



## Afrika'da Sosyal Girişimlerin Hayata Fark Katan Bisiklet Projeleri

### Bicycle Projects of Social Enterprises to Add Differences to Lives in Africa

**Ahmet BARDAKCI<sup>1\*</sup>**

**Halil SAVAŞ<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Pamukkale Üniversitesi, İİBF, İşletme Bölümü, Denizli, Türkiye, abardakci@pau.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0003-1391-6432>

<sup>2</sup>Pamukkale Üniversitesi, İİBF, İşletme Bölümü, Denizli, Türkiye, hsavas@pau.edu.tr <https://orcid.org/0000-0001-7942-5527>

\* Yazışılan Yazar/Corresponding author

Makale Geliş/Received: 01.05.2021

Makale Kabul/Accepted: 22.06.2021

#### Öz

Afrika kırsalında ulaşım neredeyse tamamen yürüyerek gerçekleştirilmektedir. Yürümek, sağlık açısından faydalı olsa da eğitim, sağlık ve ekonomi açılarından bakıldığında taşıt araçlarından yoksunluğun ortaya çıkardığı önemli kısıtlar bulunmaktadır. Bu kısıtları bir nebze de olsa rahatlatılabilmek amacıyla Re-Cycle ve VelAfrica çürümeye terkedilmiş bisikletleri Afrika'ya ulaştırarak Coop ve World Bicycle Relief ise topladıkları bağışlarla satın aldıkları bisikletleri Afrika'ya ulaştırarak hayatlara dokunmaktadır. Anılan sosyal girişimleri kısaca tanıtarak Afrika'da hayatların nasıl dönüştürüldüğünü göstermeyi hedefleyen bu keşfedici nitelikteki vak'a çalışması bu anlamda ülkemizdeki ilk çalışmalardan olmaya adaydır.

**Anahtar kelimeler:** Sosyal Girişim, Bisiklet Projeleri, Afrika.

**JEL kodları:** M16, R11, R58, R41, O55.

#### Abstract

Almost all transportation is based on walking in rural Africa. Though walking protects health nevertheless in terms of education, health, and economy; shortage of transportation vehicles creates significant limitations. In order to loose such limitations Re-Cycle and VelAfrica foundations collect thrown on the scrap heap bicycles and ship them to Africa and Coop and World Bicycle Relief foundations raise donations to buy and ship brand new bicycles to Africa. This study aims to introduce these social enterprises in short and aims to introduce how lives are transformed by these social enterprises. The current case study is exploratory in its nature and sits one of the pioneers in this domain in Turkey.

**Keywords:** Social Entrepreneurship, Bicycle Projects, Africa.

**JEL codes:** M16, R11, R58, R41, O55.

## 1. GİRİŞ

Gelişmiş dünyada suya ihtiyaç duyan bireyler, birkaç adım ötelinde bulunan musluklarını açtıklarında tertemiz suya ulaşabilmektedir. İhtiyaç duydukları gıdaları satın alabilmek için gidilen bakkal, süpermarket veya semt pazarları oldukça yakınlarında bulunmaktadır. Bu ülkelerde çocuklar okula gitmek için yarım saatten daha fazla yürümek zorunda kalmazlar. Tüm bunları unutup, suya ulaşmak için iki saat kadar yürümek gerektiğini, en yakın pazarın birkaç saat yürüme mesafesinde kurulduğunu veya çocukların okullarına ulaşmak için saatlerce yürümesi gerektiğini hayal edelim. Bizim için ancak hayal edilebilecek bu yaşam koşulları, Afrika'da yaygın şekilde görülmektedir. Suyu, pazara veya okula saatlerce yürümek Afrika kırsalındaki yüz milyonlarca insanın günlük rutinedir. Tekerleğin icadından haberdar değilmiş gibi gözüken bu coğrafyanın insanlarını, iki tekerlekle tanıştırmamanın, insanların kaderlerini değiştirebilir mi?

Ekonomik anlamda; kendisini, fakirlikten kurtaracak neredeyse hiçbir faaliyeti olmayan kırsal Afrikalının kendisine bir bisiklet satın almasını beklemek elbette koca bir hayaldir. Öte yandan dünyanın başka coğrafyalarında; örneğin İngiltere'de veya İsviçre'de her yıl on milyonlarca bisiklet hurdaya ayrılarak bodrumlarda veya arka bahçelerde çürümeye terk edilmektedir (VelAfrica, 2014). Kullanılmayan bu bisikletlerin toplanıp Afrika'ya ulaştırılması veya nakdi bağışların toplanıp bunlarla Afrika için bisiklet temin edilerek ihtiyaç sahiplerine ulaştırılması, Afrika'da hayatları değiştirilebilir mi? Sivil toplum kuruluşlarının (STK) bisiklet projesi örnekleri tanıtılarak, fakirlikle mücadele için farklı bir bakış açısının ortaya konulmaya çalışıldığı bu makalede; Re-Cycle, Coop, World Bicycle Relief ve VelAfrica sosyal girişimlerinin veya STK'ların iş modelleri tanıtılmış, bazen kendi ülkelerinde ama asıl Afrika'da hayatlara nasıl dokundukları ele alınmıştır. Anılan sosyal girişimlerin faaliyetlerinin Afrika'da balık yerine olta sağlamanın; eğitim, sağlık ve ekonomi alanlarında ortaya çıkardığı inanılmaz değişim kısa da olsa ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Çalışma sosyal girişimlerin Afrika'da ortaya çıkardığı inanılmaz katkıları ortaya koyarak, ülkemizde hayatlara dokunmak için neler yapılabileceğini okuyucularımızın düşünmesine vesile olabilmeyi amaçlamıştır. Google Scholar üzerinden yapılan taramada, Afrika'da bisiklet projesi yürüten bu sosyal girişimlerin projelerinin Afrika'da ortaya çıkarabileceği potansiyel katkıyı ele alan başka bir çalışmaya rastlanmamıştır. Çalışmamız bu bakış açısıyla ilk olmaya da adaydır.

## 2. LİTERATÜRDE SOSYAL GİRİŞİM KAVRAMI

Bir sosyal girişimi bir ticari girişimden farklı kılan temel unsurun, sosyal girişimde karlılığın sosyal/çevresel amaçlarla bir araya getirilmiş olması olduğu konusunda birçok yazar hemfikir olsa da sosyal girişim kavramının tam olarak neleri kapsadığı konusunda tartışmalar sonlanmış değildir. Uyuşmazlık özellikle sosyal girişimin sınırları ve bunları analiz edebilmek için kullanılması gereken boyutların neler olması gerektiği konusunda ortaya çıkmaktadır (Rivera-Santos, Holt, Littlewood & Kolk 2015).

Sınırları ve boyutları konusunda ortaya çıkan uyuşmazlığa bağlı olarak, sosyal girişimin ne olduğuna dair genel kabul görmüş bir tanım da yapılamamıştır (Hill, Kothari ve Shea, 2010; Taş, Şemşek, 2017). Tanımı konusundaki uyuşmazlığa rağmen; özellikle fakir toplumlarda sosyal ve ekonomik kalkınma için önemli bir araç olarak görülen sosyal girişimcilik 2000'li

yillardan sonra popülerlik kazanmış, başta Harvard, Stanford, Columbia, New York, Oxford ve Duke Üniversiteleri olmak üzere çok sayıda üniversitede bu alanda araştırma merkezleri kurulmuştur (Dees, 2007). Artan akademik ilginin sonucu olarak 2010 yılında Journal of Social Entrepreneurship yayına başlamıştır.

