlanması şeklini almıştır. Ticaret hacmindeki artışın deniz taşımacılığındaki hızlı büyüme ile doğrudan ilişkili olduğuna dair kanıtlar da bulunmaktadır.

5.1.1. Denizyolu Taşımacılığı; Verimlilik, Maliyet ve Küresel Ticaret Akışları

Yükün hacmi ve türü, taşıyıcının maliyetleri üzerinde doğrudan bir etkiye sahiptir. Kargo hacmi, hem deniz ayağında hem de limanda ölçek ekonomilerine izin verdiği için önemlidir, ancak bazen nakliye tarafında elde edilen ölçek ekonomileri limanda sıkışıklığa ve ölçek ekonomilerinin azalmasına neden olabilmektedir. Taşıyıcı tarafından katlanılan maliyetlerin müşteriye ne ölçüde yansıtıldığı, piyasa yapısına ve ayrıca ticaret dengesine bağlıdır. Yedek kapasiteye sahip olan taşıyıcılar, gemilerin hâlihazırda dolu olduğu duruma göre çok daha düşük bir navlun oranında kargo taşımaya isteklidir.

Afrika'ya konteynerle yapılan ithalat için navlun oranları ihracattan daha yüksektir. Bir piyasa mekanizmasının dengesizliklerin azaltılmasına yardımcı olabilmesi için, ticaretin yönüne bağlı olarak navlun oranlarındaki farklılıklar bir dereceye kadar dikkate alınabilmektedir.

5.1.2. Afrika'da Limanlar ve Nakliye

Afrika'nın çoğu dünya standartlarına göre küçük olan birçok limanı vardır. Çok azı en büyük gemileri barındırabilmektedir. Genel olarak, Afrika limanları yetersiz donanıma sahiptir, düşük üretkenliğe sahiptir ve küresel ticaret ve nakliye modellerinde hızla ortaya çıkan değişikliklere hazırlıksızdır. Birçok liman, yeni rıhtım kenarı konteyner portal vinçleri ve kara tarafı elleçleme sistemlerine yönelik kamu sektörü yatırımlarından halihazırda yararlanmıştır.

Ancak konteyner elleçlemede artan bir varlığa sahip olan özel sektör, rıhtım ve kara tarafı konteyner elleçleme ve BT (Bilgi Teknolojisi) sistemlerine en fazla yatırımı yapmaya devam etmektedir ve bu tür yatırımların mali yükünün devletlerden kademeli olarak özel sektöre devredilmesi olumlu sonuçlar vermiştir. Bu eğilim, birçok terminalin endüstriyel karakterinin özellikle özel sektör yatırımlarına elverişli olduğu kuru yük sektöründe de belirgindir. Tam faydasını gerçekleştirmek için yeni ekipman uygun bağlamda tanıtılmalıdır. Örneğin, modern konteyner köprüleri, yüksek yükleri kabul edebilen rıhtım yapıları talep etmektedir ve konteyner terminali istifleme alanları, çok sayıda istiflenmiş konteyneri desteklemek için yeterli yapısal sağlamlığa sahip olmalıdır. Modern konteyner elleçleme sistemleri, yalnızca gerekli ekipmanı değil, aynı zamanda liman yönetimi, uygun Bilgi Teknolojisi desteği ve hem personele hem de mülke verilen hasarın azaltılmasına daha fazla önem vererek yüksek derecede organizasyon gerektirmektedir.

Son olarak, özellikle dökülme ve kontaminasyonun meydana gelebileceği malları işleyen tesislerde, kuru dökme yük elleçleme için yeni sistemlerin kurulmasıyla uygun çevre koruması çok daha büyük önem kazanacaktır. Etkin ekipman bakım ve destek sistemlerinin önemi, yeni ekipmanların eklenmesine rağmen tatmin edici olmayan performans sunmaya devam eden bazı devlete ait limanlarda açıkça ortaya çıkmıştır. Eksik yumuşak altyapı da bölgedeki birçok limanda önemli bir operasyonel darboğaz oluşturmaktadır. Özellikle, gümrük prosedürleri genellikle güncelliğini yitirmiştir veya yolsuzluğa tabidir ve sıklıkla kargo gümrüklemesini geciktirmektedir.

Diğer engeller arasında hem liman alanı içinde hem de tedarik zinciri boyunca bilgi teknolojisi destekli yönetim, bilgi ve iletişim sistemlerinin olmaması yer almaktadır. Birçok liman geliştirme projesinin odak noktası fiziksel ekipmanı yükseltmek olsa da, Afrika'da sektörün devam eden gelişimi için yumuşak altyapının iyileştirilmesi de aynı derecede önemlidir.

Tablo 8. Bölgesel Limanlar ve Transit Trafik Piyasaları

	Ülke	Liman	Transit Trafik Pazarları
Doğu Afrika	Sudan	Sudan Limanı, Suakin	Erişilebilir değil
	Cibuti	Cibuti	Etiyopya
	Kenya	Mombasa	Uganda
	Tanzanya	Darüsselam	Burundi, Ruanda, Uganda, Zambiya

	Mozambik	Maputo,Beira	Malavi ,Zambiya , Zimba bwe
Güney Afrika	Namibya	Walvis Körfezi	Botsvana, Zimbabve, Güney Afrika
	Güney Afrika	Durban, Cape Town, Port Elizabeth	Botsvana, Namibya, Mozambik
Batı Afrika	Angola	Luanda	Kongo Cumhuriyeti, Zambiya, Zimbabve
	Kongo Cumhuriyeti	Matadi	Orta Afrika Cumhuriyeti, Kongo Cumhuriyeti
	Kongo Cumhuriyeti	Pointe noire	Orta Afrika Cumhuriyeti
	Kamerun	Douala	Burkina Faso, Orta Afrika Cumhuriyeti, Çad, Mali, Nijer
	Kamerun	Kribi	Ekvator Ginesi, kuzey Gabon, Kongo Cumhuriyeti
	Benin	Cotonou	Nijer
	Togo	Lome	Burkina Faso, Mali,Nijer
	Gana	Tema, Takoradi	Mali, Nijer, Burkina Faso
	Fildişi Sahili	Abidjan	Burkina Faso, Mali, Nijer
	Senegal	Dakar	Moritanya , Mali

Kaynak: Mundy ve Penfold, 2009

Karayla çevrili çoğu ülkenin denize açılan birkaç çıkışı vardır. Örneğin, Batı Afrika'daki beş kara ülkesi 15 geçiş koridoruna sahipken, Güney Afrika'da yalnızca Zambiya'da 5 geçiş koridoru vardır.

Güney Afrika'da, bu rota üzerindeki daha serbest kara taşımacılığı ve sınır düzenlemeleri ve limandan sık seferlerin bir sonucu olarak, trafik genellikle Durban limanına giden daha uzun rotayı kullanmaktadır. Afrika'daki konteyner trafiği gelişimi şu anda bu koridorlardaki geçiş düzenlemeleri ile sınırlandırılmıştır. Koridorlar arasında daha fazla rekabetin yanı sıra kapsamlı koridor geliştirme programları (örneğin, Maputo koridoru), idari engelleri azaltabilir ve malların daha serbest bir şekilde akmasına izin verebilir. Afrika'nın iç su yollarının canlandırılması da yapıcı bir rol oynayabilmektedir. Koridor limanlarına hizmet veren karayolu ve raylı sistemlerin çoğu kötü durumda ve konteyner taşımacılığını desteklemiyor (Harding vd., 2007). Birkaç istisna dışında (Güney Afrika'da olduğu gibi), konteynerler giriş veya çıkış limanına yakın bir yerde doldurulur ve boşaltılır. Sonuç olarak, kara sınırlarını aşarak karayla çevrili ülkelere

hareket eden konteyner trafiğinin hacmi çok düşüktür. Yakın tarihli bir çalışmada, Mundy ve Penfold (2009), ulusal veya bölgesel ulaşım yetkililerinin liman gelişimine öncelik verdiğine veya liman yönetiminin genellikle kara taşımacılığına bağlantı geliştirmeye dahil olduğuna dair fazla kanıt bulamamıştır.

5.1.3. Afrika'daki Konteyner Trafiği

Afrika'daki konteyner trafiği, Güney Afrika hariç, sistem gelişiminin henüz erken bir aşamasındadır. 2015'te Afrika limanları, yaklaşık 2,0 milyonunu Durban'ın elleçlediği toplam 8,6 milyon yirmi ayak eşdeğer birimi (TEU) elleçlemiştir ve üç ana Güney Afrika limanı, bu trafiğin (3 milyon TEU) yüzde 35'inden fazlasını birlikte yönetmiştir. Afrika'daki konteyner trafiği hızla artmasına rağmen, çok düşük bir tabandan başlamıştır. Örneğin, Batı Afrika'daki konteyner trafiği yıllık ortalama yüzde 14,7 ile tüm Afrika bölgeleri arasında en yüksek oranda arttı, ancak yine de dünya çapındaki konteyner trafiğinin yüzde 1'inden azını oluşturmaktadır. En hızlı büyüyen ikinci alt bölge olan Doğu Afrika'daki trafik, ağırlıklı olarak Mombasa'da yoğunlaşmıştır (Afrika toplamının yüzde 5'i) ve Batı Afrika'da, beş limanın her biri 350.000'den fazla TEU'yu yönetmektedir. Durban, bölgenin açık ara en büyük limanıdır. 2015 yılında konteyner hacmi 1,9 milyon TEU idi ve bu, diğer herhangi bir limanın hacminin iki katından fazladır.

Afrika konteyner ticaretinin büyümesini etkileyen birkaç önemli faktör var. Birincisi, bölgede artan istikrar ve ekonomik büyüme, ağırlıklı olarak konteynerlerle ithal edilen mamul mallara olan talebin artmasına neden oldu. Bu, özellikle artan petrol gelirlerinden fayda sağlayan ülkeler için geçerlidir (örneğin Nijerya).

İkincisi, üretimin küreselleşmesi, Asya tüketim mallarının ithalatı da dahil olmak üzere, Afrika ile Asya arasında artan ticarete yol açmıştır. Üçüncüsü, küresel yenilikler, konteyner sisteminin genel kargo ticaretine daha fazla nüfuz etmesine neden oldu ve büyük armatörlerin Afrika ticaretinde giderek daha büyük ve daha modern konteyner gemilerini konuşlandırdığı kademeli bir etki yaratmıştır. Son olarak, kurumsal reformlar yabancı uzmanlığın ve yatırımın liman sektörüne girmesine izin vermiş ve konteyner elleçleme tesisleri için imtiyazlar ve yönetim sözleşmeleri gibi çeşitli biçimlerde kamu-özel sektör ortaklıklarını (PPP) mümkün kılmıştır.

5.1.4. Genel Kargo Trafığı

Afrika'daki genel kargo trafiğı, büyük ölçüde bölgenin konteyner taşımacılığının gelişmesinde dünyanın geri kalanının gerisinde olması nedeniyle, dünyanın diğer bölgelerine göre daha hızlı büyümektedir.

Bölgedeki bazı limanlarda tarım ürünleri ve hammadde ihracatı önemli olmakla birlikte, genel kargo trafiğı için ticaret dengesi ağırlıklı olarak ithalata yöneliktir. Karayla çevrili ülkelere transit trafik ağırlıklı olarak genel kargodur. Olumlu bir ekonomik görünüm, küresel mali krize rağmen, petrol üretiminden elde edilen gelirleri artırdı ve konteyner trafiğı sistemindeki kalıcı kısıtlamalar, yakın gelecekte genel kargo trafiğinde devam eden büyüme için iyiye işaret. Kapasite talebi karşılamak için yeterlidir, ancak hükümetler bunun böyle devam etmesini sağlamalıdır. Bununla birlikte, adam-saat veya çete-saat başına elleçlenen ton cinsinden ölçülen kargo elleçleme performansı, dünya standartlarının altında ve iyileştirme gerektirmektedir.

5.1.5. Kuru Dökme Trafığı

Afrika'daki geniş kuru yük trafiğı yelpazesi iki kategoriden oluşur: önemli hacimlerde taşınan kömür, demir cevheri ve tahıl gibi emtialardan oluşan büyük dökme yük; ve çimento, agrega, kil ve daha küçük hacimlerde hareket etme eğiliminde olan diğer mallardan oluşan küçük kütle. Kuru dökme trafiğı bazen ortak kullanıcı genel kargo tesislerinde gerçekleştirilmektedir. Hem hacim hem de değer açısından büyük akışlar, genellikle özel sektöre ait olan ve trafik hacimlerini her zaman kamuya bildirmeyen endüstriyel tip terminaller kullanmaktadır.

5.1.6. Sıvı Dökme Trafığı

Ağırlıklı olarak petrol olmak üzere sıvı dökme trafik, Afrika'da büyüyen bir sektördür. ABD ve Asya ülkeleri son dönemde boru hattı ve gemi iskelesi tesisleri de dahil olmak üzere gerekli ihracat platformlarını kurmak için bölgede önemli yatırımlar yaptı. Bölgenin 11 net petrol ihracatçısı var: Nijerya, Angola, Ekvator Ginesi, Sudan, Kongo Cumhuriyeti, Gabon, Çad, Kamerun, Moritanya, Fildişi Sahili ve Demokratik Kongo Cumhuriyeti. Nijerya ve Angola, hem üretim oranları hem de kanıtlanmış rezervler açısından baskın petrol ülkeleridir. Son zamanlarda Gana ve Benin, iç ihtiyaçlarını karşılamaya yetmese de petrol üretmeye başlamıştır.

Afrika, dünya çapındaki ülkelere önemli bir petrol tedarikçisidir. Dünya petrol arzının yaklaşık yüzde 12'sini ve ABD net petrol ithalatının yaklaşık yüzde 19'unu oluşturan günlük 84,5 milyon varillik dünya üretimine günde 10,0 milyon varilden fazla katkıda bulunmaktadır. Bölgenin doğal gaz piyasaları da büyüyor. Asya ülkeleri (Çin, Hindistan, Kore ve Malezya dahil) Afrika'nın enerji ürünlerine hızla ilgi duyumaktadır.

5.1.7. Kargo Elleçleme Sistemleri

Limanlardaki kargo elleçleme sistemleri, modası geçmiş olanlardan en son teknolojiye kadar geniş bir yelpazede değişmektedir. Banjul, Dakar, Monrovia, Onne, Pointe Noire ve Port Harcourt gibi bir dizi büyük limanda rıhtım vinci ekipmanı bulunmaz ve kargo elleçleme için gemilerin teçhizatına güvenilirken, diğerleri modası geçmiş konteyner köprülü vinçlere sahiptir.

Eskimiş ekipmanların sürekli kullanımı, liman verimliliğini sınırlar ve bölgenin kapasite eksikliğine katkıda bulunmaktadır. Bu nedenle, Afrika limanlarının potansiyellerini gerçekleştirmelerine izin vermek için rıhtım kapasitesi yerine kargo elleçleme ekipmanına yeni yatırım yapılması gerekmektedir.

Tablo 9. Kargo Elleçleme Performans Göstergeleri

	Konteyner vinci, verimlilik brüt ortalaması (konteyner/saat başı)	Konteyner gemisi rıhtımı, verimlilik ortalaması (konteyner/saat başı)	Genel kargo gemisi rıhtım verimliliği ortalaması (ton/saat başı)
Abidjan , Fildişi Sahili	18	35	-
Apapa , Nijerya	12	28	28
Beira, Mozambik	10	20	-
Boma, Kongo Cumhuriyeti	-	6	10
Cape Town, Güney Afrika	18	36	-
Cotonou, Benin	-	-	60
Dakar, Senegal	-	10	-
Darüsselam, Tanzania	20	19,8	22,6
Cibuti, Cibuti	17	68	-
Douala, Kamerun	18,5	37,5	12

Durban	15	45	-
Güney Afrika	8	10	-
Freeport, Liberya	-	8	-
Harcout, Nijerya	-	-	26
Kribi, Kamerun	-	-	5,5
Lomé, Togo	-	14	-
Luanda, Angola	6,5	7	16
Luderitz, Namibya	-	7,5	-
Majanga, Madagaskar	-	-	18
Malabo , Ekvator Ginesi	-	-	11
Maputo, Mozambik	11	22	22,5
Matadi	6,5	10	11
Mindelo, Yeşil Burun Adaları	6,5	13	13,5
Mombasa, Kenya	10	10	20,8
Onne, Nijerya	-	14	26
Pointe noire, kongo temsalcisi	6,5	6,5	13,5
Elizabeth Limanı, Güney Afrika	14,95	15	45
Banjul Limanı, Gambiya,	-	1,5	-
Rades, Tunus	-	10	-
RichardsBay, Güney Afrika	-	10	25
Suakin, Sudan	-	-	15
Sudan, Sudan	8	20	24,5
Takoradi, Gana	-	-	30
Tema, Gana	13	39	40
Toamasina, Madagaskar	-	17,6	27
WalvisBay, Namibya	-	7,5	31

Kaynak: AICD Veritabanı

Birçok liman, yeni rıhtım kenarı konteyner portal vinçleri ve kara tarafı elleçleme sistemlerine yönelik kamu sektörü yatırımlarından halihazırda yararlandı (özellikle Mombasa'daki Kenya Limanlar Otoritesi ve Güney Afrika'daki Ulusal Limanlar Otoritesi tarafından). Ancak konteyner elleçlemede artan bir varlığa sahip olan özel sektör, rıhtım tarafı ve kara tarafı konteyner elleçleme ve Bilgi Teknolojisi sistemlerine en fazla yatırımı yapmaya devam etmektedir. Bu tür yatırımların mali yükünün devletlerden kademeli olarak özel sektöre devredilmesi olumlu sonuçlar vermiştir. Bu eğilim, birçok terminalin endüstriyel karakterinin özellikle özel sektör yatırımına elverişli olduğu kuru yük sektöründe de belirgindir. Tam faydasını gerçekleştirmek için uygun bağlamda yeni ekipman sunulmalıdır. Örneğin, modern konteyner köprüleri, yüksek yükleri kabul edebilen rıhtım yapıları talep etmektedir ve konteyner terminali istifleme alanları, çok sayıda istiflenmiş konteyneri desteklemek için yeterli yapısal sağlamlığa sahip olmalıdır. Modern konteyner elleçleme sistemleri, yalnızca gerekli ekipmanı değil, aynı zamanda liman yönetimi, uygun BT desteği ve hem personele hem de mülke verilen hasarın azaltılmasına daha fazla önem vererek yüksek derecede organizasyon gerektirir. Son olarak, özellikle dökülme ve kontaminasyonun meydana gelebileceği malları işleyen tesislerde, kuru dökme yük elleçleme için yeni sistemlerin kurulmasıyla uygun çevre koruması çok daha büyük önem kazanacaktır. Etkin ekipman bakım ve destek sistemlerinin önemi, yeni ekipmanların eklenmesine rağmen tatmin edici olmayan performans sunmaya devam eden bazı devlete ait limanlarda açıkça ortaya çıkmıştır. Eksik yumuşak altyapı aynı zamanda bölgedeki birçok limanda önemli bir operasyonel darboğaz oluşturuyor. Özellikle, gümrük prosedürleri genellikle güncelliğini yitirmiştir veya yolsuzluğa tabidir ve sıklıkla kargonun gümrükten çekilmesini geciktirir (ve hatta limanların geçici olarak kapanmasına neden olmuştur). Diğer engeller arasında hem liman alanı içinde hem de tedarik zinciri boyunca BT destekli yönetim, bilgi ve iletişim sistemlerinin olmaması yer alır. Birçok liman geliştirme projesinin odak noktası fiziksel ekipmanı yükseltmek olsa da, Afrika'da sektörün devam eden gelişimi için yumuşak altyapının iyileştirilmesi de aynı derecede önemlidir.

5.2. Afrika'da Hava Yolu Taşımacılığı

Afrika'daki Hava taşımacılığının (Havacılık) erken tarihi, kıtanın sömürge tarihi ile çok ilgilidir. Bu, bağımsızlıklarından önce, çoğu Afrika ülkesinin hava hizmeti, esas olarak Avrupa ilişkileri ve anlaşmalarına dayanıyordu. Bağımsızlıktan kısa bir süre

sonra, yeni bağımsız Afrika devletlerinin çoğu, çoğu devlete ait olan kendi ulusal hava taşıyıcılarını kurdular ve bunların çoğu başarısız olmuştur (Guttery, 1998). Ayrıca Gordon(1992), bitişik Güney Afrika'daki hava taşımacılığının, bağımsızlıktan ve Güney Afrika'daki apartheid'in sona ermesinden hemen sonra siyasi eylemle nasıl parçalandığını açıklamaktadır.

