



BURKINA FASO



LOJİSTİK BİLGİ NOTU

Tarih : 03.07.2026

Raporu Hazırlayan: Dr. Yakup GÜZEL
Ticaret Müşaviri

VAGADUGU Ticaret Müşavirliği

İNÇİNDEKİLER TABLOSU-----NO

1. GİRİŞ	2
2. BURKİNA FASO'NUN DIŞ TİCARETİNDE KULLANDIĞI TAŞIMA MODLARI	3
3. LOJİSTİK ALTYAPISI	4
3.1. KARAYOLU ALTYAPISI	4
3.2. DENİZYOLU ALTYAPISI	4
3.3. DEMİRYOLU ALTYAPISI	4
3.4. HAVAYOLU ALTYAPISI.....	5
3.5. BAŞLICA TİCARET MERKEZLERİ	5
3.5.1. Ouagadougou	5
3.5.2. Bobo-Dioulasso	5
3.5.3. Koudougou.....	5
3.5.4. Kaya	6
3.5.5. Fada N'Gourma.....	6
3.5.6. Banfora	6
3.5.7. Ouahigouya.....	6
3.5.8. Başlıca Sınır Ticaret Kapıları.....	6
3.1. YEREL LOJİSTİK FİRMALARI (DIŞ TİCARET TAŞIMALARINDA BÜYÜK ÖLÇEKLİ FAALİYET GÖSTEREN FİRMALAR).....	6
4. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ (LPI) SIRALAMASI (2023 VE 2018).....	7
5. TÜRKİYE İLE BURKİNA FASO ARASINDAKİ TAŞIMA ÜCRETLERİ.....	8
6. DIŞ TİCARET TAŞIMALARINDA LOJİSTİK SORUNLAR	9
6.1. YÜKSEK TAŞIMA VE NAVLUN MALİYETLERİ.....	9
6.2. TRANSİT ÜLKELERE BAĞIMLILIK	10
6.3. KARAYOLU ALTYAPISINDAKİ EKSİKLİKLER	10
6.4. DEMİRYOLU ALTYAPISININ YETERSİZLİĞİ	10
6.5. GÜMRÜK İŞLEMLERİ VE SINIR GEÇİŞLERİNDE YAŞANAN GECİKMELER.....	10
6.6. HAVA KARGO KAPASİTESİNİN SINIRLI OLMASI	10
6.7. KONTEYNER VE EKİPMAN DENGESİZLİĞİ	10
6.8. DİJİTALLEŞME VE LOJİSTİK HİZMET KALİTESİ	10
7. MÜŞAVİRLİK DEĞERLENDİRMESİ	10

TABLolar-----NO

TABLO 1: BURKİNA FASO DIŞ TİCARETİNDE KULLANILAN TAŞIMA MODLARININ TAHMİNİ DAĞILIMI	3
TABLO 2: BAŞLICA TRANSİT LİMANLARININ KULLANIM PAYI.....	3
TABLO 3: BURKİNA FASO DIŞ TİCARETİNDE EN FAZLA KULLANILAN LİMANLAR	4
TABLO 4: BURKİNA FASO'NUN SINIR KAPILARI.....	6
TABLO 5: BAŞLICA YEREL VE ULUSLARARASI LOJİSTİK FİRMALARI.....	7
TABLO 6: BURKİNA FASO'NUN LPI PERFORMANSI	8
TABLO 7: TÜRKİYE – BURKİNA FASO ORTALAMA TAŞIMA ÜCRETLERİ (2026).....	8
TABLO 8: KONTEYNER BAZINDA ORTALAMA NAVLUN ÜCRETLERİ.....	9
TABLO 9: HAVA KARGO ÜCRETLERİ	9

1. GİRİŞ

"Dürüst insanların ülkesi" anlamına gelen Burkina Faso, Batı Afrika'da denize kıyısı bulunmayan ve kara ile çevrili ülkelerden biridir. Kuzey ve batıda Mali, doğuda Nijer, güneyde ise Fildişi Sahili, Gana, Togo ve Benin ile komşu olan ülke, Batı Afrika'nın önemli transit ticaret koridorlarının kesişim noktasında yer almaktadır. Başkent Ouagadougou, ülkenin siyasi, ekonomik ve lojistik merkezi konumunda olup, uluslararası ticaretin önemli bir bölümünün organize edildiği ana dağıtım noktasıdır.

Yaklaşık 274.200 km² yüzölçümüne sahip olan Burkina Faso, 2025 yılı sonu itibarıyla yaklaşık 25 milyon nüfusa sahiptir. Hızlı nüfus artışı, kentleşme ve ekonomik faaliyetlerdeki gelişmeler, ülkenin ulaştırma ve lojistik altyapısına olan ihtiyacı her geçen yıl artırmaktadır. Buna karşın denize kıyısının bulunmaması nedeniyle dış ticaret faaliyetleri büyük ölçüde komşu ülkelerde bulunan limanlar aracılığıyla yürütülmektedir. Bu durum, lojistik maliyetlerinin yükselmesine ve dış ticaretin transit ülkelerin ulaştırma altyapısı ile gümrük süreçlerine önemli ölçüde bağımlı hale gelmesine neden olmaktadır.