Genel kabul görmüş bir tanımın olmayışı kavram karmaşasının yanı sıra örnek karmaşasına da yol açmıştır. Bazı kaynaklar Bangladeş'te kurulup dünyaya yayılan Grameen Bank'ı Hindistan'da kurulup büyüyen Aravind Eye Hospital'i (örn. Mair ve Marti 2006) ve Afrika'da bisiklet dağıtan World Bicycle Relief'i (örn. Yang ve Wu; 2014) birer sosyal girişim olarak sunmuşlardır. Sosyal girişimci kavramı ilk olarak Waddock ve Post (1991; Yang ve Wu 2015'den alınmıştır) tarafından "kamusal bir meseleyi özel sektör kaynakları ile çözüme kavuşturan vatandaşlar" şeklinde ifade edilmiştir. Emerson ve Twersky (1996; Yang ve Wu 2015'den alınmıştır) kar amaçsız girişimler için sosyal girişim kavramını kullanmıştır. Sosyal girişimciye dair daha kapsamlı bir tanım Dees (1998) tarafından yapılmıştır. Dees sosyal girişimciyi "toplumda değişiklik yapmaya çalışan bireyler" olarak tanımlamıştır. Sosyal girişimci, toplumsal değişimi gerçekleştirmek için;

- Sosyal bir değeri ortaya koyup bunu sürdürmek için bir misyon benimser,
- Bu misyona hizmet için yeni fırsatları kollar ve bunların peşinden koşar,
- Sürekli öğrenme, sürekli inovasyon ve adaptasyon sürecine dahil olur,
- Elindeki kaynakların sınırları arasına sıkışıp kalmaz,
- Ortaya çıkan sonuçlar ve sağlanan hizmetlerle ilgili hesapları verebilir.

Birçok yazar sosyal girişimciliğin tanımını; fırsatların belirlenmesi ve bu fırsatları kullanarak gelir sağlama sürecine vurgu yapan bilindik girişimcilik teorisinden hareketle yapmaktadır. Fakat sosyal girişimcilik başlığı altında ele alınan kısa vak'alara dayalı (anecdotal) kanıtlar, girişimcilik tanımı ve teorisi ile birebir örtüşmeyen yaklaşımlara dayalı çoklu olguları ileri sürmektedir. Bu kapsamda vakalara dayandırılan sosyal girişimcilik örnekleri arasında;

- Azalan halk desteğini tekrar kazanmak için faydalanılan kar amaçsız girişimler,
- Etkinliğini arttırılmak için, işletme becerilerinden ve disiplininden faydalanan kar amaçsız girişimler
- Kamu işletmeleri veya kooperatifler gibi, sahiplerini veya yönetimlerini genişleterek daha fazla paydaşı yönetimine dahil eden sosyal girişimler,
- Alt gelir grubundakiler için daha fazla iş ortaya çıkarmak üzere sosyal inovasyonu bir manivela olarak kullanan sosyal girişimler; bulunmaktadır (Hill, Kothari ve Shea).

Kamu sektörü gibi halka hizmet amaçlayıp amacına özel sektörün etkinlik ve verimlilik prensiplerini kullanarak ulaşmaya çalışan ve üçüncü sektör olarak da adlandırılan sosyal girişimler Batı Avrupa'da 19yy. sonu ve 20yy. başında hukuki yapıya kavuşturulmuştur. Bu kapsamda kar amaçsız kuruluş (non-profit organization) dernek (association), kooperatif (co-operation) hayır kurumu (mutual society) vakıf (foundation) vb olarak örgütlenen STK'lar sosyal girişim kavramı kapsamında ele alınmıştır (Defourny, and Pestoff, 2014).

Toplum yararına çalışan yukarıda değişik türleri sayılan sosyal girişimlerin destekleme programları kapsamına dahil edilmesiyle Avrupa ülkelerinde çok sayıda sosyal girişim

ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda adil ticaret, organik gıda yetiştirme veya işleme, mikro kredi, sosyal finans, yenilenebilir enerji, atık toplama ve kullanılmış eşyanın yeniden kullanımı gibi birçok alan toplumsal ve sosyal amaçları bir araya getiren kaynak farklılıklarına dayalı yeni iş modellerinin ortaya çıktığına dikkat çekilmiştir (Defourny, and Pestoff, 2014).

Sosyal girişim bağlamında, dünyadan ve Türkiye'den birçok örnek bulunabilir. Bunlardan biri, dünyanın ilk ve en geniş sosyal girişimcilik platformu olan Ashoka'dır. 1980 yılından beri acil toplumsal sorunlara etkin ve kalıcı çözümler getiren sosyal girişimcileri tespit ederek, onları küresel bir destek ağında buluşturmakta, potansiyellerini gerçekleştirmeleri ve çözümlerini yaygınlaştırmaları yönünde destek sağlamaktadır. Ashoka, Türkiye 2014 yılından bugüne kadar, 30'a yakın aktif "Ashoka Fellow"dan güç alarak sosyal girişimcileri desteklemiştir. Bu sayede Türkiye'deki sosyal girişimcilik ekosistemin kapasitesini artıran iş birlikleri ve projeler desteklenmiştir. Bunların yanı sıra Ashoka çocukların, kendilerine fark katacak becerilerini geliştirmeleri için öğretmenler, ebeveynler, kamu ve sivil toplum kuruluşlarıyla çalışmalar yürütmektedir. Ashoka, dünyanın dört bir yanında olduğu gibi Afrika'da da sosyal girişim gönüllüleri vasıtasıyla çalışmalar yürütmektedir. Afrika ülkelerinde yürütülen çalışmalar; eğitim ve liderlik, gençlerin geçim kaynakları ve kadın girişimciliği, tarım ve beslenme, göç ve hareketlilik, çevre ve iklim direnci, sağlık ve esenlik gibi ana konularda yoğunlaşmaktadır (Ashoka, 2021).

Ülkemizde de bugün itibarıyla yüz yirmi binin üzerinde sivil toplum kuruluşu tarafından girişim olarak tanımlanabilecek farklı boyutlarda çalışmalar yürütülmektedir (Siviltoplum, 2021).

### 3. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

Bu araştırmanın yöntemi, keşfedici bir araştırma türü olarak vak'a analizi yöntemine dayanmaktadır. Bilindiği üzere, keşfedici araştırmalar konu hakkında az miktarda bilgi bulunduğu, tanımlayıcı araştırmalara zemin oluşturabilmek amacıyla gerçekleştirilirler ve kat'i sonuçlar ortaya koyamazlar (Bkz. örn. Saunders, Lewis, & Thornhill, 2012). Teorik olarak hem kalitatif hem de kantitatif verilerle gerçekleştirilebilse de çoğunlukla kalitatif olarak yürütülür ve kalitatif sonuçlar üretirler. Bu tür araştırmalar veri kaynağı olarak birincil ve/veya ikincil kaynaklardan istifade edebilir. Çevrimiçi ve çevrimdışı olarak yürütülebilir. İkincil kaynak verilerle gerçekleştirilebilen, kalitatif yöntemlerden biri vak'a analizi (case study) yöntemidir. Vak'a analizleri geniş bir yelpazede araştırma metodu ve tekniğini ihtiva etmektedir (Kohlbacher, 2005). Araştırmanın muhteviyatının tek bir vak'aya dayanmak zorunda olmadığına dair görüş birliği bulunmaktadır, dolayısıyla bu çalışmamızda olduğu gibi birkaç vak'a aynı çalışmada ele alınabilir, yani  $N \geq 1$  olabilir. Vak'alar Eylül 2020-Nisan 2020 aralığında sosyal girişimlerin web sitelerindeki bilgilerden derlenmiştir.

### 4. SEÇİLMİŞ SOSYAL GİRİŞİMLERİN AFRİKA'DA BİSİKLET PROJELERİ

#### 4.1. Re-Cycle

Bir Karayipler ülkesi olan Haiti'de kadınların ulaşım ihtiyacını karşılayabilmek için bir bisiklet fabrikası kurma fikri; yeni bisiklet üretmek yerine, gelişmiş ülkelerde âtl halde bekleyen binlerce bisikletin yeniden kullanılması fikrine evrilerek Re-Cycle'ın projesinin doğmasına yol açmıştır. (Re-Cycle, 2021a) Re-Cycle tarafından geliştirilen âtl bisikletlerin

yeniden kullanımı projesinin İngiltere ve Haiti olmak üzere iki ayağı vardır: ilk olarak İngiltere'de âtil durumda bekleyen bisikletler toplanacak ve Haiti'ye gönderilecektir. Haiti'ye ulaşan bisikletler orada gözden geçirilecek, gerekirse tamir edildikten sonra ihtiyaç sahiplerine ulaştırılacaktır. Aslında Institute for Transportation & Development Policy (ITDP) (Bikes Not Bombs, 2021; Institute for Transportation & Development Policy 2019) adlı bir ABD sivil toplum kuruluşu da Haiti ve bazı Afrika ülkelerinde benzer bir proje yürütmekteydi. ITDP ile yapılan iş birliği sonrasında Haiti yerine Güney Afrika'da, Afribike yardım kuruluşunun kurulmasına ön ayak olmuştur. Afrika açılımı Re-Cycle'in bundan sonraki faaliyetlerini kara kıtaya yoğunlaştırması için ilk adım olmuştur (Re-Cycle, 2021a).

