



LİSANSÜSTÜ PROGRAMLAR ENSTİTÜSÜ

**TİCARET ANLAŞMALARININ BATI AFRİKA İLE TÜRKİYE
ARASINDAKİ LOJİSTİK İLİŞKİLER ÜZERİNDEKİ
ETKİSİNİN İNCELENMESİ: ECOWAS-TÜRKİYE TİCARİ
İLİŞKİLERİNE İLİŞKİN BİR ÇALIŞMA**

Lamarana DIALLO

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İstanbul, Ağustos 2024

**TİCARET ANLAŞMALARININ BATI AFRİKA İLE TÜRKİYE
ARASINDAKİ LOJİSTİK İLİŞKİLER ÜZERİNDEKİ
ETKİSİNİN İNCELENMESİ: ECOWAS-TÜRKİYE TİCARİ
İLİŞKİLERİNE İLİŞKİN BİR ÇALIŞMA**

Lamarana DIALLO

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK**

**YÜKSEK LİSANS TEZ DANIŞMANI
Doç. DR. MEHMET YEŞİLYAPRAK**

**YÜKSEK LİSANS TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ
Prof. Dr. Selim İNANÇLI
Dr. Öğr. Üyesi Neslihan BALCI VAROL**

ÖNSÖZ

Çalışmanın amacı, ticaret anlaşmalarının ECOWAS-Türkiye ilişkiler üzerinde nasıl bir etkiye sahip olduğuna araştırmaktır. Bu tez, ECOWAS ile Türkiye arasındaki ticari ilişkilerin vaka çalışmasına odaklanmakta ve bölgesel lojistik sektörünün karşı karşıya olduğu potansiyele ve sorunlara ışık tutmayı amaçlamaktadır. Çalışma, nitel teknikleri kullanarak verileri toplayan ve analiz eden karma yöntemler metodolojisi kullanmıştır. Tez verimli lojistik ilişkiler yoluyla, Türkiye ve Batı Afrika'da sürdürülebilir ekonomik büyüme ve kalkınmayı teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	iii
ÖZET	vi
ABSTRACT	vii
KISALTMALAR.....	viii
ŞEKİL LİSTESİ.....	x
TABLO LİSTESİ.....	xi
1 GİRİŞ	1
2 BATI AFRİKA DEVLETLERİ EKONOMİK TOPLULUĞU (ECOWAS)	4
2.1 ECOWAS'IN TARİHİ GEÇMİŞİ	6
2.2 ECOWAS'IN AMAÇ VE HEDEFLERİ	8
2.3 ECOWAS PLAN VE PROGRAMLARI.....	10
2.4 ECOWAS PARASAL BİRLİĞİ	11
2.5 TİCARET VE EKONOMİK PERFORMANSI	13
2.6 ECOWAS EKONOMİK BÜYÜMESİ.....	15
2.7 ECOWAS'IN ULAŞTIRMA ALTYAPISI.....	20
2.8 ECOWAS İÇİ TİCARET	26
3 ÇALIŞMANIN KAPSAMI.....	29
3.1 ÇALIŞMANIN GEREKÇESİ.....	29
3.2 SORUN BİLDİRİMİ.....	30
3.3 HEDEF ve AMAÇ	30
3.4 KAPSAM VE SINIRLAMALAR.....	31
3.5 METODOLOJİ.....	31
3.6 ÇALIŞMANIN ÖNEMİ.....	31
3.7 LİTERATÜR TARAMASI.....	32
4 ECOWAS -TÜRKİYE TİCARİ İLİŞKİLERİ.....	40
4.1 TARİHSEL PERSPEKTİF	40
4.2 TÜRKİYE-ECOWAS ÜLKELER ARASINDA TİCARİ ANLAŞMALAR	42

4.3	ECOWAS ULAŖTIRMA KORİDORLARINDA LOJİSTİK	50
4.4	ECOWAS'TA LOJİSTİK SİSTEMLERİ	55
4.5	MEVCUT TİCARET YAPISI VE POTANSİYELİ	66
4.6	TİCARET ZORLUKLARI VE FIRSATLARI.....	84
5	GENEL DEĞERLENDİRME	86
6	SONUÇ	89
7	KAYNAKÇA	92
8	EKLER.....	98
	ÖZGEÇMİŖ.....	107



ÖZET

TİCARET ANLAŞMALARININ BATI AFRİKA İLE TÜRKİYE ARASINDAKİ LOJİSTİK İLİŞKİLER ÜZERİNDEKİ ETKİSİNİN İNCELENMESİ: ECOWAS-TÜRKİYE TİCARİ İLİŞKİLERİNE İLİŞKİN BİR ÇALIŞMA

Bu çalışmada, özellikle ECOWAS-Türkiye ticari ilişkileri bağlamında, Batı Afrika ile Türkiye arasındaki lojistik ilişkiler üzerindeki ticaret anlaşmalarının etkisini lojistik sektörünün karşı karşıya olduğu potansiyel ve sorunlar incelenmiştir. Niteliksel yaklaşım kullanılarak bilgi ve güvenilir kaynaklardan veri toplama, analiz etme ve en güncel ticaret verilerini kullanarak, Türkiye-ECOWAS ticaret ilişkilerinin mevcut durumu ve gelecek beklentileri tartışılmıştır. Son dönemde imzalanan anlaşmaların Türkiye ile ECOWAS üye ülkeleri arasındaki ticaretin lojistik sektörüne nasıl bir etki yarattığını anlamak için bir çerçeve sunulmuştur. Anlaşmaların lojistik altyapı, yatırım ve diplomatik ilişkiler üzerindeki etkilerini değerlendirerek, Türkiye'nin Batı Afrika'daki varlığını güçlendirmek için atılan adımların sonuçlarını analiz edilmiştir. Bu çalışmada, bölgesel entegrasyon ve ticaretteki artan iş birliği bağlamında önemli bulgular sunarak, Türkiye ve ECOWAS arasındaki ticari ilişkilerin geleceğine ışık tutmayı amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Ticaret anlaşmaları, Batı Afrika, Türkiye, Lojistik, ECOWAS.

ABSTRACT

EXAMINING THE EFFECT OF TRADE AGREEMENTS ON LOGISTIC RELATIONS BETWEEN WEST AFRICA AND TURKEY: A STUDY ON ECOWAS-TURKEY TRADE RELATIONS

This study examines the potential and processes faced by the logistics sector, especially ECOWAS-Turkey trade relations, trade agreements on logistics sales between West Africa and Turkey. The current status and future forecasts of Turkey-ECOWAS trade relations are discussed by using a qualitative approach to collect and analyze data from reliable sources and information on the most up-to-date trade links.

The recently signed agreements provide a framework to understand what impact trade between Turkey and ECOWAS countries has on the logistics sector. It analyzes the steps taken for Turkey's opportunities in West Africa by evaluating the logistics infrastructure of the agreements, the investment plan and their existence over the possibilities. This study supports to shed light on the future of commercial products between Turkey and ECOWAS by providing important findings on regional integration and increasing cooperation relations in trade.

Keywords: Trade agreements, West Africa, Turkey, Logistics relations, ECOWAS.

KISALTMALAR

AFCAC	: Afrika Sivil Havacılık Komisyonu
AfDB	: Afrika Kalkınma Bankası
ALC	: Abidjan-lagos koridoru
ANAC	: Ulusal Sivil Havacılık Ajansı
AVSEC	: Havacılık Güvenliği
BAG	: İş Danışmanlık Grubu
BİT	: Bilgi ve iletişim teknolojileri
CAADP	: Kapsamlı Afrika Tarım Kalkınma Programı
CAJAF-COMON	: Doğu ve Güney Afrika Ortak Pazarı ve COMESA-EAC-SADC Üçlü Entegrasyon Programı Uygulama Yüksek Komitesi
CEMAC	: Orta Afrika Ekonomik ve Parasal Topluluğu
CET	: Ortak Dış Ticaret Tarifesi
CFA	: Afrika Mali Topluluğu
CNF	: Ortak Müzakere Forumu
COMESA	: Doğu ve Güney Afrika Ortak Pazarı
COP	: Taraflar Konferansı
COSCAP	: İşbirlikçi Operasyonel Güvenlik ve Sürekli Havacılık Programı Gelişimi
DEİK	: Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu
DTT	: Çifte Vergilendirme Anlaşması
ECCAS	: Orta Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu
ECOMOG	: Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu İzleme Grubu.
ECOWAP	: Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu Tarım Politikası
ECOWAS	: Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu
EPA	: Ekonomik Ortaklık Anlaşması
ETCA	: Doğu ve Güney Afrika Ticaret ve Kalkınma Bankası
ETLS	: ECOWAS Ticaret Serbestleşme Şeması
FCFA	: Orta Afrika CFA frangı
HIPSSA	: Sahra Altı Afrika'da Bilgi ve İletişim Teknolojisi Politikalarının Uyumlaştırılması

IATA	: Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
IGAD	: Kalkınma Üzerine Hükümetler Arası Otorite
ISRT	: Devletlerarası Karayolu Transit
JBP	: Ortak İş Planı
KEK	: Karma Ekonomik Komisyonu
MANPADS	: Taşınabilir Hava Savunma Sistemleri
MÜSİAD	: Müstakil Sanayici ve İş adamları Derneği
NAIP	: Ulusal Tarımsal Yatırım Planı
NATO	: Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü
NAWEC	: Ulusal Su ve Elektrik Şirketi
NTB	: Tarife Dışı Engel
PPDU	: Kamu Alımları Geliştirme Birimi
RAIP	: Bölgesel Tarımsal Yatırım Planı
REC	: Bölgesel Ekonomik Topluluk
SAFA	: Yabancı Uçakların Güvenlik Değerlendirmesi Programı
SPS	: Sağlık ve Fit sanitasyon Önlemleri
SSATP	: Sahra Altı Afrika Ulaştırma Politika Programı
STK	: Sivil Toplum Kuruluşları
TCB	: Ticaret Kapasite Geliştirme
TUSKON	: Türkiye Sanayici ve İş adamları Konfederasyonu
UEMOA	: Batı Afrika Ekonomik ve Parasal Birliği
UNIDO	: Birleşmiş Milletler Sanayi Geliştirme Örgütü
WACB	: Batı Afrika Merkez Bankaları
WAEMU	: Batı Afrika Ekonomik ve Parasal Birliği
WAMI	: Batı Afrika Parasal Enstitüsü
WAMU	: Batı Afrika Parasal Birliği
WAMZ	: Batı Afrika Parasal Bölgesi
WAPCO	: Batı Afrika Gaz Boru Hattı Şirketi Limited Şirketi
WATH	: Batı Afrika Telekomünikasyon ve BİT Düzenleyicileri
WFP	: Dünya Gıda Programı

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1 ECOWAS Logosu	4
Şekil 2.2 ECOWAS'ta GSYİH Büyümesi	15
Şekil 2.3 ECOWAS GSYİH Büyüme Oranı.....	18
Şekil 2.4 ECOWAS İçi Ticaret.....	27
Şekil 4.1 ALC'deki Lojistik Akışları ve Etki Alanı.....	57
Şekil 4.2 Türkiye'ye ECOWAS Ülkelerden İthalat	71
Şekil 4.3 Türkiye'nin ECOWAS'tan Son 10 Yıl İthalatı.....	72
Şekil 4.4 Türkiye'den ECOWAS Ülkelere Göre İhracat.....	78
Şekil 4.5 Türkiye'den ECOWAS'a Son 10 Yıl İhracatı.....	79

TABLO LİSTESİ

Tablo 4.1 ECOWAS Koridorları.....	53
Tablo 4.2 2023 Yılında ECOWAS-Türkiye Ticareti	67
Tablo 4.3 Türkiye'ye ECOWAS Ülkelerden İthalat.....	69
Tablo 4.4 Benzerlik ve Farklılıklar.....	76
Tablo 4.5 Türkiye'den ECOWAS Ülkelere İhracat.....	77
Tablo 4.6 Benzerlik ve Farklılıklar.....	83
Tablo 8.1 ECOWAS'ın Türkiye'ye İhracat Ettiği Ürünler	98
Tablo 8.2 ECOWAS'ın Dünyaya İhracat Ettiği Ürünler	100
Tablo 8.3 ECOWAS'ın Türkiye'den İthalat Ettiği Ürünler.....	102
Tablo 8.4 ECOWAS'ın Dünyadan İthalat Ettiği Ürünler	104

1 GİRİŞ

Uluslardaki "ticaret anlaşmaları" terimi, bölgedeki ülkeler ile dünya genelindeki diğer uluslar veya bölgeler arasında gerçekleştirilen anlaşmaları ifade eder. Bu anlaşmaların temel amacı, Batı Afrika ulusları arasındaki ticareti teşvik etmek ve kolaylaştırmak üzerine odaklanmıştır. Batı Afrika, 15 ülkesiyle birlikte¹, Çin, Hindistan, Amerika Birleşik Devletleri, Avrupa Birliği ve Türkiye gibi birçok ülke ile ticaret anlaşmaları müzakere eden bölgesel bir ekonomik yapı olan Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu'nu (ECOWAS) oluşturur.

ECOWAS, Benin, Burkina Faso, Yeşil Burun Adaları, Fildişi Sahili, Gambiya, Gana, Gine, Gine-Bissau, Liberya, Mali, Nijer, Nijerya, Senegal, Sierra Leone ve Togo gibi 15 Batı Afrika ülkesinden oluşan bir bölgesel ekonomik birlikteliği temsil eder. Batı Afrika, 5,1 milyon kilometrekarelik alana sahip ve 16 ülkeyi kapsayan bir bölgedir. Doğudan batıya 3,400 km, kuzeyden güneye ise 2,000 km mesafeye sahiptir. Bölgenin %45'ini Burkina Faso, Nijer ve Mali gibi karasal ülkeler oluşturur. Genellikle kurak veya yarı kurak iklim hakimdir. Bölge, çöller ve yarı çöllerle coğrafi çeşitlilik gösterir. 28 Mayıs 1975'te Nijerya'nın Lagos kentinde Lagos Antlaşması'nın imzalanmasıyla kurulan ECOWAS, üye ülkeler arasında ekonomik entegrasyonu ve iş birliğini artırmayı hedefler. Grubun temel amacı, tüm üye devletleri sınırsız mal, hizmet ve ticareti ile tek bir pazar haline getirmektir. Ayrıca, bölgesel güvenliği ve barışı güçlendirmeyi amaçlayarak siyasi

¹ 28 Ocak 2024'te Nijer, Mali ve Burkina Faso ortak bir açıklamayla ECOWAS'tan çekildiklerini duyurdular.

istikrarsızlığı önlemek ve anlaşmazlıkları çözmek de ECOWAS'ın öncelikleri arasında yer almaktadır (T.C. Dışışleri Bakanlığı, 2022).

Batı Afrika'daki ticaret anlaşmaları, bölgede ekonomik büyüme ve kalkınmanın önemli bir itici gücü olarak ortaya çıkmaktadır. Bu anlaşmalar, artan ticaret, yatırım ve iş olanakları aracılığıyla bölge genelinde olumlu etkiler yaratmaktadır. Ayrıca, bu anlaşmaların Batı Afrika'da üretilen mal ve hizmetlerin pazar erişimini artırarak ticaret kısıtlamalarını azaltmaya yönelik katkıları, bölgedeki ekonomik dinamizmi artırmada kritik bir rol oynamaktadır. Batı Afrika'daki ticaret anlaşmalarının temel hedefi, bölgesel iş birliği, ekonomik entegrasyon ve sürdürülebilir kalkınmayı teşvik etmektir. Ancak, bu hedeflere ulaşma sürecinde karşılaşılan bir dizi engeller vardır. Zayıf kurumlar, yetersiz altyapı, siyasi istikrarsızlık ve yolsuzluk gibi faktörler, anlaşmaların etkili bir şekilde uygulanmasını engelleyen zorluklar arasında yer almaktadır. Bu anlaşmaların potansiyelinden tam olarak yararlanabilmek için, bölge genelinde güçlü ve etkin kurumların oluşturulması, altyapının geliştirilmesi ve siyasi istikrarın sağlanması büyük önem taşımaktadır. Ayrıca, yolsuzluğun önlenmesi ve ticaret engellerinin azaltılması için daha fazla çaba harcanmalıdır. Bu şekilde, Batı Afrika'daki ticaret anlaşmaları, bölgesel ekonomik büyüme ve kalkınmanın gerçekleşmesine yönelik potansiyellerini tam anlamıyla ortaya koyabilirler.

Son on yılda, Batı Afrika ülkeleri, özellikle Türkiye dahil olmak üzere çeşitli ülkelerle gerçekleştirdikleri ticaret anlaşmalarıyla bölgesel ekonomik büyümeyi hızlandırmıştır. Bu anlaşmalar, ticaret ve yatırım fırsatlarını artırarak, ekonomik kalkınmayı desteklemekte ve bölgesel iş birliğini güçlendirmektedir. Türkiye, Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECOWAS) ülkeleriyle aktif bir şekilde ticaret anlaşmaları müzakere eden ülkeler arasında yer almaktadır. Bu tez, özellikle ECOWAS ve Türkiye arasındaki ticari ilişkilere odaklanarak, bu ticaret anlaşmalarının Batı Afrika ile Türkiye arasındaki ticaret ilişkiler üzerindeki etkilerini analiz etmeyi amaçlamaktadır. Ticaret anlaşmalarının, taraflar arasındaki ekonomik ilişkileri derinleştirilmesi ve pazarlara erişimi artırması, bölgesel iş birliğinin ve kalkınmanın önemli bir unsuru haline gelmiştir.

Ticaret anlaşmalarının, Batı Afrika ile Türkiye arasındaki lojistik ağlar ve bağlantılar üzerindeki potansiyel etkileri göz önüne alındığında, bu değişikliklerin lojistik sektöründeki kritik rolü düşünülmelidir. Lojistik, ticaretin düzenli ve etkili bir şekilde gerçekleşmesi için hayati öneme sahiptir. Dolayısıyla, politika yapıcılar, şirketler ve diğer ilgili paydaşlar, bu ticaret anlaşmalarının Batı Afrika ile Türkiye arasındaki lojistik etkileşimleri üzerindeki etkilerini anlamak için özenle inceleme yapmalıdır. Bu bağlamda, ticaret anlaşmalarındaki herhangi bir değişikliğin lojistik süreçleri nasıl şekillendirebileceğini anlamak, sürdürülebilir ve verimli ticaret ilişkilerinin sürdürülmesi açısından kritik bir öneme sahiptir. Bu analiz, ticaretin daha geniş ekonomik ve sosyal bağlamında etkileşimlerin anlaşılmasına katkıda bulunacaktır. Bu tezde, ECOWAS ülkelerinde ticaretin ekonomik büyüme üzerindeki etkilerini ve Türkiye ile iş ve lojistik ilişkilerinin dinamiklerini araştırmayı amaçlamaktadır. ECOWAS ile Türkiye arasındaki ticaret bağlantıları ve bu bağlantıların iki bölge arasındaki ticaret ilişkilere olan etkileri detaylı bir şekilde incelenecektir. Ticaret hacimleri, nakliye maliyetleri ve ticaret kısıtlamaları gibi unsurlara odaklanarak, ECOWAS ile Türkiye arasındaki ticaret anlaşmasının avantajları ve dezavantajları ele alınacak ve bu anlaşmanın lojistik etkileşimler üzerindeki etkileri detaylı bir şekilde aydınlatılmaya çalışılacaktır.

Bu tez, genel olarak ECOWAS ile Türkiye arasındaki ticari ilişkinin ve bu ilişkinin Batı Afrika ile Türkiye arasındaki lojistik bağlantılara 'da olan etkilerinin detaylı bir incelemesini sunmayı amaçlamaktadır. Ticaret anlaşmaları ve lojistik konularındaki bilgi birikimine katkıda bulunarak, bu bölgeler arasındaki ekonomik bağlantıları güçlendirmeyi hedeflemektedir. Çalışmanın sonuçları, bu bölgelerde faaliyet gösteren firmalar ve ilgili yetkililer için önemli sonuçlara işaret ederek, ekonomik iş birliği ve ticaret potansiyeli konusunda kapsamlı bir anlayış sunabilir (Zeba, 2008).

2 BATI AFRİKA DEVLETLERİ EKONOMİK TOPLULUĞU (ECOWAS)

Uluslararası ticaret, küresel ekonomide kilit bir rol oynayarak ekonomik büyümeyi teşvik etmek, refah düzeyini artırmak ve ülkeler arasındaki iş birliğini kolaylaştırmaktadır. Son yıllarda, dünya ticaret engellerini azaltmayı ve ekonomik entegrasyonu desteklemeyi hedefleyen bölgesel ve ikili ticaret anlaşmalarında önemli bir artış yaşanmaktadır. Batı Afrika bölgesini temsil eden Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECOWAS), çeşitli uluslararası ortaklarla ticari ilişkilerini güçlendirmek amacıyla bu tür anlaşmalara aktif olarak katılmaktadır. Türkiye, son on yılda Batı Afrika için önemli bir ticaret müttefiki olarak ortaya çıkarak istikrarlı bir şekilde artan ticaret hacimleriyle dikkat çekmektedir.

ECOWAS'ın 15 üye ülkesini içeren bu bölge, çeşitli fırsatlar ve zorluklarla dolu dinamik bir pazarı temsil etmektedir. Bu örgüt, ticaret, ulaştırma, telekomünikasyon gibi çeşitli ekonomik sektörlerde iş birliğini ve kalkınmayı desteklemek amacıyla kurulmuştur. Sanayi, enerji, tarım ve para birimi konularında ortak bir vizyon oluşturarak, bölgesel kalkınmayı teşvik etmek için çeşitli projeler yürütmektedir. ECOWAS, üye ülkeler arasında ekonomik entegrasyonu artırmayı hedefleyerek, bölgesel ekonomik istikrarın sağlanmasına katkıda bulunmaktadır. Bu çerçevede, ECOWAS'ın başarıyla yürüttüğü faaliyetler, Batı Afrika'nın genel ekonomik büyümesine olumlu bir etki yapmaktadır.

ECOWAS, 1975 yılında 15 ülkeden temsilciler tarafından imzalanan Lagos Antlaşması ile kurulmuştur: Benin, Burkina Faso, Yeşil Burun Adaları, Fildişi Sahili, Gambiya, Gana, Gine, Gine-Bissau, Liberya, Mali, Nijer, Nijerya, Senegal, Sierra Leone ve Togo (Britannica, 2023).



Şekil 2.1 ECOWAS Logosu

ECOWAS, kapsamlı bir misyona sahip olan ve Batı Afrika'da büyük başarılar elde etmiş bir bölgesel organizasyondur. Örgütün temel hedefi, kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımını garanti ederek sınırsız bir bölge oluşturmak, ekonomik iş birliği ve kalkınmayı teşvik etmek, insan haklarını korumak ve iyi yönetişimi sağlamak, aynı zamanda barış ve güvenliği teşvik etmektedir.

İnançlı ve Mahamat (2019)'a göre serbest ticaret anlaşmalarını, farklı üyelerin serbest ticaret anlaşması imzaladığı ve aralarında tarifeler veya kotalar şeklinde çok az veya hiç fiyat kontrolü koymadığı bölgeler olarak tanımlamışlardır. Uluslararası ticaretin temel teorilerine (karşılaştırmalı ve mutlak avantajlar gibi) dayanan serbest ticaret anlaşmaları, katılımcıların üretimde deneyim eksikliği yaşadıkları ürünler yerine karşılaştırmalı üstünlüğe sahip oldukları ürünlere daha fazla odaklanmalarını sağlamaktadır (İnançlı & Mahamat, 2019).

Bu misyon doğrultusunda, ECOWAS bir dizi önemli başarı elde etmiştir. Örneğin, Batı Afrika Para Birliği'nin (WAMU) kurulması, sekiz ECOWAS ülkesi için ortak bir para birimi bölgesi oluşturarak ekonomik entegrasyonu teşvik etmiştir. Ayrıca, bölge içinde ticaret ve taşımacılığı kolaylaştırmak amacıyla geliştirilen ECOWAS Ticaret ve Ulaştırma Ağı, karayolu, demiryolu ve liman ağlarını içermektedir. ECOWAS, sadece ekonomik alanda değil, aynı zamanda barış ve güvenlik konularında da etkili bir rol oynamıştır. Örgüt, Batı Afrika'da barışı ve güvenliği teşvik ederek, bölgedeki birçok ülkeye barışı koruma görevlileri göndermiştir. Bu, ECOWAS'ın bölgesel istikrarı sağlama konusundaki kararlılığının bir yansımasıdır.

ECOWAS, Batı Afrika'da ekonomik kalkınma ve entegrasyonun teşvik edilmesinde kilit bir rol oynayan önemli bir bölgesel organizasyondur. Bugüne kadar elde ettiği başarılar, örgütü gelecekte de bölgenin kalkınmasında öncü bir rol oynamak için güçlü bir konuma yerleştirecektir (Britannica, 2023).

2.1 ECOWAS'IN TARİHİ GEÇMİŞİ

ECOWAS'ın kurulmasından bu yana, Yeşil Burun Adaları'nın 1996'da katılımı ve Moritanya'nın 2000'de çekilişi gibi olaylarla birlikte örgüt sürekli evrim geçirmiştir. Halihazırdaki haliyle ECOWAS, 15 üye devletin bulunduğu geniş bir coğrafi alana, yaklaşık 300 milyonluk bir nüfusa ve 5,1 milyon km²'lik bir alanı kapsamaktadır. ECOWAS'ın merkezi, Nijerya'nın Abuja kentindedir ve bu merkez, yalnızca Batı Afrika bölgesinde değil, aynı zamanda Avrupa Birliği (AB) gibi diğer çok taraflı kuruluşlar ve Batılı ülkelerle de iş birliğine vurgu yapmaktadır. Nijerya, bölgesel temsile olan bağlılığı ifade eden ECOWAS Parlamentosu'na ev sahipliği yapmaktadır. Bu, ECOWAS'ın sadece bölgesel bir birlik olmanın ötesinde, uluslararası düzeyde etkili bir aktör olma yolundaki adımlarını göstermektedir (ECOWAS Commission, 2023).

Kalkınmanın sosyo-kültürel boyutu, bölgede barış ve güvenliğin sağlanmasında kilit bir rol oynamalıdır. Geçmişinden güç alan toplum liderleri, bölgenin siyasi yapısını korumak adına fedakarlıklar yapmaktadır. 1976 yılında Yeşil Burun Adaları, bölgedeki iki Lusofon ülkeden biri olarak ECOWAS'a katıldı ve Aralık 2000'de Moritanya üyeliğini geri çekmiştir.

Ocak 2007'de, ECOWAS Sekreterliği yapısal bir ilerleme kaydederek, dokuz üyeli bir Komisyon tarafından yönetilmeye başlanmıştır. Bu Komisyon, Başkan, Başkan Yardımcısı ve yedi Komisyon Üyesi tarafından oluşturulmuştur. Daha sonra, Şubat 2013'te, komisyon üyelerinin sayısı 12'den 15'e yükseldi, bu da organizasyonel gelişimin devam ettiğini göstermektedir (ECOWAS Commission, 2023).

ECOWAS, ekonomik birlik oluşturma çabalarının yavaş ilerlemesiyle birlikte, siyasi ve askeri konularda önemli adımlar atmıştır. Kuruluş liderliği, personel yetersizliği gibi zorlukları kabul etmiş ve bu durumun operasyonlarda aksamalara, yetersiz raporlamaya ve faaliyetlerin akredite temsilcilere ve kamuoyuna etkili bir şekilde iletilmesine engel olduğunu belirtmiştir. Bu durum, ECOWAS'ın Batılı ülkelere finansal katkı alan

girişimlerine eleştirilerle karşılaşmasına neden olmuştur. ECOWAS, ekonomik hedeflerine ulaşmada geride kalmış olsa da Batı Afrika bölgesindeki siyasi ve askeri meselelere odaklanarak önemli bir rol oynamaktadır. Son yıllarda, örgütün siyasi ve bölgesel güvenlik konularına daha fazla vurgu yaptığı gözlemlenmiştir. ECOWAS'ın askeri kolu ECOMOG, bölgedeki iç savaşlara ve çatışmalara müdahalede önemli bir rol oynamış ve uluslararası toplumun desteğiyle olumlu sonuçlar elde etmiştir. Gana, şu anda ECOWAS'ın dönem başkanlığını yürütmekte olup, örgütün liderliğine ve girişimlerine önemli katkılarda bulunmuştur (ECOWAS Commission, 2023).

ECOWAS'ın kurulmasından önce, Batı Afrika olarak bilinen kolektif bölge, bölgede ikamet eden 15 devletin sınırlarını büyük ölçüde tanımlayan farklı sömürge deneyimlerinden ve yönetimlerinden ortaya çıkan devletlerin bir araya gelmesinden oluşmaktadır.

Topluluğun Üye Devletleri şu anda üç resmi dil (İngilizce, Fransızca ve Portekizce) kullanmakta olsa da yaklaşık 5,1 milyon kilometrekarelik geniş bir araziye sıkışmış 300 milyondan fazla insanı oluşturan Ewe, Fulfulde, Hausa, Mandingo, Wolof, Yoruba, Ga vb. gibi sınır ötesi ana diller de dahil olmak üzere binden fazla mevcut yerel dil bulunmaktadır. Sömürgecilikten önce bölge, bazıları Gana, Mali Songhai, Wolof, Oyo, Benin ve Kanem Bornu gibi yüzyıllara yayılan birçok gururlu imparatorluk ve krallığa ev sahipliği yapmıştır.

ECOWAS, uluslararası ekonomik ve siyasi iş birliğini teşvik etmeyi amaçlayan bir örgüttür. Tarihsel olarak, Batı Afrikalılar, sömürge öncesi dönemden itibaren, bölge içinde yoğun bir göç hareketliliği yaşamışlardır. Bu göçler genellikle bölge içi olmakla birlikte, dünya genelinde en dinamik nüfus hareketlerinden birine neden olmuştur. Şu anda, yaklaşık 7,5 milyon Batı Afrikalı göçmen, kendi ülkeleri dışında ECOWAS ülkelerinde yaşamaktadır, bu da bölge nüfusunun yüzde 3'ünü oluşturur. Ayrıca, 1,2 milyon göçmen de çoğunlukla Kuzey Amerika ve Avrupa'ya dağılmış durumdadır. Kadınlar, 2013 yılında tahmini 149 milyon olan bölge nüfusunun yüzde 50'sinden fazlasını oluşturmaktadır. Kadınların sınır ötesi göçte tüccar ve iş insanı olarak aktif rol alması, onları entegrasyon

sürecini destekleme potansiyel şampiyonlar olarak konumlandırmaktadır. Bu gerçeği tam anlamıyla değerlendirmek, ECOWAS'ın hedeflerine ulaşmasında önemli bir faktördür.

Bölgesel çeşitlilik, kültürel, dilsel ve ekolojik boyutlarıyla, entegrasyon sürecinde hem fırsatlar hem de zorluklar içermektedir. Siyasi ve ekonomik anlamda birleşme arzusu, bölge genelinde ortak refahı artırma hedefine yönelik atılan bir adım olarak daima değerlendirilmiştir (Aleman, 2018).

2.2 ECOWAS'IN AMAÇ VE HEDEFLERİ

Batı Afrika'da, topluluğun temel hedefi, halkların yaşam standartlarını artırmak, ekonomik istikrarı sürdürmek ve geliştirmek, Üye Devletler arasındaki ilişkileri güçlendirmek ve Afrika kıtasının ilerlemesine ve kalkınmasına katkıda bulunmak amacıyla bir ekonomik birlik oluşturmak için iş birliği ve entegrasyonu teşvik etmektedir.

ECOWAS'ın başlıca hedefleri aşağıda sıralanmıştır:

- Ulusal politikaların uyumlaştırılması ve koordinasyonu ile özellikle gıda, tarım ve doğal kaynaklar, sanayi, ulaştırma ve haberleşme, enerji, ticaret, para ve finans, vergilendirme, ekonomik reform politikaları, insan kaynakları, eğitim, bilgi, kültür, bilim, teknoloji, hizmetler, sağlık, turizm, hukuki konularda entegrasyon program, proje ve faaliyetlerinin teşvik edilmesi.
- Çevrenin korunmasına yönelik politikaların uyumlaştırılması ve koordinasyonu.
- Ortak üretim işletmelerinin kurulmasının teşviki.
- Ortak bir pazarın kurulması.
- Üye Devletler arasında ithalat ve ihracattan alınan gümrük vergilerinin kaldırılması ve Üye Devletler arasında Topluluk düzeyinde bir serbest ticaret bölgesi oluşturmak için tarife dışı engellerin kaldırılması yoluyla ticaretin

serbestleştirilmesi.

- Üçüncü ülkeye karşı ortak bir dış tarife ve ortak bir ticaret politikasının benimsenmesi.
- Üye Devletler arasında kişilerin, malların, hizmetlerin ve sermayenin serbest dolaşımı ile ikamet ve işyeri hakkının önündeki engellerin kaldırılması.
- Ekonomik, finansal, sosyal ve kültürel sektörlerde ortak politikaların benimsenmesi yoluyla ekonomik birliğin kurulması ve parasal birliğin oluşturulması.
- Özel sektör işletmeleri ve diğer ekonomik operatörler tarafından ortak girişimlerin teşvik edilmesi.
- Özel sektörün entegrasyonuna yönelik önlemlerin alınması, özellikle küçük ve orta ölçekli işletmelerin teşvik edilmesi için elverişli bir ortamın yaratılması.
- Elverişli bir yasal ortamın oluşturulması.
- Tek bir Topluluk yatırım kodunun benimsenmesine yol açan ulusal yatırım kodlarının uyumlaştırılması.
- Standartların ve önlemlerin uyumlaştırılması.
- Her Üye Devletin, özellikle denize kıyısı olmayan ve küçük ada Üye Devletlerinin özel sorunlarına dikkat ederek, bölgenin dengeli kalkınmasının teşvik edilmesi.
- Özellikle kırsal nüfus, kadın ve gençlik örgütleri ve medya dernekleri, iş adamları ve kadınları, işçiler ve sendikalar gibi sosyo-profesyonel örgütler arasındaki ilişkilerin teşvik edilmesi ve güçlendirilmesi ve bilgi akışının teşvik edilmesi.
- Demografik faktörler ile sosyo-ekonomik kalkınma arasında bir denge kurulması

gerektiğini göz önünde bulunduran bir Topluluk nüfus politikasının benimsenmesi.

- İş birliği, tazminat ve kalkınma için bir fon oluşturulması (ECOWAS Commission, 2023).