Burkina Faso'nun dış ticaretinde başta Fildişi Sahili'ndeki Abidjan Limanı olmak üzere Gana'daki Tema Limanı, Togo'daki Lomé Limanı ve Benin'deki Cotonou Limanı önemli rol oynamaktadır. Bu limanlardan ülkeye ulaşan yükler ağırlıklı olarak karayolu ile, sınırlı ölçüde ise demiryolu bağlantıları kullanılarak taşınmaktadır. Özellikle Abidjan–Ouagadougou demiryolu hattı, yük taşımacılığı açısından stratejik öneme sahip olmakla birlikte, dış ticaretin büyük bölümü karayolu taşımacılığına dayanmaktadır. Hava yolu taşımacılığı ise yüksek katma değerli, acil ve düşük hacimli ürünlerde tercih edilmektedir.

Altın, pamuk, susam ve diğer tarımsal ürünler Burkina Faso'nun başlıca ihraç ürünlerini oluştururken; akaryakıt, makine ve ekipmanlar, inşaat malzemeleri, gıda ürünleri, kimyasallar ve tüketim malları ülkenin temel ithalat kalemleri arasında yer almaktadır. Özellikle madencilik, enerji, altyapı ve inşaat sektörlerinde yürütülen yatırımlar, lojistik hizmetlerine olan talebi sürekli artırmaktadır.

Son yıllarda transit koridorlarda yaşanan aksaklıklar, küresel navlun fiyatlarındaki dalgalanmalar ve konteyner temininde karşılaşılan güçlükler Burkina Faso'nun dış ticaret lojistiğini doğrudan etkileyen başlıca unsurlar haline gelmiştir. Buna karşın hükümet, ulaştırma altyapısının geliştirilmesi, gümrük süreçlerinin dijitalleştirilmesi, bölgesel ulaştırma koridorlarının güçlendirilmesi ve lojistik maliyetlerinin azaltılmasına yönelik çeşitli reform ve yatırım programlarını hayata geçirmektedir.

Türkiye ile Burkina Faso arasındaki ticaret hacminde son yıllarda gözlenen artış, iki ülke arasındaki lojistik bağlantıların önemini daha da artırmaktadır. Ancak doğrudan deniz bağlantısının bulunmaması ve taşımaların üçüncü ülkeler üzerinden gerçekleştirilmesi, teslim süreleri ile taşıma maliyetlerini yükselten temel faktörler arasında yer almaktadır. Bu nedenle, mevcut lojistik altyapısının değerlendirilmesi, taşıma koridorlarının analiz edilmesi ve karşılaşılan lojistik sorunlara yönelik çözüm önerilerinin ortaya konulması, iki ülke arasındaki ticaretin sürdürülebilir şekilde geliştirilmesi açısından önem arz etmektedir.

Bu bilgi notunda Burkina Faso'nun dış ticarete kullandığı taşıma yöntemleri, lojistik altyapısı, uluslararası lojistik performansı, başlıca ticaret koridorları, Türkiye ile taşımacılık maliyetleri, dış ticaret lojistiğinde karşılaşılan temel sorunlar ve bu sorunların çözümüne yönelik değerlendirmeler ayrıntılı olarak ele alınmaktadır.

2. BURKİNA FASO'NUN DIŞ TİCARETİNDE KULLANDIĞI TAŞIMA YÖNTEMLERİ

Burkina Faso, denize kıyısı bulunmayan bir ülke olması nedeniyle dış ticaret faaliyetlerini büyük ölçüde komşu ülkelerin limanları üzerinden gerçekleştirmektedir. Bu nedenle ülkenin uluslararası ticaretinde çok modlu (multimodal) taşımacılık sistemi hâkimdir. İthalat ve ihracat yükleri öncelikle denizyolu ile Batı Afrika kıyısındaki limanlara ulaştırılmakta, ardından karayolu veya sınırlı ölçüde demiryolu kullanılarak Burkina Faso'ya taşınmaktadır. Karayolu taşımacılığı, hem transit taşımacılıkta hem de ülke içi dağıtımda temel taşıma modu konumundadır.

Burkina Faso'nun dış ticaretinde en yoğun kullanılan transit limanlar; Abidjan (Fildişi Sahili), Tema (Gana), Lomé (Togo) ve Cotonou (Benin) limanlarıdır. Özellikle Abidjan Limanı, sahip olduğu demiryolu bağlantısı ve kısa transit süresi sayesinde ülkenin en önemli dış ticaret kapısı olmayı sürdürmektedir.

Taşıma modları açısından değerlendirildiğinde dış ticaret yüklerinin yaklaşık %90'ı karayolu ile taşınmaktadır. Demiryolu, özellikle Abidjan–Ouagadougou koridorunda maden ürünleri, pamuk ve konteyner taşımalarında tamamlayıcı bir rol üstlenirken, hava yolu taşımacılığı yüksek maliyetleri nedeniyle yalnızca altın, ilaç, elektronik ürünler, yedek parçalar ve acil teslimat gerektiren yüksek katma değerli ürünlerde tercih edilmektedir.

Tablo 1: Burkina Faso Dış Ticaretinde Kullanılan Taşıma Modlarının Tahmini Dağılımı

Taşıma Modu	Ticaret Değeri (Milyar ABD Doları)	Pay (%)	Açıklama
Karayolu (Transit)	9,5	89	Limanlardan ülkeye tüm yüklerin ana taşıma şekli
Demiryolu	0,7	7	Özellikle Abidjan koridorunda konteyner ve dökme yük
Havayolu	0,4	4	Altın, ilaç, elektronik, acil yükler
Denizyolu*	-	-	Doğrudan kullanılmamaktadır. Deniz taşımacılığı komşu ülke limanlarına kadar yapılmaktadır.