#### 4.1.1. Re-Cycle İngiltere

İngiltere'de Re-Cycle'a ait ilk merkezi bisiklet depolama merkezini, Colne Housing Association tarafından bağışlanan âtil bir bina oluşturmuştur. Re-Cycle'in düzenli faaliyetleri sonucu artan bilinirliği sonrasında 1995 yılında; mimarisi veya tarihi açısından önemli arazileri ve binaları muhafaza etmek üzere kurulmuş olan National Trust vakfı tarafından koruma altına alınan 2. Dünya Savaşı'ndan kalma bir hangar Re-Cycle'in kullanımına bırakılmıştır. 2006 yılında ise Re-Cycle, Colchester kentine taşınarak, ofislerini ve depolama alanlarını tek çatı altına toplamıştır. 2006 yılı sonrasında düzenli gönüllülerin sayısında büyük bir artış kaydedilmiştir. 2015 yılında Colchester'in birkaç mil kuzeyinde bulunan Wormingford köyünde 2. Dünya Savaşı'ndan kalma askeri binalara taşınmıştır (Re-Cycle, 2021a).

Günümüzde Re-Cycle İngiltere genelinde 90'dan fazla bisiklet toplama noktasına ulaşmıştır (Re-Cycle, 2020a). Kullanılmış bisikletleri bisiklet toplama noktalarında toplamak yanında, yeni bisiklet satışı da yapan Halfords zincir mağazasıyla da iş birliği yapılmıştır. Re-Cycle'a teslim edilmek üzere eski bisikletlerini Halfords mağazasına getiren müşteriler bisiklet fiyatları üzerinden %10 indirim kazanmaktadır. Halfords'un da bisiklet toplamaya başlaması ile toplanan bisiklet sayıları önemli ölçüde artmıştır. Benzer şekilde Greater Anglia adlı tren işletmecisi, Re-Cycle'a bisiklet bağışlamak isteyenlerin bisikletlerini Cambridge istasyonuna getirmeleri halinde, bu bisikletleri Re-Cycle toplama merkezine ulaştırmaktadır. Firma, işlettiği tren istasyonlarına terkedilmiş veya istasyonlarda unutulmuş bisikletleri de toplayıp Colchester'da Re-Cycle'a teslim etmektedir (Re-Cycle, 2021a; Saffron Walden Reporter 2020).

Re-Cycle, faaliyetlerini büyük ölçüde gönüllülerin desteği ile sürdürmektedir. İngiltere'de gönüllülerin desteği ile gerçekleşen faaliyetler şunlardır: (Re-Cycle, 2021b)

- **Âtil Halde Bekleyen Bisikletlerin Toplanması** İngiltere'deki toplama noktalarına bisikletleri bağışçılar bırakabileceği gibi, bağışlanacak bisikletler gönüllülerce bağışçılardan teslim alınarak toplama merkezine ulaştırılmaktadır. Wormingford'a ulaşan bisikletlerin kamyonlardan boşaltılması ve Afrika'ya gidecek konteynirlara yüklenmesi de gönüllüler tarafından gerçekleştirilmektedir. Her bir konteynere yaklaşık 500 bisiklet ve kullanılmayacak kadar eski bisikletlerden sökülmüş olan yedek parçalar yüklenmektedir. Bağışlanan tüm bisikletler Afrika'ya gönderilmek üzere kabul edilmemektedir. %25'den daha az paslı, en az 20" jantlı, yetişkin bisikletlerinin hibrit, dağ ve yol bisikleti türünden olanlar Afrika için kabul edilmektedir. Çocuk bisikletleri, tam süspansiyonlu dağ bisikletleri ve belirlenen orandan daha fazla paslı olan bisikletler Afrika'ya

gönderilmek üzere kabul edilmemektedir, bunlardan uygun olanlar parçalanıp yedek parça olarak Afrika'ya gönderilmektedir. Kalan bağışlar İngiltere'de değerlendirilmektedir.

- **Depo desteği** Bağışlanan bisikletlerin depolanması, nihai sevkiyata hazırlanması, kullanılmayacak kadar kötü durumda olan bisikletlerin yedek parça olarak değerlendirilebilecek parçalarının sökülmesi, sevkiyat için konteynerlere yüklenmesi atölye olarak da çalışan bazı toplama merkezlerinde yapılmaktadır.



**Fotoğraf 1:** Wormingford'daki Re-Cycle merkez depo

- **Atölye Desteği - Bisiklet Tamiri;** Re-Cycle'a bağışlanan bisikletlerin bir bölümü Afrika'nın engebeli arazisi ve ham yolları için uygun değildir. Afrika'ya gönderilmeye uygun olmayan bisikletlerin, onarılarak yenilenmesi ve İngiltere'de ikinci el olarak satılması atölye olarak da faaliyet gösteren depolarda yapılmaktadır, Afrika'ya gönderilecek bisikletler bu atölyelerde elden geçirilip cilalanarak sevkiyata hazır hale getirilmektedir. Bisikletler Cytech bisiklet tamircisi ehliyetine sahip gönüllüler tarafından elden geçirilmektedir. Cytech, bisiklet meraklılarına dünya çapında teknik beceri eğitimi veren bir kuruluştur ve bu eğitimler uluslararası tanınırlığa sahiptir.

Re-Cycle'ın ve diğer sosyal girişimlerin Afrika'da ortaya çıkardığı faydalar sonraki bölümlerde ele alınacaktır. Ancak Re-Cycle benzer oluşumlardan farklı olarak kendi İngiltere'de birtakım faydalar ortaya çıkarmaktadır. Bunlar aşağıda özetlenmiştir (Re-Cycle, 2021e).

- **İngiliz halkı için uygun fiyatlı bisiklete erişim:** Afrika'ya gönderilmesi uygun bulunmayan bağış bisikletler, elden geçirilerek ikinci el olarak İngiltere'de satılmaktadır. İngiltere'de yaşayanlar, yenilenmiş ikinci el bisikletleri 60 günlük bir onarım garantisi ile uygun bir fiyattan (75£-150£) satın alabilmektedir.
- **Yerel istihdam ve beceri geliştirme:** İngiltere'de kurulan atölyelerde bisiklet teknisyenleri istihdam edilmektedir. Teknisyenlerden bazılarının ayrıca mekanik ve bakım becerileri eğitimi verilmektedir. Bu teknisyenler, daha sonra Afrika'da

atölyeler kurulması aşamasında görev almaktadır. Sürdürülebilir bisiklet kullanımı bir ölçüde hem İngiltere hem de Afrika ayağında bakım ve onarım becerilerine ve hizmetlerinin yaygınlaştırılmasına bağlıdır (Fotoğraflar 2 ve 3).

- **Sürdürülebilir gelir:** Re-Cycle bisiklet bağışlarının yanı sıra nakdi bağışları da kabul etmektedir. İngiltere'de bisiklet satışlarından elde edilen gelirin yanı sıra bu nakdi bağışlar toplama merkezlerinin konteyner yükleme ve gemiye teslimine kadar katlanılan masrafları karşılamak için kullanılmaktadır.



**Fotoğraf 2:** Afrika ayağında teknisyenlere bakım ve onarım becerileri de öğretilmektedir.  
Fotoğraf: Re-Cycle / Jason Finch.