ECOWAS, ekonomik entegrasyondaki rolüne ek olarak, bölgede çok önemli bir barışı koruma gücü olarak işlev görmektedir. Üye ülkeler arasında siyasi istikrarsızlık ve huzursuzluk durumlarında, ECOWAS şemsiyesi altında müdahale etmek için üye ülkeler tarafından periyodik olarak ortak askeri kuvvetler konuşlandırılır. Son yıllardaki önemli müdahaleler arasında Fildişi Sahili (2003), Liberya (2003), Gine-Bissau (2012), Mali (2013) ve Gambiya'daki (2017) operasyonlar yer almaktadır. Bu müdahaleler, ECOWAS'ın bölgesel istikrarı teşvik etme ve üye devletler içinde barış ve güvenliğe yönelik zorlukları ele alma taahhüdünün altını çizmektedir (Wangare & Simwa, 2023).

2.3 ECOWAS PLAN VE PROGRAMLARI

Stratejik planlar, kurumlar için vazgeçilmez araçlar olarak hizmet ederek karar verme süreçlerini ve kaynak tahsisini optimize etmeyi amaçlamaktadır. Bu planlar, kuruluşların dış dinamikleri etkili bir şekilde yönlendirmelerini, çeşitli yaklaşımlar geliştirmelerini, gelecekteki beklentileri belirlemek için kilit paydaşları tartışmalara dahil etmelerini ve birleşik bir misyon ve hedefler belirlemelerini sağlamaktadır (Tractabel Engineering S.A., 2018).

ECOWAS için uygulanan stratejik planın ana yönleri aşağıda açıklanmıştır:

- I. Bölgedeki ve gelecekteki sorunların ve operasyonların kolektif olarak anlaşılması.
- II. Tüm topluluk üyelerinin sürece aktif olarak katılmaları ve geleceğe yönelik isteklerini dile getirmeleri için kapsayıcı bir platform sağlanması.
- III. Hizmet sunumu için hem yakın hem de uzun vadeli geleceği kapsayan kapsamlı

bir "yol haritası" çizmesi.

IV. Gelecekteki hizmet taleplerini yansıtırken tarihsel uygulamalar ve çağdaş fikirler arasında uzlaşmayı teşvik etmesi.

V. "Hangi eylemlerin yapılacağı", "nelerin ertelenebileceği veya ortadan kaldırılabilirliği", "kime hizmet edileceği", "amaçlanan sonuçlar" ve "hizmetlerin nasıl ve hangi düzeyde sağlanacağı" gibi temel hususlara öncelik vermesi.

VI. Topluluk etkinlikleri sırasında dinamik bir iletişim aracı olarak işlev görmesi.

VII. Ortak bir amaç ve uyum duygusu geliştirerek topluluk içinde morali yükseltmesi.

VIII. Toplum kurumlarının yenilenmiş amaç ve verimlilikle çalışmasına zemin hazırlaması.

IX. Toplum kurumları için operasyonel ve idari rehberlik sunması.

Özünde, bu stratejik girişimler ECOWAS'ı güçlendirerek zorlukların üstesinden gelmesini, topluluğunu etkin bir şekilde meşgul etmesini ve kurumlarını amaçlı ve verimli çalışmaya doğru ilerletmesini sağlamaktır (ECOWAS, 2022).

2.4 ECOWAS PARASAL BİRLİĞİ

Batı Afrika Ekonomik Topluluğu (ECOWAS), iki ana alt bölgesel bloktan oluşur; bunlardan biri 1994 yılında kurulan Batı Afrika Ekonomik ve Parasal Birliği (WAEMU veya Fransızca UEMOA)'dır. Bu birlik, Fransızca'nın baskın dil olarak kullanıldığı toplam sekiz ülkeyi kapsamaktadır. Üye ülkeler arasında Senegal, Benin, Burkina Faso, Mali, Nijer, Togo, Gine-Bissau ve Fildişi Sahili yer almaktadır. WAEMU'nun temel hedefi, Afrika Mali Komitesi'ne (CFA) benzer bir şekilde Fransız Frangı'nı ortak para birimi olarak kabul etmek ve aynı gümrük birliği içindeki ülkeler arasında ekonomik entegrasyonu teşvik etmektedir (UEMOA, 2023).

WAEMU'nun hedefleri ise şunlardır:

- Bölgesel ekonomik entegrasyonu ve iş birliğini artırmak.
- Yasal çerçevenin düzenlenmesi ve üye ülkeler arasında uyumun teşvik etmek.

- Ulusal ekonomileri küresel etkileşimlere açarak ekonomik rekabet gücünü artırmak.
- Makroekonomik politika ve göstergelerde yakınsama sağlamak.
- Daha sorunsuz ekonomik işlemleri kolaylaştırmak için ortak bir pazar oluşturmak.
- Sektörel politikaların koordineli bir şekilde uygulanmasını sağlamak.
- Uyumlu ekonomik yönetim için maliye politikalarının uyumlaştırılmak.

Bu hedefler WAEMU ülkeleri arasında ekonomik iş birliğini güçlendirerek kalkınmayı bölgesel boyutlardan desteklemeyi hedeflemektedir. WAEMU, üye ülkeler arasında ortak bir ekonomik platform oluşturarak ekonomik büyümeyi teşvik etmekte ve bölgesel refahı artırmayı amaçlamaktadır.

Batı Afrika Para Enstitüsü (WAMI), 2000 yılında İngilizce konuşulan ülkelere oluşan bir ağırlıklı üyelikle kurulmuştur. WAMI, özellikle Nijerya, Gana, Gambiya, Sierra Leone ve Liberya gibi Anglofon ülkelerinin katılımıyla 2010 yılında Gine'nin de dahil olduğu bir yapıya evrilmiştir². Enstitünün temel amacı, hem Batı Afrika Merkez Bankası (WACB) hem de Batı Afrika Para Bölgesi (WAMZ) için ortak bir para biriminin başlatılmasını desteklemektir. Bu hedefin gerçekleştirilmesi, asimetrik şokların azaltılmasını ve para birliği içindeki üye ülkelerin belirli nicel ve nitel kriterlere uyumunu gerektirir.

Enstitü, başlıca hedeflerini aşarak, ticaret ve finans sektörlerinin entegrasyonunu teşvik etmeyi, ödeme sistemini geliştirmeyi ve istatistiksel uyumu kolaylaştırmayı amaçlayan önlemleri uygulamayı da içeren ek sorumluluklar üstlenmektedir. Ancak, WAMZ içindeki birçok ülkenin, zayıf yönetilen merkez bankalarına atfedilen güçsüzleşmiş para birimleri ve kalıcı bütçe açıkları ile mücadele etmeye devam etmeleri dikkat çekicidir. WAMI, ECOWAS içinde kilit bir rol oynamakta olup, aynı zamanda üye

² Batı Afrika Para Enstitüsü (WAMI), Batı Afrika'yı oluşturan beş Batı Afrika Üye Devletinin (Gambiya, Gana, Gine, Nijerya ve Sierra Leone) Devlet ve Hükümet Başkanları Otoritesi tarafından Aralık 2000'de kuruldu. Afrika Para Bölgesi (WAMZ). Liberya daha sonra 2010 yılında Bölgeye katıldı.

lkeler arasındaki ekonomik zorlukları ve eşitsizlikleri ele alırken parasal yakınsama arayışında ortak bir para birimi için çalışmaktadır (UEMOA, 2023).

2.5 TİCARET VE EKONOMİK PERFORMANSI

2015 yılında gerçekleştiren kapsamlı bir değerlendirmede, Afrika lkelerinin ticaret performansını olumsuz etkileyen birkaç kritik faktörü belirlemiştir, ki bu faktörlerin arasında özellikle ECOWAS bloğundaki ülkeler de bulunmaktadır. Birleşmiş Milletler Afrika Ekonomik Komisyonu tarafından yapılan bu değerlendirmeye göre, kıtanın temel sorunlarından biri, üretim ve ihracat tabanının genellikle düşük değerli ürünler, özellikle hammaddeler ve birincil emtialarla sınırlı olmasıdır. Bu durum, Afrika ülkelerini uluslararası ticarete rekabetçi olmaktan uzaklaştırmaktadır.

Buna ek olarak, bölge, uluslararası pazarda sınırlı erişimle karşı karşıya kaldığında, Afrika içindeki ticaret de önemli zorluklarla karşılaşmaktadır. Bu zorluklar, sadece tarifelerle değil, aynı zamanda tarife dış engellerle de ilişkilidir, bu da Afrika lkeleri arasındaki ticaretin maliyetini artırmaktadır. Bu durum, kıtanın ekonomik büyüme potansiyelini sınırlamakta ve uluslararası pazarda daha etkin bir konumda olmasını engellemektedir. Bu nedenle, Afrika'nın ticaret engelleriyle başa çıkması ve ekonomik potansiyelini daha iyi değerlendirebilmesi için stratejik çözümler geliştirmesi kritik bir öneme sahiptir (ECOWAS Commission, 2023).

lkeler arasındaki uzaklık arttıkça aralarındaki ticaret pahalılaşıyor; ulaşıım masrafları ticarete engel teşkil ediyor (İnançlı & Mahamat, 2019). 2013 yılında Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nda vurgulanan ticaret dengesizliği, bölgenin küresel ihracattaki sınırlı temsilini göstermiştir. ECOWAS bölgesi, retim-GSYİH oranına göre ekonomik topluluklar arasında en düşük sanayileşme düzeyine sahip bölge olarak belirlenmiştir. Örneğin, 2007-2011 döneminde, Doğu Afrika Topluluğu'nda imalatın ticaret içindeki payı %58,5 iken, Güney Afrika Gümrük Birliği'nde %51,4, Doğu ve Güney Afrika Ortak Pazarı'nda %44,8, Hükümetler arası Kalkınma Otoritesi'nde %39,1,

Arap Mağrip Birliği'nde %35,2, Sahel-Sahra Devletleri Topluluğu'nda %34,3 ve ECOWAS'ta %25,7 idi. Bu eşitsizlik, bölgenin kısıtlı üretim kapasitesini vurgulayarak, güçlü ticaret için hayati bir unsur olan bu potansiyeli sınırlamıştır.

ECOWAS bölgesinin düşük üretim-GSYİH oranına katkıda bulunan bir faktör, birçok üye ülkede mamul mallardaki ihracat yoğunluklarının oldukça düşük olmasıdır. Bu husus sadece bölgenin GSYİH'sini etkilemekle kalmakta, aynı zamanda onu küresel ticaret arenasında karşılaştırmalı bir dezavantaja da koymaktadır. ECOWAS'ın ticaret direncini artırması ve küresel ekonomik manzaraya daha önemli entegrasyonu teşvik etmesi için bu zorlukların üstesinden gelmek zorunludur (Iyoha & Okim, 2017).

2005 yılında, Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECOWAS), tarım sektörünün gelişimi için ilke ve hedefleri tanımlayan Batı Afrika Ekonomik Topluluğu Tarım Politikasını (ECOWAP) benimsemiştir. Bu politika, sürdürülebilir gıda güvenliğini, tarım işçileri için adil ücretlendirmeyi ve bölge içinde küresel olarak ticaretin genişlemesini sağlamayı amaçlamıştır. ECOWAP'ın üç temel direği şunları kapsamaktadır:

- (a) Batı Afrika tarımında üretkenliği ve rekabet gücünü artırmak.
- (b) Batı Afrika içi bir ticaret rejimi oluşturmak.
- (c) Bölge dışındaki ülkelerle ilgili ticaret çerçevesini uyarlamak.

Afrika Birliği'nin Afrika'nın Kalkınması için Yeni Ortaklığı'nın (AU/NEPAD) bir bileşeni olan Kapsamlı Afrika Tarımsal Kalkınma Programı (CAADP) ile uyumlu olarak, ECOWAP 2015 yılında 10 yıllık bir değerlendirmeye tabi tutulmuştur. 2015-2025 dönemi için ortaya çıkan stratejik alanlar ECOWAS düzeyinde kararlaştırıldı.

ECOWAP/CAADP, Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri'ne (SDG'ler) entegre olarak yoksulluğu ve açlığı azaltmayı hedefler ve MALABO deklarasyonu ile uyumlu bir şekilde 2025 yılına kadar Afrika'da açlığı sona erdirmeyi ve yoksulluğu yarıya indirmeyi amaçlamaktadır. Politika, tarım sektöründe yıllık %6 büyüme ve ulusal bütçelerin %10'unun bu sektöre ayrılmasını öngörmektedir. Ayrıca, ulusal tarım politikalarını uyumlu hale getirerek bölgesel entegrasyonu teşvik eder ve bölgesel düzeydeki tarımsal

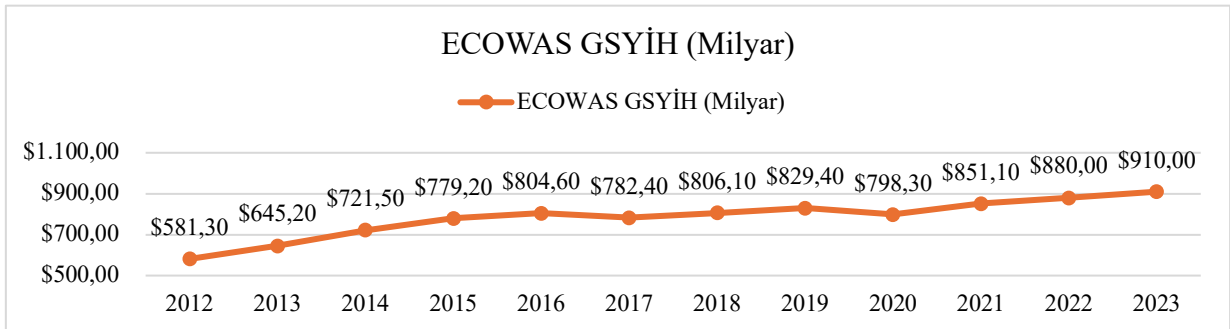
kalkınma faktörlerini daha etkin bir şekilde ele almayı amaçlamaktadır (ECOWAS Commission, 2023).

Uygulama, Ulusal Tarımsal Yatırım Planları (NAIP'ler), Bölgesel Tarım Yatırım Planı (RAIP) ve bölgesel politikalar olmak üzere üç mekanizmaya dayanmaktadır. NAIP'ler, her üye ülkede formüle edilirken, RAIP bölgesel hedeflere odaklanır. Bölgesel politikalar ise sektör operasyonlarını yönlendirir. Bu mekanizmalar aracılığıyla ECOWAP/CAADP, verimli aile çiftliklerine ve özel sektör katılımına dayalı modern, sürdürülebilir bir tarım öngörmektedir. Gıda güvenliği, insana yakışır gelirler ve bölgesel entegrasyon için üretkenlik ve rekabet gücü elde etmeyi amaçlamaktadır. Kapsayıcı hedef, ECOWAS genelinde gıda ihtiyaçlarının karşılanmasına, ekonomik ve sosyal kalkınmaya, yoksulluğun azaltılmasına ve bölgesel eşitliğe sürdürülebilir bir şekilde katkıda bulunmaktadır. Bu yaklaşım, yüksek bölgesel entegrasyonu ve belirli tedarik zinciri ihtiyaçlarına göre uyarlanmış uygun sınır korumasını vurgulayarak bölgesel gıda egemenliği ilkesini desteklemektedir (ECOWAS Commission, 2023).

2.6 ECOWAS EKONOMİK BÜYÜMESİ

Son on yılda Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECOWAS), iç ticaret hacminde kayda değer değişiklikler yaşamıştır. Bu dönemde bölgenin iç ticareti hem yükseliş hem de düşüş dönemleriyle karakterize edilmiştir. Bu dalgalanmalar, bölgenin ekonomik performansını etkileyen iç ve dış faktörlerin bir yansımasıdır.

Şekil 2.2 ECOWAS'ta GSYİH Büyümesi



Kaynak: Uluslararası Para Fonu (2022).

2012-2016 Yıllar Arasındaki Umut Verici Bir Büyüme Dönemi.

Şekil 2.2’de belirtildiği gibi 2012 yılında ECOWAS içi ticaret hacmi 12,4 milyar dolar iken, 2013’te 14,2 milyar dolara yükselmiştir. Bu artış trendi 2014 ve 2015 yıllarında da devam etmiş ve ticaret hacmi sırasıyla 15,8 milyar dolar ve 16,7 milyar dolar olarak kaydedilmiştir. Bu büyüme, bölgedeki ekonomik faaliyetlerin genişlemesi, artan yatırımlar ve ticaretin kolaylaştırılmasına yönelik çabalarla desteklenmiştir. Güçlü tüketici harcamaları ve elverişli küresel ekonomik koşullar, iç ticaret hacmini olumlu yönde etkilemiştir (International Monetary Fund, 2022).

2017-2018 Yıllar Arasındaki Ortaya Çıkan Zorluklar ve Yavaşlama

Şekil 2.2’de belirtildiği gibi 2017 yılından itibaren iç ticaret hacmi düşüş göstermiştir. 2016’da 15,3 milyar dolar olan ticaret hacmi, 2017’de 13,2 milyar dolara gerilemiştir. Bu düşüş, küresel emtia fiyatlarındaki dalgalanmalar ve bölgedeki siyasi istikrarsızlık gibi faktörlerden kaynaklanmıştır. 2018 yılında iç ticaret hacmi biraz toparlanarak 14,1 milyar dolara ulaşmıştır. Ancak, ABD ile Çin arasındaki ticaret gerilimleri ve küresel tedarik zincirlerindeki bozulmalar, bölgenin ihracatını olumsuz etkilemiştir (International Monetary Fund, 2022).

2019-2023 Yıllar Arasındaki Pandemi Ortasında Dayanıklılık ve Toparlanma

Şekil 2.2’de belirtildiği gibi 2019’da ECOWAS, GSYİH büyümesinin %2,60’a ulaşmasıyla hafif bir toparlanma yaşamıştır. Bu mütevazı toparlanma, küresel ekonomik koşullardaki kademeli iyileşmeye ve altyapı projelerine yapılan yatırımların yenilenmesine bağlanmıştır. Bununla birlikte, bölge dış şoklara karşı savunmasız kalmıştır ve ekonomisini hammadde ihracatına bağımlı olmaktan uzaklaştırma konusunda devam eden zorluklarla karşı karşıya kalmıştır.

Covid 19 salgınının patlak vermesi, ECOWAS Üye Devletlerini dünyanın diğer yerlerinde olduğu gibi sert bariyer önlemleri (fiziksel mesafe, karantina, okulların, dükkanların ve ibadethanelerin kapatılması ve kentsel alanlarda toplu taşımanın tamamen veya kısmen yasaklanması) uygulamaya zorlamıştır. Bu devletlerin aldığı ilk önlemler, sınır ötesi hareketi kısıtlamak ve hava taşımacılığını sınırlamamıştır. Şüphesiz, bu sert

önlemlerin sonuçları ECOWAS bölgesindeki ulaşım sektörünü, ticareti ve topluluk içi alışverişleri olumsuz etkilemiştir (Mba-Kalu, Ojo, & Busari, 2020).

COVID-19 salgını, 2020'de ECOWAS ekonomisine ciddi bir darbe indirdi ve bölgenin on yıllardır ilk daralmasına neden olmuştur. GSYİH büyümesi, öncelikle kilitleme önlemlerinin uygulanması ve uluslararası ticaret ve turizmdeki aksamalar nedeniyle %1,30'a düşmüştür. Pandemi aynı zamanda mevcut ekonomik eşitsizlikleri daha da kötüleştirmiştir ve bölgenin kayıt dışı sektörlerle olan bağımlılığını vurgulamıştır.

2021'de ECOWAS, GSYİH büyümesinin %3,10'a yükselmesiyle kademeli bir toparlanmaya başlamıştır. Bu toparlanma, karantina önlemlerinin gevşetilmesi, tüketici harcamalarındaki canlanma ve küresel ekonomik faaliyetteki toparlanmadan kaynaklanmıştır. Ancak bölge, artan enflasyon, tedarik zinciri kesintileri ve devam eden COVID-19 varyantları tehdidi gibi zorluklarla karşılaşmaya devam etmiştir (International Monetary Fund, 2022).

ECOWAS'TA GSYİH

Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu'nun (ECOWAS) oluşumu, Batı Afrika bölgesinin ekonomik durumunu şekillenmesinde önemli bir rol oynamış ve kuruluşundan önce ve sonra GSYİH büyüme oranlarını etkilemiştir.

ECOWAS'tan önce, Batı Afrika'daki GSYİH büyüme oranları, sınırlı bölgesel koordinasyonu yansıtan, tek tek ülkeler arasındaki eşitsizliklerle karakterize edilmiştir. Çoğu zaman üye devletlerin ekonomik potansiyellerini kullanma konusunda münferit çabalara ve zorluklara yol açmıştır. Bu dönemde büyüme oranlarında kaynak zenginliği, siyasi istikrar ve ticaret modelleri gibi her ülkeye özgü faktörlerden etkilenen dalgalanmalar görülmüştür.

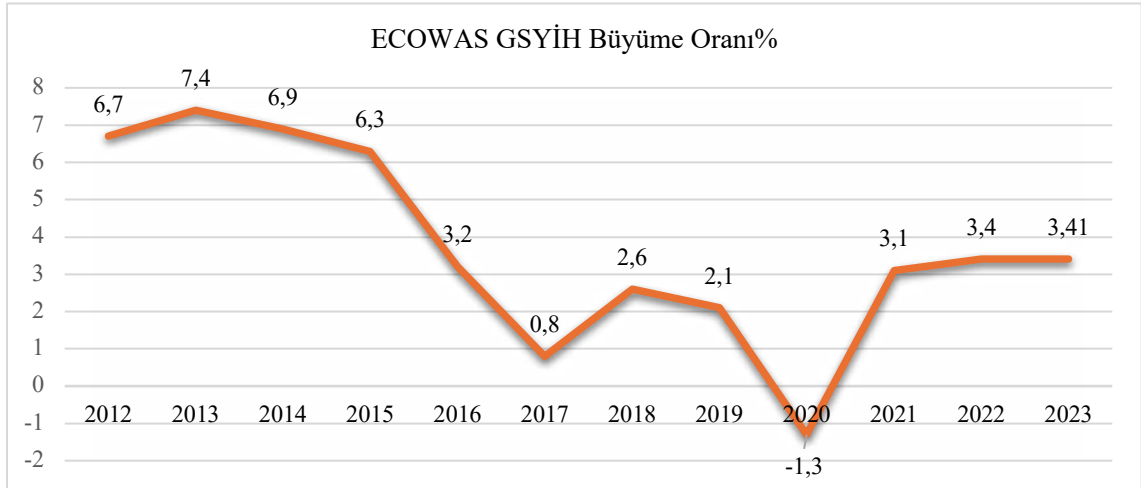
ECOWAS'ın oluşumunun ardından, üye devletler arasında ekonomik iş birliğini, bölgesel entegrasyonu ve politikaların uyumlaştırılmasını teşvik etmek için yoğun bir çaba sarf edilmiştir. Bu işbirlikçi yaklaşım, bölgenin kolektif güçlü yanlarından yararlanmayı ve genel ekonomik büyümeyi artırmayı amaçlanmıştır. ECOWAS, ortak bir pazarın oluşturulmasını, ticaret engellerinin kaldırılmasını ve ortak politikaların

benimsenmesini kolaylaştırarak daha uyumlu bir ekonomik çerçeveye katkıda bulunmuştur.

Spesifik GSYİH büyüme oranları açısından veriler, ECOWAS'ın Batı Afrika ülkelerinin ekonomik performansı üzerinde olumlu bir etkisi olduğunu göstermektedir. Örgüt, üye devletlerin zorlukları topluca ele almaları ve fırsatlardan yararlanmaları için bir platform sağlamıştır. Örneğin, ECOWAS ülkeleri arasındaki bölge içi ticaret arttı, bu da ekonomik faaliyetlerin ve büyümenin artmasına yol açtı. Özellikle ticaret ve yatırım gibi alanlarda politikaların uyumlaştırılması, ekonomik kalkınma için daha istikrarlı ve elverişli bir ortamın oluşmasına katkıda bulunmuştur.

ECOWAS'tan önceki ve sonraki kesin GSYİH büyüme oranları ülkeye ve zamana göre değişiklik gösterse de genel eğilim, bölgesel bloğun kurulmasının Batı Afrika'da daha koordineli ve kolektif olarak faydalı bir ekonomik manzaraya katkıda bulunduğunu göstermektedir. Kuruluş, üye devletleri genelinde bölgesel istikrarı, ekonomik büyümeyi ve sürdürülebilir kalkınmayı teşvik etmede önemli bir rol oynamaya devam etmektedir.

Şekil 2.3 ECOWAS GSYİH Büyüme Oranı



Kaynak: Uluslararası Para Fonu (2022).

Şekil 2.3'te belirtildiği gibi 2012'den 2023'e kadar ECOWAS'ın GSYİH büyüme oranlarını (%) göstermektedir ve bu dönemdeki önemli ekonomik dalgalanmaları ortaya koymaktadır. 2012 ile 2014 arasında büyüme oranı nispeten yüksek ve istikrarlı seyretti;

2013 yılında % 7,4 ile zirve yaptı. Ancak 2015'ten itibaren belirgin bir düşüş yaşandı. Bu yavaşlama, ABD ile Çin arasındaki artan ticaret gerilimlerinin küresel tedarik zincirlerini bozması ve bölgenin ihracatını etkilemesiyle daha da kötüleştirmiştir (International Monetary Fund, 2022).

Şekil 2.3'te belirtildiği gibi 2018 yılında da düşüş eğilimi devam etti ve marjinal büyüme oranı %0,8 olarak gerçekleşti. 2019'da ECOWAS, GSYİH büyümesinin %2,6'ya ulaşmasıyla hafif bir toparlanma yaşamıştır. Bu mütevazı toparlanma, küresel ekonomik koşullardaki kademeli iyileşmeye ve altyapı projelerine yapılan yatırımların yenilenmesine bağlanmıştır. Bununla birlikte, bölge dış şoklara karşı savunmasız kaldı ve ekonomisini hammadde ihracatına bağımlı olmaktan uzaklaştırma konusunda devam eden zorluklarla karşı karşıya kalmıştır (International Monetary Fund, 2022).

COVID-19 salgını, 2020'de ECOWAS ekonomisine ciddi bir darbe indirmiştir ve bölgenin on yıllardır ilk daralmasına neden olmuştur. GSYİH büyümesi, öncelikle kilitleme önlemlerinin uygulanması ve uluslararası ticaret ve turizmdeki aksamalar nedeniyle %-1,3'e düşmüştür. Pandemi aynı zamanda mevcut ekonomik eşitsizlikleri daha da kötüleştirdi ve bölgenin kayıt dışı sektörlere olan bağımlılığını vurgulamıştır.

2021'de ECOWAS, GSYİH büyümesinin %3,1'e yükselmesiyle kademeli bir toparlanmaya başlamıştır. Bu toparlanma, karantina önlemlerinin gevşetilmesi, tüketici harcamalarındaki canlanma ve küresel ekonomik faaliyetteki toparlanmadan kaynaklanmıştır. Ancak bölge, artan enflasyon, tedarik zinciri kesintileri ve devam eden COVID-19 varyantları tehdidi gibi zorluklarla karşılaşmaya devam etmiştir (ECOWAS Bank for Investment and Development, 2021).

2022'de büyüme oranı %3,4'e yükseldi ve 2023'te %3,41 ile bu eğilim devam etmiştir. Bu dönemdeki büyüme, küresel ekonomik toparlanmanın yanı sıra bölgedeki altyapı ve eğitim yatırımlarının artmasıyla desteklenmektedir.

Son on yıldaki dalgalanmalara rağmen, ECOWAS GSYİH büyümesinin genel eğilimi olumlu olmaya devam etmektedir. Bölgenin son on yıldaki ortalama yıllık büyüme oranı %3,7'dir ve bu da uzun vadeli bir ekonomik genişleme yörüngesine işaret

etmektedir. ECOWAS'ın altında yatan ekonomik potansiyele çeşitli faktörler katkıda bulunmaktadır. Bölge, genç ve büyüyen bir nüfusa, zengin bir doğal kaynak donanımına ve bölgesel entegrasyona artan bir vurguya ev sahipliği yapmaktadır. Ek olarak, altyapı ve eğitime yapılan yatırımlar gelecekteki ekonomik büyümenin temelini atmaktadır.

ECOWAS aşağıdakiler gibi temel zorluklara karşı önlem alınması çok önemlidir:

1. Ekonomileri hammadde ihracatına bağımlılıktan uzaklaştırmak ve ekonomik altyapının güçlendirilmek.
2. Bölgesel entegrasyon ve ticaretin teşvik edilmek.
3. Dış şoklara karşı ekonomik dayanıklılığın artırılmak.

Bu zorlukların üstesinden gelmek, daha kapsayıcı, sürdürülebilir ve müreffeh bir ECOWAS'ı teşvik etmek için hükümetlerin, işletmelerin ve uluslararası ortakların ortak çabalarını gerektirecektir (International Monetary Fund, 2022).

2.7 ECOWAS'IN ULAŞTIRMA ALTYAPISI

Altyapı açısından ECOWAS, Ulaştırma, Telekomünikasyon ve Enerji olmak üzere üç temel alanda çalışmaktadır. Yıllar boyunca Bölgesel organ, ihtiyacı olan devletlere ve vatandaşlara yardım sağlamak için birkaç kez müdahale etmiştir.

Ulaştırma programı, Üye Devletler arasında fiziksel uyumu teşvik etmek ve ada ve karayla çevrili ülkelere erişimin artırılmasına özel önem vererek, Topluluk içinde kişilerin, malların ve hizmetlerin hareketini kolaylaştırmak için çok modlu ulaştırma altyapısının ve politikalarının uygulanmasını denetlemektedir (ECOWAS, 2016).

Karayolu Taşımacılığı Sektörü

Karayolu Taşımacılığı sektöründeki ana faaliyet, ECOWAS Bölgesel Karayolu Taşımacılığı ve Transit Geçiş Kolaylaştırma Programının sürekli uygulanması olmuştur. 2013 yılı için önemli başarılar arasında şunlar yer almaktadır:

ECOWAS Ortak Sınır Karakolları Programı

Gana ve Togo arasındaki Noepe Ortak Sınır Karakolu'nun (JBP) fiziksel inşasında

muazzam ilerleme kaydedildi. Benin’de (Seme) JBP'nin iş ve müşavirlik sözleşmeleri Mart 2013'te sona ermiş ve toplam %30'un altında bir ilerleme ile Avrupa Birliği, sözleşmenin bir çerçeve sözleşme kapsamında yeniden verilmesine onay vermiştir (ECOWAS, 2016).

AKS Yüğü Uyumlaştırma Politikası

Devlet ve Hükümet Başkanları Otoritesi, Şubat 2012'de, ECOWAS Üye Devletlerinde yük taşıtlarının boyutlarının, ağırlığının ve aks yükünün kontrolüne ilişkin standartların ve Prosedürlerin Uyumlaştırılmasına İlişkin Ek Yasayı onayladı. Kanun daha sonra Haziran 2013'te tüm Devlet ve Hükümet Başkanlarının tam imzasını almıştır. Üye Devletlerin uygulamaya başlaması için ulusal Hükümetler, özel sektör, limanlar ve diğer paydaşlar için zaman çizelgeleri ve özel faaliyetler içeren bir yol haritası hazırlanmıştır (ECOWAS, 2016).

Trans-Afrika Otoyol Programının Bir Parçası Olarak Nijerya-Kamerun Çok Uluslu Karayolu ve Ulaştırma Kolaylaştırma Programı

Bu Program, Nijerya ve Kamerun arasındaki Enugu-Bemenda yolunun bölümlerinin rehabilitasyonunu içermektedir. Ayrıca, Mfum sınırında bir Ortak Sınır Karakolu (JBP) ve bir sınır köprüsünün yanı sıra ticaret ve transit kolaylaştırma bileşenlerinin inşasını da içermektedir. ECOWAS Komisyonu, Nisan 2013'te Mfum JBP için yasal bir çerçevenin geliştirilmesi ve Kamerun ile Nijerya arasındaki Aks Yüğü kontrol standartlarının uyumlaştırılması için bir danışmanlık sözleşmesini başarıyla seçti ve müzakere etmiştir.

Bu proje çerçevesinde Komisyon, Ortak Teknik Komite üyeleri için Namibya'daki Walvis Körfezi Koridoru Sekreterliği'ne koridor yönetimi ve geliştirilmesi hakkında pratik bilgiler edinmek için başarılı bir çalışma gezisi düzenlenmiştir. Heyet Nijerya, Kamerun, Gabon ve Kongo Brazzaville'den hükümet yetkililerinden oluşmaktadır (ECOWAS, 2016).

Abidjan-Lagos Koridoru Geliştirme Programı

Şubat 2013'te Abidjan-Lagos Koridoru boyunca beş ülkenin Başkanlarının direktifleri doğrultusunda, Fildişi Sahili'ndeki Abidjan'dan Akra, Lome, Cotonou üzerinden

Nijerya'daki Lagos'a 6 şeritli çift vagonlu bir otoyol inşa etmek için komisyon, projeyi denetlemek için başkanlar tarafından kurulan Yönlendirme Komitesi'nin dört toplantısını gerçekleştirdi. Komite, beş ülkenin tüm yol altyapısı bakanlarından oluşmaktadır. Komisyon, beş üye devletten hukuk uzmanlarıyla iş birliği içinde, proje için ülkeler tarafından imzalanacak bir antlaşma taslağını (Anlaşma) tamamlanmıştır. Komisyon ayrıca otoyol inşaatı için fizibilite ve detaylı tasarım çalışmaları için görev tanımını da sonuçlanmıştır. Bunlar, 17 Eylül 2013'te Akra'da yapılan son toplantıda yönlendirme komitesi tarafından onaylanmıştır (ECOWAS, 2016).

Demiryolları Alt Sektörü

Demiryolları alt sektöründe, Abidjan-Ouagadougou demiryolu hattını Nijer Cumhuriyeti'ne bağlayan Kaya-Dory-Niamey bağlantısının detaylı mühendislik çalışmaları 2010 yılında Avrupa Birliği finansmanı ile başlatılmış olup, 31 Aralık 2013 tarihinde sona ermesi beklenmektedir. Danışmanların çalışmalarının ilerlemesini engelleyen öngörülemeyen zorluklar nedeniyle, Komisyon ve Avrupa Komisyonu üç buçuk ay daha uzatma talebini değerlendirmekte ve yeni bitiş tarihini 14 Nisan 2014'e getirmiştir (ECOWAS, 2016).

Hava Taşımacılığı Alt Sektörü

Hava Taşımacılığı alt sektörünün amacı, hava taşımacılığının serbestleştirilmesi için Yamoussoukro Kararını uygulamak, havacılık emniyetini ve güvenliğini güçlendirmek, bölgedeki Sivil Havacılık Otoriteleri için kapasite geliştirmeyi artırmak, Batı Afrika havayollarının ve diğer ilgili paydaşların (havaalanları, hava seyrüsefer hizmetleri sağlayıcıları, yer hizmetleri şirketleri) operasyonunu ve iş birliğini kolaylaştırmaktır.