Tablo 10. Bağımsızlıktan Sonra Kurulan Bazı Afrika Havayollarının Listesi

HAVA YOLLARI	YIL	HAVA YOLLARI	YIL
Botsvana Ulusal Hava Yolları	1966	Gana Hava Yolları	1958
Burkina Hava Yolları	1984	Gine Hava Yolları	1960
Burundi Kraliyet Hava Yolları	1960-63	Bissau Hava Yolları	1960
Tchad Hava Yolları	1966	Lesotho Hava Yolları	1967-70
Kongo-Brazzaville Hava Yolları	1961-65	Libya Arap Hava Yolları	1964
Kongo Hava Yolları	1961-65	Malavi Hava Yolları	1964
Cibuti Hava Yolları	1963-70	Mali Hava Yolları	1960
Gambiya Hava Yolları	1964	Mauritius Hava Yolları	1967
Fas Kraliyet Havayolları	1957	Nijerya Hava Yolları	1958-2003
Sierra Leone Hava Yolları	1958-87	Ruanda Hava Yolları	1975-96
Nijer Hava Yolları	1966-93	Senegal Hava Yolları	1962
Zambiya Hava Yolları	1963-94	Uganda Hava Yolları	1976-2001

Bu Afrikalı ulusal taşıyıcıların çoğu, maliyetli, ancak kapsamlı yerel rota ağlarını çapraz sübvansane etmek için eski sömürge efendilerinin topraklarına gidip gelen karlı uluslararası rotaları kullanmaktan oluşan bir iş modeli izlemiştir (Guttery, 1998). Schulumberger'e göre (2010) kullanılan iş modeli, genellikle, kapasitenin sınırlı olduğu ve karlılığı en üst düzeye çıkarmak için kontrol edildiği kıtalararası rotalar için sıkı ikili ilişkilerin sürdürülmesiyle sonuçlanmıştır. Bununla birlikte, hükümetler maliyetli bir yerel şebekeyi sürdürmek zorunda olduklarından, bölgesel hava hizmetlerinin gelişimini ikincil olarak görme eğilimindeymiş.

Afrika'da hava taşımacılığı, sektörün gelişiminde ikili yönler ve ikilik ile karakterizedir. Bir yandan kıtanın coğrafyası, enginliği ile birlikte gelişmiş bir hava

taşımacılığını gerektirmektedir. Bölgeler arasında işbirliği ve bütünleşme eksikliği ise endüstrinin gelişiminin erken dönemlerinde bölgeler arasında izole bir gelişmeye yol açmıştır. Konuların ve durumların çeşitliliği göz önüne alındığında, Sahra altı Afrika'daki Havacılığın erken tarihi, dört ayrı bölge (Güney, Orta, Doğu ve Batı Afrika) için daha iyi analiz edilmektedir. 2010'da Afrika'da 4.000'den fazla havaalanı ve havaalanı vardı ve bunların yalnızca %20'si kaplamalı pistlere sahipti ve bunların yalnızca 117'si (%29) Uluslararası Sivil Havacılık Otoritesi (ICAO) standartlarını ve tavsiye edilen uygulamaları karşılamıştır (ATAG, 2012).

Afrika'da ekonomik büyümeyi teşvik etme ve yoksulluğu azaltmada ulaşım altyapısının rolü ve önemi ne kadar vurgulansa azdır. Ayrıca nakliye maliyetlerinin ticaret maliyetlerinin en önemli bileşeni olduğunu açıklamakta ve Afrika ülkelerinin uluslararası ticaretlerinde karşı karşıya kaldıkları yüksek nakliye maliyetleri için beş neden ileri sürmektedirler. Öne sürülen en önemli sebeplerden üçü karaya kapalı olma, mesafe ve yeterli altyapının olmayışı birçok yönden hava taşımacılığı ile ilgilidir.

Wim ve Marianne (2007) ayrıca, yüksek nakliye maliyetini, insan ve mal taşımacılığında yetersiz yurt içi havaalanlarına ve lojistiğe bağlamaktadır. Bir önceki bölümde tartışıldığı gibi, Afrika ülkelerinin üçte biri karayla çevrilidir ve Afrika'daki ülkeler arasındaki mesafenin bile büyük olması, kıtada Hava taşımacılığını tercih edilmiş ve gelişmiş hale getirmiş olmalıdır. Öte yandan Bofinger (2009), hava taşımacılığı altyapı kapasitesinin Afrika'da ciddi bir sorun olmadığını savunuyor. Paralel taksi yollarına ve terminal tesislerine mütevazı bir yatırımla daha iyi zaman planlamasıyla birleşen ona göre, mevcut hava alanı ve pist sayısı mevcut trafiği ve öngörülebilir büyümeyi karşılamak için yeterlidir.

Tablo 11. Afrika'da Genel Pist Kalitesi

Derecelendirme	Havalimanları	Yüzde	Koltuk	%
Mükemmel	31	17	69,666,792	63
Çok iyi	51	28	26,574,283	24
Adil	52	29	9,285,100	8
Marjinal	8	4	2,291,844	2
Fakir	37	21	2,419,054	2
Toplam	179	100	110,237,072	100

Kaynak: Author's analysis of data collected by the World Bank

Kasım 2007'de hizmet veren havalimanlarının neredeyse tamamında en az bir asfalt ana pist bulunuyormuştu ve bu uçak pistlerinden yalnızca 12'si asfaltsızdı ve çoğu yakın zamanda veya devam eden askeri çatışmaların yaşandığı ülkelerdeydi. Bununla birlikte, uydu görüntülerinin mevcut olduğu 173 Afrika hava limanının yüzde 25'inin marjinal veya kötü durumda olduğu ve yüzde 21'inin kötü durumda olduğu görülmektedir.

Öte yandan, bölgenin hava trafiğinin sadece yaklaşık yüzde 4'ü marjinal veya kötü havalimanlarından geçmektedir. Daha yüksek trafik hacmine sahip havalimanları genellikle daha kaliteli hava trafiği altyapısına sahiptir. Johannesburg ve Nairobi gibi ana merkezler, standart pist uzunluğu ve ILS dahil olmak üzere yeterli hava trafiği altyapısına sahiptir. Düşük kaliteli altyapı, düşük trafik hacmine sahip (yılda bir milyon koltuğun altında) havalimanlarında çok daha yaygındır. Örneğin, bölgede görece az sayıda hava limanının asfaltsız pisti olmasına rağmen, bazı ülkelerde kötü pist koşullarına sahip çok sayıda havalimanı vardır.

5.2.1. Afrika'da Havaalanı Ücretleri

Havaalanına ve uçağa göre önemli ölçüde farklılık gösterse de, havaalanına iniş ücretleri Afrika'da yüksektir. Almanya, Frankfurt'taki FraPort ile Sahra Altı Afrika'daki 15 ve Kuzey Afrika'daki 3 havalimanındaki üç uçak tipi için ücretlerin karşılaştırılması, Sahra Altı Afrika havalimanlarındaki ücretlerin FraPort'takinden ortalama yüzde 30 ila 40 daha yüksek olduğunu gösteriyor. Kuzey Afrika'da karşılaştırılabilir veya daha düşüktü . Uyuşmazlığın uçak boyutuyla birlikte dramatik bir şekilde artması, havalimanlarının belki de döviz geliri elde etmek için kıtalararası yolculardan daha fazla ücret aldığını göstermektedir. Bazı durumlarda, yolcu ücretleri yolcu başına 80 doları aşmaktadır. Öte yandan, Sahra Altı Afrika'daki havalimanları, alışveriş, araba kiralama ve gümrüksüz imtiyazlar gibi sanayileşmiş ülkelerdeki genel havalimanı gelirlerinin büyük bir kısmını oluşturan diğer gelir kaynaklarına nadiren sahiptir.

5.3. Karayolu Taşımacılığı

Ulaşım, insanların ve malların bir bölgeden diğerine akmasına izin veren ekonominin önemli bir bileşenidir. Tarihsel yaklaşım uygulanırsa, Afrika'da ulaşımın evrimi iyi anlaşılır. Üç dönem ayırt edilmektedir: sömürge öncesi, sömürge dönemi ve

sömürge sonrası dönem. Sömürge öncesi dönem, altyapının düşük gelişimi ile işaretlenmektedir.

Sömürge dönemi, farklılaşmış alanların, yöneticilerin kaldığı şehirlerin ve yerli halkın çoğunun yaşadığı banliyö ve kırsal bölgelerin gelişimini görmüştür. Bu dönemde ulaşım altyapılarının çoğu inşa edildi ve bazı ülkelerde şehirlerin ana planı hala kolonyal efendiler tarafından on yıllar önce oluşturulan planı takip etmektedir. Yolların çoğu, memurların yaşadığı alanın etrafına inşa edildi ve çok azı yerleşim alanları ile çiftlikleri birbirine bağlamıştır.

Karayolu taşımacılığı, Afrika ekonomilerinde önemli bir rol oynamaktadır. Çoğu zaman yetersiz olan insan ve mali kaynaklar, ulaşım modlarının seçiminde devlet seçimini sınırlandırmaktadır. Karayolu taşımacılığı çoğu ülkede baskın olmaya devam etmektedir. Her birinin kendi çalışma şekli ve organizasyonu vardır. Ana altyapı, üzerinde etkileşimde bulunan aktörlerin çokluğu nedeniyle bu karmaşıklık dikkate alınarak tasarlanması ve tüm kullanıcıları tatmin etmesi gereken yoldur. Ancak bu karmaşıklık her zaman dikkate alınmamakta ve karayolu sektörü genellikle anarşi içinde çalışmaktadır ki bu da Afrika ülkelerinin ekonomisine çok pahalıya mal olmaktadır.

Yolcu ve yük trafiğinin yüzde 80 ila 90'ını taşıyan yollar, çoğu Afrika ülkesinde ulaşım sektörüne hâkimdir. Dahası, çoğu kırsal topluluğa ulaşmanın tek yolu onlardır. Bu hâkimiyet, bölgenin ağının yoğunluğunun hem kişi başına hem de kilometrekare kara alanı başına diğer dünya bölgelerine göre daha düşük olmasına rağmen elde edilmektedir.

Karayolu sisteminin durumu da uluslararası standartlara göre kötüdür ve Afrika'daki yolların mekânsal yoğunluğu uluslararası standartlara göre düşüktür. Ülke ağırlıklı ortalama, 1.000 kilometrekare arazi alanı başına 109 km sınıflandırılmış yol ve 149 km tüm yol olup, medyan değerleri sırasıyla 57 ve 82'dir. 993 km/1.000 km²'ye sahip Mauritius haricinde, sınıflandırılmış yol yoğunlukları 10 (Moritanya) ile 296 (Gambiya) arasında değişmektedir. Kırsal ulaşım altyapısı, belirlenmiş ve haritalanmış yollardan daha fazlasını içermektedir. Kırsal alanlarda, insanlar ve araçlar sayısız sınıflandırılmamış ve kayıt altına alınmamış yol ve iz boyunca hareket eder. Bu nedenle, kırsal ağ işinin boyutunu belirlemek zordur. Ancak, Afrika'nın ikame değerinin 48 milyar dolar olduğu tahmin edilen yaklaşık 1 milyon km belirlenmiş kırsal yollara (üçüncül veya sınıflandırılmamış) sahip olduğu tahmin edilmektedir. Yine de, karayolu ağının kişi başına düşen mali yükü nispeten yüksektir; bu, düşük nüfus yoğunluğu ve kişi başına

düşük gayri safi yurtiçi hâsıla (GSYİH) birleşiminin bir sonucudur. Bu zor koşullarda, yol bakımı için güvenli finansman sağlanması ve bu bakımın verimli bir şekilde uygulanması, sektörün etkinliği açısından kritik öneme sahiptir. Ne yazık ki, bu alanda da yapılması gereken çok şey var. Karayolu taşımacılığı endüstrisi büyük ölçüde kartelleşmiş ve kontrol edilmektedir ve yüksek maliyetlere rağmen yüksek karlar sağlamaktadır.

Tablo 12. Uluslararası Ticaret için Afrika'nın Kilit Ulaşım Koridorlarına Genel Bakış

Koridor	Uzunluk (km)	İyi durumdaki yollar(%)	Ticaret yoğunluğu (US\$ milyon / km)	Örtülü hız (km / saat)	Navlun tarifesi (US\$/ton-km)
Batı	2,050	72	8,2	6,0	0,08
Merkezi	3,280	49	4,2	6,1	0,13
Doğu	2,845	82	5,7	8,1	0,07
Güney	5,000	100	27,9	11,6	0,05

Nispeten az sayıda uluslararası karayolu ulaşım koridoru, Afrika'nın denize kıyısı olmayan ülkelerinin ekonomilerinin korunmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bunlardan, her bir alt bölgenin denize kıyısı olmayan ülkelerini kendi limanlarına bağlayan ana uluslararası ticaret koridorları, yaygın olarak en önemlisi olarak kabul edilmektedir.

Yılda yaklaşık 200 milyar dolarlık ithalat ve ihracat, toplam uzunluğu 10.000 km'den biraz fazla olan bu kilit koridorlarda hareket etmektedir. Orta Afrika için bölgesel ulaşım, Kamerun'daki Douala limanını Çad (pamuk ve petrol ihracatına hizmet veren) ve Orta Afrika Cumhuriyeti'ne (kütük ihracatına hizmet veren) bağlayan iki karayolu ve demiryolu koridorunun hakimiyetindedir. Batı Afrika için, karayla çevrili Burkina Faso, Mali ve Nijer ülkelerine hizmet veren (Benin, Fildişi Sahili, Gana, Gine, Senegal ve Togo'da) birkaç potansiyel geçit vardır. Ancak Fildişi Sahili'ndeki krizin bir sonucu olarak Abidjan'dan uluslararası rotaların kapanması, trafiğin çoğunun artık Benin, Gana, Togo'daki limanlardan geçmesi ve Burkina Faso'nun da Mali için bir geçiş ülkesi haline gelmesi anlamına geliyormuştur.

Doğu Afrika Topluluğu'nun (EAC) oluşturulmasına rağmen, Doğu Afrika'da ticaret akışlarının yüzde 80'i bölge dışında başlıyor veya sonlanıyor. Mombasa, yılda 13 milyon tondan fazla yük elleçleyen ve sadece Kenya ve Uganda'ya değil, aynı zamanda

kuzey koridoru üzerinden Burundi, Demokratik Kongo Cumhuriyeti ve Ruanda'ya da hizmet veren bölgenin ana limanıdır. Darüsselam'dan gelen merkez koridor, Zambiya'ya alternatif olmanın yanı sıra Demokratik Kongo Cumhuriyeti'ne de hizmet ediyor. Güney Afrika'da dört önemli ticaret yolu vardır. Durban'dan gelen kuzey-güney koridoru olan ana yol, Zambiya, Güneydoğu Demokratik Kongo Cumhuriyeti ve Batı Malavi'yi Botswana, Zimbabve ve Güney Afrika'ya bağlayan bölge içi bir ticaret yolu olarak hizmet ediyor. Beira, Walvis Bay ve Dar es Salaam'dan geçen alternatif rotalar, bölgenin bazı bölgelerine daha yakın olmasına rağmen, Durban'ın kuzey-güney koridoruna göre, Durban'ın üstün yol altyapısı, daha iyi liman ekipmanı ve daha düşük denizcilik ücretleri nedeniyle sıkıntı yaşıyor. Her halükarda, ulusal hükümetler bu ağı gerçeğe dönüştürmek için gereken finansmanı taahhüt etmedi. Yaklaşık yüzde 70'i şu anda asfaltlanmıştır, ancak yüzde 25'i ya toprak yüzeye sahiptir ya da hiç gelişmemiştir. Kayıp halkaların çoğu Orta Afrika'da yoğunlaşmıştır. 2003 yılında kavramın durumu gözden geçirildiğinde, ağda önerilen dokuz bağlantıdan yalnızca birinin,

Navlun taşımacılığı hizmetleri, birçoğu dünya pazarlarına görece düşük değerli ağırlıktaki malların ihracatına bağımlı olan Afrika ekonomileri için çok önemlidir. Ne yazık ki, 1990'ların ortalarından beri yürütülen ampirik çalışmalar, sürekli olarak Afrika'daki nakliye fiyatlarının diğer bölgelere göre daha yüksek olduğunu göstermiştir. Karayla çevrili Afrika ülkeleri için nakliye ücretlerinin ithalat maliyetlerinin yüzde 15 ila 20'si arasında değiştiği gösterilmiştir; bu, gelişmiş ülkelerde tipik olarak bulunandan üç veya dört kat daha yüksek bir orandır. Yakın zamanda yapılan bir araştırma (Teravaninthorn ve Raballand, 2008), Orta Afrika'daki ulaşım fiyatlarının ortalama olarak Güney Afrika'daki fiyatların iki ila üç katı kadar yüksek olduğunu göstermiştir.

5.4. Afrika'da Demiryolu Taşımacılığı

Afrika'daki neredeyse tüm raylı sistemlerin kökeni, Avrupalı sömürgeci güçlerin askeri hareketleri desteklemek ve büyük madencilik veya çiftçilik faaliyetlerinde üretilen malları taşımak için demiryolu hatları inşa ettiği 20. yüzyılın başlarına dayanmaktadır. Kıta bağımsızlığını kazandıktan sonra, demiryolu ağları yeni ulusal sınırlara göre parçalandı, bu nedenle bazı durumlarda pazarları ve ölçek ekonomileri azalmıştır.

Kamu kuruluşları, karayolu taşımacılığından kaynaklanan rekabet nedeniyle azalan taleple kısa sürede verimsiz ve fazla personelli hale gelen demiryollarını işletmek

için kuruldu ve çoğu demiryolu ihmal ve çürüme sarmalına girmiştir ve bazen geri dönüşü olmayan bir noktaya yakın ciddi bir bozulma durumuna yol açmıştır.

Yüzyılı aşkın bir süredir büyük ağ planları olmasına rağmen, Afrika'daki demiryollarının çoğu, ya ülkeler içinde ya da limanları bölgesel hinterlandına bağlayan bağlantısız hatlardan oluşmaktadır. Tek gerçek uluslararası ağlar, Güney Afrika merkezli ve kuzeyde Zimbabwe, Zambiya ve Demokratik Kongo Cumhuriyeti'ne kadar uzanan ve daha az ölçüde Kenya, Tanzania ve Uganda'daki eski Doğu Afrika demiryolları ağıdır. Bu demiryolu gelişimi modeli, Afrika'daki ülkeler arası ticaretin tarihsel olarak sınırlı miktarını yansıtmaktadır. Bugün bile, komşu ülkeler arasındaki ticaret hacimleri oldukça küçüktür. Afrika demiryolları bu nedenle limanlarla yakından bağlantılıdır (aslında, Afrika'nın çoğu bir zamanlar entegre liman ve demiryolu organizasyonlarına sahipti). Demiryollarının birden fazla ülkeyi kat ettiği durumlarda, Kenya ile Güney Afrika ve komşuları arasındaki kayda değer trafik istisnası dışında, navlun nadiren ara ülke veya ülkelerde başlar veya orada sona erer. Bölgedeki demiryollarının çoğu 1960'lara kadar oldukça başarılıydı. Ancak Afrika'da karayolu sistemi geliştikçe, yeni ve daha büyük kamyonlar giderek daha yüksek değerli genel yük taşımacılığını ele geçirdi. Demiryolu trafiği öncelikle dökme maden ve tarımsal yük ile yakıt gibi yarı dökme yük ile sınırlı hale gelmiştir.

5.5. Ulaşım Altyapı Zorlukları

Zayıf ulaşım altyapısı, kilit ekonomik merkezler arasındaki karayolu ve demiryolu bağlantılarının düzensiz kalmasıyla birlikte, birçok Afrika lojistik pazarının büyümesinin önünde bir engel teşkil etmektedir. Afrika'da mal taşıma maliyetinin, ortalama olarak, gelişmiş ülkelere göre iki veya üç kat daha yüksek olduğu tahmin edilmektedir ve nakliye maliyetleri, malların perakende fiyatının %50-75'ini temsil edebilmektedir. Karayolu ve demiryolu ağlarının düşük kalitesi, DHL Express gibi lojistik şirketlerini yüklerinin çoğunu hava yoluyla taşımaya zorlamaktadır.