**Fotoğraf 3:** Bakım ve onarım becerileri de öğretilmektedir. Fotoğraf: Re-Cycle/Jason Finch.

#### 4.1.2. Re-Cycle Afrika

Re-Cycle, Afrika'daki faaliyetlerini Gambiya, Gana, Zambiya ve Güney Afrika'da bulunan yerel ortakları aracılığı ile yürütmektedir. Bu proje ortakları, anılan ülkelerde birer sivil toplum kuruluşu olarak faaliyet göstermektedir. Gambiya'daki yerel ortak WYCE'nin merkezi, Madina Salam Köyü'nde bulunan bir sivil toplum kuruluşudur. Re-Cycle, Gambiya'daki bu proje ortağına içerisinde 500'den fazla bisiklet ve 100'ün üzerinde yedek parça bulunan 40'lık konteynerler içinde göndermektedir (Re-Cycle, 2021b).

Re-Cycle, Gana'da 8 yıldan fazla bir süredir Village Bicycle Project (VBP) ile işbirliği yapmaktadır. VBP Gana'da bisiklet kültürünü geliştirerek Gana'lıları güçlendirmeyi hedeflemektedir. Bisikletler, yeni sahiplerine bisiklet tamir aletleri ve yedek parçalarıyla birlikte teslim edilirken, uygulamalı ve ayrıntılı bakım eğitimleri de sağlanmaktadır. Bu kapsamlı yaklaşım sayesinde, bisikletlerin güvenilir, uygun fiyatlı ve sürdürülebilir ulaşım aracı olması temin edilmektedir (Re-Cycle, 2021b).

Güney Afrika'da Bicycle Empowerment Network'un (BEN), genel amacı, bisiklet kullanımıyla sürdürülebilir sosyal ve ekonomik gelişimi teşvik etmektir. Bu amacına; dezavantajlı toplulukların üyelerine, İngiltere'de bağışlanmış bisikletleri uygun fiyattan satarak ulaşmaktadır. Sistemde bisiklet akışının sağlanması, bisikletlerin bakım ve onarımı ise girişimci temelli işletmeler olan BEN'ler aracılığıyla sağlanmaktadır (Re-Cycle, 2021b).



## 4.2. CooP Africa

Bisikletin ve diğer ulaştırma ekipmanlarının sağlık hizmetlerinin iyileştirilmesi ve yoksulluğun azaltılması konularındaki potansiyelinin farkında olan STK'lardan biri de CooP Africa'dır. Marieke de Wild ve Luuk Eickmans 2004 yılında Uganda'da bisikletin, yoksul ailelerinin geçim kaynakları üzerindeki etkisini araştırdılar. Elde edilen sonuçlar oldukça etkileyiciydi ve Hollanda'ya döndüklerinde "*Yoksulluktan Kurtulmak*" sloganı ile Uganda, Gana ve Burkina Faso'daki yerel STK'larla bisiklet projeleri oluşturup onları desteklemek için kaynak arayışına başladılar. 2007 yılında Cycling out of Poverty -CooP (Pedal Çevirerek Yoksulluktan Kurtulmak), resmi bir vakıf olarak kurulmuş 2012'de 'Centraal Bureau Fondsenwerving' (CBF)<sup>a</sup> tarafından tanınmıştır (CooP Africa, 2012). 2018 yılında da Belçika'da bağış toplamak üzere bir bağlı vakıf açılmıştır (CooP Africa, 2020a).

CooP Africa'nın stratejik hedefleri doğrultusunda; 2013'de Kenya'da ve 2015'de Uganda'da vakıflar kurulmuştur. Bu vakıfların fon toplamak noktasında sorumluluk alması, Afrika'da CooP için yepyeni bir dinamik ortaya çıkarmıştır. Afrika'da ortaya çıkarılan yerel kimlik sadece yeni finansman fırsatları yaratmakla kalmamış, aynı zamanda bir sahiplenme ve sorumluluk duygusuyla Afrika'daki yerel insan kaynakları kapasitesinin artmasını sağlamıştır. CooP Africa toplamış olduğu fonlarla, diğer sivil toplum kuruluşlarından farklı olarak ikinci el bisikletleri toplamak yerine, Afrika'nın coğrafyasına ve Afrika insanının ihtiyaçlarına en uygun bisikletlerin dağıtımını yapmaktadır. Ancak en uygun olarak ifade edilen bisikletlerin kontratla üretilip üretilmediği veya halihazırda üretilmiş bisikletler arasından seçim yapılarak satın mı alındığı noktasında herhangi bir açıklama tarafımızca bulunmamıştır.

Gelecekte, Afrika'da güçlü bir organizasyon ağına sahip olarak, kara kıtanın kalkınma hedeflerine ulaşmasında katkı sağlamak isteyen CooP Africa (2021a), "*Yoksulluktan Kurtulmak - Bir Bisiklet Fark Oluşturur*" başlığıyla kendisini şöyle tanıtmaktadır:

*"Yoksulluktan kurtulmak, eğitim, sağlık, iş ve gelir gibi temel ihtiyaçlara ve hizmetlere erişimi iyileştirmek için öğrencileri, sağlık gönüllülerini, çiftçileri ve küçük girişimcileri bisikletle destekliyoruz. Bisikletin fark oluşturduğuna ve sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmada büyük katkı sağladığına inanıyoruz. Misyonumuz, bisikletleri ve diğer ulaştırma ekipmanlarını (tekerlekli sandalyeler, bisiklet ambulanslar ve kargo bisikletleri) Afrika'daki herkes için erişilebilir bir hale getirerek Afrikalı ailelerin gelirlerini iyileştirmektir.*

*Herkesin gelire, eğitime, sağlık hizmetlerine ve gıdaya adil ve eşit erişim hakkı vardır. Her beş kişiden birinin aşırı yoksulluk içinde (günde 1€ 'dan az) yaşaması kabul edilemez. Ayrıca bu insanlar gelir fırsatlarına, sağlık hizmetlerine, eğitim ve yiyeceğe adil erişim şansına sahip olmalıdır. Ancak bu temel ihtiyaçlara ve hizmetlere erişim, Afrika'daki birçok insan için büyük bir mücadele gerektirir. Afrika'da çoğu insan için yürümek yerine bisiklete binmek fark ortaya çıkaracaktır. Bisiklet, Afrika'daki insanlara yoksulluktan kurtulma fırsatı sağlayacağından, yoksulluğun kısır döngüsünü kırabilir.*

*İhtiyacı olan bu insanları bisiklet veya ulaştırmaya yardımcı ekipmanlar ile desteklemeye kararlıyız. Hayırseverlik çabalarımızı, daha fazla bisiklet ve ulaştırmaya yardımcı ekipman dağıtmak için*

<sup>a</sup> Centraal Bureau Fondsenwerving (CBF), Hollanda'da hayır kurumlarının para toplamasını denetleyen bağımsız bir vakıftır.

*Kuzey'de |Avrupa| sayısı artan gönüllü bağış toplama üyelerimizi, Kenya ve Uganda'daki sosyal girişimlerimiz Bikeventures ve Green Hub Shop aracılığıyla bir araya getiriyoruz."*

CooP Africa, uluslararası bir organizasyon yapısına sahiptir. Hollanda'nın Nijmegen şehrinde bulunan Uluslararası Merkez, iki bağış toplama iştiraki ve Belçika'da ve İngiltere'de ofisiyle bunların program birimlerini içermekte ve alt kuruluşlara liderlik etmektedir. Organizasyonda her ülkedeki organın kendi tüzel kişiliği bulunmaktadır. Belçika ve İngiltere'de bağış toplama ortakları, Kenya ve Uganda'da ülke ofisleri bulunmaktadır. Ülke ofisleri, kendi ülkelerindeki tüm program işlemlerinden sorumludur. Her ülkede, programları sahada yöneten ve uygulayan program birimleri vardır. CooP Africa tarafından; Bike4work, Bike4school ve Bike4care olarak girişimcilik, eğitim ve sağlık alanlarındaki projeler yanında hareketli yardımcı ekipmanlara erişim için Afrika Bisiklet Tasarımı projeleri yürütülmektedir. CooP Africa web sitesinde Belçika, Kenya ve Uganda'daki faaliyetleri konusunda daha fazla bilgi sunulmamıştır.