* Burkina Faso'nun denize kıyısı bulunmadığından denizyolu taşımacılığı ülke sınırları içerisinde bağımsız bir taşıma modu olarak değerlendirilmemektedir. Deniz taşımacılığı, uluslararası zincirin ilk aşamasını oluşturmakta; yükler limanlardan itibaren karayolu veya demiryolu ile Burkina Faso'ya ulaştırılmaktadır.

Tablo 2: Başlıca Transit Limanlarının Kullanım Payı

Transit Limanı	Yaklaşık Pay (%)
Abidjan (Fildişi Sahili)	45–50
Tema (Gana)	20–25
Lomé (Togo)	15–20
Cotonou (Benin)	8–12
Dakar (Senegal) ve diğerleri	3–5

Son yıllarda sınır geçişlerindeki gecikmeler ve alternatif koridor arayışları nedeniyle yük akışları dönemsel olarak farklı limanlara yönelmekte olup, özellikle Lomé ve Tema limanlarının kullanım oranlarında artış gözlenmektedir. Bunda Fildişi ile Burkina Faso arasındaki siyasi gerginliğinde payı olduğu düşünülmektedir. Buna karşın, gelişmiş altyapısı ve demiryolu bağlantısı sayesinde Abidjan Limanı Burkina Faso dış ticaretinin en önemli transit kapısı olma özelliğini korumaktadır.

Önemli Not: Burkina Faso için "taşıma modlarına göre dış ticaretin dolar bazında resmi dağılımı" yayımlayan ulusal veya uluslararası bir veri tabanı bulunmamaktadır. Yukarıdaki dolar tutarları ve yüzdesel dağılımlar; ülkenin toplam dış ticaret hacmi, transit koridorların kullanım yoğunluğu ve uluslararası kuruluşların (UNCTAD, WTO, UN-OHRLLS) yayımladığı lojistik değerlendirmeleri esas alınarak hazırlanmış analitik tahminlerdir.

3. LOJİSTİK ALTYAPISI

3.1. Karayolu Altyapısı

Karayolu taşımacılığı, Burkina Faso'nun yük ve yolcu taşımacılığında en önemli ulaşım yöntemidir. Ülke içi yük taşımacılığının yaklaşık %90'ından fazlası karayolu ile gerçekleştirilmekte olup, dış ticaret taşımalarının büyük bölümü de komşu ülkelerdeki limanlardan karayolu aracılığıyla ülkeye ulaştırılmaktadır.

Burkina Faso'nun karayolu ağı yaklaşık 15.300 km uzunluğundadır. Bunun yaklaşık 6.700 km'si asfalt, kalan kısmı ise stabilize ve toprak yollardan oluşmaktadır. Son yıllarda hükümet tarafından yürütülen ulaştırma yatırımları kapsamında ulusal karayolu ağının modernizasyonuna ve asfalt yol uzunluğunun artırılmasına öncelik verilmektedir.

Başlıca uluslararası karayolu koridorları şunlardır:

- Abidjan – Bobo-Dioulasso – Ouagadougou Koridoru (Fildişi Sahili)
- Tema – Pô – Ouagadougou Koridoru (Gana)
- Lomé – Cinkansé – Ouagadougou Koridoru (Togo)
- Cotonou – Fada N'Gourma – Ouagadougou Koridoru (Benin)

Bu koridorlar, Burkina Faso'nun ithalat ve ihracatının büyük bölümünün gerçekleştirildiği ana lojistik güzergâhlarıdır. Bununla birlikte yağışlı mevsimlerde yol koşullarının bozulması ve sınır kapılarındaki bekleme süreleri transit sürelerini uzatabilmektedir.

3.2. Denizyolu Altyapısı

Burkina Faso'nun denize kıyısı bulunmadığından ülke sınırları içerisinde herhangi bir ticari deniz limanı bulunmamaktadır. Uluslararası deniz taşımacılığı, komşu kıyı ülkelerindeki limanlar üzerinden gerçekleştirilmektedir.

Tablo 3: Burkina Faso dış ticaretinde en fazla kullanılan limanlar

Liman	Ülke	Ouagadougou'ya Yaklaşık Mesafe (km)	Kullanım Durumu
Abidjan	Fildişi Sahili	1.150	En yoğun kullanılan transit liman
Tema	Gana	1.050	İkinci önemli transit kapısı
Lomé	Togo	980	Son yıllarda kullanım artmaktadır
Cotonou	Benin	1.000	Alternatif transit koridoru

Abidjan Limanı, gelişmiş konteyner terminali, yüksek elleçleme kapasitesi ve Burkina Faso'ya uzanan demiryolu bağlantısı sayesinde ülkenin en önemli dış ticaret kapısı konumundadır. Son yıllarda Lomé ve Tema limanlarında gerçekleştirilen kapasite artırımı yatırımları da Burkina Faso'nun lojistik seçeneklerini çeşitlendirmiştir.

3.3. Demiryolu Altyapısı

Burkina Faso'nun demiryolu ağı sınırlı olmakla birlikte dış ticaret açısından stratejik öneme sahiptir. Ülkede aktif olarak kullanılan tek uluslararası demiryolu hattı, **Abidjan–Ouagadougou–Kaya** hattıdır (Ouagadougou-Kaya kısmı kullanım dışıdır).