Büyük şehirlerdeki trafik sıkışıklığı da lojistik operatörlerini etkileyebilir. Limanlar etrafındaki tıkanıklık ve sınırlı depo alanı için rekabet de iç kara limanlarının gelişimine yönelik bir eğilime yol açmıştır. Nijerya'da, güç kaynağı sorunları da lojistik operatörleri için önemli bir endişe kaynağıdır ve birçok şirket, gaz boru hatlarının hizmet verdiği endüstriyel parklarda bulunmalarını şart koşmaktadır. Şu anda kıta genelinde devam etmekte olan ve Afrika içindeki ulaşım bağlantısının iyileştirilmesine yardımcı

olması gereken çok sayıda büyük ölçekli ulaşım altyapısı projesi bulunmaktadır. Bununla birlikte, altyapı iyileştirmeleri, Afrika şehirlerinin ve ekonomilerinin şaşkıncı bir şekilde büyüdüğü hıza ayak uydurmak için mücadele edecektir.

Afrika, uygun olmayan ticaret ve ulaşım politikaları nedeniyle yüksek nakliye maliyetlerine maruz kalmaktadır. Afrika limanlarındaki gecikmeler, her gün malların değerine ortalama yüzde 0,8 ekleyen mamul mallar için transit olarak ek bir gün maliyeti ile uluslararası nakliye maliyetlerine önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır(Buys vd., 2006). Birçok Afrika ülkesinde yurtiçi nakliye maliyetleri, yüksek uluslararası nakliye maliyetleri kadar bir engel olabilmektedir. Afrika ülkelerinde, bir limana olan mesafe , ulaşım altyapısının olmaması nedeniyle nakliye maliyetlerini yeterince yansıtmayabilmektedir.

ALTINCI BÖLÜM

AFRİKA TİCARETİ

Günümüzün son derece küreselleşmiş dünyasında ticaret, büyüme ve kalkınma için temel bir mekanizmadır. Ampirik kanıtların güncelliği, özellikle makroekonomik düzeyde ekonomik büyümeye yol açan ticareti desteklemektedir (Singh, 2010).

Son zamanlarda yapılan bir dizi çalışma, ticaretin Afrika ülkelerinin büyümesi için gerçekten önemli olduğunu göstermektedir. Örneğin, Sachs ve Warner (1997), Afrika ülkelerindeki tarihsel olarak yavaş büyümenin, genel olarak aşağıdakileri içerecek şekilde tanımlandığı üzere, uluslararası pazarlara ticari açıklık eksikliğinden kaynaklanabileceğini bulmuşlardır: tarifeler, tarife dışı engeller, sınırlı ekonomik özgürlük, devlet tekel ve döviz kurunun aşırı değerlenmesi.

Afrika, dünya ticaretindeki konumunu iyileştirmek için politikalar ve girişimler uygulamaya devam etse de, kıta küresel sahnede ticarete küçük bir oyuncu olarak kalmıştır. Küresel ticaretteki payı son 6 yılda (2017,2018, 2019,2020,2021,2022) yüzde 2,7 civarında durmuştur. Bu bağlamda, ticaretle ilgili altyapı ve lojistiği iyileştirmeyi amaçlayan teşvikler ve yatırımların yanı sıra, büyüme kaynaklarını genişletmek ve Afrika ticaretinin kalıplarını değiştirmek için işleme ve üretim kapasitesini artırmayı da içeren pratik önlemlerin uygulanmasını sağlamak kritik önem taşımaktadır.

Afrika'nın mal ticaretindeki sıra dışı düşüş, siyasi belirsizlikleri körükleyen ve yatırım üzerinde baskı yaratan uzun süreli ticari anlaşmazlıkların yanı sıra küresel emtia talebini azaltan ve mal ihracatının büyümesi yavaşlatan Çin ekonomisinde devam eden yavaşlama da dâhil olmak üzere bir dizi faktörden kaynaklanmaktadır.

Afrika, tarihsel olarak Avrupa ile özellikle Avrupa Birliği (AB) ile dünyanın herhangi bir bölgesinden daha fazla ticaret yapmıştır. Bununla birlikte, Afrika ülkeleri ticaret ortaklarını özellikle Asya olmak üzere diğer gelişmekte olan bölgelere doğru çeşitlendirdikçe bu eğilim giderek değişmektedir.

Çin ve Hindistan, Afrika ve Asya arasındaki yükselen ticaret ilişkilerinin ana itici güçleri olmuştur. Aynı zamanda, Çin'in Afrika'nın dünyaya yaptığı toplam mal ihracatındaki payı da istikrarlı bir şekilde artarak Afrika'nın en büyük ticaret ortağı konumunu sağlamıştır.

Afrika'nın Asya'dan ithalatına, makine ve elektrikli ev aletleri, elektronik ve mineral yakıtlar ve petrol hâkimdir . Bununla birlikte, AB, mekanik cihazlar, mineral yakıtlar ve petrol, taşıtlar ve yedek parçaların en önemli kaynağı olmaya devam etmiştir.

Latin Amerika ve Afrika arasındaki ticaret marjinal kalmaktadır. Afrika'nın Latin Amerika'ya ihracatının payının, 2018'de kaydedilen yüzde 1,70'ten 2019'da sadece yüzde 1,29'a düştüğü tahmin etmektedir. Düşük performans, büyük ölçüde, o bölgedeki, özellikle de yönetim ve siyasi belirsizlikle ilgili kalıcı zorlukların toparlanma sürecini baltaladığı bölgenin en büyük ekonomisi olan Brezilya'da, uzun süreli ekonomik zorluklardan kaynaklanmaktadır.

Mal ticareti gibi, Afrika'nın hizmet ticareti de son on yılda güçlü bir büyüme yaşamıştır. Çoğu Afrika pazarının boyutları küçüktür, bu da ticarete yüksek işlem maliyetlerine ve ölçek ekonomilerinden yararlanılmamasına neden olmaktadır (Njinkeu ve Fosso, 2006) ve bu ülkeler yeterli miktarda ve kalitede rekabetçi ihracat üretmez veya önemli miktarda yabancı yatırım çekemez.

Afrika'nın mal ithalatındaki düşüş, ticaret finansmanına erişimdeki zorluklar, likidite kısıtlamaları, döviz kuru riskleri ve yerel para birimlerinin keskin değer kaybıyla şiddetlenen düşen döviz rezervleri gibi çeşitli faktörleri yansıtmaktadır. Afrika'da Bölgesel ticaret gruplarını veya bölgesel ekonomik toplulukları (REC'ler) kullanan bölgesel işbirliği, İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesinden bu yana ticaret politikasının geliştirilmesinde baskın bir özellik olmuştur (Milton, 2005: 5-23).

Ayrıca, Afrika'nın ticareti, dar bir doğal kaynak ve emtia yelpazesine fazlasıyla bağımlıdır. Son kırk yılda, yakıtlar ve madencilik ürünleri, Afrika'nın ihracatının yarısından fazlasını oluştururken, gelişmekte olan Asya ve gelişmiş ekonomilerde bu oran yalnızca %10'dur. Aslında, ülke bazında bakıldığında, madencilik ürünlerinin payı, tüm Afrika ekonomilerinin yarısından fazlasında toplam ihracatın %30'undan fazlasını ve birkaç durumda %90'ından fazlasını temsil etmektedir. Ticareti teşvik etme çabaları, Afrika'nın ekonomilerini çeşitlendirmesi ve kıtanın genel rekabet gücünü artırması için kritik öneme sahip olacaktır. Afrika'da Bölgesel Ekonomik Topluluklar düzeyinde gelişen bölgesel bütünleşmenin bir sonucu olarak bölge içi ticaret artmıştır.

Tablo 13. Afrika: Mal Ticareti, 2019-2021 (milyar ABD doları)

	Mal İhracatı (Milyar ABD Doları) Büyüme Oranı (Yüzde)					Mal İhracatındaki Payı (Yüzde)		
	2019	2020	2021	2020	2021	2019	2020	2021
Cezayir	32,45	19,58	36,87	-39,65	88,28	41,31	32,50	32,37
Angola	35,05	27,94	24,35	-20,36	-12,83	14,17	9,88	12,74
Benin	0,85	0,85	1,02	-0,51	20,98	2,94	2,66	3,19
Botswana	5,05	3,73	6,45	-26,09	72,75	6,42	6,26	8,46
Burkina Faso	3,24	4,38	5,07	35,24	15,83	3,57	4,12	4,72
Burundi	0,18	0,16	0,12	-10,46	-26,21	0,89	0,91	1,12
Cabo verde	0,06	0,06	0,06	-12,67	14,72	0,79	1,13	1,17
Kamerun	4,30	3,53	4,47	-17,88	26,45	5,72	6,19	7,52
Orta Afrika Cumhuriyeti	0,05	0,06	0,07	27,97	24,10	0,45	0,44	0,53
Çad	1,27	1,45	1,97	14,46	35,89	1,06	1,03	1,10
Komorlar	0,05	0,02	0,02	-55,58	-9,78	0,20	0,27	0,31
Kongo Cumhuriyeti	13,18	13,79	29,64	4,59	114,96	12,94	11,87	15,35
Kongo	5,58	4,90	6,59	-12,13	34,46	2,24	1,91	2,45
Fildişi Sahili	12,73	12,43	15,34	-2,34	23,44	10,52	10,64	14,14
Cibuti	0,25	0,27	0,26	9,64	-2,91	1,49	1,48	1,63
Mısır	30,61	26,81	37,93	-12,41	41,47	78,57	60,88	74,24
Ekvator Ginesi	4,70	2,83	4,44	-39,82	56,76	1,03	0,89	0,82
Eritre	0,34	1,18	0,49	250,90	-58,17	0,31	0,35	0,34
Etiyopya	3,22	3,30	3,19	2,65	-3,37	17,84	15,85	16,18
Gabon	5,59	3,98	5,22	-28,85	31,31	2,41	2,26	2,31
Gambiya	0,03	0,03	0,03	7,69	27,21	0,49	0,55	0,66
Gana	16,78	18,76	18,55	11,82	-1,13	10,44	10,98	13,54
Gine	2,85	3,74	5,04	31,15	34,94	3,49	3,68	3,90
Gine-Bissau	0,24	0,18	0,18	-22,29	-0,41	0,27	0,29	0,35
Kenya	5,83	5,84	6,72	0,18	15,07	17,33	15,53	19,74
Lesotho	1,09	0,90	1,07	-17,34	18,51	2,30	1,75	1,85
Liberya	0,34	0,28	0,45	-18,03	62,22	1,34	1,53	1,73
Libya	32,59	11,03	42,85	-66,17	288,66	15,68	12,77	17,64
Madagaskar	2,56	1,95	1,92	-23,75	-1,61	3,74	3,21	3,19

Malavi	0,92	0,79	0,99	-14,31	25,60	2,94	2,73	3,18
Mali	3,65	4,21	4,19	15,34	-0,41	5,05	5,60	6,16
Moritanya	2,29	2,84	3,84	24,31	35,22	3,52	2,74	3,37
Mauritius	1,89	1,67	1,68	-11,49	0,32	5,61	4,53	5,21
Fas	27,69	28,70	38,34	3,64	33,60	50,38	44,65	58,96
Mozambik	4,73	3,47	4,56	-26,70	31,47	7,65	6,45	10,74
Namibya	6,34	5,65	6,90	-10,89	22,12	8,09	6,83	8,54
Nijer	0,67	0,63	2,32	-5,53	269,17	2,79	3,05	4,10
Nijerya	65,60	43,74	59,63	-33,32	36,32	45,83	40,47	55,62
Ruanda	1,16	1,64	2,20	41,36	33,62	3,19	4,21	5,34
São Tomé ve Principe	0,00	0,02	0,02	-1176,65	-9,96	0,15	0,14	0,17
Senegal	4,33	4,27	5,09	-1,38	19,00	8,15	7,82	9,08
Seyşeller	0,71	0,83	1,06	17,41	26,71	1,44	1,49	1,21
Sierra Leone	0,29	0,22	0,26	-25,11	17,46	1,77	1,11	1,79
Somali	0,67	0,52	0,60	-18,01	13,85	3,08	3,26	3,68
Güney Afrika	89,97	85,88	122,36	-4,55	42,48	93,37	72,68	98,44
Güney Sudan	1,61	0,78	0,49	-51,45	-37,89	0,82	1,02	1,11
Sudan	10,21	10,20	9,66	-0,13	-5,29	9,57	9,60	8,37
Tanzanya	4,76	6,07	6,39	27,41	5,35	9,05	8,52	10,91
Togo	1,01	0,97	1,24	-3,55	27,81	1,79	2,17	2,01
Tunus	14,93	13,80	16,69	-7,58	20,95	21,56	18,33	22,49
Uganda	3,52	4,14	3,95	17,54	-4,41	7,49	8,53	9,23
Zambiya	7,30	7,82	12,92	7,04	65,35	7,22	5,32	7,24
Zimbabve	3,57	4,40	4,73	23,20	7,61	4,06	4,50	5,56
Toplam	505,08	408,91	572,59	-19,03	40,01	566,37	489,16	607,86

Kaynak: Afreximbank

6.1. Afrika'da Ticaretin Önündeki Ana Engeller ve Çözümler

Dünya ticareti ve yatırım akışları son yıllarda genişledi, ancak bunun aksine Sahra Altı Afrika ülkelerinin ticaret performansı hayal kırıklığı yarattı (Alberto Portugal-Perez, 2008: 5-34). Ticaretin yüksek maliyetleri, yani malları taşımanın ve onları sınırlardan geçirmenin maliyeti, Afrika ticaret performansının önünde büyük bir engeldir (Teravaninthorn vd., 2008). Büyük ihracatçılar ve küçük ihracatçılar için navlun

maliyetleri arasındaki ilişkiyi daha fazla göstermek için Hummels (2006), Amerika Birleşik Devletleri'nin batı ve doğu kıyılarından sırasıyla eşit uzaklıkta olan Japonya ve Fildişi Sahili örneğini ele almaktadır.

Fildişi Sahili'nden nakliye masrafları, mallara göre ticaretin bileşimindeki farklılıklara göre ayarlandıktan sonra bile, Japonya'dan nakliye masraflarının iki katıdır. Yüksek ticaret maliyetleri, bunlara dayanan ekonomiler üzerinde olumsuz bir etkiye sahiptir. Yüksek ticaret maliyetleri, bunlara dayanan ekonomiler üzerinde olumsuz bir etkiye sahiptir (Amjadi ve Yeats, 1999: 9). İthal edilen malların fiyatını artırdıkları için tüketici refahını düşürürler ve ithal girdiler nispeten daha pahalı ve nihai mallar nispeten daha pahalı olduğu için üreticileri daha az rekabetçi hale getirmektedir. Sınır maliyetlerine ilişkin doğrudan kanıtlar gösterse de, tarife engelleri tüm ülkelerde nispeten düşüktür, zayıf altyapı ve zayıf kurumlar, Sahra Altı Afrika'daki lojistik zincir boyunca yüksek ticaret maliyetlerine daha büyük ölçüde katkıda bulunmaktadır.

Sınır maliyetlerine ilişkin doğrudan kanıtlar, tarife engellerinin tüm ülkelerde nispeten düşük olduğunu gösterse de, zayıf altyapı ve zayıf kurumlar, Sahra Altı Afrika ülkelerinde (SSA) lojistik zincir boyunca yüksek ticaret maliyetlerine daha büyük ölçüde katkıda bulunmaktadır. Yolsuzluk, az gelişmiş kurumlar, ticari rekabet üzerindeki kısıtlamalar ve zayıf yönetim ile birleşen tüm bu koşullar, Afrika'daki uluslararası ticareti ve yatırımı daha maliyetli hale getirmektedir (Alberto, 2008: 9-34).

İleride, politikaları geniş bir yelpazedeki bölgesel ticaret ve ekonomik bölgeler arasında uyumlu hale getirmek için daha fazla çaba gerekecektir. İnsanları ve pazarları birbirine bağlamanın maliyetlerini düşürmek için kurumlara ve altyapıya yapılan kamu ve özel sektör yatırımlarına ihtiyaç duyulacaktır. Artan sınır ötesi ticaret, mal ve hizmetlerin maliyetlerini düşürürken çeşitliliğini artırabilen ve böylece daha fazla ekonomik faaliyet üretebilen iç pazarlarda daha verimli bir rekabet döngüsüne yol açabilmektedir.

Yüksek ticaret maliyetleri, ticaretten elde edilen potansiyel kazançların tam olarak gerçekleşmesini engeller ve başlıca ihraç ürünleri ve emtialar için yüksek dünya fiyatları gibi Afrika ülkeleri için ihracat fırsatlarının yoksulluğu azaltma etkisini ortadan kaldırmaktadır (Alberto ve John , 2008:5-34).

Son zamanlarda, özellikle anti-damping önlemleri, sağlık ve bitki sağlığı (SPS) önlemi, işgücü ve çevre kontrolleri ve menşe kuralları gibi Kuzey ve Güney pazarları

tarafından en son uygulamaya konulan ithalat kontrolleri gibi tarife dışı engellerin uygulanmasına ilişkin yeniden canlanma endişesi olmuştur.Literatürden elde edilen kanıtlar, Afrika ülkelerinin, özellikle bitki sağlığı kontrolleri ve kalite standartları ile ilgili olarak, yakın zamanda getirilen bu tarife dışı engellerin etkisinden giderek daha fazla zarar gördüğünü göstermektedir.

YEDİNCİ BÖLÜM

AFRİKA’NIN BÜYÜK KALKINMA ZORLUKLARI

Afrika, sürdürülebilir kalkınmaya ulaşma çabalarında uzun bir yol kat etmiştir.

7.1. HIV/AIDS Pandemisinin Ortaya Koyduğu Kalkınma Krizinin Zorluğu.

Bulaşıcı hastalıklar ve bunlara eşlik eden ölüm oranları düşüşte, ancak dünya çapında gerçek bir tehdit olmaya devam etmektedir. Afrika’da, HIV/AIDS sürdürülebilir büyüme ve gelişme için en büyük tehdittir. HIV/AIDS salgını bazı Afrika ekonomilerini de zorlamaktadır ve gelecekteki ekonomik büyümeyi kısıtlama tehdidi oluşturmaktadır. HIV/AIDS virüsü, Afrika uluslarının yaşayan güçlerine, özellikle bilgi ve birikime sahip olanlara saldırmaktadır. Dünyada HIV/AIDS'ten etkilenen nüfusun üçte ikisi Afrika’da yaşamaktadır. Pandemi kıtada milyonlarca insanı öldürmüştür. Sahra Altı Afrika, salgından en çok etkilenen bölge. Dünyada HIV’nin önde gelen ölüm nedeni olduğu ve enfekte kadın sayısının erkeklerinkini geçtiği tek bölgedir. Aynı zamanda en az sayıda hastanın tedaviye erişiminin olduğu tek bölgedir. 2003 yılında UNAIDS, orada 26 milyon kişinin HIV ile yaşadığını tahmin edilmektedir.

AIDS iş gücünü acımasızca yok ediyor, aileleri parçalıyor ve yoksullaştırıyor, milyonlarca Afrikalı çocuğu öksüz bırakıyor ve toplulukların dokusunu paramparça etmektedir. Başlangıçta, HIV sorunu bir halk sağlığı sorunu olarak görülüyormuştu, ancak çok hızlı bir şekilde bir kalkınma krizine dönüşmüştür. Şu anda HIV’yi iyileştirebilecek bir tedavi yoktur. Önleme, virüsün yayılmasını kontrol etmek için alınan tüm önlemlerin merkezinde yer almaktadır.