### 4.3. World Bicycle Relief

World Bicycle Relief, 2005 yılında SRAM<sup>b</sup>'in kurucu ortağı ve Genel Müdür Yardımcısı F.K. Day tarafından Aralık 2004'de meydana gelen Hint Okyanusu'ndaki tsunamiyi takiben kurulmuştur. Day ve belgesel fotoğrafçısı olan eşi Leah Missbach Day, yardım çalışmalarını yerinde görmek için Sri Lanka'ya gitmiştir. Gönüllü yardım kuruluşları temsilcileri ile yapılan görüşmelerde, bir bisiklet dağıtım programının sağlayabileceği potansiyel değeri fark etmişlerdir. Bu farkındalık, World Bicycle Relief'in kurulmasına yol açmıştır. Günümüzde World Bicycle Relief, merkezi ABD'nin Şikago kentinde bulunan, dünyanın dört bir yanındaki gelişmekte olan ülkelere yoksulluğun azaltılmasına yardımcı olmak için büyük ölçekli, kapsamlı bisiklet dağıtım programlarında uzmanlaşmış, uluslararası, bir sivil toplum kuruluşu olarak faaliyetlerine devam etmektedir. ABD dışında, İngiltere, İsviçre, Kanada ve Avustralya'da ofisleri bulunmaktadır (World Bicycle Relief, 2020; Wikipedia, 2021).

World Bicycle Relief kendini, yardım edeceği insanların ihtiyaçlarına uygun şekilde tasarlanıp üretilmiş ve yardımların yapılacağı ülkelerde monte edilmiş bisikletler sunan bir STK olarak tanımlamaktadır. Kolombiya, Malawi, Gana, Zambiya, Kenya ve Zimbabve'de faaliyet göstermektedir. World Bicycle Relief'in Afrika'da uzun mesafelerde yük ve yolcu taşımak için özel olarak tasarladığı bisikletler Buffalo markasını taşımaktadır. Özel olarak tasarlanmış Buffalo ortalama özelliklere sahip sıradan bir bisiklet değildir. Gelişmiş dünya insanı için ortalama bisiklet hafif malzemelerden, karmaşık özelliklere sahip olarak eğlence ve spor amacıyla üretilmektedir. Buffalo ise az gelişmiş dünyanın teknoloji yoksunu kırsal bölgelerindeki insanların ihtiyaçları göz önünde bulundurularak tasarlanmıştır. İcatların başarısı, kullanıldığı çevreyle uyumuna bağlıdır. "Tüm yanıtlar, sahadan bulunmalıdır" diye ifade edilen yol gösterici ilke Buffalo'nun tasarımında etkili olmuştur. Bu bağlamda tasarımda, yerel olarak mevcut yedek parçalar, aletler, bilgi ve beceri düzeyine ek olarak bisiklet kullanım ve bakım alışkanlıkları dikkate alınmıştır. Bu nedenle Buffalo gelişmiş pazarlardaki bisikletlerden farklı bir tasarıma sahiptir. Anılan farklılığa güzel bir örnek; arka tekerlekteki pedal frenidir. Gelişmiş dünyada modası çoktan geçmiş olan bu fren tasarımı fren halatı gerektirmediği için Afrika yollarında bir avantajı sunmaktadır. Fren halatlarının

<sup>b</sup> SRAM, ABD'nin Illinois eyaletinin Chicago şehrinde kurulu olan bisiklet parçaları üreticisidir.

kolayca bulunabildiği ve nispeten ucuz olduğu gelişmiş dünya için önemsiz ve basit gözükten detay, Afrika için önemlidir. Buffalo zorlu kırsal koşullara dayanabilecek kadar dayanıklı, gelişmiş özelliklerden yoksun basit bir bisiklettir. Üretiminde kullanılan yüksek kaliteli parçalar ve malzemeler; engebeli arazilerde, ağır yüklerle uzun mesafeleri kolayca kat etmesine imkân vermektedir. Bisikletin basitliği; bakımını ve onarımını kolaylaştırmaktadır. Yedek parçalarında bisikletin dağıtıldığı ülkelerdeki dükkanlarda satılması kolaylaştırılarak, yaygın yedek parça imkânı sağlanmıştır (World Bicycle Relief 2021a).

World Bicycle Relief'in sürdürülebilirlik yaklaşımı, faaliyette bulunulan bölgelerde yaygın bir bisiklet altyapısı oluşturarak insanlar için kalıcı bir çözüm olmayı amaçlamaktadır. Bu amacına ulaşabilmek için de yerel olarak montajın, bakım onarımın yapılabildiği, yedek parçaların mevcut olduğu Buffalo bisiklet mağazalarını yaygınlaştırmak üzere, alandaki genç teknisyenler ile sosyal girişimcilik modeli uygulamaları gerçekleştirilmektedir. Bu çabalarının sonucu olarak da yaklaşık 2500 akredite eğitilmiş teknisyen Buffalo bisikletlerini yürür halde tutmak üzere faaliyet göstermektedir (World Bicycle Relief 2021a).

Resim 1'de görülen Buffalo bisiklet, çerçevesinin alışılmadık geometrisi, genellikle çocuk bisikletlerinde kullanılan pedal freni, bir motosiklete aitmiş gibi görünen bir selesi ve iki büyük keçi taşıyacakmış gibi duran 100kg taşıma kapasiteli arka taşıma selesi ile sıradan bisikletlerden ayrılmaktadır (Bicycling Australia, 2018).



**Resim 1:** Buffalo bisiklet

#### 4.3.1. World Bicycle Relief Afrika

World Bicycle Relief, Güney Amerika'da; Kolombiya'da ve Afrika'da, Malawi, Gana, Zambiya, Kenya ve Zimbabve'de faaliyet göstermektedir. Bu ülkelerde, bisiklet dağıtımı için

yerel STK'lar ile iş birliği içerisinde. Bu STK'lardan birisi Malawi'deki Bicycles for Educational Empowerment Program'dır (BEEP). World Bicycle Relief faaliyet gösterdiği bölgelerde Bicycle Supervisory Committees (BSCs) olarak adlandırdığı, öğrenciler de dahil olmak üzere 10-12 topluluk üyesinden oluşan gruplar oluşturmaktadır. BSC'ler temel bisiklet bakım onarım becerisi eğitimi almak yanında faaliyet gösterdikleri bölgelerde bisikletlerin kimlere dağıtılacağına kararını vermek yani alıcılarını seçmek, yararlanıcı sözleşmelerini uygulamak, bisikletin periyodik bakımlarını yapmak, yedek parçaların mevcudiyetini sağlamak gibi programın sürdürülebilirlik unsurlarını izlemek için ülkelerindeki merkezleri ile birlikte çalışırlar (World Bicycle Relief, 2021b).

World Bicycle Relief, uygulanan programlar ile sahadaki genç teknisyenlere iş imkânları sağlanmaktadır. Bunlara bir örnek aşağıda sunulmuştur (World Bicycle Relief, 2019).