ECOWAS Komisyonu, üye Devletlere, arasında düzenli hava bağlantıları sağlayabilecek güvenli, güvenilir ve koordineli bir hava taşımacılığı sistemi sağlamaları ve uygun havayollarının Batı Afrika hava taşımacılığı pazarına eşit erişimini sağlamanın yollarını araştırmaları için yardımcı olmaktadır (ECOWAS, 2016).

Hava Taşımacılığı Projesi'nin 2013 yılındaki başarıları, ECOWAS Hava Taşımacılığı Eylem Planı 2009-2015 ile uyumludur ve aşağıdakileri içermektedir:

Hava Taşımacılığının Serbestleştirilmesi İçin Yamoussoukro Kararı'nın (YD) Uygulanmasının Teşvik Edilmesi

17 Şubat 2012 tarihinde, aşağıdaki hava taşımacılığı ekonomik düzenlemelerine ilişkin dokuz (9) Ek Kanun kabul edilmiştir: Yer Hizmetleri, Yer Tahsisi, Uçağa Kabul Edilmeme, Hava Taşıyıcısının Onayı, Pazara Erişim, Hava Tarifeleri, Kaza Durumunda Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu, Rekabet Kurallarından Muafiyetler; Havacılık Güvenliği. Bu çerçevede, 10 ve 11 Temmuz 2013 tarihlerinde Abidjan 'da ECOWAS/UEMOA/Dünya Bankası koordinasyon toplantısı gerçekleştirilmiş, 17 Temmuz 2013 tarihinde Abuja 'da düzenlenen 43. Devlet ve Hükümet Başkanları Otoritesi Zirvesi'nde YD'nin Batı Afrika'da hızlı bir şekilde uygulanması taahhüdünde bulunulmuştur. Devam eden faaliyet, 2013 yılı sona ermeden önce ek yasaların yayınlanmasının hazırlanmasıdır (ECOWAS, 2016).

Havacılık Emniyeti ve Güvenliğinin Güçlendirilmesi

26-28 Şubat 2013 tarihleri arasında Dakar'da düzenlenen Havacılık Güvenliği Semineri (AVSEC) sırasında 17 Şubat 2012 tarihli yeni kabul edilen Havacılık Güvenliği Ek Yasasını tamamlamak üzere Havacılık Güvenliği Yönetmeliği Taslağının hazırlanması; ADB hibesi ile finanse edilen Batı Afrika'daki COSCAP Havacılık Güvenliği Gözetimi Programının 1. Aşamasının sonuçlandırılması ve kapatılması ve Aşama 2'nin hazırlanması; ACP/Afrika'da hava taşımacılığı ve uydu projesi (SAFA) Yönlendirme Komitesine katılım; İnsani Hava Hizmetlerine Yönelik Lojistik Müdahale Eğitimi, 16-24 Haziran 2013, Brindisi, İtalya; ve Batı Afrika'da sivil havacılığa yönelik devam eden terör tehditlerine yanıt olarak 27-29 Ağustos 2013 tarihleri arasında Niamey'de Man Taşınabilir Hava Savunma Sistemleri (MANPADS) üzerine bir ECOWAS/ICAO semineri düzenlenmesi.

ECOWAS Bölgesinde Uygulanabilir Bir Havayolu Endüstrisinin Teşviki

ECOWAS havayollarının yönlendirme komitesi toplantıları, bölgedeki havayolları arasında iş birliğini (hatlar arası anlaşmalar, kod paylaşımı, konsorsiyum, ortak girişim, ittifaklar, birleşmeler vb.) geliştirmek amacıyla Mart 2013'te Lome'de ve Temmuz

2013'te Akra'da yapılmıştır (ECOWAS, 2016).

Finansal Kaynak Mobilizasyonu

Hibe için AfDB ve mali yardımını doğru boyutlandırmak için bir çalışma yürüten Dünya Bankası ile görüşmeler devam etmektedir (ECOWAS, 2016).

Telekomünikasyon

Telekomünikasyon önceliği, INTELCOM II programı, alternatif geniş bant altyapıları ve denizaltı kabloları dahil olmak üzere güvenilir ve modern bir bölgesel Telekom geniş bant altyapısının geliştirilmesi ve tek serbestleştirilmiş Telekom Pazarının kurulmasıdır.

2013 yılına kadar, on bir (11) kıyı üye Devleti, en az bir (1) yeni iniş istasyonu ile denizaltı kablolarına bağlanmıştır ve karayla çevrili üç ülke (Burkina Faso, Mali ve Nijer) artık denizaltı kablolarına en az 2 erişim yoluna sahiptir.

Mano Nehri ülkeleri (Fildişi Sahili, Liberya, Sierra Leone, Gine), Mali ve Gine Bissau'ya odaklanarak ECOWAS bölgesindeki eksik devletler arası bağlantılar hakkında iş planı da dahil olmak üzere ayrıntılı bir fizibilite çalışması devam etmektedir. ECOWAS'ın denize kıyısı olmayan ülkeler tarafından denizaltı kablolarına erişim için geçişi kolaylaştırmak ve maliyeti azaltmak için geçiş hakkı konusunda uyumlaştırılmış bir yasa geliştirmeye yönelik iki çalışma ve bölgedeki Telekomünikasyon/BİT hizmetleri ve ilgili ürünler üzerindeki vergilendirmeye ilişkin bir diğeri, sırasıyla HIPSSA projesi ve AfDB aracılığıyla ITU tarafından finanse edilmektedir. Üye Devletler tarafından tamamlanmış ve onaylanmıştır.

Birçok ECOWAS Ülkesi, Çocukların Çevrimiçi Korunması (COP) da dahil olmak üzere siber alanı güvence altına almak için Topluluk metinlerine uygun olarak ulusal bir Siber Güvenlik Yasası hazırlamış ve kabul etmiştir.

Telekom/BİT 'ten sorumlu ECOWAS Bakanlarının on birinci toplantısında, ECOWAS bölgesindeki Dijital Karasal Televizyon (DTT) alıcıları için satın alınabilirliklerini sağlamak için ortak minimum teknik şartnameler ve DDT'nin uygulanması için bir yol haritası kabul edilmiştir. Telekom/BİT 'ten sorumlu ECOWAS Bakanları, Batı Afrika Posta Konferansı Sözleşmesi'ni (WAPCO) ve WAPCO'nun Usul

Kurallarını resmi olarak kabul ettikten sonra, ECOWAS'tan WAPCO'nun faaliyetlerini desteklemesini ve orta vadede WAPCO'yu Posta Sektörü için İhtisas Ajansı'na dönüştürmesini talep etmiştir. Bakanlar ayrıca, ECOWAS Günü'nde (28 Mayıs) vatandaşların yararına ve bölgesel entegrasyon amacıyla telekomünikasyon hizmetlerinin maliyetinde bölge çapında %50'lik bir azalma önerisini uygulamak için bölgedeki telekomünikasyon operatörleriyle birlikte çalışmayı kabul etmiştir (ECOWAS, 2016).

Enerji

2013 yılında, Konakri'nin acil elektrik enerjisi tedarik programı tam olarak uygulanmış ve üç ek acil durum programı kabul edilmiştir: Grand Banjul, Freetown ve Mali için özel programlar. Bu programlar, Gambiya, Mali ve Sierra Leone'nin elektrik arzı sorunlarını çözmek amacıyla ECOWAS'a sunulan finansman taleplerinin değerlendirilmesi sonucu kabul edilmiştir.

Onuncu Enerji Bakanları ve Bakanlar Konseyi toplantısında, bu programlar için 108 milyon ABD doları tutarında bir bütçe tahsis edilmiştir. Banjul'a elektrik tedariki için Gambiya'ya 24,8 milyon Euro (31,90 milyon ABD doları) ayrılmıştır. Bu proje, üretim araçlarının rehabilitasyonu ve bakımı, yakıt alımı, NAWEC ve Enerji Bakanlığı'nın kapasite geliştirme faaliyetlerini içermektedir. Mali'ye yakıt ve elektrik şebekelerinin rehabilitasyonu için fon sağlanmış, Sierra Leone'ye ise 21,80 milyon ABD doları tahsis edilmiştir. Bu projeler, santral bakımı, yakıt alımı, ön ödemeli sayaçlar ve elektrik dağıtım ağının acil rehabilitasyonunu kapsamaktadır.

Ayrıca, Mayıs 2013'teki Enerji Bakanları Konseyi'nin 10. toplantısında, Devlet ve Hükümet Başkanları Otoritesi'nin 42. Oturumunun kararlarına uygun olarak başka projeler de onaylanmıştır. Komisyon, enerji hizmetlerinin artırılması ve sürdürülebilir enerji girişimlerine destek amacıyla analitik çalışmalar yapmıştır. Eylül 2013'te bir uzmanlar toplantısı düzenlenmiş ve Kasım 2013'te Abidjan'da UNIDO ve Uluslararası Gaz Birliği'nin desteğiyle, sektör paydaşlarının kapasitelerini geliştirmeyi amaçlayan bir eğitim çalıştayı gerçekleştirilmiştir (ECOWAS, 2016).

2.8 ECOWAS İÇİ TİCARET

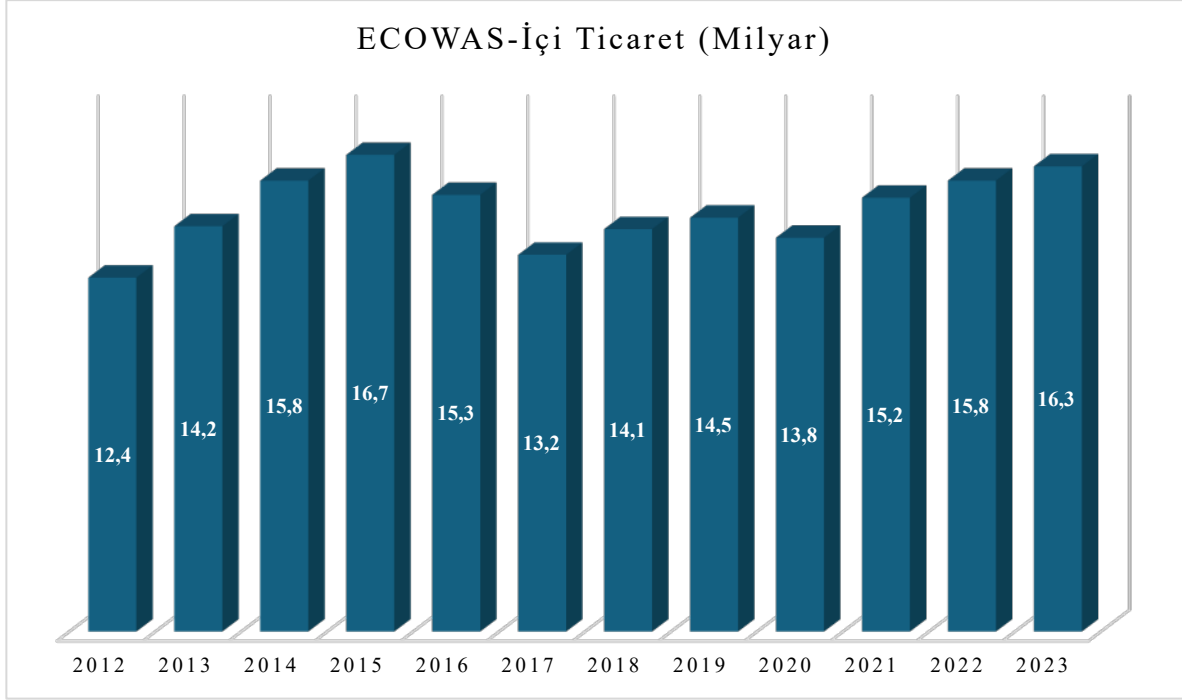
ECOWAS egemen ülkeleri arasındaki ticaret ilişkileri en iyi ihtimalle uluslararası ticaret olarak tanımlanabilir. Küresel ekonomi birbirine bağımlıdır ve oldukça rekabetçidir. Değişim, Sahra Altı Afrika'da uzun vadeli finansal kalkınma ve ilerleme için temel olarak zorunludur. ECOWAS değişim düzenlemesi sürdürülebilir kalkınmayı ve yoksulluğun azaltılmasını teşvik etmek için ima edilmektedir (Ikechi, Chinedum, & Nwokoro, 2022).

Şekil 2.4'te izah edildiği gibi 2012 yılında ECOWAS içi ticaret hacmi 12,4 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 2013 yılında bu rakam 14,2 milyar dolara yükselmiş, 2014'te ise 15,8 milyar dolara ulaşarak artış trendini sürdürmüştür. 2015 yılında ticaret hacmi 16,7 milyar dolarla en yüksek seviyesine çıkmıştır. 2016 yılında iç ticaret hacmi 15,3 milyar dolara düşmüş, 2017'de ise bu düşüş devam ederek 13,2 milyar dolar olmuştur. 2018'de bir miktar toparlanma yaşanmış ve ticaret hacmi 14,1 milyar dolara yükselmiştir. 2019 yılında ise iç ticaret hacmi 14,5 milyar dolara ulaşarak hafif bir artış göstermiştir. 2020 yılında COVID-19 pandemisinin etkisiyle ticaret hacmi 13,8 milyar dolara gerilemiştir. 2021 yılında toparlanma belirtileriyle birlikte ticaret hacmi 15,2 milyar dolara çıkmış, 2022 yılında ise 15,8 milyar dolara yükselmiştir. 2023 yılı itibarıyla ticaret hacmi 16,3 milyar dolara ulaşarak son on yılın en yüksek seviyelerinden birine ulaşmıştır (International Monetary Fund, 2022).

Genel olarak, ECOWAS içi ticaret hacminde 2012'den 2023'e kadar dalgalanmalar yaşanmış, ancak uzun vadede artış eğilimi gözlemlenmiştir. Özellikle pandemi döneminde düşüşler yaşansa da 2021 sonrası toparlanma süreci belirgin hale gelmiştir. Bölgenin ticaret hacmindeki bu artış Şekil 2.4'te gösterildiği gibi, bölgesel entegrasyon çabaları ve altyapı yatırımlarının olumlu etkilerini yansıtmaktadır.

ECOWAS içi ticaretin temel itici güçleri, bölgedeki nüfusun artışı, yükselen harcanabilir gelirler ve artan kentleşmedir. Ayrıca, bölge, ticaret açısından kritik olan petrol, gaz ve çeşitli mineraller gibi doğal kaynakları barındırmaktadır (ECOTIS, 2023).

Şekil 2.4 ECOWAS İçi Ticaret



Kaynak: Uluslararası Para Fonu (2022).

Bununla birlikte, gelecekte ECOWAS içi ticaretin büyümesini engelleyebilecek birtakım zorluklar da vardır. Bunlar şunları içerir:

- Kotalar ve tarifeler gibi ticaretin önündeki tarife dışı engeller.
- Yollar ve limanlar gibi yetersiz altyapı.
- Bazı üye ülkelerde siyasi istikrarsızlık (Torres & Seters, 2016).

Bu zorluklara rağmen, ECOWAS içi ticaret için beklentiler olumludur. Ticareti teşvik etmek için bir dizi girişim bulunmaktadır.

Bu girişimler şunları içerir:

- Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECOWAS) Ortak Dış Tarife (CET)
- ECOWAS Ticaretin Serbestleştirilmesi Programı (ETLS)
- Batı Afrika Para Birliği (WAMU)

Bu girişimler, ticaret engellerini azaltmaya ve ticaret ve yatırım için daha elverişli bir ortam yaratmaya yardımcı olmaktadır. Sonuç olarak, ECOWAS içi ticaretin önümüzdeki yıllarda büyümeye devam etmesi beklenmektedir.



3 ÇALIŞMANIN KAPSAMI

3.1 ÇALIŞMANIN GEREKÇESİ

Bu çalışmanın gerekçesi hem Batı Afrika'da hem de Türkiye'de uluslararası ticaret anlaşmalarının artan önemiyle şekillenen gelişen ekonomik manzaranın tanınmasına dayanmaktadır. Küreselleşme yoğunlaştıkça, ticaret anlaşmaları ve lojistik dinamikler arasındaki karmaşık ilişkiyi anlamak, politika yapımcılar, işletmeler ve akademisyenler için zorunlu hale gelmektedir.

Ticaret anlaşmalarının Batı Afrika ile Türkiye arasındaki lojistik ilişkiler üzerindeki etkisinin incelenmesinin önemini vurgulayan birkaç faktör var:

- ECOWAS-Türkiye Ticari İlişkilerinin Stratejik Önemi: ECOWAS-Türkiye ticari ilişkileri her iki bölge için de stratejik öneme sahiptir. Ticaret anlaşmaları yoluyla iş birliğine dayalı çabalara girerken, lojistik üzerindeki etkiyi anlamak, faydaları optimize etmek ve sürdürülebilir ekonomik kalkınmayı teşvik etmek için çok önemlidir.

- Politika Etkileri: Hem Batı Afrika hem de Türkiye'deki politika yapımcılar, etkili ticaret ve lojistik politikaları formüle etmek için ampirik içgörülere ihtiyaç duymaktadır. Bu çalışma, politika kararlarını bilgilendirebilecek, bölgeler arasındaki ticaret ortamının ve ekonomik iş birliğinin geliştirilmesine katkıda bulunabilecek kanıta dayalı öneriler sunmayı amaçlamaktadır.

- Akademik Katkı: Akademik olarak, bu araştırma uluslararası ticaret ve lojistik ile ilgili mevcut literatüre katkıda bulunmaktadır. Ticaret anlaşmaları ve lojistik ilişkiler arasındaki belirli dinamikleri anlamadaki boşluğu doldurarak, küresel ekonomik etkileşimler hakkındaki bilimsel söyleme değerli bir boyut katmaktadır.

- Çalışmanın Zamanlaması: Küresel ticaretin hızla gelişen doğası ve dinamik jeopolitik manzara göz önüne alındığında, ECOWAS-Türkiye ticari ilişkileri üzerine güncel ve kapsamlı bir çalışma tam zamanındadır. Bu araştırma, mevcut durumu yansıtan

ve gelecekteki eğilimleri öngören çağdaş içgörüler sağlamayı amaçlamaktadır.

Bu çalışma, bu hususları ele alarak, ECOWAS-Türkiye ticaret ilişkisi bağlamında lojistik için pratik sonuçları araştırarak, ticaret anlaşmalarının yüzeyinin ötesine geçen kapsamlı bir analiz sunmayı amaçlamaktadır. Bu keşif yoluyla araştırma, uluslararası ticaret ortaklıklarında yer alan karmaşıklıkların daha derin bir şekilde anlaşılmasını teşvik ederek hem pratik hem de teorik bilgilere katkıda bulunmayı amaçlamaktadır.

3.2 SORUN BİLDİRİMİ

Batı Afrika ile Türkiye arasındaki ticaretteki büyüme umut verici olmakla birlikte, ticaret anlaşmalarının bu bölgeler arasındaki lojistik ilişkileri ne ölçüde etkilediğinin değerlendirilmesine ihtiyaç vardır. Lojistik verimliliği, ticaret maliyetlerini düşürmek, rekabet gücünü artırmak ve ticaret anlaşmalarının faydalarını en üst düzeye çıkarmak için hayati önem taşımaktadır. Bununla birlikte, bu anlaşmaların lojistik operasyonlar üzerindeki etkisi, özellikle Batı Afrika-Türkiye ticari ilişkileri bağlamında, sınırlı bir araştırma konusu olmaya devam etmektedir.

Bu çalışma aşağıdaki kritik soruya cevap aramayı amaçlamaktadır:

“Ticaret anlaşmalarını ve lojistik stratejilerini bilgilendirmek için ECOWAS-Türkiye ticari ilişkilerinden ne gibi dersler çıkarılabilir?”

3.3 HEDEF ve AMAÇ

Bu araştırmanın temel hedefe ve amaçları aşağıdaki gibidir:

1. ECOWAS-Türkiye anlaşmaları başta olmak üzere ticaret anlaşmalarının Batı Afrika ve Türkiye arasındaki ticaret ilişkiler üzerindeki etkisini değerlendirmek.
2. Bu bölgeler arasındaki ticareti destekleyen lojistik operasyonlardaki zorlukları ve fırsatları belirlemek.
3. Batı Afrika-Türkiye ticaretinde lojistik ilişkilerin verimliliğini ve etkinliğini

artırmak için politika önerileri ve pratik içgörüler sağlamak.

4. Uluslararası ticarete ticaret anlaşmaları ve lojistik arasındaki etkileşime ilişkin akademik söyleme katkıda bulunmak.

3.4 KAPSAM VE SINIRLAMALAR

Bu araştırma, yukarıda belirttiğim gibi ticaret anlaşmaları bağlamında Batı Afrika ve Türkiye arasındaki lojistik ve ticaret ilişkilerine odaklanmaktadır. Bu konuyu ele alırken bu çerçevede bölgedeki lojistik etkisini kapsayacaktır. Çalışma, bölgelerdeki daha geniş ticaret dinamiklerini kabul ederken, odağını lojistikle ilgili yönlerle daraltmaktadır. Ancak, bu konuda sınırlı sayıda kaynağın bulunması, araştırmanın derinlemesine analizini zorlaştırmaktadır.

3.5 METODOLOJİ

Araştırmada Nitel yöntem yaklaşımı kullanılmıştır. Niteliksel yaklaşımla bilgi ve güvenilir kaynaklar veri toplama, analiz etme ve en güncel ticaret bağlantıları kullanılarak, Türkiye-ECOWAS ticaret ilişkilerinin mevcut durumu ve gelecek tahminleri tartışılmaktadır.

3.6 ÇALIŞMANIN ÖNEMİ

Bu çalışma birçok cephede önem taşımaktadır. İlk olarak, özellikle Batı Afrika-Türkiye ticaretine odaklanarak, ticaret anlaşmalarının lojistik ilişkiler üzerindeki etkisinin kapsamlı bir analizini sunarak literatürdeki bir boşluğu gidermektedir. İkinci olarak, Batı Afrika-Türkiye ticaret ilişkilerinde yer alan politika yapıcılara, işletmelere ve ticaret uygulayıcılarına fayda sağlayabilecek pratik içgörüler ve politika önerileri sunmaktadır. Son olarak, bu araştırma, ticaret anlaşmaları ve lojistik arasındaki etkileşimin anlaşılmasına katkıda bulunarak, gelecekteki ticaret stratejilerini ve anlaşmalarını

bilgilendirebilir, daha verimli ve üretken uluslararası ticaret ilişkilerini teşvik edebilir.

3.7 LİTERATÜR TARAMASI

Bu bölümde kapsamlı bir literatür taraması yapılmaya çalışılmıştır.

Ticaret anlaşmalarının Batı Afrika ve Türkiye arasındaki lojistik ilişkiler üzerindeki etkisine ilişkin literatür sınırlıdır, ancak büyümektedir. Konu, Batı Afrika ülkeleri ile Türkiye arasındaki ticaretin artması ve ticaret anlaşmalarının bu ilişkiyi şekillendirme potansiyeli nedeniyle ilgi çekicidir.

ECOWAS ülkeleri, ekonomilerini dönüştürmeyi ve yoksulluk konusunda yapısal değişim sağlamaya yardımcı olabilecek ortaklıklar kurmayı amaçlamaktadır. Devam eden ortaklığın her iki taraf için de ne ölçüde daha fazla kazanç sağlayabileceğini analiz etmek ve tahmin etmek önemli hale gelir. Bu çalışma, Türkiye ile ECOWAS ülkeleri arasındaki ticari ve lojistik ilişkilerin yoğunlaşması ve potansiyelinin ekonomik bir analizini yapmayı amaçlamaktadır. Mevcut ekonomik ilişkiler yolunu analiz eder ve her iki ortak arasında elde edilebilecek ticaret ve yatırım potansiyelini araştırır. Özellikle, Türkiye ve ECOAWS ülkeleri arasındaki sektörel avantaj yolunu analiz etmekteyiz. Genel olarak Türkiye ve Afrika arasındaki ilişkileri analiz eden birçok küresel çalışma var, ancak bunların neredeyse tamamı Türkiye'nin Afrika'ya artan ilgisinin siyasi yönlerine odaklanmaktadır. Bazı çalışmalar ise bu ilişkiyi kesinlikle ekonomik bir perspektiften incelemeye çalışan ufuk açıcı bir makale olarak hizmet etmeyi amaçlamaktadır (Özkan, 2010; Bacık ve Afacan, 2013; Chabi ve Saygılı, 2020).

Baldwin (2016)'e göre, Uluslararası ekonomik etkileşimleri şekillendirmede temel olan ticaret anlaşmaları, lojistik entegrasyonunu etkilemek için etkilerini tarife yapılarının ötesine taşımıştır. ECOWAS ve Türkiye, ticaret engellerini azaltmayı amaçlayan anlaşmalar yaparken, bu girişimlerin bölgeleri birbirine bağlayan lojistik ağlarda somut iyileştirmelere nasıl dönüştüğünü araştırmak zorunlu hale geldiğini savunmuştur (Baldwin, 2016; United Nations Conference on Trade and Development, 2017).

Afrika Kalkınma Bankası Grubu'na (2020) göre, Türkiye, iki bölge arasındaki ticaret hacminin 2001'de 1,1 milyar dolardan 2018'de 25,3 milyar dolara çıkmasıyla son yıllarda Batı Afrika için giderek daha önemli bir ticaret ortağı haline geldi Ticaretteki bu büyüme, kısmen Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECOWAS)-Türkiye Serbest Ticaret Anlaşması gibi ticaret anlaşmaları ile kolaylaştırılmıştır. 2015 yılında imzalanmıştır (African Development Bank Group, 2020) .

ECOWAS (2018) raporuna göre, ECOWAS-Türkiye ticari ilişkilerinin mevcut durumunu anlamak için, onu tarihsel olarak ele almak esastır. Türkiye ile Batı Afrika arasındaki diplomatik bağlar istikrarlı bir şekilde gelişmiştir ve her iki bölge de karşılıklı yarar sağlayan ekonomik iş birliği potansiyelini kabul etmektedir. ECOWAS ile Türkiye arasındaki Çerçeve Anlaşması gibi resmi ticaret anlaşmalarının oluşturulması, lojistik ilişkiler üzerindeki müteakip etkiyi araştırmak için çok önemli bir nokta görevi görmektedir (ECOWAS, 2018).

Chabi & Saygılı (2020)'ya göre bu anlaşmanın Batı Afrika ile Türkiye arasındaki ticaret ve lojistik ilişkiler üzerindeki potansiyel etkisini inceleyen çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Örneğin, ECOWAS-Türkiye Serbest Ticaret Anlaşması'nın iki bölge arasındaki ticaret akışları üzerindeki potansiyel etkisini analiz etmek için bir çekim modeli kullanılmıştır. Anlaşmanın, özellikle tekstil ve giyim gibi belirli sektörlerde Batı Afrika ile Türkiye arasındaki ticaret hacminde önemli bir artışa yol açabileceğini tespit etmişler (Chabi & Saygılı, 2020).

Ngwa (2019)'ya göre Türkiye'nin Afrika'daki bölgesel ve alt bölgesel kurumlar aracılığıyla iş birliğine olan bağlılığını vurgulamaktadır. Yazar, "Türk-Afrika İlişkileri: Afrika'ya Yönelik Türk Dış Politikasının Kurumsalcı Bir Yaklaşımı" başlıklı makalesi, Türkiye'nin Afrika ülkeleriyle güçlü siyasi bağlar kurma çabalarını incelemektedir. Özellikle, bölgesel düzeyde Afrika Birliği ve alt bölgesel düzeyde ECOWAS, ECCAS ve EAC gibi resmî kurumlar, Türkiye ile Afrika ülkeleri arasındaki siyasi etkileşimlerin şekillenmesinde çok önemli bir rol oynamaktadır. Türkiye hükümeti, üst düzey resmi

ziyaretler, Türk-Afrika zirvelerine aktif katılım ve hem devlet hem de devlet dışı aktörler tarafından düzenlenen konferanslara katılım yoluyla konumunu sağlamlaştırmıştır. Bu angajman, Türkiye'nin Afrika kıtasında önemli bir aktör olarak tanınmasına ve meşruiyetine katkıda bulunmuştur (Ngwa, 2019).

Kohnert (2023)'e göre, 2018 yılında, Türkiye ile Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu'na (ECOWAS) üye 15 ülke arasındaki bağları güçlendirmek amacıyla İstanbul'da Türkiye-ECOWAS Ekonomi ve Ticaret Forumu düzenlenmiştir. 2021 yılı sonundan bu yana en önemli yatırımlar ana metal sanayi, tekstil ve giyim imalatı, elektrik ve gaz üretimi ve dağıtımı ile toptan ve perakende ticaret sektörlerinde yapılmıştır. Anlaşmanın Batı Afrika ve Türkiye arasındaki lojistik ilişkiler üzerindeki potansiyel etkisini, lojistik hizmet sağlayıcıları için zorluklara ve fırsatlara odaklanarak inceledi. Anlaşma, lojistik hizmet sağlayıcılarına operasyonlarını genişletme fırsatları sunarken, altyapı ve düzenleyici engellerle ilgili zorluklar da olduğunu tespit etmiştir (Kohnert, 2023).

Genel olarak, literatür, ECOWAS-Türkiye Serbest Ticaret Anlaşması gibi ticaret anlaşmalarının Batı Afrika ile Türkiye arasındaki lojistik ilişkileri şekillendirme potansiyeline sahip olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte, bu anlaşmaların bölgenin lojistik sektörü üzerindeki etkisini tam olarak anlamak ve ortaya çıkan zorlukları ele almak için stratejiler belirlemek için daha fazla araştırmaya ihtiyaç vardır.

T.C. Ekonomi Bakanlığı'na (2018) göre, Batı Afrika ile Türkiye arasındaki ticari ilişkiler, ekonomik ve jeopolitik faktörlerin bir araya gelmesiyle son yıllarda büyümektedir. T.C. Ticaret Bakanlığı'nın (2018) bir raporuna göre, Türkiye ile Batı Afrika ülkeleri arasındaki ticaret son on yılda istikrarlı bir şekilde artmaktadır. 2017 yılında Türkiye ile Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECOWAS) ülkeleri arasındaki toplam ticaret hacmi 8,2 milyar dolara ulaşırken, Türkiye'nin bölgeye ihracatı 5,8 milyar dolar olarak gerçekleşti. Türkiye'nin Batı Afrika'ya yaptığı başlıca ihracatta makine, taşıt ve elektrikli ekipman yer alırken, bölgeden ithalatı ağırlıklı olarak kakao ve kaju fıstığı gibi hammaddelerden oluşmaktadır (Republic of Turkey Ministry of Economy, 2018).

Benzer şekilde, Afrika Kalkınma Bankası Grubu'na (2018) göre, Türkiye'nin Batı Afrika'dakiler de dahil olmak üzere birçok Afrika ülkesi için önemli bir ticaret ortağı olarak ortaya çıktığı belirtildi. Rapor, bu eğilimi, Türkiye'nin Avrupa ve Asya arasındaki stratejik konumu, büyüyen ekonomisi ve Afrika ülkeleriyle artan siyasi ve kültürel bağları da dahil olmak üzere bir dizi faktöre bağlamıştır (African Development Bank Group, 2018).

Uluslararası Ticaret Merkezi'ne (2019) göre, Batı Afrika ile Türkiye arasındaki ticari ilişkilerde daha fazla büyüme potansiyeli de incelenmiştir. Rapor da tarım ticareti, tekstil ve giyim ile bilgi ve iletişim teknolojisi dahil olmak üzere Türkiye ile Batı Afrika arasında yüksek ticaret potansiyeline sahip bir dizi sektör belirlemiştir. Ayrıca, altyapı ve lojistik yatırımlarının artırılmasının bölgedeki ticari ve ekonomik aktivitenin daha da artmasına yardımcı olabileceği belirtilmiştir (International Trade Centre, 2020).

Anderson ve Wincoop (2004)'a göre, Lojistik engeller ve sınırlı pazar erişimi gibi üstesinden gelinmesi gereken zorluklar olsa da iki bölge arasında daha fazla büyüme ve iş birliği potansiyeli önemlidir. Ticaret anlaşmaları, ülkeler arasında ekonomik entegrasyonu ve iş birliğini teşvik eden temel araçlardır. Baldwin (2016)'a göre, Batı Afrika ve Türkiye bağlamında, Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECOWAS), ekonomik bağları geliştirmek ve kesintisiz ticaret akışlarını teşvik etmek amacıyla Türkiye ile ticaret anlaşmaları geliştirmeye aktif olarak katılmaktadır. Literatür, bu tür anlaşmaların sadece tarife indirimlerini kolaylaştırmakla kalmayıp, aynı zamanda tarife dışı engelleri de ele alarak genel lojistik ilişkilerin şekillenmesinde hayati bir rol oynadığını göstermektedir (Baldwin, 2016; Anderson ve Wincoop, 2004).

Enwere ve Yılmaz (2014)'a göre Türkiye, stratejik olarak ticari ortaklıkları ve ikili anlaşmaları Afrika'daki yumuşak güç stratejisinin ayrılmaz unsurları olarak kullanmaktadır. Ticaret müzakerelerini ve politikalarını şekillendirmek için tasarlanan bu anlaşmalar, Türkiye'nin bölgedeki etkisini genişletmesi ve uygun ticaret koşullarını güvence altına alması için bir mekanizma görevi görüyor. Bu yaklaşımın anahtarı, Türkiye'nin Afrika Birliği ve Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECOWAS) ile

daha geniş pazarlara erişim sağlaması ve önemli bölgesel kuruluşlarla bağları güçlendirmesidir. Afrika Kalkınma Bankası'na katılım, Türkiye'nin Afrika'nın ekonomik kalkınma manzarasında önemli bir oyuncu olarak statüsünü daha da güçlendirmektedir. Bölgesel ticaretin karmaşıklığına ilişkin söylem ortaya çıktıkça, ECOWAS ve Türkiye arasındaki iş birliğinden çıkarılan dersler ortaya çıkmakta ve bölgesel ticaretin karmaşık dinamiklerini yönlendirmek için incelikli bir anlayışa duyulan ihtiyacı vurgulamaktadır. Çalışmaların da Batı Afrika ve Türkiye arasındaki ticari ilişkilerin doğasında var olan belirli zorlukların ve fırsatların tanınmasının önemini vurgulayarak, bölgesel ticaret dinamiklerinin daha geniş bir şekilde anlaşılmasına değerli içgörüler kazandırmayı amaçlamışlardır (Enwere & Yılmaz, 2014).

Ngwa (2019)'ya göre Türk-Afrika zirvesi, ortak bir uygulama planının kabul edilmesiyle Türkiye ile Afrika ülkeleri arasında yeni bir iş birliği sayfasının başlangıcı olmuştur. Türkiye Dışişleri Bakanlığı ve Afrika Birliği gibi resmî kurumlar, zirvenin düzenlenmesinde ve siyasi bağların güçlendirilmesinde kilit rol oynamıştır. Türkiye'nin ECOWAS'a ve Afrika'daki diğer alt bölgesel kuruluşlara akreditasyonu, kıtadaki varlığını daha da meşrulaştırdı. Türkiye'nin Afrika Birliği ve diğer alt bölgesel örgütlerle olan etkileşimleri, stratejik bir ortak olarak konumunu sağlamlaştırmıştır (Ngwa, 2019).