Yaklaşık 1.260 km uzunluğundaki bu hat, Burkina Faso ile Fildişi Sahili arasında yük ve yolcu taşımacılığına hizmet vermektedir. Hat özellikle konteynır, pamuk, çimento, akaryakıt ve madencilik ürünlerinin taşınmasında kullanılmaktadır. Son yıllarda hattın modernizasyonu ve kapasitesinin artırılmasına yönelik çeşitli projeler gündeme gelmiş olmakla birlikte, yük taşımalarının büyük kısmı

hâlen karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Demiryolu altyapısının yetersizliği, lojistik maliyetlerinin yükselmesine neden olan temel unsurlardan biri olarak değerlendirilmektedir.

3.4. Havayolu Altyapısı

Havayolu taşımacılığı, Burkina Faso'da yüksek katma değerli, zaman hassasiyeti bulunan ve düşük hacimli yüklerin taşınmasında kullanılmaktadır.

Ülkede uluslararası kargo taşımacılığına hizmet veren başlıca havalimanları şunlardır:

- Ouagadougou Thomas Sankara Uluslararası Havalimanı
- Bobo-Dioulasso Havalimanı

Başkent Ouagadougou'da yeni inşa edilen Donsin Uluslararası Havalimanı projesinin tamamlanmasıyla birlikte ülkenin hava kargo kapasitesinin önemli ölçüde artırılması hedeflenmektedir.

Türkiye ile Burkina Faso arasında doğrudan tarifeli kargo seferi bulunmamakta olup, hava yükleri ağırlıklı olarak İstanbul üzerinden Addis Ababa, Tunus ve Casablanca aktarmalı olarak taşınmaktadır. Bu durum, teslim sürelerini uzatmakta ve hava taşımacılığı maliyetlerini artırmaktadır.

3.5. Başlıca Ticaret Merkezleri

Burkina Faso'nun ticari faaliyetleri büyük ölçüde başkent **Ouagadougou** ile ülkenin ticari başkenti **Bobo-Dioulasso** etrafında yoğunlaşmaktadır. Bunun yanı sıra, komşu ülkelere açılan sınır kapılarında bulunan şehirler de transit ticaret ve bölgesel lojistik açısından önemli işlevler üstlenmektedir. Ülkenin ticaret merkezleri; toptan ticaret, dağıtım, gümrükleme, depolama ve sınır ticareti faaliyetlerinin yürütüldüğü başlıca ekonomik merkezlerdir.

3.5.1. Ouagadougou

Başkent Ouagadougou, Burkina Faso'nun en büyük ticaret, finans ve lojistik merkezidir. İthal edilen ürünlerin önemli bir bölümü burada gümrük işlemlerinden geçirilmekte ve ülke geneline dağıtılmaktadır. Aynı zamanda kamu kurumları, büyük ithalatçı firmalar, bankalar, uluslararası kuruluşlar ve lojistik şirketlerinin merkezleri de burada bulunmaktadır.

Başlıca ticaret alanları:

- Kossodo Sanayi Bölgesi
- Ouagarinter Ticaret Bölgesi
- Rood Woko Büyük Pazarı
- Sankariaré Ticaret Merkezi
- ZAD (Zone d'Activités Diverses) Sanayi ve Ticaret Bölgesi

3.5.2. Bobo-Dioulasso

Ülkenin ikinci büyük şehri olan Bobo-Dioulasso, özellikle Fildişi Sahili üzerinden gelen dış ticaret yüklerinin ilk giriş noktalarından biridir. Abidjan–Ouagadougou ticaret koridoru üzerinde yer alması nedeniyle önemli bir lojistik dağıtım merkezidir.

Şehir aynı zamanda;

- tarım ürünleri,
- pamuk,
- susam,
- kaju,
- gıda işleme,
- tekstil

ticaretinin merkezlerinden biridir.

3.5.3. Koudougou

Ouagadougou ile Bobo-Dioulasso arasında bulunan Koudougou, ülkenin batısına yönelik ticaret ve dağıtım faaliyetlerinde önemli rol üstlenmektedir. İnşaat malzemeleri, tarım ekipmanları ve tüketim mallarının dağıtım merkezlerinden biridir.

3.5.4. Kaya

Kaya, kuzey bölgelerine yönelik ticaretin merkezi konumundadır. Son yıllarda güvenlik nedeniyle kuzeyden gerçekleşen nüfus hareketleri sonucunda ticari faaliyetler önemli ölçüde artmıştır. Şehir aynı zamanda yardım kuruluşlarının lojistik operasyonları açısından da önem taşımaktadır.

3.5.5. Fada N'Gourma

Ülkenin doğusunda bulunan Fada N'Gourma, özellikle Benin ve Nijer ile gerçekleştirilen sınır ticaretinin merkezlerinden biridir. Cotonou Limanı üzerinden gelen yüklerin önemli bir bölümü bu şehir üzerinden ülkenin doğusuna dağıtılmaktadır.

3.5.6. Banfora

Banfora, tarım ve gıda sanayisinin yoğunlaştığı şehirlerden biridir. Şeker, meyve ve sebze ticareti ile Fildişi Sahili bağlantılı dış ticaret faaliyetlerinde önemli rol oynamaktadır.

3.5.7. Ouahigouya

Ülkenin kuzeybatısında bulunan Ouahigouya, Mali ile gerçekleştirilen sınır ticaretinde önemli bir merkezdir. Güvenlik koşullarına bağlı olarak ticaret hacmi dönemsel değişiklik göstermektedir.