*Zambiya'nın Kafue Bölgesi'ndeki Chipapa köyünden 22 yaşındaki Lameck Daka, eğitimini 2016 yılında tamamladı, ancak babası kolej veya üniversite eğitimini karşılayamadığından gelecek için hiçbir umudu ve beklentisi bulunmuyordu. Mezun olduktan sonra iş bulmak için çok uğraşmasına rağmen bir iş bulamadı, çaresizlik ve umutsuzluk içerisindeydi.*

*2017 yılında, Lameck'in evinden 3 km uzaklıkta bulunan Makangwe İlköğretim Okulu, BEEP kapsamına dahil edildi ve bisiklet dağıtım programı gerçekleştirildi. Lameck bu programa dâhil olarak bisiklet teknisyenliği eğitimi aldı. Lameck şimdi Zambiya'daki en genç teknisyenlerden birisi olarak bu okuldaki bisikletlerin bakımlarını ve onarımlarını gerçekleştirmektedir.*

*Bir Saha Teknisyeni ve BSC'nin bir üyesi olan Lameck'e, bir alet takımı ve bir Buffalo bisiklet verilmiştir. Okuldaki bisikletlerin aylık periyodik bakımlarını ve gereken onarımlarını gerçekleştiren Lameck, bu işten aylık ortalama K300 (yaklaşık 27 USD) kazanmaktadır. "Bu işten para kazanıyorum, kazandığım parayla da yiyecek, kıyafet ve cep telefonum için kontör satın alabiliyorum" diyor.*

*Sürekli okulda bulunması gerekmediğinden boş zamanlarında gönüllü olarak yerel bir kliniğin işlerine yardım etmektedir. Buffalo bisikletiyle okullara ilaç dağıtımına yardımcı olmak yanında sıtma ve aşı konusunda toplumsal duyarlılığın artırılması çalışmalarına katkı sağlamaktadır.*

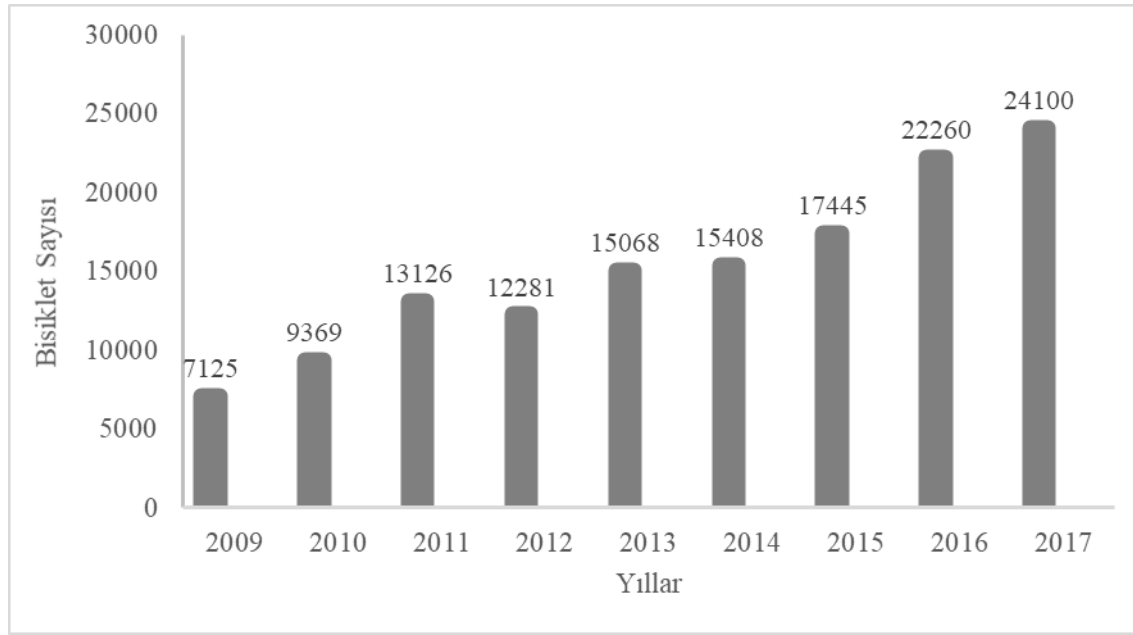
*Lameck'in babası da, yetiştirdiği tavukları pazara götürmek için Lameck'in Buffalo bisikletini kullanmaktadır. Bu sayede bir Buffalo bisiklet hane halkının gelirini arttırmasına imkân sağlamaktadır. Lameck, "Geçen yıl bisiklet tamirinde daha deneyimli hale geldim, Buffalo ve diğer bisikletlerdeki herhangi bir sorunu artık kolayca çözebiliyorum. En önemlisi, farklı insanlarla nasıl etkileşim kuracağımı ve insanlara daha pratik bir şekilde nasıl yardım edebileceğimi öğrendim" diye ekliyor. Lameck, hayali biriktirebildiği parayla bir gün Çevre Sağlığı alanında bir eğitim alabilmektir.*

#### 4.4. VelAfrica

VelAfrica hikayesinin arkasında, 1990'lı yılların başında İsviçre'de yaşanan yüksek işsizlik oranı yatmaktadır. Paolo Richter'in eski bisikletlerin yenileme tutkusu, işsizlere istihdam imkânı sağlayan bir geri dönüşüm atölyesine dönüşmüştür. 1993 yılında "Drahtesel" atölyesinin açılmasının üzerinden çok geçmeden bisiklet deposu dolmaya başlamıştır. Kısa bir süre sonra Paolo Richter'in, Gana'daki arkadaşını ziyareti, depoda biriken bisikletlerin Afrika'da kullanılması fikrini ortaya çıkarmıştır. Kısa bir süre sonra İsviçre'de kullanılmayan

bisikletlerle doldurulan ilk konteyner Gana'ya gitmek üzere atölyeden ayrıldığında VelAfrica'nın başarı öyküsünün temeli atılmış oluyordu (VelAfrica, 2021b).

“Bisiklet, Yaşamları Değiştirir” sloganıyla hareket eden VelAfrica, İsviçre'de âtil halde bekleyen eski bisikletleri toplayıp, tekrar yola çıkmaya uygun tamir bakımlarını yapmakta yani yenilemekte ve Afrika'ya sevk etmektedir. Gana'ya gönderilen ilk 300 yenilenmiş bisiklet, 20 yıl önce İsviçre'den ayrılmış, bugüne kadar 190.000'den fazla bisiklet de bunu takip etmiştir. Yalnızca 2019 yılında güneye 20.000'den fazla bisikleti taşıyan 47 konteyner sevk edilmiştir. 2009-2017 arası yapılan sevkiyat miktarları Şekil 1'de verilmiştir. İsviçre'de yaklaşık 400 toplama noktası bisiklet başışı kabul etmektedir ve bisikletlerin yenilenmesi işi 34 atölye tarafından gerçekleştirilmektedir (VelAfrica, 2018).



Şekil 1: 2009-2017 Arası İsviçre'den Afrika'ya bisiklet sevkiyatı

VelAfrica şu anda Gana, Gambiya, Madagaskar, Tanzanya, Güney Afrika, Burkina Faso ve Fildişi Sahili'nde yürütülen dokuz projenin ortağıdır (VelAfrica 2021b).

#### 4.4.1. VelAfrica İsviçre

VelAfrica, İsviçre genelinde kullanılmayan, tren istasyonlarında unutulmuş veya depolara ve arka bahçelere atılmış bisikletleri toplamaktadır. İsviçre'de toplanan bisikletlerle ilgilenen 20 bakım onarım atölyesi bulunmaktadır. Bu atölyelerde ilgili devlet kurumlarıyla birlikte projeler yürütülmektedir. Atölyelerde engelli bireyler, işsizler ve İsviçre iş hayatına ısındırılmaya çalışılan göçmenler istihdam edilmektedir. Toplanan bisikletler bu atölyelerde elden geçirilip, Afrika'nın yollarına uygun hale getirilerek sevkiyata hazır hale getirilmektedir (VelAfrica, 2021).

Velafrika; markası, türü, boyutu veya Afrika yollarına ne kadar elverişli olduğuna bakmaksızın her bisikleti başış olarak kabul etmektedir. Başış olarak gelen bisikletlerden onarılamayacak kadar kötü durumda olanlar, yedek parça olarak değerlendirilmektedir. Afrika'ya gitmek üzere hazırlanan konteynerlere bu yedek parçalar da konulmaktadır. Yalnızca belirtilen kalite standartlarını karşılayan bisikletler Afrika'ya gönderilmektedir.

Afrika'nın ham yollarında sürüşe uygun olmayanlar ikinci el olarak İsviçre'de değerlendirilmektedir. Toplanan bisikletlerin yaklaşık yüzde 10'u bu kapsamda İsviçre pazarında satılmaktadır. Satıştan sağlanan gelir VelAfrica'nın giderlerini karşılamakta kullanılmaktadır (VelAfrica, 2021).