Kavala (2016)'ya göre Türkiye'nin ECOWAS ile bağlantısını nasıl kurduğuna da değinen Zirve, İkinci Türkiye-Afrika Ortaklık Zirvesi'nin Türkiye ile Afrika ülkeleri arasındaki iş birliğinin kapsamını çatışma çözümü, arabuluculuk, göç, gençlik ve sporu da kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Bu değişim, Türkiye'nin Afrika'nın güvenlik konularına artan ilgisini yansıtmaktadır. Türkiye, Afrika'daki barışı koruma misyonlarına aktif olarak katılmış, Orta Afrika Cumhuriyeti ve Mali'ye asker konuşlandırmış ve Aden Körfezi'nde korsanlıkla mücadele operasyonlarına katılmıştır. ECOWAS, Türkiye tarafından akredite edilen ilk bölgesel kuruluşlardan biri oldu ve ülkenin Batı Afrika ile iş birliğine olan bağlılığını göstermiştir (Kavala, 2016).

Grigoriads ve Kostaras (2021)'a göre, ECOWAS, Türkiye'nin Batı Afrika ile iş birliğine olan bağlılığını gösteren, aktif olarak ilişki kurduğu bölgesel kuruluşlardan

biriydi. Bu angajman, Türkiye'nin Afrika devlet elitlerinin "kalplerini ve zihinlerini" kazanma hedefinin bir parçasıydı. Türkiye'nin başarılı diplomatik açılımı, 2005 yılında Afrika Birliği'nde (AU) gözlemci statüsü ile akredite olması ve 2008 yılında İstanbul'da Birinci Türkiye-Afrika Zirvesi'nin düzenlenmesi ile sonuçlandı. Türkiye ayrıca Afrika Kalkınma Bankası'na katıldı ve Doğu Afrika'daki Hükümetler arası Kalkınma Otoritesi (IGAD) gibi bölgesel kuruluşlarla ilişki kurdu. Bu angajman, 2015-2019 Ortak Uygulama Planı'nın yayımlanmasıyla sonuçlanan İkinci Türkiye-Afrika Zirvesi'nden sonra daha da genişlemiştir (Grigoriads & Kostaras, 2021).

Afrika Kalkınma Bankası Grubu'na (2019) göre, ECOWAS-Türkiye Serbest Ticaret Anlaşması gibi Batı Afrika ülkeleri ile Türkiye arasındaki çeşitli ticaret anlaşmalarına ilişkin literatür, bu anlaşmaların bölgedeki ticari ilişkileri ve lojistik altyapıyı büyük ölçüde etkileme potansiyeline sahip olduğunu göstermektedir. Afrika Kalkınma Bankası (AfDB, 2019) tarafından hazırlanan bir raporda, ECOWAS-Türkiye Serbest Ticaret Anlaşması'nın potansiyel faydaları, Batı Afrika'daki bölgesel entegrasyon bağlamında tartışılmaktadır. Raporda, anlaşmanın mal ve hizmetlerin sınır ötesi hareketini kolaylaştırmaya yardımcı olabileceği ve yollar ve limanlar gibi ticaretle ilgili altyapıda iyileştirmelere yol açabileceği belirtilmektedir (African Development Bank Group, 2019).

Sıradağ (2020)'ya göre, ECOWAS, Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu, Türkiye'nin Afrika'daki stratejik angajmanının temel taşlarından biridir. Nijerya'nın Abuja kentindeki Türk Büyükelçiliği'nin 2005 yılında ECOWAS'a akredite edilmesi, Türkiye ile bölgesel örgüt arasındaki bağların güçlendirilmesinde önemli bir adım olmuştur. Ekonomi Bakanlığı'nın koordinasyonunda, Şubat 2018'de düzenlenen ilk Türkiye-ECOWAS Ekonomi ve İş Forumu, ortaklığı daha da sağlamlaştırdı. Bu etkinlik, Türkiye ile ECOWAS üye ülkeleri arasında gelişmiş ekonomik iş birliğinin önünü açan bir ticaret ve yatırım iş birliği anlaşmasının imzalanmasıyla sonuçlandı. ECOWAS-Türkiye Ortak Komisyonu'nun kurulması, her iki tarafın da daha derin ekonomik bağları teşvik etme taahhüdünü bir kez daha vurguladı. Bu komisyon, ortak girişimleri teşvik etmek, ticaret

ve yatırımı kolaylaştırmak ve her iki bölgenin karşılaştığı ekonomik zorlukları ele almak için çok önemli bir platform görevi görüyor. Türkiye, 2010 yılından bu yana, ECOWAS ile bir serbest ticaret anlaşması müzakerelerini aktif olarak sürdürmekte ve ekonomik refah ve entegrasyonun artması potansiyelini kabul etmektedir. Bu anlaşma, ticareti daha da serbestleştirme, tarifeleri düşürme ve gümrük prosedürlerini kolaylaştırma, böylece her iki bölgedeki işletmeler ve bireyler için ekonomik büyümeyi ve fırsatları artırma vaadini taşımaktadır. Sonuç olarak ECOWAS, Türkiye'nin Afrika ile stratejik ilişkilerinde çok önemli bir rol oynamaktadır. Türkiye'nin ECOWAS Büyükelçiliği'nin akreditasyonu, Türkiye-ECOWAS Ekonomi ve İş Forumu'nun başarılı bir şekilde toplanması, ECOWAS-Türkiye Ortak Komisyonu'nun kurulması ve serbest ticaret anlaşmasının devam eden arayışı, Türkiye'nin ECOWAS ile ortaklığını güçlendirme ve her iki bölgeye de fayda sağlayan ekonomik iş birliğini teşvik etme konusundaki kararlılığını göstermektedir (Sıradağ, 2020).

Tepecikoğlu (2017)'na göre, Türkiye sadece iş yapmakla kalmıyor, aynı zamanda Afrika ülkeleriyle bağlarını güçlendirmenin yanı sıra, bölgesel kuruluşlarla katılımını genişletti, Afrika Birliği ile ortaklık kurdu ve ECOWAS, EAC, COMESA ve ECCAS gibi alt bölgesel kuruluşlarda akreditasyon kazandı. TUSKON ve MÜSİAD gibi kuruluşların iş etkileşimlerini kolaylaştırması ve DEİK'in 30 Afrika ülkesinde iş konseyleri kurması ile devlet dışı aktörler bu süreçte kilit rol oynamıştır. Buna ek olarak, Türk STK'ları eğitim, sağlık ve acil yardım alanlarına odaklanarak insani yardım çalışmalarını hızlandırmıştır (Tepecikoğlu, 2017).

Dünya Bankası'na (2023) göre, Batı Afrika ve Türkiye'deki lojistik altyapı ve hizmetlerin mevcut durumuna ilişkin literatür, ilgili sistemlerin güçlü ve zayıf yönlerinde önemli farklılıklar olduğunu göstermektedir. Benzer şekilde, Dünya Bankası tarafından hazırlanan bir rapor (2019), Batı Afrika ülkelerinin gelişmiş lojistik altyapısı aracılığıyla küresel pazarlara erişimde karşılaştıkları zorlukları incelemektedir. Raporda, ulaşım altyapısının iyileştirilmesinde ilerleme kaydedilmesine rağmen, gümrük prosedürleri, ticaret düzenlemeleri ve vasıflı lojistik personelinin mevcudiyeti açısından önemli

zorlukların devam ettiği belirtmektedir (The World Bank, 2023).

Avrupa Komisyonu'na (2023) göre, sadece Türkiye'nin değil, AB'nin de uyguladığı esnek menş kuralları, EPA Batı Afrika lkelerinin özellikle tarım, balıkçılık ve tekstil ve giyim gibi kilit sektörlerde diğer ülkelerden gelen girdilerle ürün ihraç etmelerini sağlamaktadır. Örneğin, bir tekstil ürünü, üretiminde en az bir aşama- dokuma veya örme gibi- bir EPA ülkesinde gerçekleştiyse AB'ye gümrüksüz girebilir. EPA'nın ticaret maliyetlerinde azalmaya, gümrükleme prosedürlerinde iyileşmeye ve lojistik altyapıya yapılan yatırımlarda artışa yol açtığı tespit edilmiştir (European Commission, 2023).

Genel olarak, literatür, Batı Afrika ve Türkiye'deki lojistik altyapı ve hizmetlerin mevcut durumunun, güçlü ve zayıf yönlerdeki önemli farklılıklarla karakterize olduğunu göstermektedir. Türkiye lojistik altyapıya önemli yatırımlar yapmış olsa da Batı Afrika yetersiz altyapı ve vasıflı personel açısından zorluklarla karşı karşıyadır. Bu zorlukların üstesinden gelmek, lojistik altyapısına daha fazla yatırım yapılmasını ve lojistik profesyonelleri için kapasite geliştirmeyi gerektirecektir.

Ticaret anlaşmalarının Batı Afrika ve Türkiye arasındaki lojistik ilişkiler üzerindeki etkisine ilişkin özel vaka çalışması hakkında sınırlı literatür bulunmakla birlikte, mevcut literatür ulaşım altyapısı, gümrük prosedürleri ve düzenleyici erveler açısından zorlukların devam ettiğini göstermektedir. Bu zorlukların üstesinden gelmek, lojistik altyapısına daha fazla yatırım yapılmasını, lojistik profesyonelleri için kapasite geliştirmeyi ve ticareti kolaylaştırmak için düzenleyici ervelerde iyileştirmeler gerektirecektir.

4 ECOWAS -TÜRKİYE TİCARİ İLİŞKİLERİ

4.1 TARİHSEL PERSPEKTİF

Batı Afrika ile Türkiye arasındaki ticari ilişkilerin mevcut durumunu anlamak için, bu bağların tarihsel evrimini izlemek zorunludur. Bu bölüm, Batı Afrika-Türkiye ticari ilişkilerinin tarihsel bağlamını inceleyerek, önemli olaylara, ticaret yollarına ve tarihsel ticaret dinamiklerine ışık tutarak başlamaktadır.

ECOWAS ile Türkiye arasındaki tarihsel perspektif, yüzyıllar boyunca Batı Afrika'da önemli bir varlığa sahip olan Osmanlı İmparatorluğu'na kadar uzanmaktadır. Osmanlılar, Batı Afrika krallıklarıyla ticari ilişkiler kurdular ve bölgede ileri karakollar kurmuşlar. Bu bağlar Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküşünden sonra da devam etmiştir ve Türkiye son yıllarda ECOWAS ülkeleriyle yakın ilişkiler sürdürmüştür.

20. yüzyılın başlarında Türkiye, Batı Afrika'da daha aktif bir rol oynamaya başlamıştır. 1923'te Nijerya ile diplomatik ilişkiler kuran Türkiye, 1934'te bağımsız Liberya'da büyükelçilik açan ilk ülke olmuştur. Türkiye, Batı Afrika ülkelerine sömürge Yönetiminden bağımsızlık mücadelelerinde de destek sağlamıştır.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra Türkiye'nin ECOWAS ülkeleriyle ilişkileri büyümeye devam etmiştir. 1950'lerde ve 1960'larda Türkiye, birçok Batı Afrika ülkesine ekonomik yardım sağlamıştır ve bölgedeki anlaşmazlıklarda arabuluculuk yapmada da önemli bir rol oynamıştır (Chabi & Saygılı, 2020).

1970'lerde ve 1980'lerde Türkiye'nin ECOWAS ülkeleriyle ilişkileri Soğuk Savaş nedeniyle gergin olmuştu. Türkiye bir NATO üyesiydi ve Afrika'da komünizmin yayılmasını kontrol altına alma çabalarında ABD'yi desteklemiştir. Bu, Sovyetler Birliği ile uyumlu olan bazı ECOWAS ülkeleriyle gerginliklere yol açmıştır.

Ancak Soğuk Savaş'ın sona ermesinden bu yana Türkiye'nin ECOWAS ülkeleriyle ilişkileri önemli ölçüde iyileşmiştir. Türkiye, ECOWAS ülkelerinin önemli bir ticaret

ortağı haline geldi ve bölgedeki altyapı projelerine de büyük yatırımlar yapmıştır. Türkiye, Batı Afrika'daki barışı koruma çabalarında da öncü bir rol oynamıştır.

Türkiye ile ECOWAS arasındaki ticaret ilişkisinde üç evreden söz edilebilir. 2001-2007 yılları arasında ECOWAS, Türkiye'ye göre ticaret fazlası vermiştir. Bu fazlayı esas olarak ECOWAS ülkelerinin Türkiye'ye yaptığı Pamuk, Odun, Mineral Yakıt, Balık ve kabuklu deniz ürünleri ihracatı sağlamıştır. 2007-2011 yılları arasında Türkiye, ticaret dengesi pozitif hale geldikçe daha iyi bir konuma gelmiştir ancak 2011 yılına kadar açığı azaltma yönünde bir eğilim vardı ve bu yıldan sonra Türkiye şu ana kadar kesin bir avantaj elde etmiştir. Türkiye'nin 2007'den sonraki yükselişi, 2005'ten itibaren Afrika'da uyguladığı diplomatik atakla açıklanabilir. Aslında Türkiye, 2005 yılını "Afrika Yılı" ilan etmiştir ve aynı yıl İstanbul'da ilk uluslararası Türk-Afrika Kongresi düzenlenmiştir. O zamandan beri her yıl bir ekonomik etkinlik Türkiye ve Afrika ülkelerini bir araya getirmektedir (Chabi & Saygılı, 2020).

Son yıllarda Türkiye, ECOWAS ülkeleriyle ekonomik bağlarını güçlendirmeye odaklanmıştır. 2019 yılında Türkiye ile ECOWAS arasında Ekonomik ve Ticari İş birliği Anlaşması imzalanmıştır. Anlaşmanın iki bölge arasındaki ticaret ve yatırımı artırması beklenmektedir.

Türkiye, ECOWAS ülkeleriyle kültürel bağlarını güçlendirmek için de çalışmalar yürütmektedir. Türkiye, 2017 yılında Nijerya'nın Abuja şehrinde Yunus Emre Enstitüsünü açmıştır. Enstitü, Türkçe dil kursları ve kültürel etkinlikler sunmaktadır. Türkiye, diğer ECOWAS ülkelerinde de benzer enstitüler açmıştır.

ECOWAS ile Türkiye arasındaki ilişkilerin geleceği parlaktır. İki bölge, ekonomik ve kültürel bağlarını güçlendirmeye kararlıdır. Türkiye ayrıca, ECOWAS ülkelerini sürdürülebilir kalkınmaya ulaşma çabalarında desteklemeye kararlıdır.

ECOWAS ve Türkiye arasındaki tarihsel perspektifte bazı önemli olaylar şunlardır:

- 1923: Türkiye, Nijerya ile diplomatik ilişkiler kurmuştur.
- 1934: Türkiye, bağımsız Liberya'da büyükelçilik açan ilk ülke olmuştur.
- 1950'ler-1960'lar: Türkiye birçok Batı Afrika ülkesine ekonomik yardım

sağlamıştır.

- 1970'ler-1980'ler: Türkiye'nin ECOWAS ülkeleriyle ilişkileri Soğuk Savaş nedeniyle gerginleşmiştir.
- 1990'lı yıllar: Türkiye'nin ECOWAS ülkeleriyle ilişkileri önemli ölçüde gelişmiştir.
- 2017: Türkiye, Nijerya'nın Abuja şehrinde Yunus Emre Enstitüsünü açmıştır.
- 2019: Türkiye ile ECOWAS Ekonomik ve Ticari İş birliği Anlaşması imzalanmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

4.2 TÜRKİYE-ECOWAS ÜLKELER ARASINDA TİCARİ ANLAŞMALAR

Türkiye ile Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu ülkeleri arasında ticari ilişkiler son yıllarda artış göstermiştir. Bu ilişkiler çerçevesinde birçok ticari anlaşma imzalanmış ve ekonomik iş birliği sağlanmıştır. Aşağıda ise Türkiye ile Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu ülkeleri arasındaki ticari anlaşmalarının detaylarına yer verilmektedir.

4.2.1. NİJERYA

Nijerya ve Türkiye arasında yapılan ticaret anlaşmalara baktığımızda, yıllara göre 4 resmi anlaşmalar bulunmaktadır. Birincisi 22.10.1986 yılındaki Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Nijerya Federal Cumhuriyeti Hükümeti arasında ekonomik, bilimsel ve teknik iş birliği anlaşmasıdır. İkincisi, 02.03.2006 tarihindeki Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Nijerya Federal Cumhuriyeti Hükümeti Ticari ve Ekonomik İş birliği Mutabakat Muhtırası adlı anlaşmasıdır. Üçüncüsü, 11 Kasım 2010'daki Türkiye-Nijerya KEK 4. Dönem Toplantısı Tutanağı. Son olarak 02.03.2016 tarihindeki Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Nijerya Federal Cumhuriyeti Hükümeti arasında Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması (YKTK) Anlaşmasıdır.

Nijerya, çeşitli ülkelerle yatırım ve çifte vergilendirme anlaşmaları imzalamıştır, bunlar arasında Türkiye de bulunmaktadır. Ancak, Türkiye ile Nijerya arasında imzalanan Çifte Vergilendirmeyi Önleme Anlaşması henüz yürürlüğe girmemiştir. Nijerya'da gümrük vergileri sadece ithalat üzerinden alınmaktadır ve 11 Nisan 2015'ten itibaren ECOWAS Ortak Dış Tarifesi uygulanmaya başlanmıştır. Bu tarifeler beş grupta toplanmıştır ve belirli ürünler için farklı oranlar uygulanmaktadır. Nijerya Hükümeti, belirlenen oranları değiştirme yetkisine sahiptir, ancak ECOWAS kararı gereği maksimum oran %70'i geçemez (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

4.2.2. LİBERYA

Akra Büyükelçiliğimiz Liberya'ya Nisan 2013'te akredite edilmiştir. 22 Haziran 2018 tarihinde Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Bakanlar Kurulu kararı ile Monrovia'da Büyükelçilik açılması uygun bulunmuş olup, diplomatik temsilciliğimizin kurulmasına yönelik çalışmalar devam etmektedir. Söz konusu Liberya'dan yapılan ziyaret sırasında Eğitim Alanında İş birliği Anlaşması; Diplomatik Pasaport sahiplerine Vize Muafiyeti Tanınmasına İlişkin Anlaşma ve Dışişleri Bakanlıkları Diplomasi Akademileri Arasında Diplomasi Eğitimi, Bilgi ve Belgelerin Değişimine İlişkin İş birliği Mutabakat Zaptı olmak üzere üç belge imzalanmıştır. Türkiye'den Liberya'ya ilk resmi ziyaret ise 11 Temmuz 2017 tarihinde Dışişleri Bakanı Sayın Mevlüt Çavuşoğlu tarafından yapılmıştır. Türkiye ile Liberya arasında ticaret hacmi 2015 yılında 81,6 milyon dolar, 2016 yılında 73,4 milyon dolar, 2017 yılında 297,2 milyon dolar, 2018 yılında 151,7 milyon dolar ve 2019 yılında 191,9 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Türk İş birliği ve Kalkınma Ajansı (TİKA) Liberya'ya insani ve kalkınma yardımlarında bulunmaktadır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

4.2.3. BENİN

Benin ve Türkiye arasında yapılan ticari anlaşmaları baktığımızda, şimdiye kadar iki resmi anlaşma bulunmaktadır. 09.07.2012 tarihinde ilk resmi anlaşma yapılmış olup ve

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Benin Cumhuriyeti Hükümeti arasında ekonomik, ticari ve teknik iş birliği anlaşması adıyla yapılmıştır. Son olarak, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Benin Cumhuriyeti Hükümeti arasında yatırımların karşılıklı teşviki ve korunması anlaşmasıyla 13.13.2013'te yapılmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

4.2.4. BURKİNA FASO

Burkina Faso ve Türkiye arasında yapılan ticari anlaşmaları baktığımızda, günümüze kadar üç resmi anlaşma bulunmaktadır. Birinci anlaşma 01.08.2006 tarihinde yapılmıştır ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Burkina Faso Hükümeti arasında geniş birliği anlaşması olarak resmîyete dökülmüştür. İkincisi 3 Ekim 2019'te yapılmıştır, Türkiye-Burkina Faso Karma Ekonomik Komisyonu (KEK) 2. dönem toplantısı tutanağı olarak iki devlet arasında imzalanmıştır Üçüncüsü ise 11.04.2024 te imzalanmıştır ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Burkina Faso Hükümeti arasında genel İş birliği Anlaşması olarak adlandırılmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

4.2.5. YEŞİL BURUN ADALARI

Türkiye ile Yeşil Burun Adaları arasındaki diplomatik ilişkiler 1979 yılında başlamıştır. Ancak, iki ülke arasındaki ilişkiler genellikle uluslararası toplantılar sırasındaki temaslarla sınırlı kalmıştır. Türkiye'nin Sahra Altı Afrika ülkeleriyle iş birliğini artırmak amacıyla kurumsal temellerin oluşturulması ve ikili anlaşmaların tamamlanması çerçevesinde, Türkiye ile Yeşil Burun Adaları arasında siyaset, güvenlik, ekonomi, kültür, eğitim, bilim ve sosyal kalkınma alanlarında ilişkilerin güçlendirilmesini hedefleyen bir "Eylem Planı" oluşturulmuştur. Bu planın imzalanması, gelecek dönemde gerçekleştirilecek ikili ziyaretler vesilesiyle planlanmaktadır. 21-22 Ekim 2021 tarihlerinde İstanbul'da düzenlenen III. Türkiye-Afrika Ekonomi ve İş Forumuna Yeşil Burun Adaları Ticaret, Sanayi ve Enerji Bakanı Alexandre Dias Monteiro katılmıştır. Bu ziyaret, iki ülke arasında bakan seviyesinde gerçekleşen ilk ziyarettir. İki ülke arasındaki Ticaret hacmi ise 2022 yılında yaklaşık olarak 9,5 milyon ABD doları olarak

kaydedilmiştir (T.C. Dışışleri Bakanlığı, 2022).

4.2.6. FİLDİŞİ SAHİLİ

Fildişi Sahili ile Türkiye arasında arasında bazı ticaret faaliyetler bulunmaktadır. İkili anlaşmaların birisi de 03.10.2007 deki Gümrük, Ticaret, Ekonomik ve Teknik İş birliği antlaşmasıdır. 2021 yılında geldiğimizde Türkiye ile Fildişi Sahili arasındaki ikili ticaret hacmi, 826,8 milyon ABD doları olarak kaydedilmiş olup, Türkiye'nin ihracatı 430,9 milyon ABD doları iken ithalatı 395,9 milyon ABD dolarıdır. Temmuz 2012'den beri Türk Hava Yolları, Abadan'a haftada 7 kez direkt sefer düzenlemektedir (T.C. Dışışleri Bakanlığı, 2022).

4.2.7. GAMBİYA

1965 yılında Gambiya'nın İngiltere'den bağımsızlığını ilan etmesiyle birlikte Türkiye, Gambiya'yı tanımıştır ve o zamandan bu yana ilişkiler giderek güçlenmiştir. İkili ilişkiler, 1990'lı yıllarda askeri eğitim ve lojistik yardım faaliyetleriyle başlamış olup günümüzde çeşitli alanlarda yoğun bir iş birliğine dönüşmüştür. Gambiya'dan Türkiye'ye Cumhurbaşkanı ve Bakan düzeyinde birçok ziyaret gerçekleştirilmiştir. Banjul Türk Büyükelçiliği ise faaliyetlerine 1 Aralık 2011 tarihinde başlamıştır. Türkiye'den Gambiya'ya yapılan ilk Cumhurbaşkanı düzeyindeki ziyaret ise 27 Ocak 2020 tarihinde gerçekleşmiştir. Gambiya, Türkiye için önemli uluslararası konularda Türkiye'ye yakın bir tutum sergilemekte olup, Türkiye ve adaylıklarımızı uluslararası platformlarda desteklemektedir. Türkiye, Gambiya'ya çeşitli alanlarda kalkınma yardımları yapmaktadır ve Türk İş birliği ve Kalkınma Ajansı (TİKA) tarafından 31 Ağustos 2018'de Banjul'da faaliyete geçen TİKA Program Koordinatörlüğü aracılığıyla bu yardımlar sürdürülmektedir. Ayrıca, İslam İş birliği Teşkilatı (İİT) Zirvesi ve sonrasındaki İİT Dönem Başkanlığı hazırlıkları kapsamında da Türkiye, Gambiya'ya destek sağlamıştır. İkili ticaret hacmi ise 2022 yılı sonu itibarıyla yaklaşık 71,5 milyon dolar civarındadır ve bu miktarın 65,4 milyon dolarlık kısmı ihracatımızı oluşturmaktadır (T.C. Dışışleri

Bakanlığı, 2022).

4.2.8. GİNE-BİSSAU

Türkiye ile Gine Bissau arasındaki siyasi ilişkiler genellikle uluslararası kuruluşlar aracılığıyla yapılan temaslara sınırlı kalmıştır. Ancak her iki ülke de ikili iş birliğine önem vermektedir. Türkiye'nin Dakar Büyükelçiliği Gine Bissau'da bulunmaktadır, aynı şekilde Gine Bissau'nun da İstanbul ve Ankara'da Fahri Konsoloslukları bulunmaktadır. Son dönemde özellikle Senegal'deki iş adamlarının Gine Bissau'ya ilgisi artmıştır.

İki ülke arasında 2014 yılında Güvenlik İş birliği Anlaşması imzalanmış ve ayrıca Sivil Havacılık Mutabakat Muhtırası ile Hava Ulaştırma anlaşması parafe edilmiştir. 2019'da ikili ticaret hacmi 4,95 milyon dolar olarak kaydedilmiştir. Türk İş birliği ve Koordinasyon Ajansı (TİKA) Gine Bissau'da eğitim, sağlık, idari ve sivil altyapıların güçlendirilmesi alanlarında birçok proje gerçekleştirmiştir.

Üst düzey temaslar arasında şunlar bulunmaktadır:

- 2008'de İstanbul'da düzenlenen Türkiye-Afrika İş birliği Zirvesi'ne Gine Bissau heyeti katılmış ve dönemin Cumhurbaşkanı Abdullah Gül tarafından kabul edilmiştir.
- 2011'de İstanbul'da düzenlenen BM 4. En Az Gelişmiş Ülkeler Konferansı'na Gine Bissau Cumhurbaşkanı Malam Bacai Sanhá katılarak Abdullah Gül ile görüşmüştür.
- 2012'de Gine Bissau'nun Ankara fahri konsoloslğunun açılışına dönemin Dışişleri Bakanı Faustino Fudut Imbali başkanlığındaki bir heyet katılmıştır.
- 2014'te Doğu Timor'da gerçekleştirilen bir zirveye Gine Bissau Dışişleri Bakanı Mario Lopes da Rosa ile görüşmek üzere Türkiye heyeti katılmıştır.
- 2015 ve sonrasında çeşitli dönemlerde Türkiye ve Gine Bissau arasında çeşitli toplantılar ve ziyaretler gerçekleştirilmiştir, bu ziyaretler ticari, siyasi ve kültürel iş birliğini güçlendirmeyi amaçlamaktadır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

4.2.9. MALİ

Bamako Büyükelçiliği, 1 Şubat 2010'da kurulmuştur ve büyükelçi, 5 Şubat 2010'da Mali Cumhurbaşkanı'na güven mektubunu sunmuştur. Mali'nin ilk Ankara Büyükelçisi ise 9 Haziran 2014'te Türkiye'ye gelmişti ve 27 Haziran'da Cumhurbaşkanı'na güven mektubunu sunmuştur. 2 Mart 2018'de Cumhurbaşkanı'nın Mali'ye yaptığı ziyaret, iki ülke arasında 8 anlaşmanın imzalanmasıyla önemli bir adım olmuştur. 9 Eylül 2020'de Türkiye'nin Mali'yi ziyareti sırasında, Mali'nin istikrarı ve ekonomik kalkınması için Türkiye'nin desteği vurgulanmıştır. İkili ticaret hacmi 2003'te 5 milyon ABD doları iken 2022'de 165 milyon ABD dolarına yükselmiştir. Demir-çelik, askeri malzemeler, elektrik malzemeleri gibi ürünler ihraç edilirken, pamuk, altın, değerli taşlar gibi ürünler ithal edilmiştir. Türkiye'nin Mali'ye yardım faaliyetleri, Türk İş birliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı ve Türkiye Diyanet Vakfı gibi kuruluşlar aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Türk Hava Yolları'nın 2015'te Bamako'ya başlattığı doğrudan seferler, ikili ekonomik ilişkiler için önemli bir adım olmuştur ve haftalık sefer sayısı artarak devam etmektedir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

4.2.10. SENEGAL

Türkiye ile Senegal arasındaki ekonomik ve ticari ilişkiler, 1992 tarihli Ticari, Ekonomik ve Teknik İş birliği Anlaşması'nın öngördüğü Karma Ekonomik Komisyon'un toplantılarıyla desteklenmektedir. İlk toplantı 2006'da Ankara'da gerçekleşmiş, ardından 2010'da Dakar'da ve 2014'te tekrar Ankara'da toplanılmıştır.

2010'da imzalanan Yatırımların Karşılıklı Teşviki ve Korunması Anlaşması, 2012'de yürürlüğe girmiştir. Senegal'de ticari ilişkileri güçlendirmek için özel sektör kuruluşları iş forumları düzenlerken, Türk İhracatçı Birlikleri de Senegalli iş adamlarını Türkiye'deki fuarlara davet etmektedir.

Senegal'de Türk şirketleri çeşitli sektörlerde faaliyet göstermektedir: tekstil, otomotiv, hırdavat, elektrik malzemeleri ve gıda. Türkiye'nin Senegal'e ihracatı genellikle gıda, demir-çelik, ecza, tekstil ve beyaz eşyalar üzerindedir. Senegal'den ise Türkiye'ye pamuk,

balık, deri ve yağlı tohumlar gibi ürünler ithal edilmektedir. Toplam ikili ticaret 2014'te 158,2 milyon ABD doları olarak gerçekleşmiş, bu dengenin Türkiye lehine olduğu görülmüştür.

Ayrıca, Türkiye'nin desteğiyle Senegal'de çeşitli alanlarda iş birliği projeleri gerçekleştirilmiştir. TİKA'nın katkılarıyla yenidoğan canlandırma eğitimi gibi sağlık alanında faaliyetlerde bulunulmuş, ayrıca EXPO 2020 adaylığı kapsamında "Herkes için Sağlık" fonundan Senegal'e yardımlar yapılmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

4.2.11. SIERRA LEONE

Sierra Leone ile Türkiye arasındaki diplomatik ilişkiler 1971'de başlamıştır. Freetown'da bulunan Türkiye Büyükelçiliği 2018'de açılmıştır ve Sierra Leone'nin Ankara'daki Büyükelçiliği ise 2020'de faaliyete geçmiştir. Ülkemiz, BM Güvenlik Konseyi'nin 1645 sayılı kararı uyarınca kurulan Barış İnşa Komisyonu Sierra Leone Konfigürasyonuna 2012'de katılmıştır.

İki ülke arasındaki ilk resmi ziyaret, 2017'de Sierra Leone Cumhurbaşkanı tarafından gerçekleştirilmiştir. Sonraki yıllarda Cumhurbaşkanı ve devlet yetkilileri arasında çeşitli buluşmalar gerçekleşmiştir; 2021'de Ankara ve İstanbul'da bir araya gelinmiş.

Ticaret hacmi, 2019'da 56,3 milyon ABD doları olan Türkiye ile Sierra Leone arasındaki ticaret hacmi, 2022'de 122,7 milyon ABD dolarına yükselmiştir. Türkiye, Sierra Leone'ye TİKA aracılığıyla sağlık, gıda, eğitim gibi çeşitli alanlarda kalkınma yardımları sağlamaktadır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

4.2.12. TOGO

Son dönemde, Türkiye ile Togo arasındaki ilişkiler hız kazanmıştır. Lome Büyükelçiliği, 1 Nisan 2021'de faaliyete geçmiş, Togo ise Ankara Büyükelçiliğini Temmuz 2022'de açmıştır. Togo Cumhurbaşkanı Gnassingbé, 2014'teki Cumhurbaşkanlığı Devir-Teslim Töreni'ne katılmıştır. Togo Dışişleri Bakanı Robert Dussey ise 2021'de iki kez Türkiye'yi ziyaret etmiştir. Cumhurbaşkanı ise 19 Ekim

2021'de Togo'ya resmi bir ziyaret gerçekleştirmiştir; bu, iki ülke arasında gerçekleşen ilk Cumhurbaşkanı düzeyindeki ziyaretir. Ticaret hacmi 2021'de 128 milyon ABD doları iken, 2022'de 232 milyon ABD dolarına yükselmiştir. Türkiye'nin Togo'ya ihraç ettiği ürünler arasında hububat, mineral yakıtlar, demir ve çelik ürünleri, tuz, kükürt, sebzeler, makine ve cihazlar ile çeşitli gıda karışımları bulunmaktadır. Togo'dan ithal edilen ürünler arasında ise tuz, kükürt, yağlı tohumlar, pamuk, gemiler ve gıda endüstrisi atıkları öne çıkmaktadır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

4.2.13. GANA

Gana'nın 1957'de bağımsızlığını kazanmasının ardından 1964'te açılan, ancak 1981'de tasarruf önlemleri kapsamında kapatılan Akra Büyükelçiliği, 1 Şubat 2010'da tekrar açılmıştır. Gana da 2012'de Ankara'da Büyükelçilik açmıştır.

Cumhurbaşkanı, Batı Afrika turu çerçevesinde 29 Şubat-1 Mart 2016'da Gana'ya resmi bir ziyaret gerçekleştirmiştir. Bu ziyaret, ikili ilişkilerin yeni bir aşamaya taşınmasına vesile olmuştur.

25-27 Ekim 2022'de Türkiye'den Gana'ya Dışişleri Bakanı düzeyinde ilk ziyaret gerçekleştirmiştir. Gana'dan ülkemize Ocak 2020'de ise ilk kez Dışişleri Bakanı düzeyinde bir ziyaret gerçekleştirilmiş. Gana, Mart 2022'de II. Antalya Diplomasi Forumu'nda Dışişleri Bakanı düzeyinde temsil edilmiştir.