3.5.8. Başlıca Sınır Ticaret Kapıları

Burkina Faso'nun dış ticaretinde aşağıdaki sınır kapıları stratejik öneme sahiptir:

Tablo 4: Burkina Faso'nun Sınır Kapıları

Sınır Kapısı	Bağlantılı Ülke	Önemi
Niangoloko	Fildişi Sahili	Abidjan Koridoru'nun ana giriş kapısı
Cinkansé	Togo	Lomé Koridoru'nun ana geçiş noktası
Dakola	Gana	Tema Koridoru'nun ana sınır kapısı
Kantchari	Nijer	Nijer ile ticaret ve transit taşımacılar
Koloko	Mali	Mali bağlantısı
Porga	Benin	Cotonou Koridoru

3.1. Yerel Lojistik Firmaları (Dış Ticaret Taşımacılarında Büyük Ölçekli Faaliyet Gösteren Firmalar)

Burkina Faso'nun denize kıyısı bulunmaması nedeniyle uluslararası yük taşımacılığı, büyük ölçüde uluslararası lojistik şirketleri ile bunların ülkedeki temsilcilikleri ve yerel lojistik operatörleri tarafından yürütülmektedir. Bu firmalar; deniz-kara kombine taşımacılığı, gümrük müşavirliği, depolama, konteyner taşımacılığı, proje taşımacılığı ve sınır ötesi lojistik hizmetleri sunmaktadır. Özellikle ithalat ve ihracat yüklerinin Batı Afrika kıyısındaki limanlardan Burkina Faso'ya ulaştırılmasında önemli rol üstlenmektedirler.

Tablo 5:Başlıca Yerel ve Uluslararası Lojistik Firmaları

Firma	Faaliyet Alanı	Açıklama
Faso Transit et Logistique	Kara yolu taşımacılık ve gümrükleme	Yeni kurulan devlet firması olup Burkina Faso'nun en büyük lojistik operatörüdür
Africa Global Logistics (AGL) Burkina Faso (eski Bolloré Africa Logistics)	Karayolu, denizyolu, depolama, gümrükleme	Burkina Faso'nun en büyük lojistik operatörlerinden biridir. Abidjan, Lomé, Tema ve Cotonou limanlarından düzenli taşımacılık hizmeti sunmaktadır. Depolama, konteyner taşımacılığı ve proje lojistiğinde güçlü bir altyapıya sahiptir.
SITARAIL	Demiryolu yük taşımacılığı	Abidjan–Ouagadougou demiryolu hattını işleten şirket olup özellikle konteyner, akaryakıt, çimento, pamuk ve maden ürünlerinin taşınmasında faaliyet göstermektedir.
DHL Global Forwarding Burkina Faso	Hava, deniz ve karayolu taşımacılığı	Uluslararası ekspres kargo, hava kargo, denizyolu organizasyonu ve gümrükleme hizmetleri sunmaktadır. Özellikle yüksek katma değerli ürünlerin taşınmasında tercih edilmektedir.
Maersk Burkina Faso	Konteyner taşımacılığı ve lojistik	Küresel konteyner taşımacılığı ağı kapsamında Burkina Faso'ya yönelik multimodal taşımacılık hizmetleri sunmaktadır. Taşımalar ağırlıklı olarak Abidjan, Tema ve Lomé limanları üzerinden gerçekleştirilmektedir.
MSC Mediterranean Shipping Company	Deniz ve kara taşımacılığı	Konteyner taşımacılığı, transit lojistik ve depolama hizmetleri sağlamaktadır. Özellikle madencilik ve sanayi sektörüne yönelik lojistik çözümler sunmaktadır.
CMA CGM Burkina Faso	Deniz taşımacılığı ve lojistik	Batı Afrika limanları üzerinden Burkina Faso'ya konteyner taşımacılığı gerçekleştirmektedir. Karayolu bağlantıları acente ağı aracılığıyla sağlanmaktadır.
GETMA Burkina Faso	Transit taşımacılık	Batı Afrika transit koridorlarında faaliyet göstermekte olup liman-hinterlant taşımacılığı hizmeti sunmaktadır.
Burkina Transit et Logistique (BTL)	Karayolu taşımacılığı	İthalat ve ihracat yüklerinin ülke içi dağıtımı, depolama ve gümrükleme alanlarında faaliyet göstermektedir.
STTB (Société de Transport et Transit du Burkina)	Karayolu taşımacılığı	Uluslararası karayolu taşımacılığı, ağır yük ve proje taşımacılığı hizmetleri sunmaktadır.

4. LOJİSTİK PERFORMANS ENDEKSİ (LPI) SIRALAMASI (2023 VE 2018)

Dünya Bankası tarafından hazırlanan Lojistik Performans Endeksi (Logistics Performance Index-LPI), ülkelerin ticaret lojistiği alanındaki performanslarını ölçen en önemli uluslararası göstergelerden biridir. Endeks; gümrük işlemlerinin etkinliği, ulaştırma altyapısının kalitesi, uluslararası

taşımaların kolaylığı, lojistik hizmet kalitesi, gönderilerin izlenebilirliği ve teslimatların zamanında gerçekleştirilmesi olmak üzere altı temel kriter üzerinden hesaplanmaktadır.