Yedek parçalar da dâhil olmak üzere, Afrika yolları için uygun bisikletler ve yedek parçalar, İsviçre'de altı noktada nakliye konteynerlerine yüklenmektedir. Nakliyede yükleme verimliliği sağlamak için ön tekerlekler, seleler ve pedallar sökülme ve gidonlar yana çevrilmektedir. Bu şekilde paketlenildiğinde, bir konteynere yaklaşık 500 bisiklet sığdırılmaktadır. Konteynerler Basel'den, gemiye yükleneceği Anvers limanına gönderilmektedir. Bisikletler Afrika'daki varış limanına ulaştıktan sonra yolculukları bitmez. Kamyonlar, bisiklet konteynerlerini Gana, Gambiya, Güney Afrika, Burkina Faso, Tanzania, Madagaskar ve Fildişi Sahili'nin iç bölgelerindeki proje ortaklarına ulaştırmada kullanılan yegane araçlardır (VelAfrica, 2014).

VelAfrica'nın faaliyetleri, İsviçre'de bisiklet geri dönüşümünü yalnızca çevresel açıdan anlamlı kılmamakta, aynı zamanda engelli bireyler ve göçmenler gibi dezavantajlıların sosyalleşme süreçlerine ve işgücüne entegrasyon süreçlerine de önemli katkılar sağlamaktadır. VelAfrica bisiklet yenileme atölyelerinde diğer STK'lar ve ilgili devlet kurumlarıyla yakın iş birliği içerisinde. İsviçre'deki atölyelerde yaklaşık 300 kişi istihdam edilmektedir. Mültecilerin istihdam edildiği atölyenin yöneticisi Christopher Klein, "Mültecilerin, motivasyonları harika. Atölyemizde İsviçre çalışma ortamı hakkında izlenimler ediniyorlar ve doğrudan iş başında pratik yapma ve dil becerilerini geliştirme fırsatı elde ediyorlar" demektedir (VelAfrica, 2021)

#### 4.4.2. VelAfrica Afrika

Afrika'da yeniden hayat bulan İsviçre'nin eski âtil bisikletlerinin, yeni yuvalarında tamamen farklı bir anlamı vardır: bu basit araç insanların kaderlerini değiştirmektedir. Özellikle kadınlar su taşımak ve odun toplamak gibi günlük rutin işlerini bu yeni araç sayesinde çok daha hızlı ve konforlu bir şekilde yerine getirebilmektedirler. Bisikletler kadınlara zaman kazandırmanın yanı sıra daha fazla yük taşıma imkânı da sağlamaktadır (VelAfrica, 2014). VelAfrica Afrika'ya sadece bisiklet değil, bilgi de taşımaktadır. Yerel ortaklarıyla birlikte, bisiklet atölyeleri kurmakta, eğitim kursları düzenleyerek potansiyel bisiklet teknisyenlerini eğitmektedir. Bu faaliyetleri bisiklet montajı, onarımı ve satışı konusunda iş fırsatları ortaya çıkarmaktadır (VelAfrica, 2021).



**Fotoğraf 6:** Tanzania'da Arusha bisiklet merkezi (2015)

VelAfrica, Afrika'da herkesin bisiklet almasını sağlamak için özel hareketlilik programları sayesinde düşük gelirli kişileri desteklerken, bisiklet tamir atölyelerinin kurulmasına ve bisiklet teknisyenlerinin eğitime de destek vermektedir (Fotoğraf 7). Ayrıca, bisiklet teknisyenlerinin, teknisyen eğitimsi olmasına yönelik eğitim programları da bulunmaktadır (VelAfrica, 2021a).



**Fotoğraf 7:** Tanzania'da Arusha Bisiklet Merkezi 2015

VelAfrica bisikletleri bilâbedel Afrika'ya sevk etmektedir. Bisikletler Afrika'ya ulaştığında yerel ortaklara devredilmektedir, bu ortaklar aracılığı ile Afrika'da satılmaktadır. Velafrika, bu satışlarla sürdürülebilir ekonomik kalkınmayı desteklemek istemektedir (VelAfrica, 2021).



**Fotoğraf 8:** Sadi (solda) ve Jackson (sağda) eğitimlerini Arusha Bisiklet Şirketi (ABC)'de tamamladılar. Andrea ile birlikte şimdi Arusha kentinin Moshi bölgesinde bir şube işletiyorlar.

## 5. TEKERLEĞİN YENİDEN İCADI: AFRİKADA BİSİKLETİN FAYDALARI

Üçüncü ve dördüncü bölümlerde ele alınan sosyal girişimlerin Afrika için bisiklet organizasyonları, kara kıtanın insanlarına başta eğitim olmak üzere, ekonomi ve sağlık alanlarında önemli faydalar ortaya çıkarmaktadır. Bu bölümde organizasyonların Afrika için katkıları ele alınacaktır.

### 5.1. Eğitim Alanında Ortaya Çıkardığı Katkılar

Afrika kırsalındaki çocuklar için eğitimin önündeki en büyük engel okulla ev arasındaki inanılmaz mesafelerdir. Bisikletler, öğrencilerin okula giderken karşılaştıkları birçok zorluğun üstesinden gelmelerindeki en büyük yardımcılarıdır. Afrika'da okul yolunda günlük 20 km yürümek çoğu çocuk için sıradan bir iştir. Sabah dersine yetişebilmek için yaklaşık 10 km yürümüş olan bir çocuk, ders başlamadan tükenmiş olmaktadır. Afrika'da okula başlayan çocukların %15'i ikinci sınıfa geçmeden okuldan ayrılmaktadır. Okula kayıt yaptıran çocukların %42'si okulu bitirmeden terk etmektedir (Re-Cycle 2021d).

Bisiklet ilkökul sonrasında ortaokul/lise düzeyinde eğitime devam edebilmek için daha da önemli hale gelmektedir. Zira ortaokul ve lise düzeyindeki okullara ulaşmak için kat edilmesi gereken mesafeler de artmaktadır. Bisikletler ortalama yolculuk sürelerini %75'e



varan oranlarda azaltmak yanında okul yolunda öğrencilerin güvenliğini de arttırmaktadır. (örn. Re-Cycle 2021c, VelAfrica 2020, Coop Africa, 2021, World Bicycle Relief, (2020).

Okul yolunda kat edilmesi gereken uzun mesafeler yanında, evlerine birkaç km. uzaklıktaki su kuyularından su getirmek evdeki kızların görevidir. Bisiklet sayesinde özellikle kız öğrencilerin su getirme sürelerindeki kısalma ve konfor artışına bağlı olarak akademik çalışmaları için daha fazla zamanları ve enerjileri kalmaktadır. World Bicycle Relief'in (2021d) BEEP Programı, kız öğrencilere pozitif ayrımcılık yaparak ihtiyacı olan öğrencilere bisiklet dağıtmaktadır. VelAfrika'nın "Okula Bisiklet" programı kapsamında okula uzun ve tehlikeli yolculuklar yapan çok fakir çocuklar ve gençler indirimli fiyattan, bazen ücretsiz olarak bisiklet sahibi olabilmektedir (VelAfrica, 2021).



**Fotoğraf 9:** 2019'da Tanzania'daki "Okula Bisiklet" programı aracılığıyla 1300'den fazla kız öğrenciye bisiklet dağıtılmıştır.