Türkiye'nin Sahraaltı Afrika ülkeleriyle ticaret hacmi bağlamında, 2019'da Gana ilk defa üçüncü sıraya yükselmiştir. 2020'de ticaret hacmi 771 milyon ABD dolarına ulaşmıştır. 2021'de Sahraaltı ülkeleri arasında toplam ticaret hacmi bakımından beşinci, ihracat bakımından dördüncü sıradadır. Gana'da Türk şirketlerinin özellikle enerji sektörü olmak üzere çeşitli alanlarda yaptığı işlerin ekonomiye katkısı yüksektir. Türk şirketi tarafından inşa edilen Kotoka Uluslararası Havalimanı, Batı Afrika'nın en iyi havalimanı seçilmiştir. 5. Dönem Karma Ekonomik Komisyonu (KEK) Toplantısı, 15-16 Haziran 2022'de Türkiye'de düzenlenmiştir (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

4.2.14. GİNE

İki ülkenin Büyükelçilikleri 2013 yılında açıldıktan sonra Türkiye-Gine ilişkileri hızla gelişmiştir. Türkiye'nin 2016'daki Cumhurbaşkanı ziyareti ile başlayan süreç, 2021'e kadar Gine'den Türkiye'ye 16 Cumhurbaşkanı düzeyinde ziyaretle devam etmiştir. Ancak, 2021'deki askeri darbe sonrasında Gine'de siyasi ve idari değişiklikler yaşanmıştır. Türkiye, bu süreçte Gine'ye insani yardımlarını artırarak destek vermiştir. Ticaret anlamında ise Türk müteahhitlik firmaları Gine'de 10 projeyi üstlendi ve Afrika genelinde bin 400 projeyi tamamlanmıştır. Bu çerçevede, Türkiye'nin Gine'nin kalkınma sürecine tarım, su ve sanitasyon, sağlık, eğitim ve mesleki eğitim gibi alanlarda destek olduğu söylemek mümkündür (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

4.2.15. NİJER

Türkiye ile Nijer arasındaki diplomatik ilişkiler, 1967 yılında başlamış olup, özellikle son yıllarda Afrika'ya yönelik dış politika stratejileri kapsamında önemli bir ivme kazanmıştır. İki ülke arasındaki siyasi, ekonomik ve kültürel ilişkiler, özellikle devlet başkanlarının gerçekleştirdiği ziyaretler ve bakan düzeyindeki karşılıklı ziyaretlerle güçlenmiştir. Ticaret hacmi, Covid-19 salgınının etkisiyle geçici bir düşüş yaşasa da 2021 ve 2022 yıllarında yeniden artmıştır. Türkiye'nin Nijer'e kalkınma yardımları ve sağlık iş birliği, ilişkilerin önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Ayrıca, Türkiye Maarif Vakfı'nın Nijer'deki okulları ve Türkiye'nin Nijerli öğrencilere verdiği burslar da ilişkilerin sosyal ve kültürel boyutlarını güçlendirmektedir. Nijer'de Türk vatandaşlarının sayısı yaklaşık 500 civarındadır ve 2012'de başlayan resmi temsiliyetlerle birlikte diplomatik ilişkilerin derinleşmesi sağlanmıştır (T.C. Dışişleri Bakanlığı, 2022).

4.3 ECOWAS ULAŞTIRMA KORİDORLARINDA LOJİSTİK

Lojistik, kavramı incelendiğinde son yıllarda ortaya çıkan bir kavram olmadığı insan

oğlunun varoluşundan başlayıp bugün dahi uygulanan ve tarihte özellikle savaş stratejilerinde kullanılan bir kavramdır. Geçmişten günümüze yaşanan savaşlar esnasında askeri anlamda lojistik kavramının şekillendiği ve savaş araç ve gereçlerinin taşınması, dağıtımı ve stoklanması ihtiyaçları ile önem arz ettiği böylece bugünkü anlamda lojistiğin oluştuğu görülmektedir (Tekin, 2013; Yeşilyaprak, 2023).

Taşıma koridorları, ekonomik gelişimi, altyapısal ve teknolojik süreçlerle bağlantılı olan çeşitli modların akış ve altyapılarının birikimini temsil etmektedir. Dolayısıyla bir koridor ne zamansal ne de mekânsal olarak değişmez. Bu argüman, Rodrigue, Comtois, & Slack, (2016) tarafından ticaret ve taşıma koridorunu ayrılmaz bir coğrafi karakter olarak kavramsallaştırarak 'taşımacılık olmadan coğrafya olmazdı ve coğrafya olmadan da ulaşım olmazdı' diyerek yapılmıştır. Dolayısıyla ticaret ve taşıma koridorları, ulaşım ağlarının omurgasıdır, büyük eklem noktalarını birbirine bağlar ve yük ve yolcu akışlarının birleştiği yerdir. Dünya Bankası (2014) çalışması burada önemlidir çünkü daha fazlasını ekler ve 'ticaret ve taşıma koridorunu, büyük ekonomik faaliyet merkezleri arasındaki ticaret ve taşıma akışlarını kolaylaştıran koordineli bir taşıma ve lojistik altyapısı ve hizmetleri paketi' olarak kavramsallaştırır (Dünya Bankası, 2014; Onyekachi, 2021; Rodrigue, Comtois, & Slack, 2016).

Batı Afrika'da ticaret, liman tıkanıklığı, kargo işleme gecikmeleri ve etkisiz kara transit sistemleri gibi çeşitli verimsizlikler nedeniyle engellerle karşı karşıyadır. Bu sorunlar ulaşım hizmetlerinden, iş uygulamalarından, yönetimden ve altyapıdan kaynaklanmaktadır. Batı Afrika'daki beş kıyı ülkesini birbirine bağlayan ve geçit koridorlarından farklı bir amaca hizmet eden Abidjan-Lagos Koridoru (ALC)³. ALC, lojistik sistemde diğer koridorlara göre daha karmaşık bir role sahip olduğu için farklı şekilde analiz edilmiştir (ECOWAS, 2018).

³ Beş geçit koridoru Abidjan (Fildişi Sahili)-Bamako (Mali), Abidjan-Ouagadougou (Burkina Faso), Cotonou (Benin)-Niamey (Nijer), Douala (Kamerun)-Bangui (Orta Afrika Cumhuriyeti) ve Douala-Ndjamena (Çad).

4.3.1. BATI AFRİKA GEÇİT KORIDORLARI

Batı Afrika'daki ticaret akışları, yedi kıyı ülkesindeki (Senegal, Gine, Fildişi Sahili, Gana, Togo, Benin ve Nijerya) limanları Mali, Burkina Faso ve Nijer gibi karayla çevrili ülkelere bağlayan sekiz koridordan oluşan bir ağ üzerinde taşınması bakımından benzersizdir. Batı Afrika koridorlarındaki 6,5 milyon tonluk transit trafiğin sınırlı ancak önemli bir kısmı, her kıyı ülkesindeki koşullara ve her ülkedeki lojistik sistemin durumuna bağlı olarak bir limandan diğerine kayabilir.⁴

Son yıllarda Sahra Altı Afrika için aşağıdakiler de dahil olmak üzere çeşitli özellikleri vurgulayan bir dizi nakliye maliyeti ve fiyat çalışması yapılmıştır:

- Afrika'daki nakliye fiyatları, gelişmekte olan dünyanın diğer bölgelerinin çoğundan daha yüksektir.
- Düşük karayolu taşımacılığı operatörü verimliliği; ve
- Özellikle Batı Afrika'da nakliye fiyatları ile araç işletme maliyetleri arasındaki büyük kopukluk, piyasa organizasyonu ile bağlantılı gibi görünmektedir.

Afrika'daki yüksek nakliye maliyetlerine katkıda bulunan faktörlerin analizi, Dünya Bankası tarafından geliştirilen iki tamamlayıcı yaklaşımdan yararlanmaktadır:

- Afrika'da nakliye maliyetleri ve fiyatları üzerine çalışma dört ana Sahra Altı Afrika bölgesinde araç işletme maliyetleri ile piyasa nakliye fiyatları arasındaki boşlukları analiz ederek, piyasa düzenleme uygulamalarıyla açık kopukluğu ilişkilendirdi (Teravaninthorn & Raballand, 2009).
- Denize kıyısı olmayan ülkeler için nakliye maliyetleri üzerine yapılan çalışma yüksek işlem maliyetlerine katkıda bulunan faktörler olarak transit süresindeki belirsizliklerin önemini vurgulamaktadır (Arvis, Raballand, & Marteau, 2007).

Batı Afrika'daki çeşitli ulaşım koridorları, özellikle karayla çevrili ülkeler için ülkeler

⁴ Bu, Fildişi Sahili'nde 0,5 milyon ton trafiği Abidjan'dan Tema, Dakar ve Lome'ye kaydıran sivil çatışma durumunda gösterildi)

ve topluluklar arasında hayati ekonomik bağlantılar olarak hizmet vermektedir. Ancak raporlar, bu bölgelerdeki ticareti, ekonomik büyümeyi ve yoksulluğu azaltma çabalarını engelleyen verimsiz lojistik ve yüksek nakliye maliyetlerinin zararlı etkisini vurgulamıştır. Ulaştırma ve lojistik sistemi, tarımsal ve madencilik sektörlerinde ihracat ve büyümenin yanı sıra sermaye ve tüketim mallarının tedarikinde kolaylaştırmada çok önemli bir rol oynamaktadır. Verimsiz ve maliyetli taşımacılık, denize kıyısı olmayan ülkelerin izolasyonunu artırır, ithalat fiyatlarını yükseltir ve Batı Afrika ülkeleri arasında ihracatın ve işletmelerin rekabet gücünü azaltmaktadır (Arvis, Raballand, & Marteau, 2007).

Lojistik sistemindeki verimsizlikler, liman gümrükleme ve ithalat/ihracat işlemlerinde yaşanan sorunlardan, yetersiz ticaret kolaylaştırma girişimlerinden, karayolu taşımacılığında modernizasyonu engelleyen yanlış teşviklerden ve ticaret ve nakliye yönetimi konusunda yetersiz hükümet politikalarından kaynaklanmaktadır.

Doğu Afrika'daki Kuzey Koridoru ile ilgili yakın tarihli bir araştırma, gizli maliyetlerin toplam lojistik maliyetlerin yüzde 42'sini oluşturduğunu ve karayolu yük taşımacılığı maliyetlerinin yüzde 35'ini oluşturduğunu, liman ücretleri ve nakliye hatlarıyla ilgili diğer ücretlerin kalan yüzde 23'ü temsil ettiğini göstermiştir (CPCS Transcom Limited, 2010).

Batı Afrika Koridorları

Tablo 4.1'de görüldüğü üzere Batı Afrika koridor ağı, birden fazla transit ve kıyı koridorundan oluşan 17.000 kilometreden fazla bir alana yayılmıştır. Beş büyük limanı- Dakar, Abidjan, Tema, Lomé ve Cotonou- karayla çevrili üç ülkeye bağlamaktadır: Mali, Burkina Faso ve Nijer. Bu koridorlar, verilen tabloda belirtildiği gibi, yaklaşık 990 ila 2.000-kilometre arasında değişen uzunluklarla üst üste biner ve toplam on bir sayıdadır.

Tablo 4.1 ECOWAS Koridorları

Koridor	Uzunluk (km)
Dakar–Bamako	1,053
Abidjan–Bamako	1,236

Abidjan–Ouagadougou	1,232
Abidjan–Niamey	1,694
Abidjan–Lagos	994
Tema–Bamako	1,967
Tema–Ouagadougou	1,057
Tema–Niamey	1,576
Lomé–Bamako	1,973
Lomé–Ouagadougou	928
Lomé–Niamey	1,222
Cotonou–Niamey	1,200
Cotonou–Ouagadougou	1,070
Toplam (çakışma olmadan)	17,202

Kaynak: Sofreco (2011).

Farklı koşullar altında, bu koridorlar birbirleriyle rekabet edebilir veya birbirlerini tamamlayabilir. Öncelikle bir kıyı ülkesine hitap ederler ve daha sonra karayla çevrili ülkelere giden transit trafik için rekabet etmektedirler. Bu, kıyı ülkelerindeki sorunların azaltılmasında alternatif transit yolların rolünü vurgulamaktadır. Ayrıca bu koridorlar bölgesel ticareti de kolaylaştırmaktadır.

ALC, üçü (Fildişi Sahili, Gana ve Nijerya) çevre ülkelerden daha gelişmiş ve kalabalık olan (Nijerya Afrika'daki en büyük nüfusa sahiptir) ve ticarete daha fazla çeşitliliğe sahip olan kıyı ülkelerini birbirine bağlayan farklı bir amaca hizmet etmektedir. ALC, lojistik sisteminde diğer koridorlardan daha karmaşık bir role sahiptir (Nathan Associates Inc., 2013).

4.3.2. BATI AFRİKA TRANSİT TRAFİĞİ

Toplam liman trafiğinin transit yüzdesi Abidjan, Dakar ve Tema'da en düşük, Lomé ve Cotonou'da en yüksek (yüzde 50'ye kadar) ve Douala'da ortalamadır. Hacim olarak ana transit kargo Cotonou, Lomé ve Dakar ve Abidjan Limanlarından geçmektedir (Nathan Associates Inc., 2013).

4.4 ECOWAS'TA LOJİSTİK SİSTEMLERİ

Lojistik kavramı literatürde öncelikle askeri bir terim olarak ortaya çıkmış olup, son yıllarda iş dünyasındaki kullanımı ile daha geniş bir içeriğe kavuşmuştur. Henüz tam ve evrensel olarak kabul görmüş bir tanımı bulunmamakla birlikte, Lojistik Yönetimi Konseyi (Council of Logistics Management-CLM/USA), Lojistik Mühendisleri Derneği (The Society of Logistics Engineers-SOLE/USA) ve Lojistik Enstitüsü (Institute of Logistics-IL/UK) tarafından yapılan tanımlamalarda iki ortak unsur göze çarpmaktadır: Hareket (Ürün ve malzemelerin tedarik zinciri içerisinde kaynaklarından son tüketim noktasına kadar olan hareketleri) ve Depolama Süreçleri ⁵ (Varol, 2009).

Lojistik sistemi, nakliye ve özel lojistik altyapısının (örneğin, konteyner depoları ve gümrükleme), hizmetlerin (nakliye ve gümrükleme dahil) ve mal akışını kolaylaştırmak ve kontrol etmek için kamu ve özel paydaşlar tarafından yönetilen süreçlerin bir kombinasyonudur.

4.4.1. DENİZE KIYISI OLMAYAN ÜLKELERE GEÇİŞ KORİDORLARINDA

Karayla çevrili koridorlara hizmet veren transit koridorlardaki lojistik sistem nispeten basittir ve limanlara, sınır karakollarına ve karayolları ile demiryollarını birbirine bağlayan birkaç iç terminale odaklanmıştır. Özellikle ithalat için liman ve gümrük süreçleri, liman işleme, konteyner sıyırma ve nakliyecilere navlun tahsisi dahil olmak üzere lojistik sisteme hakimdir.

⁵ David Jessop ve Alex Morrison, Storage and Supply of Materials, 6.Baskı, Londra: Financial Times Pitman Publishing, 1994, s. 15.

4.4.2. ALC (Abidjan-Lagos Koridoru)

Abidjan-Lagos Koridoru'ndaki lojistik sistem de oldukça basit ancak hinterlanda hizmet veren transit koridorlardan daha karmaşıktır. Bunun nedeni, limanların transit yüklerle rekabet etmesi ve rekabetin hizmetlerin, özellikle de yan hizmetlerin çeşitlendirilmesini teşvik etmesidir⁶.

Şekil 4.1'te gösterildiği gibi ALC'deki lojistik hizmetler çoğunlukla yan hizmetlerle sınırlıdır. Tüm limanlarda depolar bulunmaktadır. Derin suları nedeniyle Lomé Limanı, konsolidasyon ve çapraz sevkiyat gibi sınırlı sayıda katma değerli hizmeti çeken ECOWAS ülkeleri için doğal aktarma limanıdır. ALC'nin Togo'daki kısa mesafesi ve limanların yakınlığı, Doğu Afrika'da yaygın olan sınırlardaki gümrüklü depoların yavaş yavaş ortadan kalkmasına neden olmuştur. Verilen hizmetler arasında CAJAF-COMON⁷ tarafından Nijerya sınırında, Cotonou ve Semé arasındaki yolda sunulan soğuk hava deposu da bulunmaktadır. CAJAF-COMON ayda yaklaşık 600-800 konteyner taşımaktadır. Bu işlem Nijerya pazarının ihtiyaçlarını karşılar ve deniz yoluyla gelen mallar genellikle soğuk zinciri korur, ancak Nijerya'dan gelen kamyonlar soğutulmaz, bu nedenle soğuk hava deposundan pazara kadar soğuk zincir saatlerce hatta günlerce kırılır (Nathan Associates Inc., 2013).

4.4.1. ALC LOJİSTİK SİSTEMİN FONKSİYONU

ALC, geçtiği beş ülkenin en kalabalık bölgelerine hizmet vermektedir. Şekil 4.1'te gösterildiği gibi Benin, Fildişi Sahili, Gana ve Togo'nun kentsel nüfusunun yüzde 33 ile yüzde 42'si koridorda ve etki alanında yaşamaktadır. Sonuç olarak, bu koridor ikincil ve üçüncül lojistik destek faaliyetlerinin yoğunlaşmasına sahiptir. Bu faaliyetler katma değer

⁶ Yan hizmetler, limanlardaki, havaalanlarındaki ve sınır noktalarındaki hareketlerle bağlantılı lojistik hizmet türlerini ifade eder. Bazı yan hizmetler şunları içerir: boş konteyner depolama, nakliye, gümrüklü depolar, konsolidasyon ve dekonsolidasyon.

⁷ Doğu ve Güney Afrika Ortak Pazarı ve COMESA-EAC-SADC Üçlü Entegrasyon Programı Uygulama Yüksek Komitesi

yaratır ve bu nedenle katma değerli lojistik hizmetleri (örn. paketleme ve nakliye) gerektirir. Bu ikincil lojistik destek hizmetlerinin çoğu genellikle şirket içinde sağlanır ve üçüncü taraf tedariki genellikle yalnızca nakliye hizmetleri içindir (Nathan Associates Inc., 2013).

Şekil 4.1 ALC'deki Lojistik Akışları ve Etki Alanı



Kaynak: Nathan.com (2024)

4.4.2. KORİDOR VERİMSİZLİKLERİ

ALC boyunca lojistik altyapısı, önemli bir endüstriyel varlığa rağmen az gelişmiştir. Lojistik hizmetleri öncelikle nakliye ve destek hizmetlerine odaklanmaktadır ve yalnızca Benin'deki soğuk hava depoları ek yetenekler sunmaktadır. Özellikle katma değerli hizmetler sunan hiçbir üçüncü taraf lojistik sağlayıcının bulunmaması dikkat çekicidir. Kaliteli lojistik hizmetlerindeki bu eksiklik, bölgedeki ithalat eğilimlerini daha da şiddetlendirmektedir. Elektrik kesintilerinden kaynaklanan yüksek üretim maliyetleri ve yetersiz yükleme ekipmanı nedeniyle çabuk bozulan ve kuru mallardan kaynaklanan kayıplar gibi zorluklar, Lagos'taki Ticaret Fuarı gibi yerlerde özellikle belirgindir.

Lojistik hizmetlerin sağlanmasının gelişmesi için, ihtiyaç duyulan hizmetlerin reform

girişimlerine entegre edilmesini sağlamak amacıyla ulusal ve bölgesel kurumların müdahalesi gereklidir. Sürdürülebilir bir sistem, altyapı gelişimini bütünleştirmeli, hizmetlerin çeşitlendirilmesine yönelik teşvikler yaratmalı ve hem kamu hem de özel sektörde lojistik süreç modernizasyon sürecini sürdürmelidir.

Ancak sınırlarda kontrol noktalarının ve gecikmelerin devam etmesi, yatırım gerektiren ve iyi işleyen sistemlere dayanan daha karmaşık lojistik sistemlerin veya hizmet sağlayıcıların ortaya çıkmasını teşvik etmektedir (ALG Global Infrastructure Advisors S.L.U., 2024).

4.4.3. KAMYON VE LOJİSTİK SİSTEMLERİNDE VERİMSİZLİKLER

Kayıt dışılık, büyüme ve lojistik hizmetlerinin kalitesinin artırılması potansiyelini etkilemektedir. Düşük kalite-düşük fiyat kısır döngüsü, ticaret ve ulaştırma hizmetlerinin gelişimi üzerinde ciddi bir kısıtlamadır. Ayrıca, geniş kayıt dışılık ağı, kamyon taşımacılığı sektöründe uzmanlaşmayı ve gelişmeyi teşvik etmemektedir. Benin'de kayıt dışılık üzerine yapılan bir araştırma (Chamber of Commerce et d'Industrie du Benin, 2008), dağıtımın kayıt dışı faaliyetler arasında ikinci en baskın sektör olduğunu ve nüfusun yüzde 31'inin bu tür alışverişe katıldığını ortaya çıkarmıştır. Ülke, ulusal ve bölgesel akışlara hizmet etmeyi amaçlayan, Cotonou'daki Dantokpa Pazarı'ndan faaliyet gösteren yoğun bir ulaşım hizmetleri ağı geliştirmiştir. Kayıt dışılık Batı Afrika'da önemli bir sorun oluştursa da en sorunlu durumun Nijerya'da olduğu görülmektedir (Nathan Associates Inc., 2013).

4.4.4. YURT İÇİ ULAŞIM İÇİN KARGONUN ETKİN OLARAK TAHSİS EDİLMESİ

Belirli koridorlardaki ağ geçidi operasyonlarının verimsizliği, transit trafik için rol ve kota sistemleri gibi kargo tahsis kurallarından etkilenmektedir. Bu modası geçmiş uygulamalar verimli pazar fonksiyonlarını sektöre uğratmakta olup, kamyoncuların aksama sürelerine yol açıp ve modern kamyon filolarına yatırım yapma cesaretini

kırmaktadır. Abidjan ve Tema gibi birçok koridor limanı bu sistemleri azaltmış veya ortadan kaldırmış olsa da Cotonou ve Douala gibi yerlerde hala varlığını sürdürmektedir. Burada, navlun tahsisini veya kotaları kontrol eden kuruluşlar, nakliyatçıların nakliyecisi seçiminde serbest piyasayı kısıtlayarak verimsizliği artırmaktadır.

4.4.5. GÜMRÜK VE KARGO BİLGİ SİSTEMLERİNİN ETKİN ORGANİZASYONU

Daha iyi gümrük ve kargo bilgi sistemlerinin uygulanması koridor boyunca zaman, maliyet ve güvenilirlik açısından önemli bir etkiye sahip olacaktır. Gümrük bilgi sistemleri ve koridor performans bilgileri, koridor verimliliğinin artırılması açısından çok önemlidir. Bazı Batı Afrika koridor ülkeleri, Tek Pencere sistemlerini (Fildişi Sahili ve Gana) ve diğer gümrük düzenleme tekniklerini uygulamaya koymuştur.

4.4.6. NAKLİYE FİYATLANDIRMASI VE ETKİN PİYASA YAPISI

Oldukça rekabetçi olan taşımacılık pazarlarında fiyatlar genellikle lojistik maliyetlerini ve pazar dinamiklerini yansıtır. Ancak Batı ve Orta Afrika'da, özellikle Cotonou-Niamey koridorunda, nakliye fiyatları lojistik maliyetlere doğrudan bağlı değildir. Bunun temel nedeni, etkili taşımacılık sendikaları, aşırı düzenleme ve araçlardan ve gayri resmi anlaşmalardan kaynaklanan şeffaflık eksikliği gibi faktörlerdir. Ayrıca fiyatlar, ticari dengesizliklerden, kargonun niteliğinden, ticari uygulamalardan, mevsimsel talepten, yol koşullarından, pazar dağılımından ve resmi olmayan ödemelerden de etkilenmektedir.

4.4.7. KONTROL NOKTALARI VE RÜŞVET

WATH tarafından desteklenen Batı Afrika'daki ulaşım gözlemevi, Batı Afrika koridorlarındaki kontrol noktalarında rüşvet ve gecikmeleri takip etmektedir. Bu ilgiye ve bazı iyileştirmelere rağmen yasadışı kontrol noktalarının ve uygulamaların varlığı halen yaygındır.

Genel olarak, kayıt dışı sektör taşımacıları, pazarlık güçlerinin düşük olması nedeniyle

genellikle resmi sektör taşımacılarından daha fazla rüşvet ödemektedir. Kamyoncuların kar marjları, yükü hızlı bir şekilde bulmak ve/veya güneye giden bir yükü kıyı ülkesine taşımak için limandaki yük komisyoncularına ödenen komisyonların yanı sıra aşırı yükleme kontrolünün uygulanmasını atlatmak için yapılan gayri resmi ödemeler nedeniyle zarar görmektedir. Çok sayıda engel, resmi ve gayri resmi ödemeler nedeniyle gecikmelere ve maliyetlerin artmasına neden olmaktadır. Bu maliyetler ve gecikmeler, toplam taşıma maliyetleri ve sürelerinin nispeten küçük bir yüzdesini oluştursa da kamyoncuların kar marjlarını önemli ölçüde düşürmekte ve dolayısıyla bu gayri resmi ödemeleri geri almak için nakliye fiyatlarını artırmaktadır (Barka, 2012).

4.4.8. SINIR SONRASI OPERASYONLARIN ETKİN ORGANİZASYONU

ALC boyunca sınır prosedürleri yavaş ve karmaşıktır. Nijerya-Benin sınırı gibi bazı sınır karakollarında resmi olmayan ücretler, ticari olmayan diğer engeller ve gayri resmi ağların varlığı sorunu daha da karmaşık hale getirmektedir. Bu durumda gümrük faaliyetleri, sınırda bulunan ve Benin tarafında görülen çoklu bariyerlerden sorumlu olan Klebe'ler veya bağımsız hareket eden kişiler tarafından engellenmektedir. Teorik olarak, Klebe'ler Gümrük sahtekarlıklarını tespit etmek için kullanışlıdır ancak aynı zamanda "iş fırsatlarını" da tespit eder ve Gümrük yetkilileriyle koordinasyon içinde hareket ederler (Agility Global, 2021).

4.4.9. BATI AFRIKA KORİDORLARI İÇİN POTANSİYEL ÖNCELİKLİ İYİLEŞTİRMELER

Her koridorun verimsizliklere neden olan faktörleri ve bunları iyileştirme için yüksek öncelikli eylemlerle ilişkilendirmiştir. Kamu ve özel sektör paydaşları tarafından ele alınması gereken temel politika önlemleri şu şekilde özetlenebilir:

Transit ve Gümrükleme Süreçlerinin Verimliliğini Artırma

- Demiryolu ve karayolu transit malları için gümrük kargo serbest bırakmalarının tam otomasyonunu sağlanması.

- Henüz var olmayan bağlantı noktaları için tek pencereler oluşturulması.
- Gümrük beyannamesi sürecini tamamen otomatikleştirilmesi.
- Gümrük ara bağlantı sistemlerini iyileştirilmesi.
- Bölgesel garantili tahvil sisteminin yürürlükte olduğundan ve diğer bölgesel ulusal garantörler tarafından saygı duyulduğundan emin olunması.
- Abidjan-Lagos Koridoru boyunca lojistik merkezlerin ve uyumlu sınır geçiş prosedürlerinin geliştirilmesi.

Lojistik Operasyonlarının Verimliliğini Artırma

- Kamyonların daha hızlı dönmesini sağlamak için iç konteyner terminallerinin çalışma şeklini gözden geçirmesi.
- Limanların içinde ve dışında kamyonlar için düzenlenmiş bölge park yeri oluşturulması.
- Vagon filosunun genişletilmesi için demiryolu şirketini devreye sokması.

Lojistik Hizmetlerinin Düzenlenmesi

- Kamyon taşımacılığı ve nakliye komisyoncularının faaliyetlerini profesyonelleştirmek için düzenlemeler getirmesi.
- Konteyner elleçlemede daha fazla rekabet sağlayın veya tekeli uygulamaları önlemek için bir kamu düzenleyici otoritesi oluşturması.
- Nakliye komisyoncularının profesyonelliğini ve yönetim kapasitesini geliştirmesi.
- Kamyoncular ve sürücüler için eğitim oturumları düzenleyerek kamyoncuların profesyonelliğini ve yönetim kapasitesini geliştirmek (nakliye dernekleri ve/veya meslek örgütleri tarafından) (Lebrand, 2022).

Kamyon Taşımacılığı Pazar Yapısı

- Gereksiz aracıları ve komisyoncuları ortadan kaldırmak için arz ve talebe dayalı navlun borsaları oluşturması.
- Kamyon operatörü mesleğine erişimi düzenlemesi.
- Bölgedeki tüm ticareti (yerel ve transit) içerecek şekilde ulaştırma sektörünü

serbestleştirmesi.

- K, kayıt dışı nakliyeciler için krediye erişimi artırarak filo yenileme için teşvikler oluşturulması.
- Finans kurumlarını, nakliyecilere yeni araçlara yatırım yapmaları için uygun kredi sunmaya teşvik etmesi.
- Altyapının geliştirilmesi ve bakımı yoluyla araç işletme maliyetlerinin dşürölmesine ve muhtemelen yakıt/yağlayıcı ve yedek parçalar üzerindeki vergi yüklerinin azaltılmasına katkıda bulunması.

İcra Kurumlarının Yağmacı Uygulamalarını Önlmesi

- Yolsuzluğu ve kontrol noktalarını azaltmak için en st düzeyde siyasi taahhüt sağlaması.
- Var olmayan anormal uygulamalar üzerine gzlemeyleri kurulması.
- CNF'nin (Conseil National de Facilitation) operasyonel gücünü güçlendirmesi.
- Koridor boyunca ulaşımın kolaylaştırılması konusunda çalışmak için operasyonel güce sahip uygun bir koridor yönetim kurumu oluşturması.
- SSATP desteği ile ticaret ve performans için bir koridor veri tabanı geliştirmesi.
- Abidjan-Lagos Koridoru'ndaki kaçakçılığı ve diğer çarpıklıkları azaltmak için Nijerya için yasaklanmış malların teşvik sistemini değiştirilmesi (Lebrand, 2022).

4.4.10. BÖLGESEL LOJİSTİK STRATEJİSİ

Politika formülasyonundaki önemli bir sorun, politika yararlanıcılarının nasıl tanımlanacağıdır. Amaçlanan ve amaçlanmayan yararlanıcılar arasındaki fark ifade edilmelidir. Yukarıda listelenen eylemlerde önerilen politika önlemlerini tamamlamak için bir politika etki değerlendirmesine ihtiyaç vardır.

Batı Afrika hkmetleri, ilgili REC kapsamında, kapsamlı bir ulaştırma ve lojistik bölgesel stratejisi ve bütüncül ve entegre bir stratejik plan geliştirmelidir. Böyle bir strateji bölge çapında olmalı, tüm ulaşım modlarını dikkate almalı ve diğer sektör stratejileriyle (rneğin ticaret, gümrük, tarım) entegre edilmelidir. Stratejik bir yaklaşım, tüm paydaşları

ve alt sektörleri (örneğin, nakliye sağlayıcıları, lojistik/hizmet sağlayıcıları ve altyapı sahipleri) kapsayan, gelecekteki eğilimleri tanıyan, talep ve arzı tahmin eden ve kapasiteyi buna göre planlayan geniş ve ileriye dönük olmalıdır. Bir sektör stratejisi, bir alandaki iyileştirmelerden elde edilen faydaların, diğer alanlarda iyileştirmeler olmadan mümkün olmayabileceğini kabul etmelidir. Bu durum, sektör stratejisi formülasyonunda önceliklendirme yaklaşımının benimsenmesi ihtiyacını ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, stratejik planlama sürecinin en fazla faydayı sağlaması için, ilgili politikaları, yasaları ve düzenlemeleri şekillendirme yeteneği gibi, hükümetlerin en üst düzeylerinde kesin bir taahhüt gereklidir. CEMAC, UEMOA ve ECOWAS gibi REC'ler stratejinin sahipleri ve şampiyonları olmalı, ilgili devlet kurumları üzerinde etki yaratmalı ve sonuçlar için sorumluluk almalıdır. Bağışçılar ve STK'lar, teknik yardım ve kapasite geliştirme desteği sağlayarak Batı Afrika'daki hükümetlere ve REC'lere bu sektör çapında ulaşım ve lojistik stratejisinin geliştirilmesinde yardımcı olabilir (Nathan Associates Inc., 2013).

4.4.11. TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK HİZMETLERİ

Stratejinin önemli bir bileşeni, ulaştırma ve lojistik sektörünün, özellikle karayolu taşımacılığının rekabet gücünü artırmak olmalıdır. Kamyon filoları eskidir, intermodal değişimlere ihtiyaç vardır ve endüstrinin profesyonellik seviyesini yükseltmesi gerekir. Bağışçılar ve diğer STK'lar, aşağıdaki alanlarda teknik yardım sağlayarak hükümetlere taşımacılık ve lojistik sektörünün profesyonelleşmesi ve rekabet edebilirliği konusunda yardımcı olabilir. Aynı anda:

- Taşımacılık ve lojistik sektörü için küçük bir işletme merkezi oluşturarak iş oluşumunu ve operasyonlarını iyileştirmesi.
- Eğitim ve en iyi uygulamaların yaygınlaştırılması.
- Sektöre erişim ve irtibat.
- Kamyon taşımacılığı sektörü operatörlerini kamyon filolarını güncellemeye teşvik etmek için seçenekleri değerlendirmesi.

- Küçük işletme merkezinde küçük operatörlere iş planlaması.
- Bilgi ve iletişim teknolojilerinin (BİT), özellikle elektronik veri alışverişinin teşvik edilmesi.
- Bölgesel garantili bir sistemle konteynerlerin bağlanmasını kolaylaştırın ve konteyner demuraj ücretlerini azaltılması (Wang, ve diğerleri, 2022).

4.4.12. SINIR YÖNETİMİ

Gümrük modernizasyonu birçok ülkede halihazırda devam etmekte olduğundan, bu alandaki tavsiyelerin çoğu, girişimlerin istenen sonuçları elde etmesini ve uluslararası en iyi uygulamalara uymasını sağlama çabalarıyla ilgilidir:

- Otomasyon, ticaretin kolaylaştırılması ve güvenlik konularında uluslararası standartlar konusunda tavsiyelerde bulunun ve bunlara uygunluğun sağlanması.
- Ortak sınır kontrollerinin ve süreçlerinin uygulanması da dahil olmak üzere tüm sınır noktalarında gümrük modernizasyon programlarının uygulanmasına yardımcı olması.
- ECOWAS bölgesi için uygun bir transit rejimi geliştirilmesi (ISRT Konvansiyonu ile amaçlanan)⁸ (Nathan Associates Inc., 2013).

4.4.13. YÜRÜRLÜK VE BÜTÜNLÜK

Hükümetler, şeffaflık, dürüstlük ve etkili uygulamanın istikrarlı bir liderlik, ilerlemeyi izleme ve değerlendirme yeteneği ve düzeltici önlem alma kapasitesi gerektirdiğini kabul ederek, uygulama ve yolsuzlukla mücadele kapasitelerini güçlendirmelidir. Bu öneri üç sütuna dayanır: önleme ("bilgilendirilmiş uyumluluk"), uygulama ve hesap verebilirlik. Bilgilendirilmiş uyumluluk, birçok endüstri operatörünün yönetmelikleri anlamaması nedeniyle yönetmeliklere aykırı olduğunu kabul eder. Uygulama ayağı hem kamu hem de

⁸ "Devletler Arası Karayolu Transiti" (ISRT), malların gümrük vergilerine, vergilere veya kısıtlamalara maruz kalmadan, birden fazla Üye Devlet üzerinden bir Gümrük Ofisinden diğerine karayoluyla taşınmasına izin veren bir sistemi ifade eder.