Bölge	2021'de HIV ile yaşayan insanlar	Yeni HIV enfeksiyonları 2021			2021'de AIDS'e bağlı ölümler	2021'de tedaviye erişen kişiler
		Toplam	15 yaş ve üstü	0 ila 14 yaş		
Doğu ve Güney Afrika	20,6 milyon (18,9 milyon-23,0 milyon)	670 000 (530 000-900 000)	590 000 (460 000-790 000)	78 000 (49 000-130 000)	280 000 (230 000-360 000)	16,2 milyon
Asya ve Pasifik	6,0milyon (4,9 milyon-7,2 milyon)	260 000 (190 000-360 000)	250 000 (180 000-350 000)	14 000 (9400-20 000)	140 000 (99 000-210 000)	4,0 milyon
Batı ve Orta Afrika	5,0 milyon (4,5 milyon-5,6 milyon)	190 000 (140 000-270 000)	140 000 (90 000-210 000)	54 000 (39 000-71 000)	140 000 (110 000-170 000)	3,9 milyon
Latin Amerika	2,2 milyon (1,5 milyon-2,8 milyon)	110 000 (68 000-150 000)	100 000 (65 000-150 000)	4000 (2100-6000)	29 000 (18 000-42 000)	1,5 milyon
Karayıplar	330000 (290.000-380.000)	14 000 (9500-18 000)	13 000 (9000-17 000)	910 (580 - 1300)	5700 (4200-7600)	230 000
Orta Doğu ve Kuzey Afrika	180000 (150.000-210.000)	14 000 (11 000-18 000)	12 000 (9800-16 000)	1500 (1200-1800)	5100 - (3900-6900)	88 000
Doğu Avrupa ve Orta Asya	1,8 milyon (1,7 milyon-2,0 milyon)	160 000 (130 000-180 000)	160 000 (130 000-180 000)	[...-...]*	44 000 (36 000-53 000)	930 000
Batı ve Orta Avrupa ve Kuzey Amerika	2,3 milyon (1,9 milyon-2,6 milyon)	63 000 (51 000-76 000)	63 000 (51 000-76 000)	[...-...]*	13 000 (9400-16 000)	1,9 milyon
Genel Toplamlar	38,4 milyon (33,9 milyon - 43,8 milyon)	1,5 milyon (1,1 milyon - 2,0milyon)	1,3 milyon (990 000-1,8 milyon)	160 000 (110 000-230 000)	650 000 (510 000-860 000)	28,7 milyon

Kaynak: Estimations Epidemiologiques de l'ONU/SİDA

Dünya nüfusunun %10'unun yaşadığı Sahra Altı Afrika, halen dünya nüfusunun %70'inden fazlasının bu virüsle enfekte olduğunu barındırmaktadır. Etki hiçbir yerde Sahra altı Afrika'dakinden daha şiddetli olmamıştır. Afrika için bir kalkınma krizidir. Afrika'da yaklaşık 2,4 milyon çocuğa AIDS bulaşmıştır. Bu çocukların büyük çoğunluğu anneden çocuğa HIV bulaşması yoluyla enfekte olmuştur. Hamilelik, doğum ve doğum sonrası dönemde emzirme yoluyla bulaşabilmektedir. Svaziland dünyanın en yüksek yaygınlık oranına (%25,9) ve Güney Afrika dünyanın en büyük HIV pozitif nüfusuna (5,6 milyon) sahiptir. AIDS virüsü, ekonomik aktiviteyi ve sosyal ilerlemeyi yavaşlatarak iş

dünyası için ciddi sonuçlar doğuruyor. Afrika'da virüs bulaşmış insanların (15 ila 49 yaş arası) çoğunluğunun aktif yaşamın ortasında olduğu belirtilmelidir. Böylece devamsızlık, hastalık ve ölüm oranlarındaki artış, organizasyon bozukluğuna ve personel devir hızının artmasına ve ayrıca beceri kaybına neden olmaktadır.

Afrika hükümetleri ve kalkınma ortaklarının yeni bulaşma oranını yavaşlatmak ve hâlihazırda enfekte olan milyonları desteklemek için daha fazlasını yapması gerekecektir. HIV/AIDS'in getirdiği kalkınma sorunları kararlı davranmak için Afrikalı liderler, sivil toplum ve özel sektör HIV/AIDS'i ulusal gündemlerinin merkezine koymalıdır.

Sonuç olarak, HIV/AIDS virüsü, endüstriyel ortam üzerinde şirketlerin üretkenlik ve karlılıklarında azalmaya yol açan çoklu etkilemektedir. Makroekonomik düzeyde virüs, ülkelerin ekonomileri için potansiyel bir tehdit olarak algılanmaya başlanmıştır. Birçok çalışma, salgının kişi başına gayri safi yurtiçi hâsıla (GSYİH) üzerindeki net etkisinin negatif olduğunu göstermektedir. Ulusal HIV/AIDS yaygınlık oranı %20 olan bir ülke için, yıllık GSYİH büyümesinin ortalama %2,6 oranında düşeceği tahmin edilmektedir. Afrika ayrıca sıtma, tüberküloz ve diğer solunum yolu hastalıkları ve suda bulaşan ishal enfeksiyonları gibi hastalıklara atfedilebilen orantısız derecede yüksek hastalık yüklerine maruz kalmaktadır ve birçok ülke ciddi sağlık hizmeti sunum sistemi kısıtlamalarıyla karşı karşıyadır.

7.2. Rüşvet

Rüşvet, geleneksel olarak, devleti ve kamu otoritesini temsil eden birinin özel servet arama davranışı veya kamu mallarının kamu görevlileri tarafından özel amaçlar için kötüye kullanılması olarak anlaşılır ve buna atıfta bulunulur. Dünya Bankası'nın çalışma tanımı, yolsuzluğun kamu gücünün özel çıkarlar için kötüye kullanılması olduğu şeklindedir (Amundsen, 1999: 2).

Rüşvet, toplumun kültürel, politik ve ekonomik dokusunu kemiren ve hayati organların işleyişini yok eden bir hastalık, bir kanserdir. Rüşvetin her yerde var olduğunu, ancak çoğunlukla gelişmekte olan ülkelerde, özellikle Sahra altı Afrika'da yerleşik olduğunu not etmek önemlidir.

Rüşvet, hükümete zarar verir, kamu politikasını temelden bozar, kaynakların yanlış tahsisine yol açar, özel sektöre gelişimine zarar verir ve özellikle yoksullara zarar verir (Amundsen, 1999: 1; Uluslararası Şeffaflık Örgütü).

Rüşvet, kalkınma çabalarını geciktirir, bürokraside idari gelişmeyi engeller ve hükümetlerin hesap verme sorumluluğunun meşruiyetini baltalayarak siyasi kurumların altını oymaktadır. Afrika'da rüşvetin, aşağıdakiler yoluyla kaynakların tükenmesine, kalkınma sürecinin altyapısında dengesizliklerin oluşmasına, düşük ekonomik büyümeye ve kalkınma çabalarının başarısız olmasına yol açması nedeniyle kalkınma üzerinde olumsuz etkileri vardır: Afrika'daki yolsuzluk, finansal kaynakların dağılımında ve bu kaynakların maksimum kullanımında önemli bir dengesizlik oluşturuyor ve bu kaynaklar, zayıf gözetim ve hesap verebilirlik organları ışığında kişisel banka hesaplarına sızmaktadır ve bu durum, Devletin önem ve önceliklerine göre projelerden mahrum kalmasına yol açmaktadır.

Rüşvetin yatırım üzerinde olumsuz etkileri vardır. Sermayenin sıra dışı etkinliği düşük olduğunda, yozlaşmış bir ortamda beklenen getiri oranı düşük ve riskli olduğundan yatırımcı yatırım yapma riskini almazdır. Rüşvet, rekabetçi yatırım ortamının bütünlüğünü etkilemektedir. Bu, iş kalitesinin artmasına ve ürün fiyatlarının düşmesine yol açmaktadır. Öte yandan, yatırım izinlerinin verilmesinde yolsuzluğun yaygınlaşması, piyasadaki şirket sayısının azalmasına katkıda bulunarak yatırım ortamında tekel oluşmasına ve ekonominin yer altına alınmasına yol açmaktadır.

Yolsuzluğun egemenliğin ihlali üzerinde açık etkileri vardır. Bu bağlamda, yolsuzluğun yayılmasıyla birlikte ekonomi kötüye gidiyor ve Devlet tüm potansiyeliyle ekonomiyi doğru yönetemez hale gelmektedir.

7.3. Yönetişim Sorunları

İyi yönetim, kalkınma için temel bir bileşen olmaya devam etmektedir. Afrika'da yönetim kalitesinin iyileştirilmesi, 21. yüzyılda ilerleme için hayati önem taşımaktadır. 1989 yılında raporunda Dünya Bankası, yönetişimi Afrika'nın devam eden ekonomik krizinin ana nedeni olarak tanımladı ve kalkınmayı engelleyen faktörler olarak yolsuzluğa, adam kayırmaya ve kötü politikalara işaret etmiştir (Mudacumura ve Morçöl, 2014:20). Afrika'daki hükümet liderlerinin çoğu ahlaki değerlerden yoksundur ancak halk ve medya hakkında farklı bir imaj çizmektedir. Afrika, diğer kıtalar onu desteklemese bile Afrika ekonomisini değiştirmeye karar verecek cesur liderlerden yoksundur.

Afrika'da iyi ahlak ve iyi yönetim, iyi liderler kendi aralarında gruplaşıp yeter artık diyebilirse gerçekleşebilmektedir. Afrika ekonomisini kontrol altına alma kararı,

ekonomiyi kötü etkileyebilir, ancak zamanı geldiğinde her şey iyi durumda olacaktır. Ekonomiyi değiştirmek için alınan kararlar ne olursa olsun, şu anda kötüye gidiyor ve onu toparlamak için bir plan yok. Şu anda Afrika'daki hiçbir lider, küresel ekonominin devlerine meydan okumaya ve Afrika'daki ekonomik sömürgeciliğe karşı dimdik durmaya istekli değildir (Osemeka, 2020: 171).

Ayrıca, hükümetlerin ve liderlerin seçildiği ve değiştirildiği süreç, hükümetlerin sağlam politika ve programları etkili bir şekilde formüle etme ve uygulama kapasitesi ve vatandaşların ve devletin ekonomik ve sosyal etkileşimleri yöneten kurumlara saygı duyması konusunu da ele almalıdır.

Yönetişimi geliştirmek için, Afrika ülkelerinin âdemi merkezîyetçilik ve yetki devrine de çok daha fazla önem vermesi gerekecek. Sahra altı Afrika'da yerel yönetimlerin yaygın zayıflığı ve belediye kurumlarının kapasite eksikliğinin, kıtadaki sosyal ve ekonomik kalkınmanın önünde büyük bir engel olduğu bilinmektedir. Afrika'daki liderler etikten yoksundur ve bu, hükümet kaynaklarının kontrolünü etkiler; kamu fonlarının kontrolünü ele geçirme sorumluluğu emanet edilen kişilerin yüksek etik değerlere sahip olması gerekmektedir. Afrika'da iyi yönetim ancak liderlerin etik ve yenilikçi olması durumunda gerçekleşebilmektedir. Afrika'daki liderler, kontrol eden kaynakları kapatmak istedikleri için liderlik pozisyonlarına yükselmektedir.

7.4. Afrika'da Genç İşsizlik ve Yoksulluk

Afrika, 15 ila 24 yaşları arasında 200 milyon gence veya nüfusun %20'sinden fazlasına sahiptir. Kıta hızlı bir nüfus artışı yaşamaktadır ve ülkelerin iş yaratma açısından karşı karşıya olduğu baskıyı artıracak yavaş bir demografik geçiş aşamasına girmiştir. Birçok genç Afrikalı, yüksek işsizlikle veya düşük ücretli geçici istihdamla karşı karşıya kalıyor ve bu da yoksulluklarını artırmaktadır. Gençlerin büyük çoğunluğu, toplam istihdamın %65'ini oluşturdukları tarımda ağırlıklı olarak çalışan kırsal kesimdeki insanlardır. Bununla birlikte, Afrikalı gençlik homojen bir grup oluşturmaz ve onun istihdam beklentileri çeşitli faktörlere (bölge, cinsiyet, eğitim düzeyi vb.) göre değişir ve bu da kamu yetkilileri tarafından farklılaştırılmış müdahaleler anlamına gelmektedir. Şehirler, kırsal alanlardan çok daha yüksek işsizlik oranlarına sahiptir. Aynı durum erkeklere kıyasla kadınlar için de geçerli ve daha yüksek gelirli ülkelerin daha fazla etkilendiği görülmektedir. Sebepler kıtanın her yerinde benzer: yetersiz istihdam yaratımıyla nispeten hızlı ekonomik büyüme ve gençleri mevcut işlere hazırlayamayan

bir eğitim sistemini yansıtan işgücü piyasası için çok az ilgili beceriye sahip gençlerin demografik patlaması.

İşsiz kadınlar için erken evlilik ve çalışma hayatından ayrılma, artan ayrımcılıkla daha da kötüleşiyor, çünkü işverenler onların çabuk evlenip işten ayrılacaklarına inanmaktadır. Kıtadaki genç işsizliği şu anda farklı seviyelerde ve her ülkede yüksek genç işsizliği seviyeleri vardır. Afrika'daki gençler istihdam ve iş fırsatları bulmakta zorlanmaktadır. Afrika'daki hükümet pozisyonları ve özel sektör kurumları, en fazla önemli girdiler üretmeyen yaşlı insanlar tarafından boğulmuştur. Bağımsız bir Afrika'daki eğitim sistemi, gençler için iş fırsatlarını da etkilemektedir..

Endüstriler, üniversiteden henüz yeni mezun olmuşlar için uzun bir iş deneyimi gerektirmektedir. Afrika'daki liderler gençlerin başarılı olduğunu görmek istemiyorlar çünkü gençleri siyasi mücadelelerinde kullanmaktadır. Pek çok genç iş ve daha iyi çalışma koşulları bulma umuduyla kırsal kesimden şehre gitmektedir. Ancak çoğu ülke henüz sanayileşme yoluna girmediği için, kent merkezleri geniş bir istihdam kitlesi yaratamamaktadır. Bu nedenle, kısa vadede, tarımsal olsun ya da olmasın yalnızca kırsal faaliyetler, işgücü piyasasına yeni giren çoğu kişi için etkili bir şekilde iş yaratabilmektedir.

Afrika'nın geleceği gençlerin ellerinde, ancak kabul edilebilir ve üretken işlerle işgücü piyasasına bütünleşmeleri, yalnızca ulusal düzeyde ele alınamayacak büyük bir sorun olmaya devam etmektedir. Afrika'da işsizlerin çoğu 25 yaşın altındadır. Yoksulluk, güvensizlik, beyin göçü ve sosyal ve politik huzursuzluk ve birçok Afrikalının Avrupa'ya ulaşmak için hayatlarını riske atması, genç işsizliğiyle bağlantılı dinamiklerdir. Son on beş yıl, Sahra-altı Afrika ülkeleri için, nüfusların yaşam koşullarında olmasa bile yaşam standartlarında neredeyse sistematik bir düşüşe yol açan ekonomik ve mali kaynaklı büyük çalkantıların damgasını vurduğu bir dönem olmuştur. Çoğu ülkede büyüme devam etse bile, nüfus artışını telafi edemedi ve farklı hane halkı kategorilerine aynı şekilde fayda sağlamadı. Bunun sonucunda yoksulluktaki artış ülkeler ve dönemler arasında eşitsiz olmuştur.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

BURUNDİ

Burundi Cumhuriyeti, Doğu Afrika'da 27.834 km²'lik bir alanı kaplayan karayla çevrili bir ülkedir. Komşu ülkeler kuzeyde Ruanda, doğuda Birleşik Tanzania Cumhuriyeti ve batıda Demokratik Kongo Cumhuriyeti'dir. 2000 yılında, nüfusunun neredeyse yüzde 91'i kırsal alanlarda yaşayan 6,8 milyon olduğu tahmin ediliyormuştur.

Başkent Bujumbura'nın nüfusu 8,053,574 'tür. Ülke küçük ve aşırı nüfuslu, üç etnik gruba ayrılan 11 milyondan fazla insan: Hutular (yaklaşık yüzde 84), Tutsiler (yaklaşık yüzde 15) ve Twalar (yüzde 1). Sadece yüzde 7'lik bir kentleşme oranıyla Burundi, esasen kırsaldır. Ayrıca, Burundi'nin sıtma ve diğer zayıflatıcı tropikal hastalıkların yaygın olduğu tropik bölgelerdeki konumu, ülkenin kalkınma potansiyeli üzerinde ağır bir kısıtlama getirmektedir. Buna ek olarak, Burundi karayla çevrilidir ve uluslararası ticaretinin yürütülmesinde komşularının harap olmuş karayolu ve demiryolu altyapısına bağımlıdır.

Tablo 14. Nüfus ve Kentleşme

Değişken	2005	2010	2015	2020
Toplam Nüfus	7562000	8473000	9401000	10379000
Büyüme Oranı	-	2,4	2,2	2,1
Kentsel Nüfus	756000	1111000	1709000	2753000
Büyüme Oranı	-	8,1	9,1	10,1
Nüfusun Kırsal Kesimi	6806000	7292000	7692000	7626000
Kentleşme Oranı	10	13,2	18,3	26,6

Kişi başına GSYİH 221 ABD dolarıdır ve Burundi'yi dünyanın en az gelişmiş ülkelerinden biri yapmaktadır. Nüfusun üçte ikisinden fazlası yoksulluk sınırının altında yaşıyor ve Burundi'nin gelişimi 1993'ten beri hüküm süren siyasi istikrarsızlık tarafından engellenmektedir.

1993 ile 2000 yılları arasında Burundi'nin GSYH'sinin reel olarak neredeyse yüzde 30 düştüğü, yaklaşık 250.000 kişinin öldüğü ve 1 milyon kişinin yerinden edildiği tahmin edilmektedir. Sosyo-ekonomik göstergelerin çoğu, Sahra-altı Afrika

ortalamasının oldukça altındadır ve HIV/AIDS salgını da yaşam standartlarının düşmesine yardımcı olmuştur.

İşgücünün yaklaşık yüzde 90'ı tarımda çalışmaktadır. Nüfusun büyük bir kısmı geçimlik tarıma bağlıdır ve ekonomi, birlikte ihracatın neredeyse yüzde 95'ini oluşturan kahve ve çay da dâhil olmak üzere birkaç ham maddenin ihracatına dayanmaktadır. Ayrıca, yetersiz beslenme vakası 1990'ların başından bu yana keskin bir şekilde arttı ve son birkaç yıldaki siyasi huzursuzlukla bağlantılı kötüleşen gıda güvensizliğinden önce bile, 2030'a kadar yaklaşık yüzde 80'e yükseleceği tahmin edilmektedir.

Çatışmalardan derinden zarar gördü ve o zamandan beri üretkenliği sürekli olarak azalmıştır. Başlıca ihracat ürünü, şu anda özelleştirme aşamasında olan ve yatırımcılar için fırsatlara açık bir sektör olan kahvedir. Burundi, nikel, vanadyum, kasiterit, elmas ve altın dâhil olmak üzere belirli miktarda mineral zenginliğine sahiptir.

İklimi ve verimli toprakları, Burundi'ye belirli tarım sektörlerinde karşılaştırmalı bir avantaj sağlamaktadır. Ülkenin coğrafi olarak yalıtılmış bir kıtada izolasyonu (Fafchamps, 2003), Burundi'nin ekonomik büyümesinin önündeki engelleri artırmaktadır. Burundi liderliği, büyüme yanlısı politikalar benimseyerek ülkenin olumsuz doğal ortamına yanıt vermek yerine, feci yönetimiyle ülkeyi daha da izole etmiştir.

Geçmişte, Burundi'nin coğrafi durumu, ülkeyi alt bölgede bir ticaret merkezi haline getirmek için avantaj olarak kullanılmıştır ve bu potansiyel, esas olarak kalkınmayı teşvik edecek politikaların uygulanmasını zorlaştıran ve Burundi'ye yatırımın yerliler veya yabancılar için pek çekici olmadığı anlamına gelen kronik istikrarsızlık nedeniyle yeterince kullanılmamaktadır. Ulusal para birimi Burundi Frangıdır (FBu).

Burundi, 1 Temmuz 1962'de Belçika'dan bağımsızlığını ilan etmiştir. Burundi, 1962'de uluslararası egemenliğe katılmasından bu yana, çoğunluk Hutu ve azınlık Tutsi arasındaki etnik bölünmelerle güçlenen şiddetin damgasını vurduğu siyasi ve seçim kargaşası yaşamıştır.

Bağımsızlığından bu yana, nüfusun yaşam standartlarını iyileştirerek ekonomik gelişimini ve ilerlemesini önemli ölçüde sınırlayan çok boyutlu bir kırılma tuzağına yakalanmıştır.

Bu kırılganlığın en bilinen yönü, ülkeye özgü yüksek derecede siyasi istikrarsızlık ve şiddettir. Politik kırılganlık, modern bir özel sektörün gelişmesini engelleyerek ve ülkenin dış yardıma bağımlılığını sürdürerek ülkenin ekonomik dayanıklılığını güçlendirme çabalarını engellemiştir.