Burkina Faso, denize kıyısı olmayan bir ülke olması, dış ticaretinin büyük ölçüde transit ülkelere bağımlı olması ve ulaştırma altyapısındaki yapısal eksiklikler nedeniyle LPI sıralamasında alt sıralarda yer almaktadır. Bununla birlikte son yıllarda karayolu altyapısının geliştirilmesi, gümrük işlemlerinin dijitalleştirilmesi ve bölgesel ulaştırma koridorlarına yönelik yatırımlar sayesinde bazı alt göstergelerde iyileşmeler kaydedilmiştir.

Tablo 6:Burkina Faso'nun LPI Performansı

Gösterge	2018	2023
Genel LPI Puanı	2,36	2,30
Dünya Sıralaması	121	123
Gümrük İşlemleri	2,13	2,00
Altyapı	2,24	2,30
Uluslararası Gönderilerin Organizasyonu	2,54	2,40
Lojistik Hizmet Kalitesi	2,43	2,40
Gönderilerin İzlenebilirliği	2,43	2,20
Zamanında Teslimat	2,43	2,40

Kaynak: Dünya Bankası LPI 2018 ve 2023.

5. TÜRKİYE İLE BURKİNA FASO ARASINDAKİ TAŞIMA ÜCRETLERİ

Türkiye ile Burkina Faso arasında doğrudan denizyolu veya demiryolu bağlantısı bulunmamaktadır. Dış ticaret taşımaları ağırlıklı olarak İstanbul veya Mersin çıkışlı denizyolu + Batı Afrika limanlarından karayolu, acil gönderilerde ise hava yolu ile gerçekleştirilmektedir. En yoğun kullanılan lojistik koridorları İstanbul–Abidjan–Ouagadougou, İstanbul–Lomé–Ouagadougou ve İstanbul–Tema–Ouagadougou hatlarıdır. Taşıma maliyetleri; yükün ağırlığı, hacmi, taşıma şekli, sezon, yakıt fiyatları, transit ülke masrafları ve gümrük hizmetlerine bağlı olarak değişiklik göstermektedir.

Burkina Faso'ya yönelik taşımalarda deniz navlunu, liman masrafları ve karayolu transit ücretleri birlikte fiyatlandırılmaktadır. Bu nedenle denizyolu taşımalarında kilogram başına kesin bir ücret yerine konteyner bazlı fiyatlandırma esas alınmakta; ancak karşılaştırma amacıyla ortalama kilogram maliyetleri hesaplanabilmektedir.

Tablo 7:Türkiye – Burkina Faso Ortalama Taşıma Ücretleri (2026)

Taşıma Modu	Kullanılan Güzergâh	Ortalama Ücret* (USD/kg)	Ortalama Transit Süresi
Hava Yolu	İstanbul–Ouagadougou (aktarmalı)	8,50 – 12,00	4–8 gün
Denizyolu + Karayolu (LCL)	İstanbul/Mersin–Abidjan–Ouagadougou	0,45 – 0,80	45–60 gün
Denizyolu + Karayolu (FCL – 20')	İstanbul–Abidjan–Ouagadougou	0,20 – 0,35	45–60 gün
Denizyolu + Karayolu (FCL – 40 HC)	İstanbul–Abidjan–Ouagadougou	0,15 – 0,30	45–60 gün

Taşıma Modu	Kullanılan Güzergâh	Ortalama Ücret* (USD/kg)	Ortalama Transit Süresi
Denizyolu + Karayolu	İstanbul–Lomé–Ouagadougou	0,45 – 0,85	40–55 gün
Denizyolu + Karayolu	İstanbul–Tema–Ouagadougou	0,50 – 0,90	40–50 gün

*Not: Ücretler genel ticari yükler için hazırlanmış ortalama piyasa değerleri olup; yakıt ek ücreti (BAF), güvenlik ücreti, terminal elleçleme (THC), gümrükleme, depolama, sigorta ve son teslim (last mile) maliyetlerini içermeyebilir. Gerçek navlunlar yükün cinsi, hacmi ve sözleşme koşullarına göre değişmektedir.

Tablo 8: Konteyner Bazında Ortalama Navlun Ücretleri

Taşıma Türü	Ortalama Navlun (USD)
20' Konteyner (FCL)	3.500 – 7.000
40' HC Konteyner (FCL)	5.000 – 10.500
LCL (Parsiyel)	200 – 350 USD/m ³

Hava Kargo Ücretleri

Türkiye ile Burkina Faso arasında doğrudan tarifeli kargo seferi bulunmadığından hava yükleri genellikle İstanbul çıkışı olarak Addis Ababa, Casablanca veya Tunus aktarmalı şekilde taşınmaktadır. Ücretler gönderi ağırlığına göre kademeli olarak düşmektedir.

Tablo 9: Hava Kargo Ücretleri

Şarj Edilebilir Ağırlık	Ortalama Ücret (USD/kg)
45 kg altı	7,50 – 9,00
45–100 kg	6,50 – 8,00
100–300 kg	5,80 – 7,20
300 kg üzeri	5,50 – 6,50

6. DIŞ TİCARET TAŞIMALARINDA LOJİSTİK SORUNLAR

Burkina Faso'nun denize kıyısı bulunmayan bir ülke olması, dış ticaret taşımacılığında karşılaşılan lojistik sorunların temel nedenini oluşturmaktadır. İthalat ve ihracat işlemlerinin tamamına yakınının komşu ülkelerdeki limanlar üzerinden gerçekleştirilmesi, ülkenin uluslararası lojistik zincirini transit ülkelerin ulaştırma altyapısına, gümrük uygulamalarına ve güvenlik koşullarına bağımlı hale getirmektedir. Son yıllarda Batı Afrika'da yaşanan güvenlik sorunları, küresel tedarik zincirindeki aksaklıklar ve navlun maliyetlerindeki artış da lojistik süreçleri olumsuz etkilemiştir.