özel sektör kuruluşlarının düzenlemelere uymasını sağlamak için gerekli tüm bileşenleri dikkate alır ve özellikle uygun para cezalarının ve cezaların yürürlükte olmasını ve gelecekteki uyumsuzluğu caydırmak için uygulanmasını sağlar. Uygun uygulamayı sağlamak ve bütünlükteki hataları caydırmak için şeffaf izleme, gözetim ve hesap verebilirlik uygulamaları uygulanmalıdır (Nathan Associates Inc., 2013).

4.4.14. TAAHHÜT VE UYGULAMA KAPASİTESİ

Yukarıda bahsedilen bölgesel taşımacılık ve lojistik sektörü çapındaki strateji, sonuçlara güçlü bir bağlılık, sağlam bir uygulama kapasitesi ve sağlam bir yönetim yapısı ile tamamlanmadığı takdirde başarılı olmayacak veya herhangi bir etkisi olmayacaktır. Bu yetenekleri sağlamak için CEMAC ve UEMOA/ECOWAS, taşımacılık ve lojistik sektörü stratejisinin uygulanmasını denetlemek için bir mekanizma geliştirmelidir. İyi kurulmuş bir uygulama mekanizması, birçok önemli işleve hizmet eden ulaştırma ve lojistik sektörü bölgesel stratejisinin uygulanmasıyla ilgili bölgesel projeler portföyünü yönetmek için gerekli yönetim ve planlamayı sağlayacaktır:

- Projelerin izlenmesini ve kontrolünü uygulaması.
- Bağımlı projeler arasında koordinasyon ve entegrasyon sağlaması.
- Etkili yöneticiler arası proje iletişimi sağlaması.
- Stratejik hedeflere ulaşmadaki boşlukları belirleyin ve böylece yeni projelere olan ihtiyacı belirlemesi.
- Lojistik hizmetlerin profesyonelleşmesini ve koridor verimliliklerini artırmadaki rollerinin farkındalığını teşvik eden eğitim ve sertifikasyon sağlaması (IMARC, 2024).

4.4.15. İZLEME VE PERFORMANS GÖSTERGELERİ

Politika oluşturma sürecinin, ancak politikalar uygulandığında, istenen sonuçlara ulaşmak için başarılı olduğu söylenebilir. Politika uygulaması, belirlenen amaç ve hedeflerin ne ölçüde karşılandığını ve insanların refah açısından isteklerinin yeterince ele

alınıp alınmadığını belirlemek için veri, bilgi ve raporlama sistemlerine ciddi talepler getirmektedir. Bu nedenle, politika performans hedeflerini belirleyebilen, gösterge ve yöntemleri izleyebilen, sorumlu bir kurumda izleme ve değerlendirme sistemi kurulmalıdır. Fildişi Sahili'nde olduğu gibi gümrük eskortları yerine elektronik izlemenin uygulanması da verimliliği artıracaktır. Bunlar diğer izleme göstergelerine bağlanabilir.

Batı Afrika koridorlarının performansını ölçen göstergelerin tanımlanması ve izlenmesi, lojistik sektörü için bölgesel stratejinin uygulanmasında ve izlenmesinde kritik bir rol oynamaktadır:

- Hedeflerle (veya kıyaslamalarla) ilgili iyileştirme alanlarının belirlenmesine yardımcı olur.
- Sorunları ve darboğazları teşhis etmek için araçlar sağlar.
- Durumdaki değişiklikleri ölçer ve sonuç olarak, teşhis aşamasında tespit edilen sorunları ele almak için tasarlanmış programların etkinliğinin ölçülmesine yol açar (IMARC, 2024).

Performans göstergeleri, koridor performansını belirleyen üç faktörü de ele almalıdır:

- Taşımacılık ve lojistik hizmetlerinin kalitesi ve rekabet gücü.
- Bu hizmetler tarafından kullanılan kamu altyapısının kapasitesi ve durumu.
- Bu hizmetlerin ve hizmet ettikleri ticaretin yerel, iki taraflı ve bazen çok taraflı olarak düzenlenmesi.

Buna ek olarak, koridorlardaki lojistik verimsizliklerin belirlenmesine yardımcı olmak için ticaret istatistiklerinin iyileştirilmesi gerekmektedir (IMARC, 2024).

4.5 MEVCUT TİCARET YAPISI VE POTANSİYELİ

Bu bölüm, Batı Afrika ile Türkiye arasındaki ticaretin mevcut durumunun kapsamlı bir analizini sunmaktadır. Ticaret hacimleri, değiş tokuş edilen emtiaların miktarı ve kilit ticaret ortakları dahil olmak üzere geniş bir boyut yelpazesini kapsar. Bu ikili ticaret

ilişkisini karakterize eden eğilimlerin ve kalıpların belirlenmesine özel önem verilmektedir. Bu eğilimleri aydınlatmak için istatistiksel veriler, grafikler ve çizelgeler kullanılır ve mevcut ticaret dinamiklerinin net bir şekilde anlaşılmasını sağlamaktadır.

Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECOWAS) ile Türkiye arasındaki ticaret senaryosu, artan ekonomik bağlarla karakterize edilmiştir. Türkiye, ekonomik iş birliğini güçlendirmeyi amaçlayan ECOWAS üye ülkeleriyle ticari ilişkilerini genişletmeye ilgi duyduğunu ifade etti. Ticaret ilişkisi, imalat, tarım ve enerji dahil olmak üzere çeşitli sektörleri içerir. Bu ticaret ilişkisinin dinamikleri, ekonomi politikaları, pazara erişim ve jeopolitik hususlar gibi faktörlerden etkilenmektedir.

Tablo 4.2’de açıklandığı gibi 2023 yılında Türkiye’nin ECOWAS (Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu) ülkelerinden en fazla ihracat ve ithalat yaptığı ilk beş ülke sıralanmıştır:

Tablo 4.2 2023 Yılında ECOWAS-Türkiye Ticareti

2023 Yılında Türkiye'den En Çok İthalat Yapılan İlk Beş ECOWAS Ülkesi	2023 Yılında Türkiye'ye İhracat Yapılan İlk Beş ECOWAS Ülkesi
Nijerya (631 milyon ABD doları)	Gana (362 milyon ABD doları)
Senegal (411 milyon ABD doları)	Fildişi Sahili (313 milyon ABD doları)
Liberya (335 milyon ABD doları)	Nijerya (141 milyon ABD doları)
Fildişi Sahili (264 milyon ABD doları)	Gine (42 milyon ABD doları)
Togo (263 milyon ABD doları)	Nijer (36 milyon ABD doları)

Kaynak: TÜİK (2024).

ECOWAS ile Türkiye arasında ticareti yapılan başlıca emtialar şunlardır:

ECOWAS’tan Türkiye’ye: Pamuk, kakao, kaju fıstığı, altın ve kauçuk

Türkiye'den ECOWAS'a: Makine, tekstil, inşaat malzemeleri ve kimyasallar

Türkiye, son yıllarda altyapı, enerji ve tarıma odaklanarak ECOWAS'a yaptığı yatırımları artırmıştır. İki bölge, 2019 yılında imzalanan Türkiye-ECOWAS Ekonomik ve Ticari İş birliği Anlaşması ile ekonomik bağlarını güçlendirmek için de çalışmaktadır.

ECOWAS ile Türkiye arasındaki ticaretin görünümü olumlu. Bölgenin artan nüfusu ve

artan orta sınıfının, önümüzdeki yıllarda Türk mal ve hizmetlerine olan talebi artırması beklenmektedir. Afrika Kıtasal Serbest Ticaret Bölgesi'nin (AfCFTA) uygulanmasının Türkiye ile ECOWAS ülkeleri arasındaki ticareti daha da artırması beklenmektedir (TÜİK, 2024).

Türkiye, ECOWAS'ın en büyük 14. ticaret ortağıdır. Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECOWAS) ve Türkiye, uzun bir ticari ve ekonomik iş birliği geçmişine sahiptir. Son yıllarda, iki bölge arasındaki ilişki, ekonomik büyüme ve kalkınmaya yönelik ortak bir bağlılık sayesinde güçlenmiştir.

2019 yılında Ekonomik ve Ticari İş birliği Anlaşması'nın (ETCA) imzalanması, ECOWAS ile Türkiye arasındaki ilişkilerde önemli bir kilometre taşı olmuştur. ETCA, tarifeleri düşürerek, tarife dışı engelleri (NTB'ler) ortadan kaldırarak ve altyapıyı iyileştirerek iki bölge arasındaki ticareti ve yatırımı artırmayı amaçlamaktadır.

ECOWAS ve Türkiye arasındaki ilişki karşılıklı yarar sağlamaktadır. ECOWAS yeni pazarlara ve yatırım fırsatlarına erişim sağlarken, Türkiye genç ve giderek zenginleşen bir nüfusla büyüyen bir pazarda yer edinmektedir.

Ticaret ve yatırıma ek olarak, ECOWAS ve Türkiye aşağıdakiler de dahil olmak üzere bir dizi başka alanda da iş birliği yapmaktadır:

- Tarım: ECOWAS ve Türkiye, Batı Afrika'da tarımsal verimliliği ve gıda güvenliğini artırmak için birlikte çalışmaktadır.
- Altyapı: ECOWAS ve Türkiye, Batı Afrika'da karayolları, demiryolları ve limanlar gibi altyapıyı geliştirmek için birlikte çalışmaktadır.
- Eğitim ve Sağlık: ECOWAS ve Türkiye, Batı Afrika'da eğitim ve sağlık hizmetlerini geliştirmek için birlikte çalışmaktadır (TÜİK, 2024).

4.5.1. TÜRKİYE-ECOWAS ARASI İHRACAT VE İTHALAT

4.5.1.1. TÜRKİYE İTHALATI

Tablo 4.3, Türkiye'nin Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECOWAS) ülkelerinden 2018-2023 yılları arasındaki altı yıllık ithalatını göstermektedir. Her satır farklı bir ECOWAS üyesi ülkeyi, her sütun ise bir yılı temsil etmektedir. Tablodaki değerler, Türkiye'nin her yıl ilgili ülkelere aldığı ithalat tutarlarını ABD doları cinsinden göstermektedir. Veriler, ithalat rakamlarının yıllar içinde dalgalandığını, bazı ülkelerin Türkiye'ye yaptıkları ihracat hacimlerinde önemli farklılıklar yaşandığını ortaya koymaktadır. Örneğin, Fildişi Sahili ve Gana, dönem boyunca Türkiye'ye ihracatını istikrarlı bir şekilde yüksek seviyede tutarken, Mali, Burkina Faso ve Nijerya gibi diğer ülkelerin ihracat hacimlerinde dalgalanmalar görülmüştür.

Tablo 4.3 Türkiye'ye ECOWAS Ülkelerden İthalat

Ülkeler	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Mali	\$ 20,319,100.00	\$ 8,625,907.00	\$ 3,805,931.00	\$ 53,723,374.00	\$ 56,502,300.00	\$ 16,604,175.00
Burkina Faso	\$ 8,658,091.00	\$ 20,845,405.00	\$ 6,220,038.00	\$ 13,380,605.00	\$ 27,012,970.00	\$ 17,613,693.00
Nijer	\$ 2,200,020.00	\$ 83,993.00	\$ 41,327.00	\$ 10,481,493.00	\$ 23,234,980.00	\$ 36,112,529.00
Yeşil Burun Adaları	\$ 472,105.00	\$ 537,930.00	\$ 9,400.00	\$ 914,614.00	\$ 5,461.00	\$ 81.00
Senegal	\$ 12,584,720.00	\$ 10,123,568.00	\$ 18,966,823.00	\$ 10,782,090.00	\$ 17,377,139.00	\$ 26,630,116.00
Gambia	\$ 313.00	\$ 1,404,899.00	\$ 1,316,258.00	\$ 344,985.00	\$ 5,951,678.00	\$ 7,077,463.00
Gine-Bissau	\$ 108,379.00	\$ 727,155.00	\$ 1,295,094.00	\$ 4,888,604.00	\$ 376,160.00	\$ 2,376,083.00
Gine	\$ 66,392,708.00	\$ 4,739,938.00	\$ 162,057,095.00	\$ 12,503,261.00	\$ 20,895,293.00	\$ 42,525,687.00
Sierra Leone	\$ 2,789,063.00	\$ 2,800,996.00	\$ 1,782,927.00	\$ 8,190,732.00	\$ 1,840,081.00	\$ 2,071,879.00
Liberya	\$ 13,737,719.00	\$ 12,343,050.00	\$ 100,007,308.00	\$ 3,338,524.00	\$ 15,075,918.00	\$ 18,491,024.00
Fildişi Sahili	\$ 203,259,474.00	\$ 188,834,884.00	\$ 259,681,050.00	\$ 381,152,817.00	\$ 319,672,166.00	\$ 313,488,700.00
Gana	\$ 79,300,415.00	\$ 100,363,597.00	\$ 290,408,031.00	\$ 110,978,874.00	\$ 112,595,278.00	\$ 362,662,581.00
Togo	\$ 17,471,469.00	\$ 10,582,604.00	\$ 10,513,793.00	\$ 23,869,466.00	\$ 11,931,340.00	\$ 26,822,930.00
Benin	\$ 26,711,785.00	\$ 15,780,957.00	\$ 5,402,445.00	\$ 14,140,882.00	\$ 19,965,413.00	\$ 9,929,574.00
Nijerya	\$ 143,432,180.00	\$ 147,540,696.00	\$ 124,061,485.00	\$ 96,026,977.00	\$ 93,201,307.00	\$ 141,670,905.00

Kaynak: TÜİK (2024).

Yükselen trend:

Mali: Türkiye'nin Maliden ithalatı 2018'de 20 milyon 319 bin 100 dolardan 2022'de 56 milyon 502 bin 300 dolara yükselmiştir; bu da yaklaşık yüzde 178'lik bir artışla kayda değer bir yükseliş eğilimine işaret etmektedir fakat 2023'te %70,6'lık bir düşüş göstermiştir.

Nijer: Türkiye'nin Nijer'den ithalatı da önemli bir artış göstererek 2018'de 2.200.020 \$'dan 2023'te 36.112.529 \$'a yükselmiştir ve yaklaşık %1541'luk bir artışla dikkat çekici bir artış eğilimi göstermektedir.

Senegal: Türkiye'nin Senegal'den ithalat miktarı 2018'de 12.584.720 \$'dan 2023'te 26.630.116 \$'a istikrarlı bir şekilde yükselmiştir ve yaklaşık %111'lik bir yüzdelik artışla yükseliş eğilimi göstermektedir.

Liberya: Türkiye'nin Maliden ithalatı 2018'de 13.737.719 \$'dan 2023'te 18.491.024 \$'a yükselmiştir ve bu da yaklaşık %34'lük bir artış eğilimi göstermektedir.

Düşen Trend:

Mali: Türkiye'nin Maliden ithalatı 2021'de 53.723.374 \$'dan 2023'te 16.604.175 \$'a önemli bir düşüş yaşamıştır; bu da yaklaşık %69'luk bir yüzdelik düşüşle kayda değer bir düşüş eğilimine işaret etmektedir.

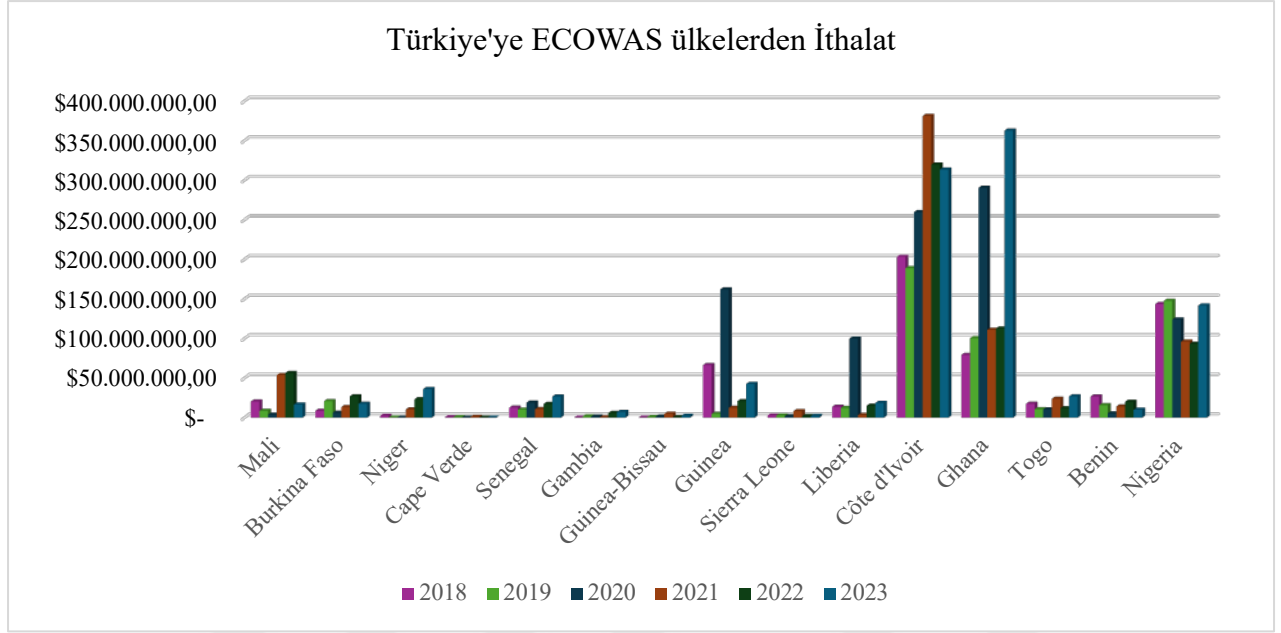
Burkina Faso: Türkiye'nin Burkina Faso'dan ithalatı da 2022'de 27.012.970 \$'dan 2023'te 17.613.693 \$'a düşerek %35 civarında bir düşüş eğilimi göstermektedir.

Gana: Türkiye'nin Gana'dan ithalatı dalgalanmalar gösterdi ancak 2023'teki 362.662.581 dolardan yaklaşık %67'lik bir düşüş eğilimi göstererek düşüş göstermektedir.

Gine: Türkiye'nin Gine'den ithalatı dalgalı bir eğilim gösterdi ancak genel olarak 2018'de 66.392.708 \$'dan 2023'te 42.525.687 \$'a düşüş göstermektedir; bu da yaklaşık %36'lık bir düşüş eğilimi göstermektedir.

Benin: Türkiye'nin Beninden ithalatı 2022'de 19.965.413 dolardan 2023'te 9.929.574 dolara gerilemiştir; bu da yaklaşık %50'lik bir yüzdelik düşüşle düşüş eğilimine işaret etmektedir (TÜİK, 2024).

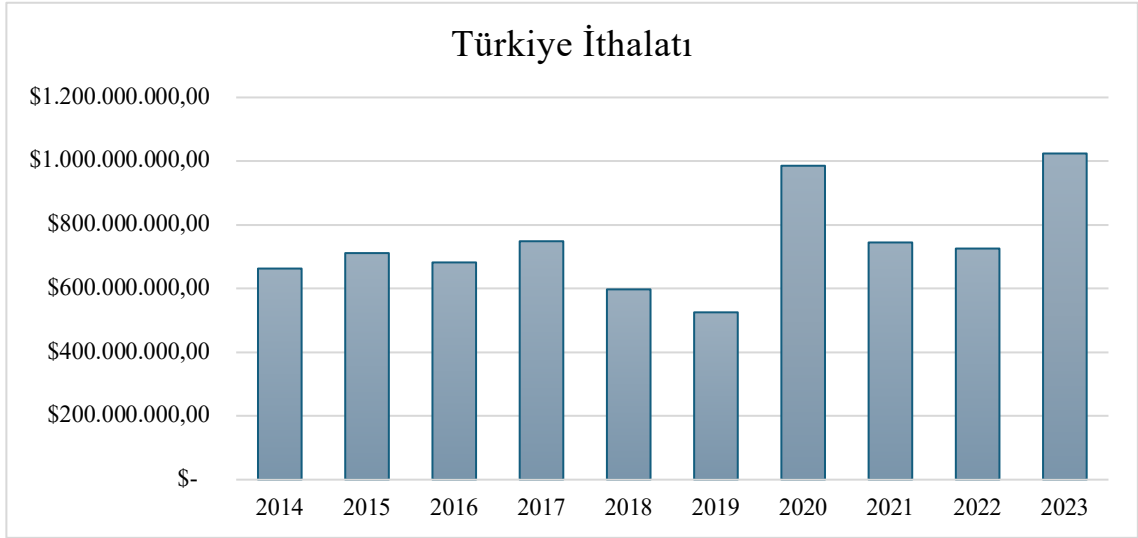
Şekil 4.2 Türkiye'ye ECOWAS Ülkelerden İthalat



Kaynak: TÜİK (2024).

Bazı ülkeler Türkiye'ye istikrarlı ihracat seviyeleri sergilerken bazılarının ticaret hacimlerinde dalgalanmalar yaşanmaktadır. Ekonomik koşullar, siyasi istikrar ve ikili anlaşmalar gibi faktörlerin bu farklılıkları etkilemesi muhtemeldir. Bu eğilimleri anlamak, ECOWAS bölgesindeki uluslararası ticaretin karmaşıklıklarını aşmak isteyen politika yapımcılar ve işletmeler için çok önemlidir. Özetle Mali, Nijer, Senegal, Gine ve Liberya'nın Türkiye'ye yaptığı ithalat miktarında önemli yüzdesel artışlarla artış trendi görülmüştür. Bunun tersine, Mali, Burkina Faso, Gana ve Benin'de ithalat miktarlarında kayda değer yüzdesel düşüşlerle düşüşler yaşanmıştır.

Şekil 4.3 Türkiye'nin ECOWAS'tan Son 10 Yıl İthalatı



Kaynak: TÜİK (2024).

Türkiye'nin ECOWAS ülkelerinden yaptığı ithalat, 2014 ile 2023 arasında değişken bir seyir izlemiştir. Şekil 4.3'te Türkiye'nin ECOWAS ülkelerden ithalatını gösterilmiştir. 2014'te 662.8 milyon dolar olan ithalat, 2015'te 711.3 milyon dolara ulaşarak yaklaşık %7.3'lük bir büyüme göstermiştir. 2016'da yaklaşık %4.1'lik küçük bir düşüş yaşanmıştır ve 2017'de ise dikkate değer bir kazanç yakalanmıştır, yaklaşık %9.8. Ancak 2018'de ithalat ciddi şekilde, toplamda 597.4 milyon dolara, neredeyse %20.1'lik büyük bir düşüşle gerilemiştir ve bu düşüş eğilimi 2019'a da devam etmiştir. Dönemdeki en büyük artış 2020'de oldu ve yaklaşık %87.8'lik dikkate değer bir artış yaşanmıştır, ancak 2021'de yaklaşık %24.5'lik bir düşüş olmuştur. 2023, yaklaşık %41.2'lik önemli bir büyüme yaşamıştır ve 1,024.1 milyon dolarlık en yüksek ithalat değerini görmüştür, bu da 2022'nin yaklaşık %3.1'lik küçük bir düşüşüne kıyaslanabilir. Özetle, incelenen on yıllık dönem boyunca, Türkiye'nin ECOWAS ülkelerinden ithalatı değişken bir seyir izlemiştir. Özellikle, uluslararası ticaret ilişkilerinin dinamik karakterini vurgulayan, belirgin düşüş yılları olduğu kadar dikkate değer kazanç yılları da vardı, örneğin 2020 ve 2023. Türkiye ile ECOWAS üye ülkeleri arasındaki ticaret dinamiklerinin nasıl değiştiğini anlamak için bu ithalat trendlerini gözlemlemek ve analiz etmek önemli olacaktır.

ECOWAS'ın Türkiye'ye İhracat Ettiği Ürünler

Ekler Bölünde yer alan 8.1. Tabloda, ECOWAS'ın 2013'ten 2022'ye kadar Türkiye'ye yaptığı ihracatın, çeşitli ürün gruplarına göre kategorize edilmiş ve ABD doları cinsinden ihracat değerlerinin ayrıntılı bir dökümü sunulmaktadır.

Temel Gözlemler:

Mineral yakıtlar ve yağların hakimiyeti: Dönem boyunca, mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtma ürünleri, bitümlü maddeler ile, sürekli olarak ihracat değerlerine hâkim olmuştur. Dikkat çekici zirveler ve düşüşler bulunmaktadır: 2014 yılında 1.77 milyar dolara önemli bir artış yaşanmış, 2019 yılında ise 1.30 milyar dolara başka bir zirve görülmüştür. 2020 yılında değerler 1,05 milyar dolara düşerken, 2021 ve 2022 yıllarında ihracat değerleri sırasıyla 958.89 milyon dolar ve 1.12 milyar dolar civarında istikrar kazanmıştır.

Kakao ve Kakao Ürünleri: Kakao ihracatları, 179,98 milyon dolar ile 300.74 milyon dolar arasında dalgalanarak istikrarlı bir varlık göstermektedir. 2020 yılında, 300.74 milyon dolarla en yüksek ihracat değeri kaydedilmiştir.

Yağlı Tohumlar ve Yağlı Meyveler: Bu kategoride ihracat değerleri, 2013 yılında 224.99 milyon dolar gibi yüksek bir değerden, 2016 yılında 25.76 milyon dolar gibi düşük bir değere kadar değişiklik göstermektedir.

Doğal veya Kültürlü İnci, Kıymetli Taşlar ve Metaller: 2020 yılında 365.04 milyon dolar ile önemli ihracatlarla dikkat çekici dalgalanmalar yaşanmıştır. Dalgalanmalara rağmen, bu kategori sürekli olarak önemli bir ihracat kalemi olarak kalmıştır.

Ahşap ve Ahşap Ürünleri: Özellikle 2013 ve 2014 yıllarında dikkat çekici bir erken varlık göstermiştir, ancak sonraki yıllarda ihracat azalmıştır.

Pamuk: İstikrarlı bir artış göstererek 2021 yılında 58.52 milyon dolara ulaşmıştır, bu da büyüyen bir ihracat potansiyeline işaret etmektedir.

Kauçuk ve Kauçuk Ürünleri: 2019'dan itibaren büyüme gösteren bu kategori, 2022 yılında 72.39 milyon dolarla zirve yapmıştır.

Çeşitli Kategoriler: Patlayıcılar (2014): 2014 yılında 159.55 milyon dolarla dikkat

çekici bir artış göstermiştir, ancak sonraki yıllarda ortadan kaybolmuştur. Gemiler, Tekneler ve Yüzen Yapılar 2015 yılında kısa bir süre için 28.44 milyon dolarla ortaya çıkmıştır.

Genel Eğilimler:

- **Mineral Yakıtlarda Dalgalanma:** Küresel piyasa dalgalanmalarını ve olası bölgesel üretim değişikliklerini yansıtır.
- **Kakao İhracatında Büyüme:** Bu emtianın ticaret ilişkisindeki güçlenmesini gösterir.
- **Çeşitlendirme:** Kauçuk, pamuk ve değerli taşların yeni ihracatları, ECOWAS ülkelerindeki çeşitlendirme çabalarına işaret eder.
- **Yıllık Dalgalanmalar:** Piyasa talepleri, küresel fiyatlar ve muhtemelen hem ECOWAS hem de Türkiye'deki politika değişikliklerinin etkilediği dinamik ticaret yapısını vurgular.

Özetle, ECOWAS'ın Türkiye'ye ihracatı, büyük ölçüde mineral yakıtlar ve yağlara dayanmakta olup, kakao ve yıllar içinde değişen düzeylerde ihracat faaliyeti gösteren diğer emtialarına önemli katkıları bulunmaktadır. Veriler hem tutarlı ihracat kalıplarını hem de piyasa koşullarına tepki olarak dinamik değişiklikleri yansıtmaktadır (TÜİK, 2024).

ECOWAS'ın Dünyaya İhracat Ettiği Ürünler

Ekler Bölünde yer alan Tablo 8.2'de, ECOWAS'ın 2013'ten 2022'ye kadar dünyaya yaptığı ihracatlara ilişkin, farklı emtia gruplarına göre kategorize edilmiş ve bunların ABD doları cinsinden karşılık gelen ihracat değerlerine ilişkin kapsamlı bir genel bakış sunmaktadır.

Temel gözlemler:

Mineral Yakıtlar ve Yağlar: Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların ürünleri, dönem boyunca en önde gelen ihracat kategorisi olarak tutarlılığını korumuştur. İhracat değerleri yıllar içinde dalgalanma göstermiş, 2014 yılında 98.08 milyar dolarla zirveye ulaşmış ve sonraki yıllarda 35.22 milyar dolar ile 68.01 milyar dolar arasında değişmiştir.

Doğal Kaynaklar ve Kıymetli Metaller: Doğal veya kültürlü inciler, değerli veya yarı değerli taşlar ve kıymetli metaller, sürekli olarak önemli ihracat değerlerine sahiptir. İhracat değerleri genel olarak yıllar içinde artmaktadır; 2013 yılında 8.89 milyar dolardan 2022'de 24.61 milyar dolara ulaşmaktadır.

Kakao ve Kakao Hazırlıkları: Kakao ihracatı yıllar boyunca istikrarlı bir büyüme eğilimi göstermektedir ve ihracat değerleri 7,39 milyar dolar ile 9.57 milyar dolar arasında değişmektedir (TÜİK, 2024).

Diğer Mallar:

- Gemi, Tekne ve Yüzen Yapılar: Önemli bir ihracat 2013 ve 2014 yıllarında gözlemlenmiş olup, sonraki yıllarda azalan değerler görülmüştür.
- Patlayıcılar (2014): 2014 yılında dikkate değer bir ihracat gerçekleşmiş, ancak diğer yıllarda bulunmamıştır.
- Yenebilir Meyve ve Kuruyemişler: Orta düzeyde ihracat değerleri, yıllar boyunca dalgalanmalarla birlikte.

Cevherler, Cüruf ve Küller: Bu kategori yıllar içinde önem kazanmakta olup, 2017'de 2.84 milyar dolardan 2022'de 7.85 milyar dolara kadar artan ihracat değerleri ile dikkat çekmektedir. Bu sektördeki potansiyel ECOWAS ülkeleri içinde genişleme ve gelişmeyi işaret etmektedir.

Genel Eğilimler:

- Kaynak Bağımlılığı: Mineral yakıtlara ve yağlara olan önemli bağımlılık, bu sektörün ECOWAS ekonomilerindeki önemini vurgular.
- Çeşitlendirme Çabaları: Mineral ihracatının hala baskın olduğu, ancak kakao, değerli metaller ve cevherlerde görülen büyüme gibi çeşitlendirme çabalarının olduğu görülmektedir.
- Piyasa Dinamikleri: İhracat değerlerindeki dalgalanmalar, değişen küresel talebi, emtia fiyatlarını ve muhtemelen ECOWAS üye ülkelerindeki iç üretim kapasitelerini yansıtmaktadır.

Özetle, veriler ECOWAS'ın dünya pazarına çeşitli ihracat portföyünü vurgulamakta,

mineral yakıtlar, değerli metaller ve kakao gibi ana katkı sağlayıcılar bulunmaktadır. Bu eğilimler, ECOWAS ekonomileri için hem fırsatları hem de zorlukları işaret etmekte ve sürdürülebilir kalkınma ve çeşitlendirme stratejilerinin önemini vurgulamaktadır (TÜİK, 2024).

Benzerlik ve Farklılıklar

Tablo 4,4' ECOWAS'ın Türkiye'ye ve dünyaya ihracatı arasındaki benzerlikleri ve farklılıkları vurgulamaktadır. Her iki veri setinde mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların ürünleri belirgin bir şekilde öne çıkar, ECOWAS ekonomileri için kritik bir rol oynamaktadır. Türkiye'ye yapılan ihracatta ahşap, pamuk ve lastik gibi belirli kategorilere odaklanılırken, dünyaya yapılan ihracatta daha geniş bir çeşitlilik görülmektedir. Ayrıca, dünya ihracatı genellikle Türkiye'ye yapılan ihracattan daha yüksek değerlere sahiptir. Bu analiz, ECOWAS'ın ticari ilişkilerinin dinamik doğasını ve farklı pazar dinamiklerini anlamak için önemli ipuçları sunmaktadır (TÜİK, 2024).

Tablo 4.4 Benzerlik ve Farklılıklar

	ECOWAS'ın Türkiye'ye İhracat	ECOWAS'ın Dünyaya İhracat
Baskın İhracat Kategorisi	Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların ürünleri.	Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların ürünleri.
Diğer Önemli İhracat Kategorileri	Kakao ve kakao ürünleri.	Kakao ve kakao ürünleri.
	Doğal veya kültür incileri, değerli metaller vb.	Doğal veya kültür incileri, değerli metaller vb.
Benzerlik	- Mineral yakıtların hakimiyeti.	- Mineral yakıtların hakimiyeti.
	- Kakao ihracatının varlığı.	- Kakao ihracatının varlığı.
	- Doğal kaynakların ve değerli metallerin önemi.	- Doğal kaynakların ve değerli metallerin önemi.
Farklılık -lar	- Daha dar emtia kategorileri yelpazesi.	- Emtia kategorilerinde daha fazla çeşitlilik.
	- Ahşap, pamuk ve Lastik gibi benzersiz kategoriler.	- Daha fazla ihracat hedefi çeşitliliği.

Kaynak: TÜİK (2024).

4.5.1.2. TÜRKİYE'NİN İHRACATI

Türkiye'nin ECOWAS ülkelerine ihracatında yıllar içinde dalgalanmalar yaşanmış; Tablo 4.5'te bazı ülkeler artış trendi gösterirken bazıları düşüşler göstermiştir. 2018'den 2023'e kadar olan veriler incelendiğinde, ihracat eğilimleri açısından birçok ülkenin öne çıktığı görülmektedir.

İlk olarak Senegal, Türkiye'nin ihracatında istikrarlı bir artış eğilimi göstermiştir; 2018'de 389.036.043 \$'dan 2023'te 411.669.167 \$'a önemli bir artış göstermiştir. Bazı dalgalanmalara rağmen, Senegal'in genel büyüme oranı dikkat çekicidir ve iki ülke arasındaki ticari ilişkilerin güçlendiğini göstermektedir.