Daha yakın zamanlarda, artan nüfus yoğunluğuyla birleşen yılların siyasi ve ekonomik kırılganlığı çevre üzerinde iz bırakmaya başlıyor ve kırılganlığın üçüncü bir önemli yönüne yol açıyor: çevresel. Ekonomik büyüme ve yoksulluğun azaltılması, tekrarlanan iklim felaketleri ve siyasi şoklarla ciddi şekilde kısıtlanmıştır. 1992'de Burundi, çok partili siyaset denemesini başlatan Ulusal Birlik Bildirgesi'ni imzalamıştır. 2015, Burundi için siyasi ve seçimler açısından belirleyici bir yıl olmuştur. Ülke, mahalle, belediye, yasama, senato ve cumhurbaşkanlığı düzeylerinde seçimlere hazırlanmaya başlamış olsa da, bu hazırlıklar, seçim sürecini tehlikeye atan şiddet ve gözdağıyla gölgelenmiştir.

8.1. Burundi Ekonomik İncelemesi

Tarım, Burundi ekonomisine en büyük katkıyı sağlayan sektördür ve ülkenin gayri safi yurtiçi hasılasının (GSYİH) %40'ını oluşturur ve Burundililerin %80'inden fazlasını istihdam etmektedir. Burundi, Afrika Birliği, COMESA ve EAC gibi bölgesel ve uluslararası ticaret örgütlerine üyedir. Bu örgütlerin üyeliği, Burundi'nin ticaret hacmini artırmak ve ekonomisini çeşitlendirmek için fırsatlar sunmaktadır. Burundi'nin ekonomik gelişimi, bir kırılganlık ve yoksulluk döngüsünü güçlendiren yapısal zorluklar tarafından engellenmiştir. Burundi, yinelenen siyasi istikrarsızlık, düşük ekonomik çeşitlilik, yüksek nüfus artışı, çevresel bozulma ve istikrarsız büyüme ile karakterize edilen çok boyutlu bir kırılganlık tuzağıyla karşı karşıyadır.

Makroekonomik politika tepkisi, cari harcamalarda daha büyük kesintileri engelledi, ancak döviz kısıtlamalarına, döviz kurunun aşırı değerlenmesine, para politikasının mali hâkimiyetine ve yüksek kamu sektörü borçluluğuna yol açmıştır. 1971'den 2015'e kadar, Burundi'nin nüfusu 11 yılını tarımsal üretimin azalmasına yol açan iklim şoklarıyla mücadele ederek ve 11 yılını da tarım dışı sektör dramatik bir şekilde daraldığında siyasi çatışmalardan kaçmakla geçirmiştir.

Bu tekrarlanan şoklar, ülkeyi son derece savunmasız bir konuma getirdi ve ekonomik büyümeyi kısıtlamıştır. Çatışmaların en şiddetli olduğu yıllarda (1972, 1993–

1995, 2000 ve 2003), hem kentsel hem de kırsal sektörlerde ekonomik aktivite gerileyerek toparlanmayı zorlaştırmıştır.

Ülke doğal kaynaklar açısından oldukça zengindir. Ayrıca turizm, doğal güzellikleri nedeniyle Burundi için potansiyel bir pazar olarak değerlendirilmektedir. Ülkenin denize kıyısının olmaması ülkenin ticaret ve ekonomik gelişimini olumsuz etkilemektedir. Diğer taraftan Tanganyika Gölü ülkenin dış ticareti için çok önemlidir. Ancak, Burundi'deki ticaret faaliyetleri, yetersiz altyapı, yüksek vergi oranları, sınırlı finansman kaynakları ve diğer sınırlayıcı faktörler nedeniyle zorluklarla karşı karşıya kalabilmektedir. Ayrıca, ülke içinde yaşanan siyasi istikrarsızlık ve çatışmalar da ticaret faaliyetlerini olumsuz etkileyebilmektedir. Toplam ithalat değerinin en az %1'ine sahip olma kriterini karşılayan ve toplam ithalat değerinin %59,4'ünü oluşturan yalnızca 20 ürün bulunmaktadır.

%15,2 ile petrol ürünleri ithalatında başı çekerken, onu sırasıyla elektrik jeneratörleri (%5,9), ilaçlar (%4,3) ve ilgili dönemde Burundi'nin toplam ithalat değerinin %4,1'ini oluşturan binek otomobiller takip etmektedir.

DOKUZUNCU BÖLÜM

TÜRKİYE VE AFRIKA ÜLKERİ ARASINDAKİ İLİŞKİLER

Devletlerin dış politikalarına uluslararası sistemdeki değişimleri yansıtmaya başlamalarıyla birlikte Soğuk Savaş dönemi sınırlamaları aşılmaya başlanmış ve daha önce erişilemeyen coğrafyalar erişilir hale gelmiştir. Türkiye'nin Afrika'yla ilişkileri Osmanlı Devleti dönemine hatta daha da eski dönemlere uzanmaktadır.

Türkiye-Afrika bağlantının kökleri Osmanlı Türkiye'sine dayanmaktadır. Açıklama amacıyla iki coğrafi sınır ayırt edilebilir: 15. ve 16. yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nun bir parçası olan Kuzey Afrika ve 19. yüzyıla kadar uzanan Sahra Altı Afrika. Türkiye'nin kıtadaki tarihi, Osmanlıların Kuzey Afrika'ya ilk ayak bastığı 16. yüzyıla kadar uzanmaktadır. Osmanlı Devleti (Türkiye), Kuzey Afrika'daki Portekiz müdahalesine karşı koyarak güvenliğin sağlanmasında önemli bir rol oynamıştır. Daha sonra Osmanlı toprakları, Kızıldeniz ve Akdeniz kıyıları boyunca ve Sahel bölgesine doğru genişlemiştir. Osmanlılar Afrika'da dört asır hâkim bir güç olarak kalmış ve Cezayir, Tunus, Libya, Mısır ve Eritre'de beş ayrı yönetim kurmuşlardır. Ancak 1912'de Osmanlı kuvvetleri kıtadan çekildi ve kale yönetimlerini Avrupalı sömürgeci güçlere bırakmıştır.

Afrika kıtası oldukça erken sayılacak bir dönemde, yani 9.yüzyılda Asya'dan gelen Türklerin yerleştikleri önemli bir kıta olmuştur (Ahmet, 2003: 512). 1998 yılı Türk dış politikasının Afrika'ya açılımı öncesi Türkiye-Afrika ilişkileri Osmanlı dönemi, 1923 ve 1998 arası dönem ve 1998'den günümüze olmak üzere üç alanda incelenebilmektedir (Özkan ve Akgün, 2010: 530).

Türkiye'nin Afrika'nın kuzeyi ile yüzyıllar öncesine dayanan köklü bir tarihi ve kültürel ilişkisi vardır. Ancak uzun süredir devam eden ilişkilere rağmen, Afrika'nın bir kıta olarak Türkiye'nin dış politika gündeminde gerçekten yer alması ancak 2000'li yıllarda olmuştur.

Ancak 90'ların sonunda ve biraz da 2000'lerin başında Türkiye, dünya siyasetinde küresel bir aktör olarak kendini kabul ettirmek için, yeni ortaklarla ilişkilerini çeşitlendirmesine izin veren çok boyutlu bir dış politika yaklaşımını benimsemektedir (RTMFA, 2019).

Yeni çok boyutlu dış politika, 1998'de “Afrika için Eylem Planı”nın getirilmesine ve ardından 2005'in “Afrika Yılı” olarak ilan edilmesine yol açmıştır. Bu nedenle, 2005 yılından bu yana Türkiye, Afrika'da lider bir aktör olma ve kıtanın karşı karşıya olduğu sayısız sorunun ele alınmasında stratejik bir rol oynama konusunda ilgi ve kararlılık göstermiştir (RTMFA, 2019).

Türkiye-Afrika ilişkisi, dini gruplar, sivil toplum kuruluşları (STK'lar) ve çok uluslu şirketler gibi devlet kurumları ve devlet dışı kuruluşların etkileşimleri tarafından belirlenir (Özkan, 2010, 539). Bununla birlikte, çok sayıda dış politika uzmanı, Türkiye ile Afrikalı muadilleri arasındaki ilişkilerin doğasını analiz etme çabalarında devlet kurumlarının geleneksel rolüne odaklanma eğiliminde olmuştur.

1998 yılında kabul edilen ‘Afrika’ya Açılım Eylem Planı’ ile birlikte Afrika, Türk dış politikasında daha fazla yer tutmaya başlamıştır. Eylem Planı, Afrika ülkeleriyle ilişkilerin geliştirilmesi amacıyla farklı alanlarda pek çok önlem içermekteydi (Elem vd., 2018: 608).

Örneğin, Afrika’daki büyükelçiliklerin sayısının artırılması, Afrika ülkeleri ile karşılıklı ziyaretler gerçekleştirilmesi, uluslararası örgütler aracılığıyla Afrika ülkeleri ile temasların artırılması ve kıtadaki ülkelere insani yardım yapılması gibi siyasi önlemlerin yanı sıra ticari ilişkilerin artırılması amacıyla kıtadaki ülkelerle ticaret ve vergi anlaşmaları imzalanması, Afrika ülkelerine yönelik teknik yardım programları oluşturulması karşılıklı işadamları ziyaretlerinin gerçekleştirilmesi, Afrika ülkeleri ile ortak iş konseyleri ya da ticaret odaları oluşturulması, Türk firmaların kıtada yatırım yapmalarının teşvik edilmesi ve hava ve deniz ulaşımının geliştirilmesi gibi önlemler yer almaktaydı. Bu siyasal ve iktisadi önlemlere ek olarak, eğitim ve kültür alanlarında Türkiye’nin Afrika ülkelerinde tanıtılması amacıyla Afrikalı öğrencilere verilen bursların artırılması, bu ülkelerle akademik değişim programlarının oluşturulması ve Türkiye’de Afrika çalışmalarının teşvik edilmesi gibi önlemler yer almaktaydı. Askeri ilişkilerin geliştirilmesi amacıyla ise BM’nin Afrika’daki barış gücü amaçlarına katkıda bulunulması ve Türk uzmanların Afrikalı askeri personele eğitim vermesi gibi önlemler yer almaktaydı.

2008 yılında düzenlenen Türkiye-Afrika İşbirliği Zirvesi’nden sonra, 2010 yılında uygulanmaya başlanan “Afrika Strateji Belgesi” ile birlikte ilişkilerin geliştirilmesi çabaları hızlanmıştır. Türkiye'nin dünya siyasetinde daha aktif bir oyuncu

olma arzusu, insani bir diplomasiyi benimsemesiyle de sonuçlanmıştır. Bu amaçla, hem devlet kurumları hem de sivil toplum kuruluşları aracılığıyla Afrika da dâhil olmak üzere farklı bölgelerde insani yardım çalışmalarını artırmıştır. Örneğin, 2013 yılında Türkiye 1,6 milyar ABD doları tutarında insani yardım dağıtarak ABD ve İngiltere'den sonra en büyük üçüncü bağışçı olmuştur.

Kalkınma yardımları açısından Afrika'ya resmi yardımların ulaştırıldığı ana kurum Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı'dır (TİKA). TİKA, yalnızca Orta Asya ve Kafkasya'daki operasyonları koordine etmek amacıyla 1992 yılında kurulmuştur.

Ancak 2005 yılından sonra TİKA, kapsamını iki Afrika ülkesindeki (Etiyopya ve Sudan) program koordinasyon ofisleri de dâhil olmak üzere farklı bölgelere genişletmiştir. Şu anda 40 program ofisinden 11'i şu Afrika ülkelerinde bulunmaktadır: Tunus, Libya, Mısır, Senegal, Nijer, Sudan, Etiyopya, Somali, Kenya, Kamerun ve Namibya.⁴⁵ Afrika ile ilişkileri geliştirmeye yönelik hükümet politikası doğrultusunda TİKA, başta eğitim olmak üzere sağlık ve tarım alanlarında programlar geliştirerek Afrika'ya özel bir önem vermektedir.

Somali'de Türkiye, OECD-DAC üyesi olmayan ülkeler arasında en büyük donör haline gelmiştir. Türkiye, Kahire'de düzenlenen Darfur'un Yeniden İnşası ve Kalkınması için Uluslararası Bağışçılar Konferansı'na Mısır ile eş başkanlık yapmıştır. Konferans sırasında Türkiye, başta sağlık, tarım ve eğitim sektörleri olmak üzere yaklaşık 65-70 milyon dolarlık insani yardım taahhüdünü açıkladı. Ayrıca, TİKA aracılığıyla, Türk uluslararası yardım ve kalkınma projeleri son yıllarda Afrika'da istikrarlı bir şekilde artmıştır. Görüldüğü gibi, Türkiye'nin Afrika'ya artan katılımı, Sahra altı ülkeleriyle yakın ekonomik bağlar (diplomatik faaliyet, ticaret ve yardım şeklinde) çerçevesindeki siyasi, ekonomik ve kalkınma yardımı emelleri ve motivasyonları açısından anlaşılabilir. Sadece Sahra-altı pazarını sömürmeyi değil, aynı zamanda diğer, özellikle Batılı ama aynı zamanda Güneyli donör ülkeler karşısında Afrika'da bir Türk varlığını tesis etmeyi de amaçlamaktadır.

Türkiye'nin Afrika'ya müdahil olması, iki bölge arasındaki Osmanlı öncesi diplomatik ilişkileri tarih, ekonomi, kültür, askeriye ve yönetimdeki ortaklıklara dayalı olarak canlandırma ve pekiştirme girişimi olarak görülmektedir. Hâlihazırda Afrika'da iyi ilişkileri ilerletmek için Türk büyükelçilikleri ve 20'nin üzerinde fahri konsolosluk

bulunmaktadır ve bu ülkeler eşit derecede Türkiye'de diplomatik varlıklarını sürdürmüşlerdir (Karaca, 2000: 115-117).

Türkiye, Afrika ile ticari ilişkilerini önemli ölçüde geliştirdi. Türkiye, zirveler aracılığıyla Afrika ile sosyal, siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkilerini yeniden inşa etmeyi, sürdürmeyi, geliştirmeyi ve kıtanın sorunlarına olası çözümler bulmayı başarmıştır. Bu başarının kanıtı olarak 2005-2021 yılları arasında Türkiye ile Afrika arasında dört uluslararası zirve düzenlenmiştir (Kirişçi, 2006; Yılmaz, 2008). Türkiye'nin Afrika Kalkınma Bankası'na (AFDB) katılımı nedeniyle Afrika'daki ekonomik girişimler üzerindeki kısıtlamalarının kaldırılması, bu zirvelerin önemli bir başarısıdır. Türkiye'nin dış politika hedeflerini sağlamlaştırıyor (Adelman, 2003). Diğer kayda değer başarılar arasında ekonomik ve ticari işbirliğine ilişkin pakt ve anlaşmaların imzalanması (Mehmet & Akguen, 2010; Yılmaz, 2008), Afrika'da özel sektör yatırımının artması, ulusal havayollarının Afrika'ya giden rotalarının genişletilmesi (Tihanyi vd., 2015) ve kültürel işbirliğinin diğer örnekleri arasında güven yayan kültürler arası evlilikler (Keyman, 2009). Ayrıca, ekonomik işbirliği birçok yönden sürdürülmektedir.

9.1. Türkiye ve Afrika Ülkeleri Arasındaki Ekonomik ve Ticari İlişkiler

Türkiye'nin Afrika ile siyasi bağlantı, Türkiye ile bazı Afrika ülkeleri arasındaki ekonomik ve ticari ilişkilerin yoğunlaşmasıyla da eşleşmiştir. İstihdam ve yatırım yarattığı için artan ticaret ve kalkınma işbirliğinden ekonomik olarak her iki taraf da yararlanmaktadır ve bu ekonomik katılım, ticari ilişkiler ve kalkınma yardımı kategorilerine ayrılabilir.

Türkiye ile Afrika ülkeleri arasındaki ticari ilişkileri geliştirmek amacıyla, Türkiye ile kıta arasındaki ticari ilişkileri düzenlemek ve geliştirmek için Türkiye, Afrika Birliği ile ortaklaşa periyodik olarak Türkiye-Afrika ekonomi ve iş forumları düzenlemektedir. Türkiye, Afrika kıtası ile ticari ilişkiler kurmak için iş birliklerini ve kalkınma ajanslarını desteklemiş ve ulaşım, altyapı, enerji ve inşaat sektörlerindeki potansiyel fırsatlara odaklanmıştır. Afrika ülkeleri, ekonomik büyümeleri için adil, barışçıl ve daha fazla ortam yaratmak için Türkiye'yi güvenilir bir ticaret ortağı ve dış ticaretlerinde daha yararlı bulabilirler. Ticaret istatistiklerine göre, 1990'dan 2016'ya, Afrika ülkelerinin GSYİH'leri ortalama 3 kat arttı, ancak Türkiye ile ticaret hacimleri yaklaşık 50 kat artmıştır. Özellikle Türkiye'nin Afrika'ya açılmaya yönelik ekonomik politikası, son on yılda artan ekonomik ve ticari ilişkileri beraberinde getirmiştir.

Türkiye'nin toplam ihracatı ve ithalatı içerisinde Afrika ülkelerinin payı özellikle son dönemde ivme kazanmıştır. Bu gelişmede 2007-08 küresel finans krizinin önemli bir payı bulunmaktadır.

Afrika pazarını önemli kılan özelliği; sanayileşmenin çok düşük olduğu, yatırım ve ihracat açısından yatırımcılara büyük fırsatlar sunan önemli bir pazardır. Afrika ülkelerinin Türkiye'ye ithal ettiği başlıca ürünler otomotiv yedek parçaları, tarım aletleri, tarım sanayi, gıda, tarım, tekstil, inşaat ve altyapı hizmetleridir. Türkiye daha önce en büyük ihracatını (%55) Avrupa'ya yaparken, bugün Türk ihracatının sadece %35'inden fazlası Avrupa ülkelerine, geri kalanı ise Afrika ülkelerine yapılmaktadır. Türkiye'nin Afrika ile ilişkileri 2005 yılından sonra daha hızlı ilerlemeye başlamıştır ve tüm Afrika pazarıyla yaptığı 18 milyar dolarlık ticaret hacminin sadece 13 milyar doları Türkiye'nin ihracatıdır.

Piyasanın dezavantajları, nakliye olmaması ve hantal bürokratik prosedürlerden kaynaklanan gecikmelerdir. Ayrıca Afrika'daki devletlerin zengin yer altı ve yer üstü kaynaklarının ekonomiye kazandırma adına dıştan gelecek yatırımcılara destek ve teşvikleri cazip haldedir. Pazarın dezavantajları ise bir limanının olmaması ve bürokratik işlemlerin ağır işlemlerinden kaynaklanan gecikmeler. Pazarın dezavantajları ise Türkiye'den sadece Tanzanya ve güney Afrika ülkelerine hava ulaşımının olması, direkt Sahra altı Afrika'daki çoğu ülkeye uçuş olmamasıdır. Bir de Pazarın dezavantajları ise bir limanının olmaması ve bürokratik işlemlerin ağır işlemlerinden kaynaklanan gecikmeler. Sahra altı Afrika ülkelerinin çoğunun, Kuzey Afrika ülkelerinin aksine denize erişimi yoktur.

Tablo 15. Türkiye-Afrika İthalat-İhracat Verileri 1997-2016 (milyon \$)

Yıllar	İHRACAT		İTHALAT	
	Kuzey Afrika	Sahra-altı Afrika	Kuzey Afrika	Sahra-altı Afrika
1997	980	253	1813	385
1998	1502	316	1493	265
1999	1344	311	1404	283
2000	1087	285	2257	457
2001	1150	371	2115	704
2002	1267	430	2138	558
2003	1577	554	2519	820
2004	2203	765	3231	1589
2005	2544	1087	4212	1835
2006	3097	1469	4878	2526
2007	1030	1947	3616	3168
2008	5850	3212	3535	2060
2009	7416	3738	3237	1700
2010	7025	2257	3098	1725
2011	6700	3633	3342	3424
2012	9444	3913	3308	2613
2013	10047	4103	3508	2522
2014	9757	3966	3435	2502
2015	8527	3921	3006	2092
2016	7755	3650	3200	2154
2017	7524	4148	4142	3033

Kaynak : TÜİK

Tablo 15'ten görülebileceği gibi sırasıyla Kuzey Afrika'nın Türkiye'nin Afrika'ya yönelik ihracatında ve ithalatında en yüksek paya sahip ülkeler olduğu görülmektedir. Türkiye'nin Afrika bölgesine ihracatının ve ithalatının önemli bir bölümü Kuzey Afrika ülkelerinde yoğunlaşmaktadır. Bu ülkelerin ticari ilişkilerde ön plana çıkmasında coğrafi yakınlıkları ve tarihsel-kültürel bağlarının yanı sıra, Türkiye'nin Kuzey Afrika'dan ithal etmekte olduğu büyük miktarda petrol ve türevleri önemli bir rol oynamaktadır. Yukarıdaki tablodan görülebileceği üzere gerek Kuzey Afrika, gerekse Sahra-altı Afrika ülkeleri ile ihracat hacmi ithalat hacminden daha fazla artış göstermiştir.