6.1. Yüksek Taşıma ve Navlun Maliyetleri

Burkina Faso, deniz erişiminin olmaması nedeniyle Afrika'nın lojistik maliyetleri en yüksek ülkelerinden biridir. İthal edilen ürünler önce Batı Afrika limanlarına ulaştırılmakta, daha sonra 1.000 kilometreyi aşan karayolu taşımacılığı ile ülkeye sevk edilmektedir. Bu durum, liman elleçleme ücretleri, transit geçiş masrafları, karayolu navlunları ve gümrük giderleri nedeniyle toplam lojistik maliyetlerini önemli ölçüde artırmaktadır. Özellikle yakıt fiyatlarındaki dalgalanmalar ve döviz kuru değişimleri taşıma maliyetlerini doğrudan etkilemektedir.

6.2. Transit Ülkelere Bağımlılık

Burkina Faso'nun dış ticareti büyük ölçüde Fildişi Sahili, Gana, Togo ve Benin'deki limanlara bağlıdır. Bu ülkelerde yaşanabilecek siyasi gelişmeler, liman yoğunluğu, grevler, gümrük uygulamalarındaki değişiklikler veya sınır geçişlerinde meydana gelen aksaklıklar Burkina Faso'nun tedarik zincirini doğrudan etkilemektedir. Transit ülkelere olan bu yüksek bağımlılık, lojistik süreçlerde önemli bir kırılma noktası oluşturmaktadır.

6.3. Karayolu Altyapısındaki Eksiklikler

Son yıllarda önemli yatırımlar yapılmasına rağmen ülke genelindeki karayolu ağının önemli bir bölümü hâlen stabilize veya düşük standartlı yollardan oluşmaktadır. Yağışlı mevsimlerde bazı güzergâhlarda ulaşımın zorlaşması, araçların ortalama hızının düşmesi ve bakım maliyetlerinin artması teslim sürelerini uzatmaktadır. Ayrıca ağır tonajlı yük taşımacılığı için uygun altyapının sınırlı olması proje taşımacılığını zorlaştırmaktadır.

6.4. Demiryolu Altyapısının Yetersizliği

Burkina Faso'da yalnızca Abidjan–Ouagadougou demiryolu hattının aktif olarak kullanılması, demiryolu taşımacılığının dış ticaretteki payını sınırlamaktadır. Hattın kapasitesinin yetersiz olması ve modernizasyon ihtiyacı nedeniyle yük taşımalarının büyük bölümü karayoluna yönelmektedir. Bu durum hem maliyetleri artırmakta hem de karayolu ağındaki yoğunluğu yükseltmektedir.

6.5. Gümrük İşlemleri ve Sınır Geçişlerinde Yaşanan Gecikmeler

Uluslararası taşımalarda birden fazla ülke sınırından geçilmesi nedeniyle gümrük işlemleri zaman zaman uzun sürebilmektedir. Belge kontrolleri, fiziki muayeneler, farklı gümrük uygulamaları ve sınır kapılarındaki yoğunluklar teslim sürelerini uzatmakta ve lojistik maliyetlerini artırmaktadır. Özellikle Niangoloko, Dakola ve Cinkansé sınır kapılarında dönemsel yoğunluklar yaşanabilmektedir.

6.6. Hava Kargo Kapasitesinin Sınırlı Olması

Burkina Faso ile Türkiye arasında doğrudan tarifeli hava kargo seferlerinin bulunmaması nedeniyle gönderiler genellikle Afrika'daki aktarma merkezleri üzerinden gerçekleştirilmektedir. Aktarmalı taşımacılık, teslim sürelerini uzatırken hava kargo maliyetlerini de artırmaktadır. Özellikle büyük hacimli veya düzenli sevkiyatlarda hava taşımacılığı ekonomik olmamaktadır.

6.7. Konteyner ve Ekipman Dengesizliği

Burkina Faso'ya yapılan ithalat hacminin ihracata kıyasla daha yüksek olması nedeniyle zaman zaman boş konteyner temininde güçlük yaşanmaktadır. Bu durum özellikle ihracat yapan firmalar açısından ek maliyetlere ve sevkiyat gecikmelerine neden olabilmektedir.

6.8. Dijitalleşme ve Lojistik Hizmet Kalitesi

Son yıllarda gümrük işlemlerinin dijitalleştirilmesi yönünde önemli ilerlemeler kaydedilmiş olmakla birlikte, lojistik sektöründe dijital takip sistemleri, elektronik veri paylaşımı ve entegre lojistik yönetim uygulamalarının yaygınlığı henüz gelişmiş ülke standartlarının gerisindedir. Bu durum, özellikle yük takibi ve tedarik zinciri yönetiminde verimlilik kayıplarına yol açabilmektedir.