Tablo 4.5 Türkiye'den ECOWAS Ükelere İhracat

Ülkeler	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Mali	\$ 53,603,746.00	\$ 48,480,930.00	\$ 67,517,942.00	\$ 85,017,348.00	\$ 103,628,679.00	\$ 104,974,650.00
Burkina Faso	\$ 52,756,981.00	\$ 31,445,653.00	\$ 61,437,655.00	\$ 93,484,964.00	\$ 126,446,103.00	\$ 117,911,833.00
Nijer	\$ 56,267,492.00	\$ 72,090,659.00	\$ 58,033,302.00	\$ 74,621,457.00	\$ 130,932,603.00	\$ 71,341,385.00
Yeşil Burun Adaları	\$ 5,114,843.00	\$ 9,193,189.00	\$ 5,211,394.00	\$ 10,234,525.00	\$ 9,565,616.00	\$ 7,218,288.00
Gambia	\$ 45,514,951.00	\$ 51,373,915.00	\$ 60,494,310.00	\$ 67,974,513.00	\$ 63,811,868.00	\$ 66,564,278.00
Gine-Bissau	\$ 4,464,969.00	\$ 4,233,248.00	\$ 7,270,704.00	\$ 9,742,888.00	\$ 8,436,271.00	\$ 9,266,445.00
Gine	\$ 106,798,653.00	\$ 131,966,450.00	\$ 128,676,550.00	\$ 214,445,250.00	\$ 160,166,791.00	\$ 157,091,610.00
Sierra Leone	\$ 52,536,430.00	\$ 53,487,212.00	\$ 67,998,154.00	\$ 110,832,811.00	\$ 120,909,012.00	\$ 80,441,851.00
Togo	\$ 73,018,854.00	\$ 96,273,111.00	\$ 137,608,119.00	\$ 104,253,064.00	\$ 183,501,308.00	\$ 263,025,419.00
Senegal	\$ 389,036,043.00	\$ 282,280,677.00	\$ 355,942,849.00	\$ 515,326,737.00	\$ 629,351,914.00	\$ 411,669,167.00
Fildişi Sahili	\$ 174,473,006.00	\$ 220,902,955.00	\$ 291,051,471.00	\$ 422,994,246.00	\$ 397,052,562.00	\$ 264,621,356.00
Benin	\$ 113,658,427.00	\$ 127,000,444.00	\$ 112,673,765.00	\$ 145,879,624.00	\$ 162,633,858.00	\$ 101,793,511.00
Liberya	\$ 137,477,947.00	\$ 179,615,753.00	\$ 126,885,680.00	\$ 216,727,716.00	\$ 219,858,272.00	\$ 335,159,029.00
Gana	\$ 275,096,017.00	\$ 371,164,043.00	\$ 468,597,311.00	\$ 447,749,589.00	\$ 415,707,461.00	\$ 262,362,180.00
Nijerya	\$ 346,279,266.00	\$ 576,457,888.00	\$ 595,473,586.00	\$ 821,976,611.00	\$ 736,205,859.00	\$ 631,593,800.00

Kaynak: TÜİK (2024).

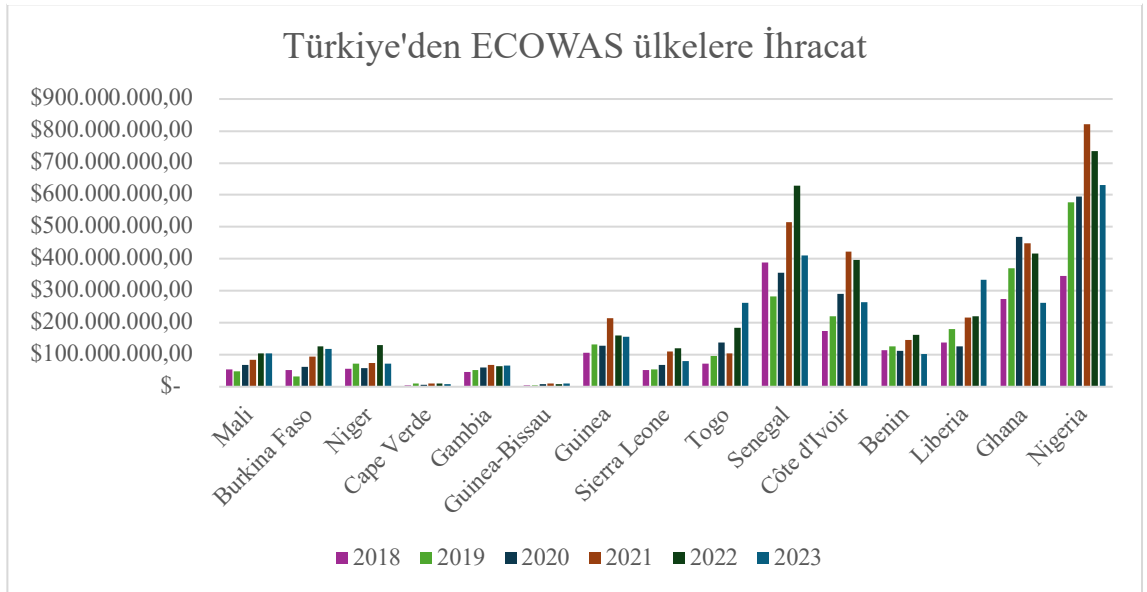
Benzer şekilde Yeşil Burun Adaları da Türkiye'nin ihracatında olumlu bir gidişat sergilemiştir; 2018'de 5.114.843 \$'dan 2023'te 7.218.288 \$'a yükselmiştir. Bu, Senegal ile karşılaştırıldığında daha yavaş da olsa istikrarlı bir büyüme modelini temsil etmektedir.

Öte yandan bazı ülkelerde Türkiye'nin ihracatında yıllar içinde dalgalanmalar ya da düşüşler yaşanmıştır. Örneğin Nijer, 2018'de 56.267.492 \$'dan 2022'de 130.932.603 \$'a önemli bir artış yaşamış, ancak daha sonra 2023'te 71.341.385 \$'a keskin bir düşüş yaşanmıştır. Bu dalgalanma, ticari ilişkilerde veya piyasa koşullarında potansiyel oynaklığa işaret etmektedir.

Benzer şekilde Sierra Leone'de de Türkiye'nin ihracatı 2018'de 52.536.430 \$'dan 2022'de 120.909.012 \$'a yükselmiştir, ardından 2023'te 80.441.851 \$'a gerilemiştir. Bu dalgalanma, dış faktörlerin veya talepteki değişikliklerin iki ülke arasındaki ticaret dinamiklerini etkilemiş olabileceğini göstermektedir.

Ayrıca Burkina Faso'nun Türkiye'nin ihracatında 2018'de 52 milyon 756 bin 981 dolar iken 2022'de 126 milyon 446 bin 103 dolara ciddi bir artış yaşanmış, ancak daha sonra 2023'te 117 milyon 911 bin 833 dolara gerileme yaşanmıştır. Dönem içindeki genel büyümeye rağmen son dönemde yaşanan düşüş, bu yükseliş eğiliminin sürdürülebilirliği konusunda soru işaretlerini artırmaktadır (TÜİK, 2024).

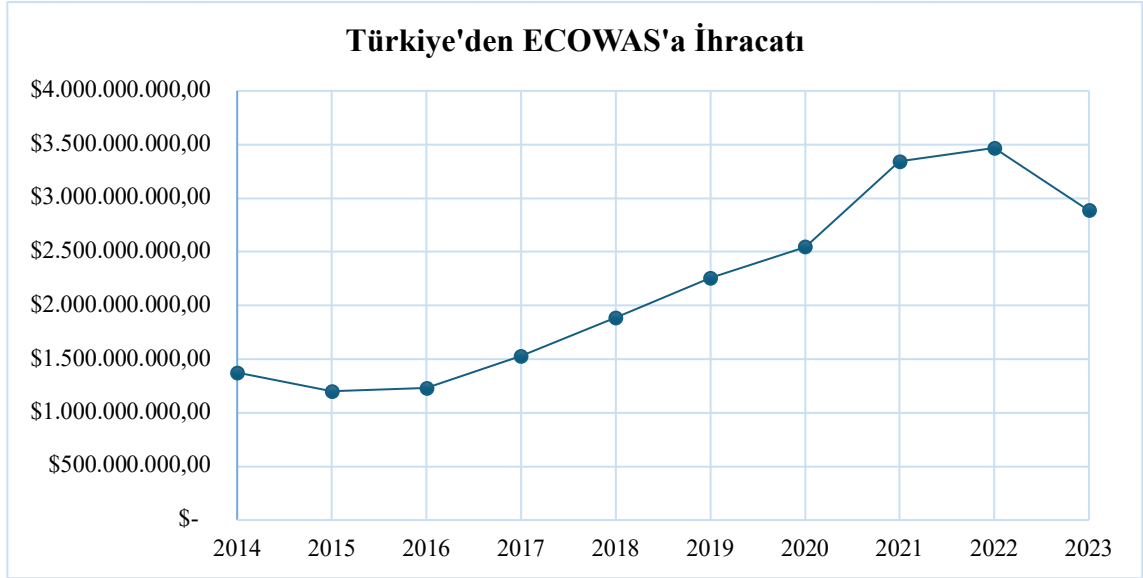
Şekil 4.4 Türkiye'den ECOWAS Ülkelere Göre İhracat



Kaynak: TÜİK (2024).

Genel olarak bakıldığında, Senegal ve Yeşil Burun Adaları gibi bazı ECOWAS ülkeleri Türkiye'nin ihracatında istikrarlı bir büyüme gösterirken, diğerlerinde dalgalanmalar veya düşüşler yaşanmıştır. Bu farklılıklar, ekonomik koşullar, siyasi istikrar ve piyasa talebi gibi faktörlerden etkilenen uluslararası ticaret dinamiklerinin karmaşık doğasının altını çizmektedir. ECOWAS ülkeleriyle ticari ilişkileri sürdürmek ve güçlendirmek için Türkiye'nin bu zorlukları pazara erişimi artırmayı, yatırımı teşvik etmeyi ve ikili iş birliğini teşvik etmeyi amaçlayan stratejik girişimler yoluyla ele alması gerekmektedir (TÜİK, 2024).

Şekil 4.5 Türkiye'den ECOWAS'a Son 10 Yıl İhracatı



Kaynak: TÜİK (2024).

Şekil 4.5'te Türkiye'nin 2014 ile 2023 arasında ECOWAS ülkelerine ihracatında istikrarlı bir artışı gösterilmiştir. 2014 ile 2023 arasında Türkiye'nin ECOWAS'a ihracatı dalgalı bir artış göstermiştir. 2018'de 1,8 milyar doları aşarak önemli bir artış yaşanmıştır. Bu artış trendi, 2019'da 2,2 milyar dolara ve 2020'de 2,5 milyar dolara yükselmiştir. 2021'de ise Türkiye ile ECOWAS üye devletleri arasındaki ticaret rekor seviyede 3,3 milyar dolara ulaşmıştır. 2022'de ise artış hızı yavaşlasa da ihracat 3,47 milyar dolara ulaşmıştır ve bu da istikrarlı bir artışın işareti olarak görülmüştür. Maalesef, 2023'te Türkiye'nin ECOWAS'a ihracatında gerileme yaşanmıştır ve ihracat 2,88 milyar dolara

düşmüştür. Bu düşüşün sebepleri arasında ticaret düzenlemelerindeki değişiklikler, ekonomik koşullardaki değişimler ve pazar talebindeki değişiklikler bulunmaktadır (TÜİK, 2024).

ECOWAS'ın Türkiye'den İthalat Ettiği Ürünler

Ekler Bölünde yer alan Tablo 8.3, ECOWAS'ın 2013-2022 yılları arasında Türkiye'den yaptığı ithalatın ayrıntılı bir dökümünü sunmaktadır. İthalatlar, ABD doları cinsinden ilgili ithalat değerleri ile çeşitli ürün gruplarına göre kategorize edilmektedir.

Demir ve çelik, dönem boyunca en yüksek ithal edilen mallar arasında sürekli olarak yüksek bir yer tutmaktadır. İthalat değerleri dalgalanmakla birlikte genel olarak belirgin bir varlığı sürdürmektedir, bu da ECOWAS içinde önemli bir talebi işaret etmektedir. Tuz, kükürt, topraklar, taşlar, sıva malzemeleri, kireç ve çimento gibi malzemeler için ithalat değerleri genel olarak yıllar içinde artan bir eğilim göstermektedir. Sabit bir talebi işaret ederek, muhtemelen inşaat ve endüstriyel amaçlar için olabilir. Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar için ithalat değerleri yıllar boyunca dalgalanmakta olup, bazı yıllarda dikkate değer zirveler göstermektedir. Bu, çeşitli endüstriyel amaçlar için makinelerin ve mekanik ekipmanların ithal edildiğini göstermektedir. Elektrikli makineler ve ekipmanlar sürekli olarak en çok ithal edilen mallar arasında yer almaktadır. İthalat değerleri genellikle artan bir eğilim göstermekte olup, ECOWAS içinde elektrik ekipmanlarına olan talebin artışı yansıtmaktadır. Demir veya çelikten eşyalar, Türkiye'den ECOWAS'a önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır. İthalat değerleri yıllara göre değişmekle birlikte genel olarak belirgin bir varlığını korumaktadır. Değirmencilik endüstrisi ürünleri, plastikler ve diğerleri gibi kategoriler için ithalat eğilimleri değişkenlik göstermektedir. Bu kategoriler belirli yıllarda önemli katkıda bulunmakta ancak sürekli olarak en yüksek ithalatlar arasında yer almamaktadır.

Genel Eğilimler:

- Çeşitlendirilmiş İthalat: ECOWAS'ın Türkiye'den ithalatı, bölgedeki çeşitli endüstriyel ve tüketim ihtiyaçlarını yansıtan geniş bir ürün yelpazesini kapsamaktadır.

- Makine ve Ekipmanda İstikrarlı Büyüme: Hem elektrikli hem de mekanik makine

ithalatı, ECOWAS içinde endüstriyel gelişme ve altyapı büyümesini gösteren genel bir artış eğilimi göstermektedir.

- İnşaat Malzemelerine İlişkin Tutarlı Talep: Demir, çelik, çimento ve ilgili malzemelerin ithalatı sürekli olarak yüksek seyretmektedir; bu da ECOWAS ülkeleri içinde devam eden inşaat ve altyapı projelerini yansıtmaktadır.

Tablo ve veriler ise ECOWAS ile Türkiye arasında gelişen ticari ilişkiyi gösteriyor; Türkiye, ECOWAS bölgesi için çeşitli sanayi, inşaat ve makine ile ilgili ithalatların önemli bir kaynağı olarak hizmet veriyor. Eğilimler, ECOWAS bünyesinde sanayileşmenin ve altyapı gelişiminin devam ettiğini ve Türkiye'nin temel mal ve makineleri sağlayan bir ticaret ortağı olarak kilit bir rol oynadığını göstermektedir.

ECOWAS'ın Dünyadan İthalat Ettiği Ürünler

Ekler Bölünde yer alan 8.4. Tablo'da, 2013'ten 2022'ye kadar ECOWAS'ın dünyadan yaptığı ithalatların (küresel ithalat) kapsamlı bir dökümünü sunmaktadır. İthalatlar çeşitli mal gruplarına göre kategorize edilmiştir ve her kategori, ABD doları cinsinden ilgili ithalat değerlerini içermektedir.

Temel Gözlemler:

Mineral Yakıtlar ve Yağlar: Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların ürünleri, yıllar boyunca sürekli olarak en yüksek ithalat değerini temsil etmektedir. Özellikle 2018'den itibaren belirgin bir şekilde görülen önemli bir artışla ithalat değerleri zaman içinde önemli ölçüde artmaktadır.

Nükleer Reaktörler, Kazanlar ve Makineler: Bu kategori, ECOWAS içinde makine ve endüstriyel ekipmanlara olan önemli talebi gösteren en önemli ithalatlar arasında sürekli olarak yer almaktadır. İthalat değerleri dalgalanma gösterse de genellikle yıllar içinde istikrarlı veya artan bir eğilim göstermektedir.

Araçlar ve Parçaları: Araçlar ve bunların parçalarının ithalatı istikrarlı bir şekilde devam etmekte olup, değerler yıllar içinde belirli bir aralıkta dalgalanmaktadır. ECOWAS içinde otomotiv ürünlerine olan süregelen talebi göstermektedir.

Tahıl Ürünleri: Tahıl ürünleri sürekli olarak en çok ithal edilen mallar arasında yer

almakta ve bölgenin gıda güvenliği için ithal edilen tahıllara olan bağımlılığını yansıtmaktadır. İthalat değerleri dalgalanmakta olup, küresel piyasa fiyatları ve yerel tarımsal üretim gibi faktörlerden etkilenebilir.

Elektrikli Makine ve Ekipmanlar: Elektrikli makine ve ekipmanlar sürekli olarak en önemli ithalatlar arasında yer almakta ve bölgenin elektronik cihazlar ve ev aletlerine olan talebini yansıtmaktadır. İthalat değerleri genellikle yıllar içinde artan bir eğilim göstermektedir, bu da ECOWAS içinde tüketici talebinin ve endüstriyel gelişimin arttığını göstermektedir.

Genel Eğilimler:

- **Çeşitli İthalatlar:** ECOWAS'ın dünyadan ithal ettiği ürünler geniş bir yelpazeyi kapsamakta olup, bölgenin çeşitli endüstriyel, tarımsal ve tüketici ihtiyaçlarını yansıtmaktadır.
- **Enerji İthalatına Bağımlılık:** Mineral yakıtların ve yağların hakimiyeti, bölgenin enerji ihtiyaçlarını karşılamak için ithal enerji kaynaklarına ağır bir şekilde bağımlı olduğunu vurgular.
- **Sanayi Gelişimi:** Makine, araç ve elektrikli ekipmanların sürekli olarak ithal edilmesi, ECOWAS içinde devam eden sanayileşme ve altyapı gelişimini göstermektedir.

ECOWAS bölgesi, enerji kaynakları, makine, araçlar, tahıllar ve elektrik ekipmanları gibi önemli ithalat kalemleriyle ekonomik faaliyetlerini, endüstrileşmesini ve tüketim alışkanlıklarını yansıtmaktadır. Bu ithalatlar, bölgenin enerji ihtiyaçlarını karşılama, endüstriyel büyümeyi destekleme, gıda güvenliğini sağlama ve çeşitli ürünlere olan tüketici talebini karşılama çabalarının sürdüğünü göstermektedir.

Benzerlik ve Farklılıklar

Tablo 4.6'da 2013-2022 yılları arasında ECOWAS'ın Türkiye ve dünya ile olan ticaretinde, Türkiye'ye ihracat ağırlıklı olarak mineral yakıtlar, yağlar, kakao ve kakao ürünleri üzerine yoğunlaşırken, pamuk ve lastik ihracatındaki artış çeşitlendirme çabalarını yansıtmaktadır. Türkiye'den ithalat ise büyük ölçüde makineler, özellikle nükleer reaktörler, kazanlar ve mekanik cihazlar gibi endüstriyel ekipmanlardan

oluşmakta, bu da ECOWAS'ın sanayi ekipmanına olan ihtiyacını ortaya koymaktadır. Dünya genelinde ise ECOWAS, mineral yakıtlar ve yağlara büyük oranda bağımlı olup, makine ve araçlar gibi sanayi ve ulaşım ihtiyaçlarını karşılamak için ithalat yapmaktadır. Ticaret değerlerindeki dalgalanmalara rağmen, özellikle makine ve elektrikli teçhizat sektörlerinde istikrarlı bir büyüme görülmektedir. Bu durum, ECOWAS'ın ticari ilişkilerindeki güçlü yönleri ve dışa bağımlılıklarını göstermektedir.

Tablo 4.6 Benzerlik ve Farklılıklar

	ECOWAS'ın Türkiye'den İthalatı	ECOWAS'ın Dünyadan İthalat Yaptığı Ülkeler
Baskın Emtialar	- Mineral yakıtlar, mineral yağlar. -Kakao ve Kakao müstahzarları. - Pamuk ve Lastik.	- Mineral yakıtlar ve yağlar. - Makine ve mekanik cihazlar. - Tahıllar ve taşıtlar.
Zaman İçindeki Eğilimler	- Mineral yakıtlarda genel artış eğilimi. - Kakao ve ahşabın sürekli varlığı. - Lastik ve pamuk ihracatının artması.	- Makine ve elektrikli ekipmanlarda istikrarlı büyüme. -Tahıl ve araçların istikrarlı varlığı.
Belirli Emtialara Bağımlılık	- Mineral yakıtlara, kakao ve ahşap - Pamuk ve Lastik 'in yükselen ihracatı.	- Mineral yakıtlar ve yağlar - Makine ve araçlar için sürekli talep.
İthalat/İhracat Değerlerinde Değişkenlik	- Yıllar içinde ihracat değerlerinde bir miktar dalgalanma.	- İthalat değerleri dalgalanmaktadır, ancak genellikle sabit.
Çeşitlendirme Çalışmaları	- Lastik, pamuk ve değerli taşların artan ihracatı, çeşitlendirme çabalarına işaret etmektedir.	- Çeşitli makine, taşıt, tahıl ithalatı, çeşitli ekonomik faaliyetlere ve ihtiyaçlara işaret eder.

Kaynak: TÜİK (2024).

4.6 TİCARET ZORLUKLARI VE FIRSATLARI

Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu (ECOWAS) ile Türkiye arasındaki ticaret son yıllarda istikrarlı bir şekilde büyümektedir, ancak gelecekteki büyümeyi engelleyebilecek bir dizi zorluk bulunmaktadır.

Ulaşım ve altyapı: En büyük zorluklardan biri, ECOWAS ülkelerinde yeterli ulaşım ve altyapı eksikliğidir. Bu da ECOWAS ülkeleri ile Türkiye arasında mal taşımayı zor ve pahalı hale getirebiliyor. Örneğin, birçok ECOWAS ülkesi zayıf yol ağlarına ve sınırlı liman tesislerine sahiptir. Bu, Türkiye'ye mal ihraç etmeyi ve Türkiye'den mal ithal etmeyi zorlaştırmıştır.

Ticaret engelleri: Diğer bir zorluk ise ECOWAS ülkeleri ile Türkiye arasındaki ticaret engellerinin varlığıdır. Bu engeller tarifeleri, kotaları ve tarife dışı engelleri (NTB'ler) içerebilir. Örneğin, Türkiye'nin ECOWAS ülkelerinden ithal edilen kakao ve pamuk gibi bir dizi ürün için tarifeleri vardır. Bu tarifeler, Türk işletmelerinin bu ürünleri ithal etmesini daha pahalı hale getirebilir. NTB'ler, sıhhi ve bitki sağlığı (SPS) önlemleri ve teknik standartlar gibi şeyleri içerebilir. Bunlar, ECOWAS işletmelerinin ürünlerini Türkiye'ye ihraç etmelerini zorlaştırmıştır.

Tedarik zinciri aksaklıkları: COVID-19 salgınının neden olduğu gibi tedarik zinciri aksaklıkları da ECOWAS ile Türkiye arasındaki ticareti engelleyebilmiştir. Bu aksaklıklar, ECOWAS ülkelerinden Türkiye'ye mal almayı zorlaştırabilir ve bunun tersi de geçerlidir.

Siyasi istikrarsızlık: Bazı ECOWAS ülkelerindeki siyasi istikrarsızlık da bölgede iş yapmayı zorlaştırabilir. Bu durum, yatırımcıları ECOWAS ülkelerine yatırım yapmakta tereddüt edebilir ve işletmeleri ECOWAS ülkeleriyle ticaret yapmakta tereddüt ettirebilir.

Yolsuzluk: Yolsuzluk bazı ECOWAS ülkelerinde de bir sorundur. Bu da işletmelerin bölgede faaliyet göstermesini zorlaştırabilir ve gümrükten mal almayı zorlaştırabilir.

Bu zorluklara rağmen, ECOWAS ile Türkiye arasındaki ticareti geliştirmek için

yapılabilecek birçok şey var. Bunların bazıları şunları içerir:

- Ulaşım ve altyapının iyileştirilmesi. Bu, yeni yollar inşa etmeyi, liman tesislerini iyileştirmeyi ve demiryollarına yatırım yapmayı içerebilir.
- Ticaret engellerini azaltmak. Bu, tarifelerin düşürülmesini, kotaların kaldırılmasını ve NTB'lerin azaltılmasını içerebilir.
- Tedarik zincirlerinin güçlendirilmesi. Bu, lojistik altyapısına yatırım yapmayı ve gümrük prosedürlerini iyileştirmeyi içerebilir.
- Siyasi istikrarı teşvik etmek. Bu, ECOWAS ülkelerine ekonomik yardım sağlamayı ve demokrasiyi ve iyi yönetişimi teşvik etme çabalarını desteklemeyi içerebilir.
- Yolsuzlukla mücadele. Bu, yolsuzlukla mücadele kurumlarının güçlendirilmesini ve devlet alımlarında şeffaflığın artırılmasını içerebilir.

ECOWAS ve Türkiye, bu zorlukların üstesinden gelerek ekonomik bağlarını güçlendirebilir ve her iki bölgedeki işletmeler ve vatandaşlar için daha fazla fırsat yaratabilir.

ECOWAS ile Türkiye arasındaki ticaretin gelecekteki büyümesini engelleyebilecek bazı faktörler, küresel ekonomik görünümdeki belirsizlikler, artan korumacılık eğilimleri ve küresel ticaretin değişen doğası olarak belirtilmektedir. Bununla birlikte, her iki bölgenin de büyük bir nüfusa ve güçlü bir talebe sahip olması, ticarete büyüme potansiyelinin önemli olduğunu göstermektedir. Zorluklara rağmen, ECOWAS ve Türkiye, işletmeler ve vatandaşlar için daha iyi bir gelecek oluşturmak için bu zorlukları ele alarak ve fırsatları değerlendirerek iş birliği yapabilir. Bu bölüm, ticaret anlaşmalarının lojistik ilişkiler üzerindeki etkisinin anlaşılmasını vurgulayarak araştırmaya zemin hazırlamıştır (Torres & Seters, 2016).

5 GENEL DEĞERLENDİRME

Bu araştırmada, Türkiye ile ECOWAS'ın ticari ilişkilerini incelenmiştir. Batı Afrika uluslarının ticaret, doğal kaynaklar, sanayi, ulaşım, telekomünikasyon, enerji, tarım ve para ve mali konular dahil olmak üzere birçok alanda entegrasyonunu ilerletmek amacıyla 1975 yılında kurulan ECOWAS'a rağmen, Türkiye ile ECOWAS ülkeleri arasındaki ilişki son on yılda ilişki ve iş bağlamında gelişmiştir.

Bölüm 4.2'de açıkladığım gibi, Son on yılda Türkiye'nin Batı Afrika Ekonomik Topluluğu (ECOWAS) ile ilişkisi önemli ölçüde gelişmiş, iş birliğini ve kalkınmayı teşvik etmek amacıyla yeni anlaşmalar imzalanmıştır. Bu değişimin incelenmesi, Türkiye ile ECOWAS üye ülkeleri arasındaki lojistik, yatırım ve genel ikili ilişkilerdeki pratik sonuçlar için politik, ekonomik ve jeopolitik unsurların karmaşık etkileşimini ortaya koymaktadır.

Son anlaşmalardan kaynaklanan somut değişikliklere girmeden önce, Türkiye'nin ECOWAS ile tarihsel ilişkisini anlamak kritiktir. Tarihsel olarak, Türkiye'nin Batı Afrika ile ilişkileri zaman zaman ticaret ve az diplomatik katılım ile karakterize edilmiştir. Bölgenin artan ekonomik önemini ve ticaret ortağı olarak potansiyelini fark ederek, Türkiye, 21. yüzyılın başlarında ECOWAS ile ilişkilerini güçlendirmeye yönelik çabalarını artırmıştır.

Son dönemde imzalanan yeni anlaşmalar, Türkiye-ECOWAS ilişkilerinde bir dönüm noktasını işaret etmektedir. Bu anlaşmalar, ticaret kolaylaştırma, yatırımı teşvik etme ve altyapı geliştirme gibi birçok iş birliği alanını önceliklendirmiştir. En önemli anlaşmalardan biri, Türkiye-ECOWAS Serbest Ticaret Anlaşması'dır ve Türkiye ile ECOWAS üye ülkeleri arasındaki tarifeleri ve ticaret engellerini azaltmayı amaçlamaktadır.

Bu anlaşmaların en dikkate değer faydalarından biri hem Türkiye'de hem de ECOWAS ülkelerinde lojistik sektörünün geliştirilmesidir. Ticaret engellerini azaltarak ve gümrük

prosedürlerini basitleştirerek, anlaşmalar, iki bölge arasındaki ticareti daha kolay ve verimli hale getirmiştir. Bu, nakliye maliyetlerini ve gecikmeleri azaltmış, işletmelerin sınır ötesi ticaret yapmasını kolaylaştırmıştır. Ayrıca, limanlar, karayolları ve havaalanları gibi lojistik altyapıya yapılan yatırımları teşvik ederek, anlaşmalar, Türkiye ile ECOWAS üye ülkeleri arasındaki ticaretin verimliliğini artırmıştır.

Yatırım açısından ise, anlaşmalar, Türkiye ile ECOWAS üye ülkeleri arasındaki çift taraflı yatırımların artırılması için bir platform oluşturulmuştur. Yatırımcılar için net standartlar ve korumalar oluşturularak, anlaşmalar, yatırımcı güvenini artırmaya ve her iki bölgeye de doğrudan yabancı yatırımı teşvik etmeye yardımcı olmuştur. Türkiye, Batı Afrika'nın inşaat, enerji ve endüstri sektörlerinde büyük bir yatırımcı olarak ortaya çıkmış, iş yaratmaya ve ekonomik büyümeyi teşvik etmeye yardımcı olmuştur. Benzer şekilde, ECOWAS ülkeleri, Türk yatırımından kaynaklanan artan faydalar ile kalkınmış ve ekonomilerini çeşitlendirmiştir.

Örneğin, 2018'de, Batı Afrika Ekonomik Topluluğu (ECOWAS) ile ilişkileri geliştirmek amacıyla, Türkiye-ECOWAS Ekonomi ve İş Forumu İstanbul'da gerçekleştirilmiştir. Dönemin Türkiye Ekonomi Bakanı, serbest ticaret anlaşmasının Ankara ile Batı Afrika Ekonomik Topluluğu arasındaki iş bağlantılarını güçlendirmek için kritik bir adım olacağını söylemiştir. Son on yılda, blokla olan ticaret miktarı 200 milyon dolardan 2 milyar dolara kadar on kat artmıştır. Karşılıklı kazan-kazan stratejisiyle, hedef yakın gelecekte bunu 5 milyar dolara ve uzun vadede 10 milyar dolara çıkarmaktır. 2003'ten 2021'e kadar Afrika'nın Türk ticaretindeki payı %4,5'ten %9,4'e yükselirken son 20 yıla baktığımızda Türkiye'nin dış ticaretinde Afrika'nın payı önemli ölçüde arttığından, kıta ile ticaret hacminin bu yıl 45 milyar dolara ulaşması beklenmektedir. (Bilaterals, 2018)

Ayrıca, yeni anlaşmalar, Türkiye'nin ECOWAS üye ülkeleri ile diplomatik ve siyasi ilişkilerinde önemli ilerlemelere neden olmuştur. Daha sıkı ekonomik ilişkileri teşvik ederek, anlaşmalar, güvenlik, eğitim ve kültürel değişim gibi diğer alanlarda daha fazla iş birliği için çerçeve oluşturmuştur. Türkiye, ECOWAS'ın kalkınma hedeflerini çeşitli

faaliyetler aracılığıyla desteklemiş, kapasite oluşturma programları ve insani yardım gibi. Karşılığında, ECOWAS üye ülkeleri, ekonomik ilerleme ve bölgesel entegrasyon çabalarında önemli bir ortak olarak Türkiye'nin katılımını memnuniyetle karşılamıştır.

Genel olarak, yeni anlaşmaların imzalanması, Türkiye-ECOWAS ilişkilerinde bir dönüm noktası işareti olarak, daha derin iş birliği ve her iki taraf için karşılıklı avantajlar getirmiştir. Bu anlaşmalar, lojistik, yatırım ve diplomatik bağlantıları geliştirmiş, gelecekteki iş birliği ve ortaklık için sağlam bir zemin oluşturmuştur. Türkiye ve ECOWAS üye ülkeleri, genişleyen ortaklıklarının sunduğu fırsatları değerlendirmeye devam ettikçe, gelecekteki büyüme ve kalkınma olasılıkları parlak görünmektedir.

Bu bağlamda, Türkiye'nin ECOWAS ülkeleriyle kurduğu bu ilişkilerin yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda sosyal ve kültürel boyutlarını da ele almak önemlidir. Eğitim ve kültürel değişim programları, halklar arasındaki anlayışı ve iş birliğini pekiştirmiş, uzun vadeli dostluklar kurulmasına olanak sağlamıştır. ECOWAS ülkelerinde açılan Türk okulları ve üniversiteler, yerel öğrencilere yüksek kaliteli eğitim sunarken, Türk kültürünün tanıtılmasına da katkıda bulunmuştur. Ayrıca, Türkiye'deki Batı Afrikalı öğrenci sayısının artması, iki bölge arasındaki bağları daha da güçlendirmiştir ve gelecek dönemde de bundan hem Türkiye ve ECOWAS ülkeler faydalanacaktır.

Sonuç olarak, Türkiye-ECOWAS ilişkilerindeki bu yeni dönem, her iki taraf için de karşılıklı faydalar sağlamış ve gelecekteki iş birliği için güçlü bir temel oluşturmuştur. Ticaret, yatırım, diplomatik ilişkiler ve kültürel değişim alanlarında kaydedilen ilerlemeler, Türkiye ile ECOWAS üye ülkeleri arasındaki bağların daha da derinleşeceğini göstermektedir. Bu olumlu gelişmeler, sadece ekonomik büyümeyi değil, aynı zamanda bölgesel istikrarı ve uluslararası iş birliğini de desteklemektedir. Bu nedenle, Türkiye ve ECOWAS ülkelerinin bu stratejik ortaklığı daha da ileriye taşıma potansiyeli oldukça yüksektir.

6 SONUÇ

Türkiye, ekonomik ortaklarının çeşitlenmesine yol açabilecek bir dış gündem izlemektedir. Örneğin Türkiye, Batı Afrika'ya açılarak geleneksel Avrupa, Rus, Çin ve ABD ticaret ortaklarına ekonomik ve siyasi bağımlılığını azaltarak Afrika pazarından daha fazla pay almayı hedeflemektedir. Hızla değişen küresel ekonomide Türkiye, iklimin çarpıcı biçimde değiştiğini ve yeni müttefiklere, stratejik hesaplamalara ve planlamaya ihtiyaç olduğu kabul etmiştir.

2009'daki küresel ekonomik çöküşten bu yana, Türkiye'nin Batı Afrika'ya açılımının yeni pazarlar açma, yeni kültürlerle uyum sağlamak ve küresel ekonomik çöküşün etkisini azaltma açısından daha anlamlı hale geldiğini belirtmek gerekir. Türkiye'nin Batı Afrika'daki artan varlığının yakın gelecekte de devam etmesi muhtemeldir, çünkü Türkiye şu anda üzerine inşa edeceği güçlü bir ekonomik ve sosyal güce sahiptir.