2001 yılından itibaren istikrarlı bir şekilde artış gösteren ihracat hacmi 2010 ve 2015 yıllarında bir miktar düşüş göstermiştir. Kuzey Afrika-Türkiye arasındaki ihracat hacmi Sahra-altı Afrika ile Türkiye arasındaki ihracat hacminin iki katından biraz fazladır.

Ticaret açısından, özellikle 2002-2017 yılları arasında ilerlemeler gözlemek mümkündür. 2000 yılında Türkiye'nin Sahra altı Afrika ülkeleri ile ticareti 742 milyon dolardı; 2008'de 5,7 milyar dolara yükseldi (MFA, 2013). Ancak 2008 yılından sonra dalgalanmalar başladı. 2012 yılı verilerine göre Türkiye'nin Sahra altı Afrika'ya yaptığı ihracatta (yaklaşık 1 milyar dolar değerinde) en büyük payı çelik ve demir ürünleri alırken, Afrika'dan yapılan ithalatın başlı çaları inci, değerli taşlar ve mücevherattır (yaklaşık 813 milyon dolar değerinde).

Türkiye, Afrika'yı modernleşmenin ortasında bir kıta olarak görüyor ve hem insani hem de ticari çabaları genişleterek ve hızlandırarak bu kalkınma sürecinde önemli bir rol oynamak istemektedir. Birçok Afrika ülkesinde gelişen ekonominin bir sonucu olarak Türkiye, hâlihazırda Sahra altı Afrika'da 23 ülkede 38 noktaya uçan Türk Hava Yolları aracılığıyla iletişime de yatırım yapmıştır (MFA, 2013).

ONUNCU BÖLÜM

DIŞ TİCARET VE EKONOMİK BÜYÜME ARASINDAKİ İLİŞKİYİ İNCELEYEN ARAŞTIRMALAR

10.1. Literatür Taraması

Günümüzde her ülke, sahip olduğu üretim faktörlerini, coğrafi ve fiziksel koşulları, teknolojik düzeyi veri alarak, ekonomik büyüme ve kalkınmasını gerçekleştirebilecek farklı stratejiler benimseyebilmektedir. Nihai hedef olan büyüme ve kalkınma açısından, genel olarak ülkelerin, birbirini tamamlayıcı nitelikte iki farklı strateji uyguladıkları görülmektedir: ithal ikamesine dayalı strateji ve ihracata dayalı strateji. Bu stratejiler aynı zamanda, ekonomik büyüme amacıyla kullanılacak araçları da betimlemektedir.

Literatürde dış ticaret ve ekonomik büyüme ilişkisini araştıran pek çok ampirik çalışma mevcuttur. Kullanılan yöntem, ele alınan dönem ve örneklem kümesi farklılaştıkça, sonuçlar da farklılık göstermiştir. Literatürde dış ticaret ve ekonomik büyüme ilişkisi üzerine yapılan uygulamalı çalışmalar incelendiğinde genellikle değişkenler arasında pozitif ilişki tespit edilmesine rağmen pozitif ilişkinin olmadığını savunan çalışmalar da mevcuttur.

Örneğin, Ramos (2001), Portekiz ekonomisi için 1865-1998 dönemini ele alarak, dış ticaret ve ekonomik büyüme arasındaki nedensellik ilişkisini analiz etmiştir. Dış ticareti temsilen, ihracat ve ithalat değişkenlerini kullanan yazar, Granger nedensellik analizi sonucunda, değişkenler arasında herhangi bir nedensellik ilişkisine rastlamamıştır. Dış ticaret ve ekonomik büyüme ilişkisinin negatif olduğunu ileri süren Singer(1950) ise, tarımsal ürünler ihraç eden gelişmekte olan ülkeler için ticari dışa açıklığın olumlu sonuçlar doğurmayacağını, açıklığın gelişmiş ülkelerin büyümelerine katkıda bulunacağını ifade etmiştir.

Egbetunde ve Obamuyi (2018), Hindistan ve Nijerya ekonomileri için, dış ticaret ile ekonomik büyüme arasındaki nedensellik ilişkisini araştırmışlardır. Araştırmada, VAR yöntemini ve nedensellik testini kullanmışlardır. Uygulama sonucunda, ekonomik büyümenin, ihracat ve ithalat üzerine olumlu etkisinin olduğunu tespit etmişlerdir.

Menyah vd. (2014) 21 Afrika ülkesini ele aldıkları çalışmalarında, ticari dışa açıklık ile büyüme arasındaki nedensellik ilişkisini Konya (2006) bootstrap nedensellik testi ile araştırmış ve ticaret önderliğinde büyüme hipotezini destekleyecek sonuçlara ulaşamamışlardır.

Edo (2019), 8 Afrika ülkesini için, Panel ARDL Modeli kullanarak, ihracatın kısa vadede ekonomik büyüme üzerinde olumlu etkisi olduğunu ancak istatistiksel olarak önemsiz olduğunu ortaya koymuştur. Ahmed ve Kwan (1991), 47 Afrika Ülkesi için 1981-1987 dönemini ele alarak ve Panel Granger Nedenselliği kullanarak, ihracattan büyümeye nedensel bir ilişki olmadığını kanıtlamışlar. Awokuse (2008), Güney Afrika için 1970-2013 dönemine ait yıllık zaman serisi verilerini kullanmış. Granger Nedensellik Testi ve ARDL Modeli, kullanarak, Ekonomik büyüme ile ihracat arasındaki eşbütünleşmeyi bulmuştur .

Bu konuda Türkiye için de bazı çalışmalar yapılmıştır. Aktaş (2009), ithalat, ihracat ve ekonomik büyüme arasındaki nedensellik ilişkisini analiz ettiği çalışmasında 1996:01-2006:06 dönemini kapsayan aylık verileri kullanmış ve kısa dönemde ithalat, ihracat ve gayri safi yurtiçi hasıla arasında iki yönlü nedensellik ilişkisi olduğunu tespit etmiştir. Uzun dönemde vektör hata düzeltme modeline dayalı olarak gerçekleştirdiği nedensellik analizinde ise ihracattan ithalata, ithalattan ihracata, büyümeden ihracata ve büyümeden ithalata tek yönlü bir nedensellik ilişkisi olduğu sonucuna varmıştır.

Özer ve Erdoğan (2006), Türkiye’de ihracat, ithalat ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkilerin analizini yaptıkları çalışmalarında 1987 ile 2006 yılları arasında üçer aylık verileri kullanmış, Granger nedensellik testleri ve varyans çözümlemeleri yardımıyla değişkenler arasındaki nedenselliğin yönünü belirlemeye çalışmışlardır. İncelemeleri sonucunda ihracattan ekonomik büyüme ve ithalata nedensellik ilişkisi tespit etmişler ve ayrıca ihracattan ithalata tek yönlü bir nedensellik olduğunu ortaya koymuşlardır. Kesgingöz ve Karamelikli (2015), ARDL Sınır Testi, (1960-2011) kullanmışlar. Test sonuçlarına göre, dış ticaret ve büyüme ile uzun dönemli ilişkinin varlığı tespit edilmiştir. Dış ticaret, enerji tüketimi ve ekonomik büyüme uzun dönemde çevre kirliliğini artırmaktadır. Kurt ve Terzi (2007), Gerni vd. (2008), Aytaç ve Akduğan (2012), tarafından yapılan çalışmalarda ihracat ve ithalatın ekonomik büyüme ile tek yönlü nedensellik ilişkisi olduğu sonucuna ulaşılırken, ihracat ve ithalatın ekonomik büyüme ile çift yönlü nedensellik ilişkisi olduğu sonucuna ulaşan çalışmalar Tuncer

(2002), Ay vd. (2004), tarafından yapılmıştır. Demirhan (2005), Türkiye için, 1987-2004 dönemini ele alarak, İhracattan büyümeye olumlu bir ilişki bulunamamıştır. Ancak ithalattan büyümeye doğru olumlu ilişki olduğu bilgisine ulaşılmıştır. İncelenen literetür kapsamında, dış ticaret ile ekonomik büyüme arasındaki pozitif ilişkiyi bulan çalışmalar olduğu gibi aksini savunan çalışmalar da vardır. Bunun yanında belirli zaman ve mekana göre değişen karma sonuçlar da elde edilmiştir.

ON BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE – BURUNDİ İÇİN DIŞ TİCARET VE EKONOMİK BÜYÜME ARASINDAKİ İLİŞKİNİN EKONOMETRİK ANALİZİ

Çalışmanın amacı, Türkiye ile ticaret hacmine sahip olan seçilmiş Afrika ülkesi (Burundi) için ticaret ve büyüme ilişkisi arasındaki nedensellik ilişkisine ampirik olarak ışık tutmaktır. Türkiye ile Burundi arasındaki ihracat ve ithalatın Burundi'nin ekonomik büyümesine katkı sağlayıp sağlamadığını inceleyeceğiz. Bu amaçla çalışmada, izleyen bölümde analizlerde kullanılan yöntem anlatılarak, sonraki bölümde veriler ve ampirik sonuçlar verilecektir.

27.830 km² yüzölçümüne sahip Burundi, Afrika'daki en az gelişmiş ve yoğun nüfuslu ülkelerden olup, denize çıkışı bulunmamaktadır.

Türkiye, Burundi ülkesi ile ticari ilişkiler kurmak için iş birliklerini ve kalkınma ajanslarını desteklemiş ve ulaşım, altyapı, enerji ve inşaat sektörlerindeki potansiyel fırsatlara odaklanmıştır.

11.1. Yöntem, Veri Seti ve Bulgular

Tablo 16. Veri Seti

Değişkenler	Sembol	Temsil Eden Değişken
Ekonomik Büyüme	GDP	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
Ihracat	X	İhracat
İthalat	M	İthalat

Modelde kullanılan veriler Dünya Bankası veri tabanından elde edilmiştir. Modelde kullanılan değişkenlerin logaritmalarına bakılmıştır. Modelin logaritmik hale dönüştürülmesi, modelin ampirik bir tahmini sağlamaktadır ve açıklayıcı değişkenlerin esnekliklerinin elde edilmesini sağlamaktadır. Modelin logaritmik formu denklem (1)'de tanımlandığı gibi bulunabilmektedir.

$$LNGDPP_t = \alpha_0 + \alpha_1 LNM_t + \alpha_2 LNX_t + \mu_t \quad (1)$$

Burada μ = hata terimleri ve $t=1, \dots, 35$ zaman boyutunu göstermektedir. Verilerin analizinde Eviews 11 paket programı kullanılmıştır.

11.2. Yöntem ve Bulgular

Türkiye - Burundi için 1994-2018 dönemindeki verilerle ihracat, ithalat ve ekonomik büyüme arasındaki nedensellik ilişkisi araştırıldı. Birim kök testi sonuçlarına göre sonuçları ihracat, ithalat ve ekonomik büyüme arasında uzun dönem denge ilişkisinin olduğunu gösterdi. Seriler eşbütünleşik olduklarından, nedensellik testinin yapılması için vektör hata düzeltme modeli kullanılmıştır.

11.2.1. Birim Kök Testi

Durağanlık testi, serilerin birim kök içerip içermediğinin test edilmesidir. Bu çalışmada kullanılan verilerin birim kök içerip içermediği ADF (Genişletilmiş Dickey-Fuller) testi kullanılarak araştırılmıştır.

Zaman serileriyle yapılan regresyon analizlerinde değişkenler arasındaki ilişkinin varlığını araştırmadan önce mutlaka analizlerde kullanılan değişkenlerin durağanlığının incelenmesi gerekmektedir (Altıntaş, 2009:18). Zaman serisi yöntemiyle analiz yaparken modelin düzgün kurulması ve doğru, güvenilir ve tutarlı sonuçlar elde etmek için kullanılan serilerin durağan olma sı gerekmektedir (Gujarati, 2010).

Granger ve Newbold (1974) durağan olmayan zaman serileriyle oluşturulan regresyonun sahte regresyon problemini ortaya koyacağını göstermiştir (Altıntaş, 2009, 18). Bunun nedeni ise her iki seri arasında anlamlı bir ilişki olmasa bile oluşturulan regresyonda yüksek bir R2 ortaya çıkacak ve t-istatistikleri anlamlı olacaktır, fakat sonuçlar herhangi bir ekonomik anlam taşımayacaktır.

Serilerin durağanlık sınaması için Augmented Dickey-Fuller (ADF) testinde sabitsiz, sabitli ve trendli bir süreç izlenir. Buna göre seri trendli bir süreçte durağan hale gelmişse, diğer süreçler izlenmeksizin bu değer esas alınır. Seri durağan hale gelmemişse, sabit terimli, bunda da durağanlık sağlanamamışsa, sabit terimsiz sınama yapılır ve bu süreç sonucunda seriyi durağan hale getiren değer baz alınır .

DF(1979) testinde hata terimlerinin beyaz gürültü (White Noise) sürecine sahip olduğu varsayılmaktadır. DF testi, üç regresyon denklemine dayalı olarak yapılmaktadır (Dickey ve Fuller, 1979);

$$\text{Yalın halı :} \quad \Delta Y = \gamma Y_{t-1} + \mu_t \quad (2)$$

$$\text{Sabit terimli} \quad \Delta Y = a_0 + \gamma Y_{t-1} + \mu_t \quad (3)$$

$$\text{Sabit terimli ve trendli} \quad \Delta Y = a_0 + a_{1t} + \gamma Y_{t-1} + \mu_t \quad (4)$$

Yukarıda yapılan DF test istatistik değerleri MacKinnon kritik değerleri ile karşılaştırıldığında “H0: Durağan değildir” hipotezi, “H1 : Durağandır” hipotezine karşı test edilmiştir. Çalışmada kullanılan değişkenlerin, 3. Modele göre ADF test sonuçları Tablo.1’de verilmiştir.

Tablo 17. ADF Birim Kök Testi Sonuçları

Değişkenler	Düzye t istatistiği	Olasılık	Birinci Farkı t istatistiği	Olasılık
LNGDP	-1.647170	0.7517	-3.603059	0.0008
LNMI	-1.234033	0.8870	-5.295390	0.0007
	-1.478727	0.7060	-6.768242	0.0000
Anlamlılık Düzeyi		Kritik Değerleri		
%1		-4.262735	-4.262735	
%5		-3.552973	-3.552973	
%10		-3.209642	-3.209642	

Tablo 17’deki birim kök test sonuçları incelendiğinde serilerin tamamının düzey değerlerinde durağan olmadıkları, birinci farkları alındıktan sonra ise durağan hale geldiği görülmektedir. Yani seriler I(1)’dir. Ancak LNGDP serisi birinci fark alındıktan sonra hesaplanan test istatistiği değeri, kritik değerlerden küçük olduğu için %1 önem seviyesinde birinci farkta durağan hale gelmemektedir.

Serinin durağanlık durumunu test ettikten sonra, bir eşbütünlük ilişkisinin varlığını incelemeye önce uygun gecikme uzunluğunu belirlemek gerekir. Bu nedenle modelimiz için en uygun gecikme uzunluğu VAR analizi kapsamında bilgi kriterlerine göre belirlendi. VAR model için uygun gecikme uzunluğu, LR (Likelihood Ratio), FPE (Final Prediction Error), AIC (Akaike Criteria), SC (Schwarz Criteria), HQ (Hannan Quinn) kriterlerine bakılarak tespit edilmiştir.

Tablo 18. VAR Modeli İçin Uygun Gecikme Uzunluklarının Belirlenmesi

Gecikme Üzunluğu	LOGL	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	69,05597	NA	2.11e-09	-4.555584	-4.414140	-4.511286
1	122.6301	92.36924*	9.80e-08*	-7.629664*	-7.06388	-7.452470*
2	136.4841	21.01978	7.18e-08	-7.964419	-6.974308	-7.654329
3	141.3861	6.423348	1.01e-07	-7.681800	-6.267356	-7.238814
4	151.0077	10.61692	1.09e-07	-7.724668	-5.885891	-7.148786
5	171.0345	17.95506	6.28e-08	-8.485137	-6.222027	-7.776359
6	188.0523	11.73644	5.17e-08	-9.03809	-6.350648*	-8.196418

Tablo 18'deki sonuçlar incelendiğinde LR, FPE, AIC, ve HQ bilgi kriterleri uygun gecikme uzunluğunun 1 olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

11.2.2. Johansen Eş-Bütünleşme Testi

Eş bütünleşme, gecikmeli değişkenleri ve dışsal değişkenleri dahil ederek durağan olmayan iki değişken arasında istikrarlı uzun vadeli bir ilişkinin varlığını test etmeyi mümkün kılmaktadır.

Eş-bütünleşme analizi olarak bulunan ilk Engle ve Granger (1987) yöntemi ve daha sonrasında bu yöntemin Johansen (1988) ve Johansen ve Juselius (1990) tarafından vektör otoregresif (VAR) temelli analizin geliştirilmesiyle ortaya çıkan yöntemi uygulanmıştır. Teknik olarak Engle-Granger'e (1987) göre değişkenlerin her biri I(1) düzeyinde entegre olduğu takdirde, her ne kadar seriler seviye itibarıyla durağan olmasa da serilerin doğrusal bileşimleri durağan olabilir.

Johansen ve Juselius (1990), eşbütünleşme vektörlerinin sayısını ve anlamlı olup olmadıklarını belirlemek için iz ve maksimum özdeğer olmak üzere iki temel test istatistiği geliştirmişlerdir (Çetin, 2012: 222).

Johansen (1988) ve Johansen ve Juselius (1990) "iz" ve "maksimum özdeğer" testleri ile rankın belirlenebileceğini (r) göstermişler, ayrıca standart olmayan dağılıma sahip olan bu testler için kritik değerleri hesaplamışlardır (Demiray, 1998: 70).

Tablo 19. Eşbütünleşme Analizi Sonuçları

Değişkenler : LN GDP LN M LN X				
Boş Hipotez (H0)	Alternatif Hipotez (H1)	İz testi istatistiği	%5 Kritik Değer	Olasılık
r=0	r>1	48.89678	42.91525	0.0113
r≤1	r>1	20.69371	25.87211	0.1928
Boş Hipotez (H0)	Alternatif Hipotez (H1)	Maximum Öz Değer İstatistiği	%5 Kritik Değer	Olasılık
r=0	r=1	28.20307	25.82321	0,0239
r=1	r=2	15.21933	19.38704	0.1820

Tablo 19'dan görüldüğü üzere iz ve maximum özdeğer test istatistiklerine dayanarak yapılan eşbütünleşim analizi sonuçlarına göre, LN GDP, LN M ve LN X değişkenleri arasında bir eşbütünleşim ilişkisi olmadığını ileri süren H0 hipotezi reddedilmelidir. Bir diğer deyişle LN GDP, LN M ve LN X değişkenleri arasında uzun dönemli bir ilişki mevcuttur. Tablo 19'daki sonuçlar incelendiğinde, hem maksimum öz değer testi hem de iz testi için ele alınan seriler arasında uzun dönemli bir ilişkinin varlığı görülmektedir.

Herhangi bir eşbütünleşik vektörün bulunmadığını gösteren temel hipotez (r=0) için maksimum öz değer istatistiği 48.89678 %5 anlamlılık düzeyindeki kritik değer 42.91525'ten büyüktür. Temel hipotez için iz test değeri 28.20307, %5 anlamlılık düzeyinde iz testi kritik değeri 'den büyüktür. Elde edilen sonuçlara göre her iki test içinde %5 anlamlılık düzeyinde LN GDP, LN X, LN M serileri arasında uzun dönemli bir ilişkinin varlığı mevcuttur.

Diğer bir deyişle, ele alınan seriler arasında Max-Eigen istatistiğine göre en az bir eşbütünleşik vektör, iz testine göre ise en az bir eşbütünleşik vektör bulunmaktadır.

Tablo 20. Eşbütünleşme Denklemi

LNGDP	LN M	LN X
1.00000	-0.135839 (0.02703)	-0.155622 (0.02929)

() içinde t-değerleri verilmiştir.

$$LNGDP + 0.135839LNM + 0.155622 LN X \quad (5)$$

Johansen Eşbütünleşme denklemi sonuçlarına göre, ihracat ve ithalatın ekonomik büyümeyi pozitif yönde etkilediğini göstermektedir. Analize göre, ihracat 100 birim arttırıldığında ekonomik büyüme yaklaşık 16 birim artmakta ve ithalat 14 birim yükselmektedir.