7. MÜŞAVİRLİK DEĞERLENDİRMESİ

Burkina Faso'nun denize kıyısı bulunmayan bir ülke olması, Türkiye ile ikili ticaretin lojistik yapısını doğrudan etkileyen en önemli unsurdur. Türkiye'den Burkina Faso'ya gerçekleştirilen ihracatın tamamına yakını, Batı Afrika'daki Abidjan (Fildişi Sahili), Tema (Gana) ve Lomé (Togo) limanları üzerinden karayolu ile ülkeye ulaştırılmaktadır. Bu durum, taşıma sürelerinin uzamasına ve lojistik maliyetlerinin, denize erişimi bulunan ülkelere kıyasla daha yüksek gerçekleşmesine neden olmaktadır.

Son yıllarda Türkiye ile Burkina Faso arasındaki ticaret hacminde önemli bir artış yaşanmış olmakla birlikte, mevcut lojistik altyapı ve taşıma bağlantıları ticaret potansiyelinin tam olarak değerlendirilmesini sınırlamaktadır. Özellikle inşaat malzemeleri, makine ve ekipman, elektrik-elektronik ürünleri, demir-çelik, tekstil, tarım makineleri ve gıda ürünleri gibi Türkiye'nin ihracatta güçlü olduğu sektörlerde lojistik maliyetleri ürünlerin nihai satış fiyatlarını doğrudan etkilemektedir.

Türkiye ile Burkina Faso arasında doğrudan denizyolu hattı ve tarifeli hava kargo bağlantısının bulunmaması, taşımaların üçüncü ülkeler üzerinden gerçekleştirilmesini zorunlu kılmaktadır. Bu durum, yüklerin birden fazla aktarma noktasından geçmesine neden olmakta; liman yoğunluğu, gümrük işlemleri ve transit geçişlerde yaşanabilecek gecikmeler teslim sürelerini uzatmaktadır. Özellikle Batı Afrika limanlarında dönemsel konteyner yoğunluğu, liman elleçleme sürelerinin uzaması ve karayolu koridorlarında yaşanan güvenlik sorunları lojistik zincirinin verimliliğini olumsuz etkilemektedir.

Bununla birlikte, Burkina Faso'nun Batı Afrika'nın merkezinde yer alması ve komşu altı ülkeye kara bağlantısının bulunması, ülkeyi bölgesel ticaret açısından önemli bir dağıtım merkezi haline getirmektedir. Özellikle AES (Sahel Devletleri İttifakı) kapsamında Burkina Faso, Mali ve Nijer arasında ekonomik entegrasyonun güçlendirilmesine yönelik çalışmaların ilerlemesi halinde, Türkiye'den gerçekleştirilecek ihracat açısından Burkina Faso'nun bölgesel bir lojistik merkez olarak öneminin artması beklenmektedir.

Önümüzdeki dönemde Türkiye ile Burkina Faso arasındaki ticaretin geliştirilmesi amacıyla aşağıdaki hususların değerlendirilmesinde fayda görülmektedir:

- Abidjan Koridoru başta olmak üzere Türkiye tarafından en yoğun kullanılan lojistik koridorlarında faaliyet gösteren uluslararası lojistik firmaları ile iş birliğinin artırılması,
- Türk ihracatçılarının Batı Afrika'ya yönelik sevkiyatlarında konteyner konsolidasyonu ve ortak lojistik organizasyonlarının teşvik edilmesi,
- Türk lojistik firmalarının Burkina Faso'da temsilcilik veya acentelik ağı oluşturmalarının desteklenmesi,
- Türk Hava Yolları Kargo (Turkish Cargo) tarafından Batı Afrika'ya yönelik kargo kapasitesinin artırılması ve uygun olması halinde Ouagadougou'ya yönelik doğrudan veya daha kısa aktarmalı kargo çözümlerinin değerlendirilmesi,
- Türkiye ile Batı Afrika arasında düzenli konteyner servislerinin artırılması ve Türk limanlarından Batı Afrika limanlarına yönelik navlun rekabetinin güçlendirilmesi,
- Burkina Faso'da yürütülen ulaştırma altyapısı, lojistik merkez ve depolama projelerinde Türk müteahhitlik ve mühendislik firmalarının daha etkin rol almasının teşvik edilmesi,
- Gümrük işlemlerinin dijitalleştirilmesi, transit belge süreçlerinin kolaylaştırılması ve sınır geçiş sürelerinin azaltılmasına yönelik bölgesel projelerin yakından takip edilmesi,
- Burkina Faso'da faaliyet gösteren Türk firmalarının lojistik ihtiyaçlarının düzenli olarak izlenmesi ve karşılaşılan sorunların ilgili Burkina Faso makamları nezdinde gündeme getirilmesi.

Sonuç olarak, mevcut lojistik kısıtlar Türkiye ile Burkina Faso arasındaki ticaret maliyetlerini artırmakla birlikte, Batı Afrika ulaştırma koridorlarında devam eden altyapı yatırımları, bölgesel entegrasyon çalışmaları ve Türkiye'nin Afrika'ya yönelik ticaret ve ulaştırma politikaları dikkate alındığında, orta ve uzun vadede lojistik altyapısının iyileşmesiyle birlikte ikili ticaret hacminin önemli ölçüde artabileceği değerlendirilmektedir. Özellikle Abidjan–Ouagadougou Koridoru ile Lomé ve Tema liman bağlantılarının etkin şekilde kullanılması ve Türk lojistik sektörünün Batı Afrika'daki varlığının güçlendirilmesi, Türkiye'nin Burkina Faso pazarındaki rekabet gücüne olumlu katkı sağlayacaktır.