Türkiye, ECOWAS ülkelerinde çeşitli altyapı projelerine yatırım yaparak bu ülkelerin gelişimine katkıda bulunmuştur. Bu projeler genellikle inşaat, enerji, ulaşım ve sağlık gibi kritik alanları kapsamaktadır.

Türkiye ile Batı Afrika arasındaki lojistik bağlantılar üzerindeki ticaret anlaşmalarının etkisi, özellikle ECOWAS-Türkiye ticari ilişkileri bağlamında, birçok önemli unsuru ortaya koymaktadır.

İlk olarak, ticaret anlaşmalarının bölgesel lojistik bağlantılar üzerinde önemli bir etkisi olduğu açıktır. ECOWAS-Türkiye ticaret anlaşması, tarifeler, kotalar ve bürokratik zorluklar gibi engelleri azaltarak daha basit lojistik operasyonlar için bir temel oluşturur. Bu, Türkiye ile Batı Afrika arasındaki ticaret hacmini artırır ve tedarik zincirlerinin verimliliğini artırır.

İkinci olarak, çalışma, lojistik bağlantıları güçlendirmede altyapı geliştirmenin

önemini vurgular. Ticaret anlaşmaları yasal çerçevesin oluşturulması limanlar, otoyollar ve gümrük tesisleri gibi uygun altyapılar, ticari hareketliliği sağlamak için gereklidir. Hem Türkiye'nin hem de Batı Afrika devletlerinin altyapı projelerine yatırım yapması, ticaret anlaşmalarının faydalarını tam olarak kullanmak ve lojistik sorunları başarılı bir şekilde ele almak için kritiktir.

Ayrıca, çalışma lojistik bağları güçlendirmede iş birliği ve ortaklıkların gerekliliğini vurgular. Hükümetler, özel sektör kuruluşları ve uluslararası örgütler, lojistik engelleri kaldırmak, ulaşım ağlarını iyileştirmek ve ticaret kolaylaştırma önlemlerini artırmak için yakın iş birliği yapmalıdır. İşbirlikçi altyapı projeleri, kapasite geliştirme girişimleri ve bilgi paylaşım platformları gibi girişimler, Türkiye ve Batı Afrika'nın lojistik ilişkilerini geliştirmelerine yardımcı olabilir. Dahası, araştırma, lojistik operasyonları iyileştirmek için dijitalleşme ve teknoloji kullanma olasılığını göstermektedir. Dijital platformlar, veri analitiği ve otomasyon teknolojileri, prosedürleri basitleştirerek, belge işini azaltarak ve transit sürelerini kısaltarak Türkiye ile Batı Afrika arasındaki lojistiğin verimliliğini ve güvenilirliğini artırabilir. Dijital çözümlerin benimsenmesi ayrıca şeffaflığı artırabilir, maliyetleri düşürebilir ve sınır ötesi ticaret ile ilişkili riskleri azaltabilir.

Türkiye ve Batı Afrika arasındaki lojistik bağlantılar üzerinde ticaret anlaşmalarının etkisinin analizi, yasal reformlar, altyapı yatırımları, işbirlikçi çabalar, teknoloji yenilikleri gibi çeşitli stratejilerin önemini vurgular. Lojistik sorunları bütünsel olarak çözerek ve ticaret anlaşması olanaklarından yararlanarak, Türkiye ve Batı Afrika, gelecek yıllarda daha derin ekonomik entegrasyon oluşturabilir, karşılıklı refahı artırabilir ve ticaret potansiyellerini tam olarak gerçekleştirebilir.

Türkiye, Batı Afrika'da enerji, ulaşım ve sağlık gibi kritik alanlara odaklanarak büyük altyapı projelerine yatırım yapmaktadır. Bu yatırımlar, yol, köprü ve hastane gibi projeleri içerir. Ayrıca, bölgedeki ticaret hacmini artırmak için ticari anlaşmalar güçlendirilmelidir. Türk enerji şirketleri, bölgede stratejik öneme sahip enerji projelerine yatırım yaparak ekonomik iş birliğini desteklemektedir. Dijital platformlar ve veri analitiği de lojistik

verimliliğini artırmak ve dijitalleşme stratejileri geliştirmek için kullanılmalıdır.

Bu çalışmada, Ticaret anlaşmalarını ve lojistik stratejilerini bilgilendirmek için ECOWAS-Türkiye ticari ilişkilerinden ne gibi dersler çıkarılabilir baktığımızda, ECOWAS ve Türkiye arasındaki ticari ilişkiler, gelecekte yapılacak ticaret anlaşmaları ve lojistik stratejileri için önemli dersler sunmaktadır.

Bu ilişkiler, ekonomik büyümeyi teşvik etme, lojistik altyapılarını geliştirme ve diplomatik iş birliğini güçlendirme gibi alanlarda değerli çıkarımlar içermektedir.

Öncelikle, Türkiye ve ECOWAS arasındaki ekonomik ilişkiler, karşılıklı kazançlar ve tamamlayıcı ekonomik yetenekler üzerinden gelişmektedir. Türkiye'nin lojistik altyapıya yaptığı yatırımlar, ECOWAS için stratejik önem taşıırken, ticaret engellerinin azaltılması ve diplomatik bağların güçlendirilmesi, ticari ortaklıkların sürdürülebilirliğini sağlamaktadır. Teknoloji yatırımları ve kamu-özel sektör ortaklıkları, ticaretin verimliliğini ve lojistik ağlarının genişletilmesini desteklemektedir. Bu iş birliğinden çıkarılacak dersler, daha başarılı ticaret anlaşmaları ve lojistik stratejilerinin geliştirilmesine katkı sağlayabilir.

Mevcut ekonomik ve siyasi eğilimlerin devam etmesi durumunda, Türkiye'nin Batı Afrika bölgesinde güçlü ve verimli bir ilişki ağı kurabileceği öngörülebilir. Türkiye'nin Batı Afrika ülkelerine yönelik politikaları, sadece kendi çıkarları doğrultusunda değil, aynı zamanda kıtadaki ekonomik varlığını artırmak ve bölgedeki ilişkilerini geliştirmek amacıyla da şekillenmektedir. Türkiye'nin Batı Afrika ile olan bağlarının gelişimi, ülkenin tek yönlü bir dış politikadan ziyade çok yönlü bir dış politikaya geçişinin belirgin bir göstergesidir. Türkiye'nin Batı Afrika ülkeleriyle artan ilişkileri, bölgede daha etkin bir aktör olarak yükselmesine zemin hazırlamış ve stratejik önemini artırmıştır. Türkiye'nin bu ülkelerdeki hedefi, sadece siyasi istikrarı sağlamakla sınırlı değildir; aynı zamanda ekonomik, güvenlik ve insani yardım gibi çeşitli alanlarda iş birliği yaparak bu ulusları dönüştürmeye de yöneliktir. Bu nedenle, kazan-kazan politikası öncelikli olarak kabul edilmeli ve bu doğrultuda iş birlikleri geliştirilmelidir.

7 KAYNAKÇA

- Abu-bashal, A. (2022, Şubat 22). *Türk şirket, Nijerya'da milyonlarca kişiye elektrik ulaştıracak*. Anadolu Ajansı: <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/turk-sirket-nijeryada-milyonlarca-kisiye-elektrik-ulasitiracak/2509656> adresinden alındı
- African Development Bank Group. (2018). *ANNUAL REPORT*. Abidjan: African Development Bank Group.
- African Development Bank Group. (2020). *African Development Bank Group. (2020). Turkey-Africa Economic and Business Forum 2020*. Abidjan: African Development Bank Group.
- African Development Bank Group. (2019). Annual Report. *African Development Bank Group*, 19-20.
- Agility Global. (2021, June 28). *What are logistics problems in West Africa? Considerations and solutions for small and medium enterprises*. Agility: <https://www.agility.com/en/blog/what-are-logistics-problems-in-west-africa-considerations-and-solutions-for-small-and-medium-enterprises/> adresinden alındı
- Aleman, W. (2018). The Evolution of ECOWAS. *Department of Political Science*, 6-10.
- Aleman, W. (2018). *The Evolution of ECOWAS: How the Economic Organization Transitioned Into Peace and Security*. Lund: Lund University.
- ALG Global Infrastructure Advisors S.L.U. (2024). *Making development corridors work in West Africa: the Abidjan-Lagos corridor trade challenge*. ALG: <https://alg-global.com/blog/intermodal-re/making-development-corridors-work-west-africa-abidjan-lagos-corridor-trade> adresinden alındı
- Anderson, J. E., & Wincoop, E. v. (2004). Trade Costs. *Journal of Economic Literature*, 691–751.
- Arvis, J.-F., Raballand, G., & Marteau, J.-F. (2007). *The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability*. Washington D.C: World Bank Policy Research.
- Bacık, G., & Afacan, İ. (2013). Turkey Discovers Sub-Saharan Africa: The Critical Role of Agents in the Construction of Turkish Foreign-Policy Discourse. *Turkish Studies*.
- Baldwin, R. E. (2016). *The Great Convergence: Information Technology and the New Globalization*. Massachusetts: The Belknap Press of Harvard University Press.
- Barka, H. B. (2012). Border Posts, Checkpoints, and Intra-African Trade: Challenges and Solutions. *AfDB*, 6-7.
- Bilaterals. (2018, Mart 6). *Turkey seeks free trade agreement with ECOWAS*. bilaterals.org: <https://www.bilaterals.org/?turkey-seeks-free-trade-agreement> adresinden alındı

- Britannica. (2023, November 13). *Encyclopedia Britannica*. Economic Community of West African States.: <https://www.britannica.com/topic/Economic-Community-of-West-African-States> adresinden alındı
- Chabi, P., & Saygılı, F. (2020). The Assessment of South-South Trade Potentialities: The Case of Turkey and ECOWAS Countries. *African Journal of Economic Review*, 190-248.
- Chabi, P., & Saygılı, F. (2020). The Assessment of South-South Trade Potentialities: The Case of Turkey and ECOWAS Countries. *African Journal of Economic Review*, 190-248.
- CPCS Transcom Limited. (2010). *Analytical Comparative Transport Cost Study Along the Northern Corridor Region*. Northern Corridor Transit Transport Coordination Authority (NCTTCA).
- Dünya Bankası. (2014). *Annual Report 2014*. Washington: The World Bank.
- ECOTIS. (2023). *Ecowas Trade Information System*. ECOTIS: https://ecotis.ecowas.int/?page_id=24270 adresinden alındı
- ECOWAS. (2016). *Economic Community of West African States (ECOWAS)*. Economic Community of West African States (ECOWAS): <https://old22.ecowas.int/ecowas-sectors/infrastructure/> adresinden alındı
- ECOWAS. (2018). *Abidjan-Lagos Corridor Highway Development Project*. Economic Community of West African States (ECOWAS): <https://highwayabb.ecowas.int/about-the-project/> adresinden alındı
- ECOWAS. (2018). *ECOWAS*. Framework Agreement on Economic and Technical Cooperation between Turkey and the Economic Community of West African States: <https://ecowas.int/> adresinden alındı
- ECOWAS. (2022). *ECOWAS VISION*. Abuja: Economic Community of West African States (ECOWAS).
- ECOWAS Bank for Investment and Development. (2021). *West African Development Outlook*. Janvier: ECOWAS Bank for Investment and Development.
- ECOWAS Commission. (2023). *About ECOWAS*. ECOWAS: <https://ecowas.int/about-ecowas/> adresinden alındı
- ECOWAS Commission. (2023). *ECOWAS of the Peoples: Peace and Prosperity for All*. ECOWAS: <https://ecowas.int/history-2/> adresinden alındı
- Enwere, C., & Yılmaz, M. (2014). Turkey's Strategic Economic Relations with Africa: Trends and Challenges. *Journal of Economics and Political Economy*, 228-229.
- European Commission. (2023). *EPA - West Africa*. Access2Markets: <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/epa-west-africa> adresinden alındı
- Grigoriadis, I. N. (2021). Turkey's African adventure: Taking stock of a new chapter in EU-Turkey relations. *ELIAMEP*, 2-4.
- Grigoriadis, I. N., & Kostaras, G. C. (2021). *Turkey's African adventure: Taking stock of a new chapter in EU-Turkey relations*. Athens: Hellenic foundation for European

- and Foreign Policy.
- Ikechi, K. S., Chinedum, A. H., & Nwokoro, N. A. (2022). Trade Relations and Trade Openness amongst the ECOWAS. *International Journal of Management Science and Business Administration*, 33-47.
- IMARC. (2024). *West Africa Logistics Market Report*. IMARC Group.
- İnançlı, S., & Mahamat, A. H. (2019). Trade Creation and Trade Diversion Effects in the Economic Community of Central African States. *African Development Review*, 307-317.
- International Monetary Fund. (2022). *World Economic Outlook Databases*. Washington, D.C.: International Monetary Fund.
- International Trade Centre. (2020). Annual Report 2019. *International Trade Centre*, 74-77.
- Iyoha, M., & Okim, A. (2017). The Impact of Trade on Economic Growth in ECOWAS. *CBN Journal of Applied Statistics*, 24-25.
- Iyoha, M., & Okim, A. (2017). *The Impact of Trade on Economic Growth in ECOWAS Countries: Evidence from Panel Data*. Lagos: CBN Journal of Applied Statistics.
- Kavala, B. D. (2016). Turkey's Education Diplomacy With Africa. *Florya Chronicles of Political Economy*, 93-122.
- Kohnert, D. (2023). Does Turkey support development in West Africa? The example of Nigeria, Ghana and Ivory Coast. 1-25.
- Lebrand, M. (2022, Nisan 06). *Better transport can bring African countries closer together and support their economies*. World Bank Blogs: <https://blogs.worldbank.org/en/transport/better-transport-can-bring-african-countries-closer-together-and-support-their-economies> adresinden alındı
- Mba-Kalu, Ojo, & Busari. (2020). Trade Facilitation and Sustainability in the ECOWAS Region in Crisis Time. *Africa International Trade and Commerce Research*, 1-13.
- Nathan Associates Inc. (2013). *Logistics Cost Study of Transport Corridors in Central and West Africa*. Virginia: Nathan Associates Inc.
- Ngwa, N. R. (2019). TURKISH-AFRICAN Relations: An Institutional Approach Of Turkish Foreign Policy Towards Africa. *Journal of International Relations and Diplomacy*, 23-43.
- Onyekachi, A. B. (2021). Understanding the Concept of Trade Corridor and Regional Integration: A Key Factor towards the Development of Sub-Saharan Africa. *Icheke Journal of the Faculty of Humanities*, 45-58.
- Özkan, M. (2010). What drives Turkey's involvement in Africa? *Review of African Political Econom*, 533-540.
- Republic of Turkey Ministry of Economy. (2018). Focus Business Turkey. 1.
- Rodrigue, J.-P., Comtois, C., & Slack, B. (2016). *The Geography of Transport Systems*. London: Routledge Taylor & Francis Group.
- Sıradağ, A. (2020). Turkey's Engagement with the African Organisations: Partner or Competitor? *Indian Council of World Affairs (ICWA)*, 1-11.

- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu - (Economic Community of West African States-ECOWAS)*. Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı : <https://www.mfa.gov.tr/ecowas.tr.mfa> adresinden alındı
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Batı Afrika Devletleri Ekonomik Topluluğu - (Economic Community of West African States-ECOWAS)*. Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı: <https://www.mfa.gov.tr/ecowas.tr.mfa> adresinden alındı
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Gine Bissau'nun Ekonomisi*. Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı: <https://www.mfa.gov.tr/gine-bissau-ekonomisi.tr.mfa> adresinden alındı
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Gine'nin Ekonomisi*. Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı: <https://www.mfa.gov.tr/gine-ekonomisi.tr.mfa> adresinden alındı
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Sahraaltı Afrika*. Türkiye Cumhuriyeti Dış İşler Bakanlığı: <https://www.mfa.gov.tr/sub.tr.mfa?12d61ad6-534f-4961-a432-f8b94b5c2cef> adresinden alındı
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Togo'nun Ekonomisi*. Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı: <https://www.mfa.gov.tr/togo-ekonomisi.tr.mfa> adresinden alındı
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Türkiye - Benin İlişkileri*. Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı: <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-benin-siyasi-iliskileri.tr.mfa> adresinden alındı
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Türkiye - Burkina Faso İlişkileri*. Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı: <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-burkina-siyasi-iliskileri.tr.mfa> adresinden alındı
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Türkiye - Cabo Verde Cumhuriyeti İlişkileri*. Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı: <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-cabo-verde-siyasi-iliskileri.tr.mfa> adresinden alındı
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Türkiye - Fildişi Sahili İlişkileri*. Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı: <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-fildisi-siyasi-iliskileri.tr.mfa> adresinden alındı
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Türkiye - Gambiya İlişkileri*. Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı: <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-gambiya-siyasi-iliskileri.tr.mfa> adresinden alındı
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Türkiye - Gana İlişkileri*. Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı: <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-gana-siyasi-iliskileri.tr.mfa> adresinden alındı
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Türkiye - Nijerya İlişkileri*. Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı: <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-nijerya-cumhuriyeti-siyasi-iliskileri.tr.mfa> adresinden alındı
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Türkiye - Senegal İlişkileri*. Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı: <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-senegal-siyasi-iliskileri.tr.mfa> adresinden alındı
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Türkiye - Sierra Leone İlişkileri*. Türkiye Cumhuriyeti

- Dışışleri Bakanlığı: <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-sierra-leone-siyasi-iliskileri.tr.mfa> adresinden alındı
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Türkiye-Liberya İlişkileri*. Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı: <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-l%C4%B1berya-siyasi-iliskileri.tr.mfa> adresinden alındı
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Türkiye-Mali İlişkileri*. Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı: <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-mali-siyasi-iliskileri.tr.mfa> adresinden alındı
- T.C. Dışışleri Bakanlığı. (2022). *Türkiye-Nijer İlişkileri*. Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı: <https://www.mfa.gov.tr/turkiye-nijer-cumhuriyeti-siyasi-iliskileri.tr.mfa> adresinden alındı
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2017, ARALIK 07). *Senegal'e 575 milyon avroluk Türk imzası*. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı: <https://www.uab.gov.tr/haberler/senegal-e-575-milyon-avroluk-turk-imzasi> adresinden alındı
- Tekin, M. (2013). *Lojistik*. Konya: Günay Ofset.
- Tepecikoğlu, E. E. (2017). Economic relations between turkey and Africa: challenges and prospects. *Journal of Sustainable Development Law and Policy*, 26.
- Teravaninthorn, S., & Raballand, G. (2009). *Transport Prices and Costs in Africa A Review of the International Corridors*. Washington DC: The World Bank.
- The World Bank. (2023, October 04). *The World Bank in Western and Central Africa*. The World Bank: <https://www.worldbank.org/en/region/afr/western-and-central-africa> adresinden alındı
- Torres, C., & Seters, J. v. (2016). Overview of trade and barriers to trade in West Africa: Insights in political economy dynamics, with particular focus on agricultural and food trade. *European Centre for Development Policy Management*, 33-35.
- Torres, C., & Seters, J. v. (2016). Overview of trade and barriers to trade in West Africa: Insights in political economy dynamics, with particular focus on agricultural and food trade. *European Centre for Development Policy Management*, 33-37.
- Tractabel Engineering S.A. (2018). *Ecowas Master Plan For The Development of Regional Power Generation And Transmission Infrastructure 2019-2033*. Brussels: European Commission.
- TÜİK. (2024). *Türkiye İstatistik Kurumu*. Tük: <https://www.tuik.gov.tr/> adresinden alındı
- UEMOA. (2023). *West African Economic and Monetary Union*. Bodies of the UEMOA: <https://www.uemoa.int/en/bodies-uemoa> adresinden alındı
- United Nations Conference on Trade and Development. (2017). Trade and development. *Beyond austerity: Towards a global new deal*.
- Varol, N. B. (2009). Dış Ticaret İşletmelerinde, Lojistik Uygulamalar Açısından, Depo ve Antrepo Yönetimi. *T.C. Marmara Üniveristesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, 14-15.
- Wang, G., Lei, Z., Yu, T., Zhang, C., Sun, H., Saturnino, J., & Sousa, S. d. (2022). Logistics Performance Evaluation in West Africa. *Frontiers in Computing and*

Intelligent Systems, 57-59.

Wangare, J., & Simwa, A. (2023, Eylül 01). *What are the aims and objectives of ECOWAS?* Legit: <https://www.legit.ng/1138831-aims-objectives-ecowas.html> adresinden alındı

Yeşilyaprak, M. (2023). Yeşil Lojistiğin E- İhracattaki Yeri Ve Önemi. *Beykoz Akademi Dergisi*, 248-265.

Zeba, S. (2008, Kasım 27). *Batı Afrika Devletleri Ekonomi Topluluğu (ECOWAS)*. Tasam-Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi: https://tasam.org/tr-TR/Icerik/3638/bati_afrika_devletleri_ekonomi_toplulugu_ecowas adresinden alındı



8 EKLER

TİCARET YAPILAN ÜRÜNLER

Tablo 8.1 ECOWAS'ın Türkiye'ye İhracat Ettiği Ürünler

ECOWAS'IN TÜRKİYE'YE İHRACATI	
2013	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 332,902,000.00
Yağlı tohumlar ve yağlı meyveler; Çeşitli tahıllar, tohumlar ve meyveler	\$ 224,988,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 181,998,000.00
Ahşap ve ahşap eşyalar; odun kömürü.	\$ 77,653,000.00
Doğal veya kültür incileri, değerli veya yarı değerli taşlar, değerli metaller vb.	\$ 39,493,000.00
2014	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 1,766,121,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 278,240,000.00
Patlayıcı; piroteknik ürünler, Eşleşen; piroforik alaşımlar, bazı yanıcı müstahzarlar	\$ 159,545,000.00
Yağlı tohumlar ve yağlı meyveler; Çeşitli tahıllar, tohumlar ve meyveler	\$ 143,534,000.00
Ahşap ve ahşap eşyalar; odun kömürü.	\$ 67,099,000.00
2015	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 501,874,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 290,908,000.00
Yağlı tohumlar ve yağlı meyveler; Çeşitli tahıllar, tohumlar ve meyveler	\$ 76,540,000.00
Pamuk	\$ 31,014,000.00
Gemiler, tekneler ve yüzen yapılar	\$ 28,442,000.00
2016	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 220,529,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 206,271,000.00
Yağlı tohumlar ve yağlı meyveler; Çeşitli tahıllar, tohumlar ve meyveler	\$ 25,761,000.00
Pamuk	\$ 21,501,000.00
Doğal veya kültür incileri, değerli veya yarı değerli taşlar, değerli metaller vb.	\$ 16,446,000.00
2017	

Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 379,426,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 215,621,000.00
Doğal veya kültür incileri, değerli veya yarı değerli taşlar, değerli metaller vb.	\$ 61,734,000.00
Pamuk	\$ 47,813,000.00
Yağlı tohumlar ve yağlı meyveler; Çeşitli tahıllar, tohumlar ve meyveler	\$ 32,621,000.00
2018	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 434,341,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 179,975,000.00
Doğal veya kültür incileri, değerli veya yarı değerli taşlar, değerli metaller vb.	\$ 75,438,000.00
Yağlı tohumlar ve yağlı meyveler; Çeşitli tahıllar, tohumlar ve meyveler	\$ 54,936,000.00
Pamuk	\$ 45,118,000.00
2019	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 1,303,046,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 219,873,000.00
Yağlı tohumlar ve yağlı meyveler; Çeşitli tahıllar, tohumlar ve meyveler	\$ 63,970,000.00
Pamuk	\$ 23,816,000.00
Lastik	\$ 19,213,000.00
2020	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 1,048,245,000.00
Doğal veya kültür incileri, değerli veya yarı değerli taşlar, değerli metaller vb.	\$ 365,040,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 300,741,000.00
Yağlı tohumlar ve yağlı meyveler; Çeşitli tahıllar, tohumlar ve meyveler	\$ 50,984,000.00
Lastik	\$ 25,119,000.00
2021	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 958,886,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 260,470,000.00
Lastik	\$ 70,568,000.00
Pamuk	\$ 58,517,000.00
Yağlı tohumlar ve yağlı meyveler; Çeşitli tahıllar, tohumlar ve meyveler	\$ 48,081,000.00
2022	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 1,116,271,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 190,261,000.00

Lastik	\$ 72,387,000.00
Pamuk	\$ 48,177,000.00
Yağlı tohumlar ve yağlı meyveler; Çeşitli tahıllar, tohumlar ve meyveler	\$ 40,683,000.00

Kaynak: TÜİK (2024).

Tablo 8.2 ECOWAS'ın Dünyaya İhracat Ettiği Ürünler

ECOWAS'IN DÜNYAYA İHRACATI	
2013	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 85,423,235,000.00
Doğal veya kültür incileri, değerli veya yarı değerli taşlar, değerli metaller vb.	\$ 8,891,745,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 7,393,757,000.00
Lastik	\$ 3,253,526,000.00
Gemiler, tekneler ve yüzen yapılar	\$ 3,034,844,000.00
2014	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 98,081,963,000.00
Doğal veya kültür incileri, değerli veya yarı değerli taşlar, değerli metaller vb.	\$ 8,359,395,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 8,317,423,000.00
Gemiler, tekneler ve yüzen yapılar	\$ 2,714,175,000.00
Patlayıcı; piroteknik ürünler, Eşleşen; piroforik alaşımlar, bazı yanıcı müstahzarlar	\$ 1,833,769,000.00
2015	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 47,816,018,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 9,396,941,000.00
Doğal veya kültür incileri, değerli veya yarı değerli taşlar, değerli metaller vb.	\$ 7,484,289,000.00
Gemiler, tekneler ve yüzen yapılar	\$ 4,256,023,000.00
Yenilebilir meyve ve kuruyemişler; turunçgil veya kavun kabuğu	\$ 2,028,623,000.00
2016	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 36,773,648,000.00
Doğal veya kültür incileri, değerli veya yarı değerli taşlar, değerli metaller vb.	\$ 10,841,651,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 6,888,487,000.00
Yenilebilir meyve ve kuruyemişler; turunçgil veya kavun kabuğu	\$ 2,508,988,000.00
Pamuk	\$ 1,221,796,000.00
2017	

Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 45,740,396,000.00
Doğal veya kültür incileri, değerli veya yarı değerli taşlar, değerli metaller vb.	\$ 13,556,783,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 7,733,066,000.00
Cevherler, cüruf ve kül	\$ 2,841,371,000.00
Yenilebilir meyve ve kuruyemişler; turunçgil veya kavun kabuğu	\$ 2,657,349,000.00
2018	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 58,119,918,000.00
Doğal veya kültür incileri, değerli veya yarı değerli taşlar, değerli metaller vb.	\$ 15,313,643,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 8,184,526,000.00
Cevherler, cüruf ve kül	\$ 3,856,925,000.00
Yenilebilir meyve ve kuruyemişler; turunçgil veya kavun kabuğu	\$ 2,884,851,000.00
2019	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 55,617,055,000.00
Doğal veya kültür incileri, değerli veya yarı değerli taşlar, değerli metaller vb.	\$ 16,194,110,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 8,062,834,000.00
Cevherler, cüruf ve kül	\$ 4,769,672,000.00
Gemiler, tekneler ve yüzen yapılar	\$ 3,387,796,000.00
2020	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 35,221,610,000.00
Doğal veya kültür incileri, değerli veya yarı değerli taşlar, değerli metaller vb.	\$ 24,071,847,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 7,990,588,000.00
Cevherler, cüruf ve kül	\$ 5,050,035,000.00
Yenilebilir meyve ve kuruyemişler; turunçgil veya kavun kabuğu	\$ 2,265,462,000.00
2021	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 49,688,575,000.00
Doğal veya kültür incileri, değerli veya yarı değerli taşlar, değerli metaller, kaplı metaller.	\$ 20,797,985,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 9,574,710,000.00
Cevherler, cüruf ve kül	\$ 5,681,080,000.00
Yenilebilir meyve ve kuruyemişler; turunçgil veya kavun kabuğu	\$ 2,909,913,000.00
2022	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 68,007,096,000.00

Doğal veya kültür incileri, değerli veya yarı değerli taşlar, değerli metaller vb.	\$ 24,605,449,000.00
Kakao ve kakao müstahzarları.	\$ 8,053,837,000.00
Cevherler, cüruf ve kül	\$ 7,847,690,000.00
Yenilebilir meyve ve kuruyemişler; turunçgil veya kavun kabuğu	\$ 2,887,805,000.00

Kaynak: TÜİK (2024).

Tablo 8.3 ECOWAS'ın Türkiye'den İthalat Ettiği Ürünler

ECOWAS'IN TÜRKİYE'DEN İTHALATI	
2013	
Demir ve çelik	\$ 151,047,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 93,628,000.00
Tuz; kükürt, topraklar ve taş; sıva malzemeleri, kireç ve çimento.	\$ 77,767,000.00
Değirmencilik sektörünün ürünleri; malt, Nişasta, buğday glütini	\$ 72,889,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon	\$ 64,764,000.00
2014	
Tuz; kükürt, topraklar ve taş; sıva malzemeleri, kireç ve çimento.	\$ 227,247,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 167,076,000.00
Demir veya çelikten eşyalar	\$ 161,903,000.00
Demir ve çelik	\$ 128,250,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 111,098,000.00
2015	
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 203,872,000.00
Tuz; kükürt, topraklar ve taş; sıva malzemeleri, kireç ve çimento	\$ 164,592,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 107,286,000.00
Demir ve çelik	\$ 90,015,000.00
Plastikler ve plastik maddeler.	\$ 70,464,000.00
2016	
Tuz; kükürt, topraklar ve taş; sıva malzemeleri, kireç ve çimento	\$ 207,796,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 130,889,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 107,570,000.00
Demir ve çelik	\$ 80,936,000.00
Değirmencilik sektörünün ürünleri; malt, Nişasta; buğday glütini	\$ 61,480,000.00
2017	
Tuz; kükürt, topraklar ve taş; sıva malzemeleri, kireç ve çimento	\$ 293,929,000.00
Demir ve çelik	\$ 161,429,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 142,143,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 124,229,000.00
Değirmencilik sektörünün ürünleri; malt, Nişasta; buğday glütini	\$ 87,021,000.00

2018	
Tuz; kükürt, topraklar ve taş; sıva malzemeleri, kireç ve çimento	\$ 273,227,000.00
Demir ve çelik	\$ 229,054,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 184,242,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 160,138,000.00
Demir veya çelikten eşyalar	\$ 137,383,000.00
2019	
Tuz; kükürt, topraklar ve taş; sıva malzemeleri, kireç ve çimento	\$ 460,976,000.00
Demir ve çelik	\$ 275,746,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 220,349,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 219,225,000.00
Demir veya çelikten eşyalar	\$ 155,143,000.00
2020	
Tuz; kükürt, topraklar ve taş; sıva malzemeleri, kireç ve çimento	\$ 481,751,000.00
Demir ve çelik	\$ 376,686,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 216,847,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 177,704,000.00
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler, mineral.	\$ 145,874,000.00
2021	
Demir ve çelik	\$ 485,120,000.00
Tuz; kükürt, topraklar ve taş; sıva malzemeleri, kireç ve çimento	\$ 418,197,000.00
Demir veya çelikten eşyalar	\$ 300,433,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 212,394,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 196,278,000.00
2022	
Demir ve çelik	\$ 378,058,000.00
Tuz; kükürt, topraklar ve taş; sıva malzemeleri, kireç ve çimento	\$ 345,781,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 252,790,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 245,303,000.00
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler, mineral.	\$ 189,257,000.00

Kaynak: TÜİK (2024).

Tablo 8.4 ECOWAS'ın Dünyadan İthalat Ettiği Ürünler

ECOWAS'IN DÜNYADAN İTHALATI	
2013	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler, mineral.	\$ 17,871,239,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 9,954,135,000.00
Demiryolu veya tramvay vagonları dışındaki taşıtlar ile parça ve aksesuarlar.	\$ 7,749,142,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 5,679,727,000.00
Tahıl Ürünleri	\$ 4,686,597,000.00
2014	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 17,362,779,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 11,592,817,000.00
Demiryolu veya tramvay vagonları dışındaki taşıtlar ile parça ve aksesuarlar.	\$ 8,762,656,000.00
Tahıl Ürünleri	\$ 7,094,685,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 6,839,674,000.00
2015	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 13,815,426,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 9,770,765,000.00
Demiryolu veya tramvay vagonları dışındaki taşıtlar ile parça ve aksesuarlar.	\$ 6,687,597,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 5,673,014,000.00
Tahıl Ürünleri	\$ 5,162,856,000.00
2016	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 15,632,332,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 10,939,060,000.00
Demiryolu veya tramvay vagonları dışındaki taşıtlar ile parça ve aksesuarlar.	\$ 6,231,134,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 5,458,160,000.00
Tahıl Ürünleri	\$ 4,794,158,000.00
2017	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 15,266,041,000.00

Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 8,789,036,000.00
Demiryolu veya tramvay vagonları dışındaki taşıtlar ile parça ve aksesuarlar.	\$ 6,320,575,000.00
Tahıl Ürünleri	\$ 5,993,577,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 4,952,263,000.00
2018	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 20,581,175,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 10,434,943,000.00
Demiryolu veya tramvay vagonları dışındaki taşıtlar ile parça ve aksesuarlar.	\$ 7,253,363,000.00
Tahıl Ürünleri	\$ 5,885,173,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 5,434,795,000.00
2019	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 16,518,804,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 14,387,034,000.00
Demiryolu veya tramvay vagonları dışındaki taşıtlar ile parça ve aksesuarlar.	\$ 10,464,279,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 7,382,960,000.00
Tahıl Ürünleri	\$ 5,171,296,000.00
2020	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler,	\$ 17,290,640,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 15,715,061,000.00
Demiryolu veya tramvay vagonları dışındaki taşıtlar ile parça ve aksesuarlar.	\$ 10,145,273,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 7,774,584,000.00
Tahıl Ürünleri	\$ 6,221,407,000.00
2021	
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 26,942,194,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 14,237,078,000.00
Demiryolu veya tramvay vagonları dışındaki taşıtlar ile parça ve aksesuarlar.	\$ 9,798,359,000.00
Tahıl Ürünleri	\$ 8,013,366,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 7,426,409,000.00
2022	

Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümlü maddeler.	\$ 42,626,974,000.00
Nükleer reaktörler, kazanlar, makineler ve mekanik cihazlar vb.	\$ 13,907,377,000.00
Demiryolu veya tramvay vagonları dışındaki taşıtlar ile parça ve aksesuarlar.	\$ 8,342,576,000.00
Tahıl Ürünleri	\$ 7,906,444,000.00
Elektrikli makine ve ekipman ve parçaları; ses kayıt cihazları ve çoğaltıcılar, televizyon.	\$ 7,841,755,000.00

Kaynak: TÜİK (2024).