11.2.3. Hata Düzeltme Modeli

Hata düzeltme modeli (ECM), altta yatan değişkenlerin eş bütünleşme olarak da bilinen uzun vadeli ortak bir stokastik eğilime sahip olduğu veriler için en yaygın olarak kullanılan çoklu zaman serisi modelleri kategorisine aittir. Hata düzeltme modeli, bir zaman serisinin diğeri üzerindeki hem kısa vadeli hem de uzun vadeli etkilerini tahmin etmek için faydalı, teorik olarak yönlendirilen bir yaklaşımdır. Hata düzeltme modeli, son dönemin uzun dönem dengesinden sapmasının, yani hatanın, onun kısa dönem dinamiklerini etkilemesiyle ilgilidir.

Seriler arasındaki uzun dönem ilişki belirlendikten sonra uygulamada takip edilen yol, seriler arasındaki nedensellik ilişkisini ve yönünü saptamaktır. Granger , değişkenlerin eş bütünleşik olması durumunda Standart Granger Nedenselliğın geçerli olmayacağını, bu durumda seriler arasındaki nedensellik testinin hata düzeltme modeli çerçevesinde yapılmasının daha uygun olacağını belirtmiştir. Hata düzeltme modeli, değişkenler arasında uzun dönem dengesi ile kısa dönem dinamikleri arasında ayırım yapmada ve kısa dönem dinamiklerinin belirlenmesi amacıyla da kullanılır. Çalışmamdaki Hata Düzeltme Modelinin işleyişi şu şekilde ifade edilebilir:

$$\Delta LNGDP_t = \alpha_0 + \sum_{i=1}^p \alpha_{1i} \Delta LNGDP_{t-i} + \sum_{i=1}^o \alpha_{2i} \Delta LNX_{t-i} + \sum_{i=1}^n \alpha_{3i} \Delta LNM_{t-1} + \theta ECM_{1t-1} + U_{1t} \quad (6)$$

$$\Delta LNM_t = \beta_0 + \sum_{i=1}^p \beta_{1i} \Delta LNM_{t-i} + \sum_{i=1}^o \beta_{2i} \Delta LNGDP_{t-i} + \sum_{i=1}^n \beta_{3i} \Delta LNX_{t-1} + \theta ECM_{1t-1} + V_{1t} \quad (7)$$

$$\Delta LNX_t = \delta_0 + \sum_{i=1}^p \delta_{1i} \Delta LNX_{t-i} + \sum_{i=1}^o \delta_{2i} \Delta LNGDP_{t-i} + \sum_{i=1}^n \delta_{3i} \Delta LNM_{t-1} + \theta ECM_{1t-1} + T_{1t} \quad (8)$$

İlgili regresyon modellerinde, ECM_{t-1} eşbütünleşme denklemlerinden elde edilen hata terimlerinin bir gecikmeli değerini göstermekte ve hata düzeltme parametresi

olarak adlandırılmaktadır. Hata düzeltme parametresi, model dinamiğini dengede tutmaya yarar ve değişkenleri uzun dönem denge değerine doğru yakınlaşmaya zorlar. Hata düzeltme parametresinin katsayılarının (λ , θ , γ) istatistiksel açıdan anlamlı çıkması, sapmanın varlığını gösterir. Katsayının büyüklüğü ise uzun dönem denge değerine doğru yaklaşma hızının bir göstergesidir. Uygulamada, hata düzeltme parametresinin negatif ve istatistiksel açıdan anlamlı olması beklenir. Bu durumda, değişkenlerin uzun dönem denge değerine doğru hareketinin olacağı ifade edilmektedir.

Tablo 21. Vektör Hata Düzeltme Modelinin Sonuçları

Denklem	Bağımlı Değişken	Bağımsız Değişken	Katsayılar	t-istatistikleri	Olasılık Değerleri
1	$\Delta(\text{LNGDP})$	$\Delta(\text{LNGDP}(-1))$	0.4178520	2.508078	0.0182
		$\Delta(\text{LNM}(-1))$	0.022377	0.631834	0.5326
		$\Delta(\text{LNX}(-1))$	-0.012384	-1.246263	0.2230
		ECM(-1)	-0,069683	-1.596355	0.0216
		C	0.002739	0.993599	0.3289
2	$\Delta(\text{LNM})$	$\Delta(\text{LNGDP}(-1))$	1.71699	1.724361	0.0957
		$\Delta(\text{LNM}(-1))$	-0.146991	-0.694760	0.4929
		$\Delta(\text{LNX}(-1))$	0.076646	1.291204	0.2072
		ECM(-1)	0.335675	1.287249	0.2085
		C	0.006748	0.016470	0.6851
3	$\Delta(\text{LNX})$	$\Delta(\text{LNGDP}(-1))$	6.239366	3.024404	0.0485
		$\Delta(\text{LNM}(-1))$	-1.399031	-2.176067	0.0381
		$\Delta(\text{LNX}(-1))$	0.070802	0.392511	0.6977
		ECM(-1)	3.263628	4.118548	0.0003
		C	-0.011675	-0,233275	0.8172

Tabloda yer alan vektör hata düzeltme modeli sonuçlarına göre, hata düzeltme katsayısı negatif ve anlamlı bir sonuç vermiştir. Hata düzeltme katsayısı anlamlı ve negatif olmasından dolayı uzun dönem dengesinden uzaklaşmalar karşısında yeniden dengeye doğru yönelme ortaya çıkacaktır.

Gecikmeli hata düzeltme katsayılarına bakıldığında ticari dışa açıklık ile ekonomik büyüme arasındaki uzun dönem dengesinden sapmalar karşısında her yıl yaklaşık %6 kadarının düzeltilerek uzun dönem dengesine yaklaşıldığı görülmektedir.

SONUÇ

Afrika, doğal kaynak zenginliği ve beşeri kapasitesi ile dünya sahnesinde ağırlığı artan bir aktör olarak değerlendirilmektedir. Afrika kuşkusuz doğal kaynaklara en çok sahip kıtadır. Afrika Kıtasında yer alan birçok ülke altın, elmas ve petrol gibi ekonomik getirisi yüksek olan yeraltı kaynakların sahiptir. Afrika'nın ekonomik, sosyal ve politik tarihi, mevcut ekonomik gelişimini büyük ölçüde belirlemektedir.

2000 yılından bu yana, çoğu Afrika ülkesi kayda değer bir büyüme kaydetmiştir, ancak bu büyüme eşitsizlikleri azaltmada başarısız olmuştur. Sahra-altı Afrika'nın nüfusunun çoğu tarımda çalışmaktadır: işlerin %60'ı tarımla ilgilidir. Dünya Bankası'na göre Sahra altı Afrika'da tarım ve hizmet sektörlerindeki büyümenin yoksulluğu azaltmada sanayideki büyümeden daha etkili olduğu dikkate alındığında, tarım sektöründeki büyüme hayati önem taşımaktadır.

Afrika içi ticaretin güçlendirilmesi kıtanın ekonomik kalkınması ve bütünleşmesi için çok önemlidir. Çin en büyük ticaret ortağıdır, onu Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa Birliği izlemektedir. Hindistan, Güney Kore, Brezilya ve Türkiye geliştirmekte olan diğer ortaklardır.

Türkiye'nin Afrika kıtasındaki ülkelerle ilişkileri 2000'li yılların başlarına kadar ihmal edilmiş durumdaydı ve Afrika kıtası, özellikle Sahra altı bölgesi uzun yıllar marjinal bir bölge olarak kaldığı için Türkiye'nin Afrika'ya yönelik tutarlı bir Afrika politikası yokmuş.

Aynı şekilde Türkiye, Kuzey Afrika ülkeleri dışındaki bu ülkeler için yeni ve hatta bilinmeyen bir ülkedir. Bu belirsizliklere ve Afrika kıtasına gelip yatırım yapmanın zorluklarına rağmen, Afrika kıtası Türkiye için birçok fırsat barındırmaktadır. Afrika kıtasının gelişme potansiyeli ve Türkiye ile olan tamamlayıcılığı, ekonomik ve ticari işbirliğini cazip kılmaktadır.

Türkiye, tarihi birikimini, siyasi birikimini, fırsat ve kaynaklarını karşılıklı çıkar temelinde paylaşırsa, Afrika'daki fırsatlardan en geniş şekilde yararlanacaktır.

2000 yılından itibaren Türkiye ile Afrika ülkeleri arasındaki ticaretin artması, Afrika ülkelerinin ticaret potansiyelinin ne kadar büyük olduğunu ve gelecekte ne gibi fırsatlar yaratılabileceğini göstermesi açısından önemlidir. Türkiye, Afrika kıtası ile ticari

ilişkiler kurmak için iş birliklerini ve kalkınma ajanslarını desteklemiş ve ulaşım, altyapı, enerji ve inşaat sektörlerindeki potansiyel fırsatlara odaklanmıştır. Afrika ülkeleri, ekonomik büyümeleri için adil, barışçıl ve daha fazla ortam yaratmak için Türkiye'yi güvenilir bir ticaret ortağı ve dış ticaretlerinde daha yararlı bulabilirler. Ticaret istatistiklerine göre, 1990'dan 2016'ya, Afrika ülkelerinin GSYİH'leri ortalama 3 kat artmıştır, ancak Türkiye ile ticaret hacimleri yaklaşık 50 kat artmıştır. Özellikle Türkiye'nin Afrika'ya açılmaya yönelik ekonomik politikası, son on yılda artan ekonomik ve ticari ilişkileri beraberinde getirdi. Ekonomik büyüme ve dış ticaret etkileşimleri literatürde uzun süre tartışılmaktadır. Dış ticaretin ekonomik büyüme üzerinde çeşitli kanallarla olumlu etkisi olduğuna birçok araştırmacı tarafından inanılmaktadır. Bu çalışmanın amacı, Türkiye ile ticaret hacmine sahip olan seçilmiş Afrika ülkesi (Burundi) için ticaret ve büyüme ilişkisi arasındaki nedensellik ilişkisine ampirik olarak ışık tutmaktır.

Türkiye, Afrika kıtası ile ticari ilişkiler kurmak için iş birliklerini ve kalkınma ajanslarını desteklemiş ve ulaşım, altyapı, enerji ve inşaat sektörlerindeki potansiyel fırsatlara odaklanmıştır. Afrika ülkeleri, ekonomik büyümeleri için adil, barışçıl ve daha fazla ortam yaratmak için Türkiye'yi güvenilir bir ticaret ortağı ve dış ticaretlerinde daha yararlı bulabilirler. Ticaret istatistiklerine göre, 1990'dan 2016'ya, Afrika ülkelerinin GSYİH'leri ortalama 3 kat arttı, ancak Türkiye ile ticaret hacimleri yaklaşık 50 kat artmıştır. Özellikle Türkiye'nin Afrika'ya açılmaya yönelik ekonomik politikası, son on yılda artan ekonomik ve ticari ilişkileri beraberinde getirdi.

Bu çerçevede ekonomik büyümenin ve dış ticaretin Türkiye-Afrika ilişkisi temelinde karşılıklı olarak desteklenmesi, literatürde dış ticaret-ekonomik büyüme etkileşimleri ile ilgili çeşitli teorilere kanıt sağlamıştır. Dış ticaretin büyüme üzerinde etkisi olabilir ve bu süreçte çalıştığı kanallar iyi bilinmektedir.

Dış ticaretin büyüme üzerinde etkisi olabilir ve bu süreçte çalıştığı kanallar iyi bilinmektedir. Örneğin, kaynakların tahsisi (ölçek ve kapsam ekonomilerini gerçekleştirecek bir ülke), yüksek teknoloji malların doğrudan ithalatından bilgi ve teknolojinin yayılması kolaylaştırmaK teknolojik ilerlemeyi teşvik etmek , üretkenliği artırmak , iç pazarlarda rekabetin teşvik etmek ve dolayısıyla bunlar endüstriyel süreçlerin optimizasyonuna neden olan faktörler, inovasyon gücünü teşvik eden ve yeni ürünlerin geliştirilmesi en bilinen nedenlerdir.

Bu çalışmada, 1984–2018 yılları arasındaki yıllık veriler yardımıyla ithalat, ihracat ve ekonomik büyüme arasındaki nedensellik ilişkisi incelenmiştir. Çalışmada öncelikle değişkenlerin birim kök içerip içermedikleri araştırılmıştır.

ADF birim kök test sonuçlarına göre bütün değişkenlerin birinci farklarında durağan oldukları (I(1)) tespit edilmiştir. Değişkenlerin birinci farklarında durağanlığın sağlanması sonucunda uzun dönemli ilişkinin araştırılması için Johansen Eşbütünleşme testi yapılmıştır.

Eşbütünleşme analizi sonuçlarına Burundi için ihracat , ithalat ile ekonomik büyüme arasında uzun dönemli pozitif bir ilişkinin varlığını göstermektedir. Ancak ihracat ve ithalatın uzun vadede ekonomik büyüme üzerinde olumlu etkileri olduğu bulunmuştur. Bu da nedenselliğin yönünün tespit edilmesi için Hata Düzeltme Modelinin kullanılmasını gerektirmiştir. Ekonomik büyümeden ihracata ve ithalattan ihracata doğru bir nedensellik ilişkisi olmasına rağmen ihracattan ve ithalattan büyümeye doğru bir nedensellik ilişkisi söz konusu değildir.

Burundi 'de ihracatta meydana gelebilecek değişmelerin ekonomik büyüme ve ithalatı etkileyebileceği anlaşılmaktadır. Ancak bu ithalatın ülke ekonomisi için önemli olmadığı anlamına gelmemelidir. Elde edilen bulgulara göre ithalat ve büyümenin ihracatı etkilemesinden dolayı da ithalatın artırılması gerektiği ifade edilecektir.

Türkiye, ticaret performansı, gerçekleştirdiği reformlar ve yatırımları sayesinde "Burundi ve tüm Afrika kıtası için önemli bir kapı" konumuna gelmiştir.

KAYNAKÇA

- Abdi, H. (2017 , October 4). *Somalia conflict and famine: the causes are bad governance, not climate change*. Retrieved November 5, 2018, from The Conversation: <https://theconversation.com/somalia-conflict-and-famine-the-causes-are-bad-governance-not-climate-change-84166>
- Adam H., King L. G.: *A Story of Greed, Terror, and Heroism in Colonial Africa* (New York: Mariner Books, 1999), especially ch. 8, “Where There Aren’t No Ten Commandments,” pp. 115–139.
- Adelman, C. C. (2003). The privatization of foreign aid. *Foreign Affairs*, 82(6),9.
- AFDB (2010) “*Infrastructure Deficit and Opportunities in Africa*,” Economic Brief, Vol. 1, September Issue, The Chief Economist Complex, African Development Bank, Tunis.
- African Development Bank (AFDB), ‘*African Natural Resources Center*’ [brochure], 2016.
- Afrika, J. K. and Ajumbo, G. 2012. “*Informal Cross Border Trade in Africa: Implications and Policy Recommendations*”, Africa Economic Brief, Volume 3, Issue 10, November 2012, African Development Bank. *African Journal of Business Management*, 4221-4232.
- Ahmed, J. ve Kwan, C. C. (1991). Causality Between Exports And Economic Growth: Empirical Evidence from Africa. *Economic Letters*, 37 (3), 243-248.
- Ahmet, K. (2003). *Türkiye’de Osmanlı Afrikası Araştırmaları*. Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, 1(2), 513-528.
- Akbay, Oktay S (2014) Afrika Ekonomisi: Umutlar ve Gerçekler, Dünya Siyasetinde Afrika 1 içerisinde, Editör: İsmail ERMAĞAN, Nobel Yayıncılık, 335-362
- Aktaş, C. (2009). *Türkiye’nin İhracat, İthalat ve Ekonomik Büyüme Arasındaki Nedensellik Analizi*. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 18(2), 35-47.
- Alberto Portugal-Perez ,John S. Wilson(2008). *Trade Costs in Africa: Barriers and Opportunities for Reform*, The World Bank Development Research Group Trade Team, September 2008.
- Alemayehu Geda, Edris Hussein Seid (2015).*The potential for internal trade and regional integration in Africa*, Journal of African Trade 2:1-2, 19–50, DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.joat.2015.04.001>
- Alemayehu Geda (1999) ‘*Preferential Reductions Of Trade Barriers: Some Theoretical Issues*’ in *OAU, Policy Analysis Support Unit*. Economic Integration in Africa. Addis Ababa: OAU.
- Alemayehu Geda (1998) ‘*Trade Liberalization and Regional Economic Integration in Africa: The Case of COMESA*’, Policy Analysis Support Unit (PASU) of OAU, Addis Ababa.
- Altıntaş, H. (2009). *Türkiye’de Döviz Kurunun Enflasyon Üzerine Geçiş Etkisinin Ekonometrik Analizi:1989-2007*, EconAnadolu 2009: Anadolu Üniversitesi

- Uluslararası İktisat Kongresi'nde sunulmuş tebliğ, 17-19 Haziran 2009, Eskişehir, Türkiye 1-35
- Al-Suwaidani, H.M.T & Ahmed, H.H (2019). *Turkish policy towards Africa in the era of the justice and development party*. Journal of College of Education for Women, 30(4), 153–162.
- Ama, N.O., Mangadi, K.T., and Ama, H. 2014. *Characterization of informal cross-border traders across selected Botswana borders*. International Journal of Management and Marketing Research, 7(1): 85-101.
- Amjadi, A., and A.Yeats. 1999. “*Have Transport Costs Contributed to the Relative Decline of Sub-Saharan African Exports?*” Policy Research Working Paper Series: 1559, World Bank, Washington, D.C.
- Amundsen, I. (1999). “*Political Corruption: An introduction to the issues*”, Chr. Michelsen institute, Norway pp.1-3
- ATAG, (2008,2012), The economic and social benefits of air transport, 6. study By oxford economics for ATAG, Retrieved fro 7. <http://www.atag.org> on January19,201
- Austin, G. (2008a). *The “Reversal of fortune” thesis and the compression of history: Perspectives from African and comparative economic history*. Journal of International Development, 20, 996-1027.
- Austin. G. (2011). *Labour-intensive industrialization in global history*. London:
- Auty, R.M., 2001, “*The political economy of resource-driven growth*,” European Economic Review, Vol. 46, pp. 839–46.
- Ayadi, Lotfi, Nancy Benjamin, Sami B., and Gae’l Raballand (2013), “*Estimating Informal Trade across Tunisia’s Land Borders*,” Policy and Research Working Paper, 6731, The World Bank, Middle East and North Africa Region, (accessed February 12, 2019), [available at <https://elibrary.worldbank.org/doi/pdf/10.1596/1813-9450-6731>]
- Awokuse, T. O. (2008). *Trade Openness And Economic Growth: Is growth export-led or import-led?* Applied Economics, 40(2), 161-173.
- Ay, A., Erdoğan, S. ve Mucuk, M. (2004). *Türkiye’de İhracata Dayalı Büyüme Üzerine Bir Nedensellik Sınaması* (1980-2003). S.Ü. Karaman İİBF Dergisi, 11 (4), 107-118.
- Babah, Daouda, Falylath Paul T. M. Ingenbleek, and Hans C. M. van Trijp (2019), “*Living the African Dream: How Subsistence Entrepreneurs Move to Middle-Class Consumer Markets in Developing and Emerging Countries*,” Journal of Public Policy & Marketing, 38 (1), 42-59.
- Bernard Hoekman (2002), *Strengthening the Global Trade Architecture for Development*, World Bank Policy Research Paper 2757.
- Bloom, D. E. et Sachs, J. D., (1998). *Geography, demography, and economic growth in Africa*. Brookings Papers on Economic Activity, 29, 207-296.
- Bofinger, H. & Kenneth, G. (2010), *Airports and Air transport: The Sky’s the limit*, Journal of Air transport research, 37, (4), 65-97.

- Bouët, A., Cosnard, L., and Laborde, D. 2017. *Measuring trade integration in Africa*. Journal of Economic Integration, 32(4): 935-974.
- Brenton, E. and C. Soprano. 2018. “*Small-Scale Cross-Border Trade in Africa Why It Matters and How It Should Be Supported*”, ICTSD Bridges, Africa.
- Bugingo, E. 2018. “*Empowering Women by Supporting Small-Scale Cross-Border Trade*”, ICTSD Bridges Africa Bouët, A., Cosnard, L., and Laborde, D. 2017. *Measuring trade integration in Africa*. Journal of Economic Integration, 32(4): 935-974.
- Bush, Raymond C (2013) ‘*Making The 21st century its own: Janus faced African (under)development*’, Afrika Focus vol 26, number 1, 2013, pp51-65
- Buys, P., U. Deichmann and D. Wheeler (2006). “*Road Network Upgrading and Overland Trade Expansion in sub-Saharan Africa*”. Policy Research Working Paper No. 4097, World Bank, Washington, D.C.
- Chen, Martha A. (2007), “*Rethinking the Informal Economy: Linkages with the Formal Economy and the Formal Regulatory Environment*,” DESA Working Paper No. 46, United Nations Department of Economic and Social Affairs, New York, (accessed July 11, 2018), [available at https://www.un.org/esa/desa/papers/2007/wp46_2007.pdf].
- Çiftyavuz, S. (2009), *Gönülden de Gözden de Uzak Tutulan Afrika*, (Erişim Tarihi: 18.03.2009).
- Demiray, D.B. (1998). *Döviz Kurlarına Moneter Yaklaşım ve Türkiye İçin Alternatif Bir Uygulama* .D.E.Ü.İ.İ.B.F Dergisi, 13(2), 65-84.
- Demirhan, E. ve Akçay S. (2005), “*İhracat Artışı ve Ekonomik Büyüme Arasındaki Nedensellik İlişkisi: MENA Ülkeleri İçin Ampirik Kanıt*”, İktisat, İşletme ve Finans, Aylık Dergi, 124-131.
- DICKEY, D.A. ve W.A. FULLER (1979), “*Distribution of the estimators for autoregressive time series with a unit root*”, Journal of the American Statistical Association, 74, 427–431.
- Dollar D., Kraay A., 2003. *Institutions, trade, and growth*, J. Monet. Econ. 50, 133–162.
- Douglas A. Irwin and Marko Terviö(2002). *Does trade raise income?: Evidence from the twentieth century*. Received 25 January 2001, Revised 5 April 2001, Accepted 1 July 2001, Available online 31 May 2002.
- ECA (2012). *Assessing Regional Integration in Africa V*. Towards an African Continental Free Trade Area, Addis Ababa.
- ECA, 2017, ‘*Observatory on Regional Integration in Africa (ORIA)*’, Available at: <https://www.uneca.org/oria>. Accessed on 25 October 2017.
- Edo, S. (2019). *Rowing External Debt And Declining Export: The Concurrent Impediments In Economic Growth Of Subsaharan African Countries*. Article In Press, International Economics.
- Egbetunde, T. Ve Obamuyi, T.M. (2018). *Foreign Trade and Economic Growth: A Study of Nigeria and India*. Acta Universitatis Danubius, 14(8), 72-87
- Elem, E.T. (2018). *Türkiye'nin Sahra-Altı Afrika'da Yürüttüğü Kamu Diplomasisi Faaliyetleri*. EGE AKADEMİK BAKIŞ, 18(4), 605-618.

- Fafchamps, M. (2003), “*Engines of Growth and Africa’s Economic Performance*”, in Emmanuel Nnadozie, ed. African Economic Development, Academic Press.
- FAO. 2017a. “*Formalization of Informal Trade in Africa: Trends, Experiences and Socio-economic Impacts*”, The Food and Agricultural Organization of UN, Rome.
- Findley, M., D. Nelson, and J. Sharman (2014) *Global Shell Games: Experiments in Transnational Relations, Crime and Terrorism*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Foroutan, Faezeh and Lant Pritchett (1993) ‘*Intra-Sub-Saharan African Trade: is it too Little?*’, Journal of African Economies, 2(1): 74-105.
- Foster, V. (2008). ‘*Overhauling the Engine of Growth: Infrastructure in Africa*’. Africa Infrastructure Country Diagnostic, Executive Summary, World Bank, Washington, DC.
- Gbaguidi, Ochozias A. (Page consultée le 16 janvier 2017). *Cinquante ans d’intégration régionale en Afrique : un bilan global, Épargne sans frontière « Techniques Financières et Développement »*, 2, n°111, disponible sur <http://www.cairn.info/revue-techniques-financieres-etdevelop-pement-2013-2-page-47.htm>
- Gerni, C., Emsan, Ö.S. ve Değer, M.K. (2008). “*İthalata Dayalı İhracat ve Ekonomik Büyüme: 1980-2006 Türkiye Deneyimi*”, 2. Ulusal İktisat Kongresi, DEÜ, İzmir.
- Gordon, H. P. (1992), *Southern African Air transport After Apartheid*, The Journal of Modern African Studies, 30, (2): 341-348.
- Granger, C.W.J. and P. Newbold (1974), “*Spurious Regression in Econometrics*”, Journal of Econometrics, 2, 111-120.
- Gujarati, D. N. ve Porter, D.C. (2010). *Essentials of Econometrics* (5th ed.). New York: McGraw-Hill/Irwin.
- Guttery, Ben R. (1998), *Encyclopedia of African Airlines*. Jefferson, NC: McFarland & Company.
- Harding, A., G. Palsson, and G. Raballand. 2007. “*Port and Maritime Transport Challenges in West and Central Africa*.” Sub-Saharan Africa Transport Policy Program Working Paper 84, World Bank, Washington, DC.
- Hasan, M., Mehmet, K. ve Lütfü, T. (2010) . *Yoksulluk, Yapısal Uyum Programları ve Sahra Altı Afrika Ülkeleri*. Journal of Social Sciences, 7(14), 325-346.
- Herzer D., 2013. *Cross-country heterogeneity and the trade-income relationship*, World Dev. 44, 194–211.
- Heshmati A., Peng S., 2012. *International trade and its effects on economic performance in China*, China Econ. Policy Rev. 1, 35–61.
- Hummels, David. 2006. “*Transport Costs and Trade over Time*.” In OECD Report of the One Hundred and Thirtieth Round Table on Transport. Round table 130, Transport and International Trade.
- IMF Dünya Ekonomik Görünümü Raporu Nisan 2011, <https://www.mfa.gov.tr/imf-dunya-ekonomik-gorunumu-raporu.tr.mfa>.
- Intergovernmental Authority on Development (IGAD), Division of Health and Social Development, May 2020.

- Iyoha, M.A. (2004) “*African economic integration: Are there lessons for the West African Monetary Zone?*” West African Financial and Economic Review, Vol. 2, No. 2.
- Isabelle Ramdoo(2019). *L’Afrique des ressources naturelles*, Cet article a été republicé avec la permission de la Vanguardia, publié ici à l’origine.
- Jean-Guy K. and Gerald Ajumbo (2012), “*Informal Cross Border Trade in Africa: Implications and Policy Recommendations,*” Africa Development Bank - Africa Economic Brief, 3 (10), 2-13.
- JEFFREY A. FRANKEL AND DAVID ROMER(1999). “*Does Trade Cause Growth?*”. The American Economic Review , Jun., 1999, Vol. 89, No. 3 (Jun., 1999), pp. 379- 399. Published by: American Economic Association Stable URL: <https://www.jstor.org/stable/117025>.
- Johan H. (2008). *Natural resources in sub-Saharan Africa: Assets and vulnerabilities*, A background paper commissioned by the Nordic Africa Institute for the Swedish Government White Paper on Africa.
- Johansen, S. ve Juselius, K. (1990). *Maximum Likelihood Estimation and Inference on Cointegration– with Applications To The Demand for Money*, Oxford Bulletin of Economics and Statistics, 52(2), 169-210.
- Juselius, K. (1996), “*A Structured VAR under Changing Monetary Policy*”, Journal of Business and Economic Statistics, 16, 400-12.
- Kandiero, T. (2010), ‘*Trade and Infrastructure in Africa*’, African Development Bank, mimeo.
- Karaca, S. Z. (2000). *Turkish foreign policy in the year 2000 and beyond: her opening-up policy to Africa*. Dis Politika-Foreign Policy, 25(3–4),116–117.
- Kappel, R. Ishengoma, E.,. (2006), —*Economic Growth and Poverty, Does Formalisation of Informal Enterprises Matter?*ll, GIGA Working Paper No.20, German Institute of Global and Area Studies, Hamburg.
- Karumbidza, J. B. (2007). *Win-Win Economic Cooperation: Can China Save Zimbabwe’s Economy?*’ In African Perspectives on China in Africa, Edited by Firoze Manji and Stephen Marks Cape Town Nairobi and Oxford: Fahamu, 87–105.
- Kennedy K. Mbekeani, *Understanding the Barriers to Regional Trade Integration in Africa Background paper prepared by staff of the African Development Bank in collaboration with World Bank and WTO staff for the 2011 G20 Summit in France*.
- The paper has benefitted from the outcome of the experts preparatory meeting to identify ‘obstacles and barriers to regional trade integration in Africa’ which was held in Lusaka, Zambia on 9 May 2011.
- Kesgingöz H. ve Karamelikli, H. (2015). *Dış Ticaret-Enerji Tüketimi ve Ekonomik Büyümenin CO2 Emisyonu Üzerine Etkisi*. Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, 9.
- Keyman E. F. (2009). *Globalization, modernity, and democracy: In search of a viable domestic polity for a sustainable Turkishforeign policy*. Perceptions, Autumn-Winter 2010, XV(3–4),1–20.
- Kirişçi, K. (2006). *Turkey’s foreign policy in turbulent times*. Chaillot Paper 92. ISS Paris. 7.

- Kurt, S. ve Berber, M. (2008). *Türkiye’de Dışa Açıklık ve Ekonomik Büyüme*. Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, 22(2), 57-80.
- Leke, A. ve Barton, D. (2016). *3 Reasons Things Are Looking Up For African Economies*, *World Economic Forum*, <https://www.weforum.org/agenda/2016/05/what-s-the-future-of-economic-growth-in-africa/>
- Lesser, Caroline and Evdokia Mois’e-Leeman (2009), “*Informal Cross-Border Trade and Trade Facilitation Reform in SubSaharan Africa*,” OECD Trade Policy Paper No. 86, OECD Publishing, Paris, (accessed October 20, 2018), [available at https://www.oecd-ilibrary.org/trade/informal-cross-border-trade-andtrade-facilitation-reform-in-sub-saharan-africa_225770164564]. doi:10.1787/225770164564.
- Lesser, C., and E. Moisé-Leeman. 2009. *Informal Cross-Border Trade and Trade Facilitation Reform in Sub-Saharan Africa*. OECD Trade Policy Working Paper 86. Paris: Organization for Economic Cooperation and Development.
- Limão, N. and A.J. Venables (2001), ‘*Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs and Trade*’, *World Bank Economic Review*, 15: 451–470.
- Longo R. and K. Serkkat (2004). “*Economic Obstacles to Expanding Intra-African Trade*.” *World Development*, 32(8): 1309-1321.
- Marginson, S. (2019): *Limitations of human capital theory*. *Studies in Higher Education*, 44(2), 287-301.
- Mbo’o-Tchouawou, M., Karugia, J., Mulei, L., and Nyota, H. 2016. *Assessing the participation of men and women in cross-border trade in agriculture: Evidence from selected East African countries*. ReSAKKS Working Paper No. 18. Available at http://www.resakss.org/sites/default/files/Gender_and_Trade_Final_Version-38.pdf
- Menyah, K., Nazlioglu, S., & Wolde-Rufael, Y. (2014). *Financial development, trade openness and economic growth in African countries: New insights from a panel causality approach*. *Economic Modelling*, 37, 386–394.
- MFA (Ministry of Foreign Affairs). 2013. Website (in Turkish). MoE (Ministry of the Economy). 2013. “*The Export Strategy of Turkey for 2023*.”
- Mehmet Ö. & Akgün, B. (2010). *Turkey’s opening to Africa*. *Journal of Modern African Studies*, 48 (4), 533.
- Milton A. Iyoha(2005). *Enhancing Africa’s Trade: From Marginalization to an Export-Led Approach to Development*. Economic Research Working Paper No 77 (August 2005).
- Mudacumura, G M. and Morçöl, G. Eds (2014). “*Challenges to Democratic Governance in Developing Countries*”, Springer Cham Heidelberg New York Dordrecht London, ISBN 978-3-319-03143-9 (eBook) pp. 1-20.
- Mundy, M., and A. Penfold. 2009. “*Beyond the Bottlenecks: Ports in Sub-Saharan Africa*.” *Africa Infrastructure Country Diagnostic Background Paper 13*, World Bank, Washington, DC.

- Mwase, N. (2003) 'The Liberalization, De-Regulation and Privatization of the Transport Sector in Sub-Saharan Africa: Experiences, Challenges and Opportunities', *Journal of African Economies*, 12 (AERC supplement 2): 691–700.
- Ncube, M. et Lufumpa, C. (Eds.). (2014). *The Emerging Middle Class in Africa*. Oxford, UK: Routledge.
- NEPAD, *The New Partnership for Africa's Development* (NEPAD), New York: United Nations Department of Economic and Social Affairs (DESA), 2001, pp 19–20.
- Njinkeu, D., Wilson, J.S. and Powo Fosso, B. (2008). "Intra-African Trade Constraints: The Impact of Trade Facilitation", April 17, 2008. Paper prepared for the African Economic Research Consortium (AERC). World Bank Workshop on Trade Costs and the Business Environment: A Focus on Africa, 31 May 2008.
- O'Connell, S. (1997) 'Macroeconomic Harmonization, Trade Reform, and Regional Trade in Sub-Saharan Africa', in Oyejide, Ademola, Ibrahim Elbadawi and Paul Collier (eds.) (1997). *Regional Integration and Trade Liberalization in Sub-Saharan Africa, Volume I: Framework, Issues and Methodological Perspectives*. London: Macmillan.
- Ogalo, Victor (2010), "Informal Cross-Border Trade in EAC: Implications for Regional Integration and Development," CUTS African Resource Centre, Nairobi, (accessed May 11, 2018),
- Osemeka, I. N. 2020. *Political Leadership and Conflict Resolution in Africa*. Reflections on Leadership and Institutions in Africa: 171.
- Ozkan, M. (2010). *What Drives Turkey's Involvement in Africa?* Review of African Political Economy, 37(126), 533–540.
- Özer, M. ve Erdoğan, L. (2006). "Türkiye'de İhracat, İthalat ve Ekonomik Büyüme Arasındaki İlişkilerin Zaman Serileri Analizi", *Ekonomik Yaklaşım*, 17 (60-61), 93-110.
- Özkan, M. Ve Akgün, B. (2010). *Turkey's Opening To Africa*. The Journal of Modern African Studies, 48 (4), 525-546.
- Pace, K, A. Bouët, and J.W. Glauber 2019. "Informal Cross-Border Trade in Africa. MTID Project Note", Washington, DC: International Food Policy Research Institute (IFPRI).
- Paul B., Nora D., Ian G. and Mombert H. (2011), *Regional trade agreements in sub-Saharan Africa: supporting export diversification*, Africa Trade Policy Notes, Note #15. World Bank.
- Panusheff, E. (2003). *Economic Integration in the European Union*, Nekst PH, Sofia (in Bulgarian).
- Philippe Lavigne Delville, « Looking at Public Policy in Africa », *Anthropologie & développement* [Online], 45 | 2017, Online since 01 November 2017, connection on 09 November 2017. URL : <http://anthropodev.revues.org/541> ; DOI : 10.4000/anthropodev.541
- Portugal-Perez, Alberto. 2008. "The Costs of Rules of Origin in Apparel: African Preferential Exports to the US and to the EU." Policy Issues in International Trade and Commodities, Study Series No. 39. UNCTAD.

- Radelet, S., & Sachs, J. (1998). *Shipping costs, manufactured exports, and economic growth*. Presented at American Economic Association Annual Meeting. <http://www.earth.columbia.edu/sitefiles/File/about/director/pubs/shipcost.pdf>
- Ramos, F. F. R. (2001). *Export, Imports And Economic Growth In Portugal: Evidence From Causality And Cointegration Analysis*. University of Porto, Faculty of Economics, 18 (4), 613-623.
- Ravallion M., 2001. *Growth, inequality and poverty: looking beyond averages*, World Dev. 29, 1803–1815.
- Republic of Turkey Ministry of Foreign Affairs –RTMFA (2019) *African Union - Turkey Partnership Joint Implementation Report*, Retrieved from http://www.mfa.gov.tr/african-union---turkeypartnership-joint-implementation-report_-2015-2017_-12-february-2018_en.en.mfa Accessed on July 16, 2019
- Rother, F. (2006). *Interventions to Support Young Workers in Sub-Saharan Africa*. Regional Report for the Youth Employment Inventory. World Bank: Washington, DC.
- Sachs, J.D., Warner, A.M., 1997. *Natural resource abundance and economic growth*. Harv. Inst. Int. Dev. Work. 50.
- Sachs, J.D., Warner, A., 1995. *Economic reform and the process of global integration*. Brook. Pap. Econ. Act. 1, 1–118. S.
- Sala-i-Martin, X., Subramanian, A., 2008. *Addressing the natural resource curse: an Illustration from Nigeria*. In: Collier, P., Soludo, C.C., Pattillo, C. (Eds.), *Economic Policy Options for a Prosperous Nigeria*. Palgrave Macmillan, London, pp. 61–92. https://doi.org/10.1057/9780230583191_4.
- Schulumberger, C. E. (2010), *Open Skies for Africa ;Implementing the Yamoussoukro Decision (Directions in development: Infrastructure)*, World Bank publications, Washington, D.C.
- Singer, H. W. (1950), *The Distributions of Gains Between Investing and Borrowing Countries*, American Economic Review, Papers and Proceedings, 40, 473-85.
- Singh, T., 2010. *Does international trade cause economic growth? A survey*. World Econ. 33 (11), 1517–1564.
- Stephen O, Basil C. Nwankwo (2012). *Analysis of Colonialism and Its Impact in Africa*. Cross-Cultural Communication, 8 (3), 46-54. Available from URL: <http://www.cscanada.net/index.php/cc/article/view/j.ccc.1923670020120803.1189>
- Teravaninthorn, Supee, and Gael R. 2008. *Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the Main International Corridors*. Washington, D.C.: World Bank (forthcoming).
- Tihanyi, L., Banalieva, E.R., Deviney, T. M., & Pedersen, T., (Ed.) (2015). *Emerging economies and multinational enterprises*. Advances in international management. p.28
- Tuncer, İ. (2002). *Türkiye’de İhracat, İthalat ve Büyüme: Toda-Yamamoto Yöntemiyle Granger Nedensellik Analizleri (1980-2000)*. Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 9(9), 90-106.

- TURKEY-AFRICA RELATIONS,” *Republic of Turkey Ministry of Foreign Affairs*, <https://bit.ly/31FH17V> (accessed 9 January 2022).
- Uma Subramanian¹ and Matthias Matthijs, 2007. *Can Sub-Saharan Africa Leap into Global Network Trade?* World Bank Policy Research Working Paper 4112, January 2007.
- UN Economic Commission for Africa, *African Union and African Development Bank*. 2010. *Assessing Regional Integration in Africa IV: Enhancing Intra-African Trade*. Addis Ababa: UN Economic Commission for Africa. <http://www.uneca.org/aria4/ARIA4Full.pdf>.
- UN Economic Commission for Africa, *African Union and African Development Bank*. 2010. *Assessing Regional Integration in Africa IV: Enhancing Intra-African Trade*. Addis Ababa: UN Economic Commission for Africa. <http://www.uneca.org/aria4/ARIA4Full.pdf>.
- United Nations Development Fund for Women. 2009. *Findings of the baseline findings studies on women in informal cross-border trade in Africa*. Brussels: United Nations Development Fund for Women.
- United States International Agency for Development (USAID). 2015. “*ACTE Performance Management Plan: Harmonized Methodology for data Collection for Priority Indicators*”, Prepared for USAID, Washington, DC.
- Upreti D., 2017. *The impact of international trade on emigration in developing countries*, *J. Int. Trade Econ. Dev.* 26, 907–923.
- Wim, N. and Marianne, M. (2007), *The significance of transport costs in Africa*, UNU policy brief number 5.
- World Bank (2005). *Global Economic Prospects: Trade, Regionalism, and Development*. Washington, D.C: The World Bank
- World Bank 2011a. “*Harnessing Regional Integration for Trade and Growth in Southern Africa*” *Poverty Reduction and Economic Management*, Africa Region, World Bank, Washington, D.C.
- World Bank and International Finance Corporation. 2011. *Doing Business 2011: Making a Difference for Entrepreneurs*. Washington: World Bank and International Finance Corporation.
- Yilmaz, H. (2008). *Euroscepticism in Turkey: parties, elites, and public opinion*. 1995-2006. *South European Society and Politics*, 13(4), 19