**Fotoğraf 10:** Mariam Nsimba Haruna okula gitmek için her gün bisikletsiz üç buçuk saat yürüyordu.

Velafrika'nın projelerine yönelik yaptığı araştırmalar, Tanzania'da bisikletlerin okul çocuklarına birçok faydalar sağladığını göstermektedir (VelAfrica 2021b):

- *Zaman tasarrufu:* Öğrenciler bisiklet kullanarak her gün iki saate kadar seyahat süresinden tasarruf etmektedirler.
- *Öğrenme ve aile çalışması:* Kazanılan zaman sayesinde akademik çalışmaya ve aileye yardım etmek üzere daha fazla zaman kalmaktadır. Bisikletin tasarruf ettirdiği zaman, bu çocukların okulu başarıyla tamamlama olasılığını artırmaktadır.
- *Güvenlik:* Bisiklet kullanmak; öğrencilerin yolculuklarında kendilerini daha güvende hissetmelerini, yollardaki tehlikelerden ve saldırılardan daha az korkmalarını sağlamaktadır. Yoldaki güvenliğin artması özellikle kız öğrencilerin alacakları eğitim için oldukça önemlidir.
- *İyileştirilmiş okul performansı:* Bisiklet yolculuğu, öğrencilerin okula zamanında ulaşarak dersleri kaçırmaya olasılığını düşürmektedir. Uzun yürüyüşler elbette çok yorucudur, bu nedenle bisikletle okullarına daha az yorulmuş olarak gelirler ve derslerine odaklanabilirler.
- *Paylaşmak önemsemektir:* Afrika'da bir bisiklet ortalama olarak ailenin üç ila beş üyesi tarafından kullanılmaktadır.
- *Aile bütçesine yardımcı olur:* Aileler daha önce otobüs yolculuklarına harcadıkları paradan tasarruf etmektedirler.

## 5.2. Sağlık Alanında Ortaya Çıkardığı Katkılar

Afrika kırsal topluluklarının çoğunda, genç kadınlar evlerine su taşımak ve yakacak odun toplamaktan sorumludur. Başın üzerinde eşya taşımak Afrika'da oldukça yaygındır. Ancak bu taşıma şekli boynu zorlayarak omurgayı sıkıştırmakta ve genellikle uzun süreli rahatsızlıklara sebep olmaktadır. Hâlbuki, bisikletle ağır eşyalar taşınabileceğinden, yük taşımaya bağlı bu tür rahatsızlıkların önüne geçilebilir.

Öte yandan Afrika'da sıtma, tüberküloz ve HIV gibi hastalıklar kırsal toplulukları tehdit etmeye devam etmektedir. Bu nedenle, sağlık hizmetlerine erişim hayati önem taşımaktadır. Ancak uzun mesafeler ve engebeli arazi, hastaların uzaktaki sağlık kliniklerine erişimini zorlaştırmaktadır. Bunun yanı sıra gönüllü sağlık çalışanları, hastalara evlerinde bakım sağlamak için genellikle 10-20 kilometre yürümektedirler. Bisikletler sayesinde gönüllü sağlık çalışanları daha hızlı hareket edebilmekte, bu sayede daha fazla hastaya ulaşabilmektedirler. Artan hareket hızı hastaların ihtiyaçlarını karşılamak ve önlenebilir hastalıkların ortadan kaldırılmasına yardımcı olmak için zaman kazandırmaktadır.

Covid-19 salgın sürecinde, Afrika'da bisikletli sağlık çalışanları iki tekerlekle hayat kurtarmaktadır. Yukarıda zikrettiğimiz STK'ların hizmet verdiği topluluklar, mevcut küresel salgına karşı son derece savunmasız olmak yanında, bu virüsün yayılmasıyla başa çıkacak donanıma da sahip değildir. Bir bisikletle salgın mücadelesine seferber edilen Birinci Basamak sağlık çalışanları, bu bölgelerde toplulukların COVID-19'a karşı nasıl hazırlandığını, nasıl tepki verdiğini ve bu etkiden nasıl kurtulduğunu belirlerken kritik bir rol oynamaktadır.

Afrika'da sağlık hizmetlerine erişimde bisiklet ambulanslar da kullanılmaktadır. Bu bisiklet ambulanslar, hastaları ve hamile kadınları hızlı, ucuz ve rahat bir şekilde sağlık merkezlerine ulaştırmayı mümkün kılmaktadır (Fotoğraf 11 ve 12).



**Fotoğraf 11:** Uganda gibi arazinin engebeli olduğu yerlerde, ambulans olarak şarj edilebilir elektrikli bisikletler kullanılmaktadır. Bakım için kilometrelerce yürüyen Sandra Naigaga gibi hamile kadınlar artık bu hizmeti kullanabilmektedir. (Bamulanzeke, 2019)



**Fotoğraf 12:** Köy Sağlık Ekibinin bir üyesi olan Harid Mukasa yardımcı sağlık personeli ile birlikte, bir hastayı bisiklet ambulans ile Budondo sağlık merkezine naklediyor. Uganda'da

hastaların yüzde 7'sinden azı sağlık tesislerine bir ambulansla gelmektedir (Bamulanzeki, 2019).

Bisiklet projelerinin Afrika'da sağlık alanında diğer faydaları şöyle sıralanabilir:

- Hastaların daha sık ziyaret edilebilmesi yanında sağlık çalışanının daha konforlu seyahati; hasta bakımı kalitesini arttırmaktadır.
- Daha kısa sürede daha uzak bölgelere ulaşım imkanı sayesinde, hem hastalıklar hem de önleyici tedbirler konusunda toplum bilincinin artırılması için önemli katkılar sağlamaktadır.
- Seyahat konforu artışı gönüllü sağlık çalışanlarının daha fazla çalışmalara katılmasına imkân sağlamaktadır.
- Daha sağlıklı ve daha güçlü toplulukların oluşturulmasına katkı sağlamaktadır.

### 5.3. Ekonomi Alanında Ortaya Çıkardığı Katkılar

Birincil ulaşım aracının yürüme olduğu Afrika kırsalında ve gelişmekte olan bölgelerde, aşılması gereken mesafeler daha fazla kazancın önündeki en büyük engellerden birisidir. Kısıtlı hareket yeteneği hem pazara erişimi ve hem de üretkenliği sınırlamaktadır. Bisiklet sayesinde çiftçiler pazara daha fazla ürün, değirmene daha fazla tahıl veya toplama merkezine daha fazla süt taşıyabilmektedirler.



**Fotoğraf 13:** Süt güğümleri bisikletlerin arkasında taşınmaktadır. Bu güğümleri elde taşıyarak ulaşılacak mesafeler ile bisikletle ulaşılacak mesafeler arasında inanılmaz mesafe farkı vardır. Ayrıca bisikletle |süt| nakliyesi işi ortaya çıkmıştır (World Bicycle Relief 2017).

Ekonomik gelişmenin temelinde ulaştırma yatmaktadır. İbn-i Haldun geniş iç bölgelere açılmanın mümkün olmadığı coğrafyalardan hareketle öz olarak "coğrafya kaderdir" iddiasını ortaya atmıştır. Modern çağda Jeffrey Sachs'da, The End of Poverty (2005)

kitabında Peru'nun gelişememe nedenini sarp dağlar nedeniyle deniz yoluna ulaşımın imkânsızlığına bağlayarak, coğrafyanın ekonomi üzerindeki belirleyici etkisine vurgu yapmaktadır. Kara kıtanın yoksul çiftçilerinin kaderlerini kökten değiştirmek için neredeyse her şeyin alınıp satıldığı (Bardakcı, 2019), Afrika pazarına daha kolay bir ulaşım için tekerleğe ihtiyaçları vardır. Bisiklet gibi basit ve uygun fiyatlı bir ulaşım aracı, yeni gelir fırsatları sunmanın yanı sıra zaman ve emekten çok fazla tasarruf sağlamaktadır (Re-Cycle, 2021c).

Afrika kırsalında yaşayanların %75'i geçimlerini tarımsal ürün ticaretinden sağlamaktadır. 4 km-5 km uzaklıktaki bir tarlaya yürüyerek gitmek yaklaşık 1 saat sürmektedir ve tarlada çalışmak için ayrılan süreyi %25 azaltmaktadır. Bunun yanı sıra yürümek bisikletle seyahat etmekten üç kat daha fazla kalori tüketmeyi gerektirmektedir. Buna bağlı olarak, Afrika'da tarımsal faaliyetler, yerleşim yerinden 2-4 km yarıçaplı bir alanda yoğunlaşmıştır, bu mesafenin ötesinde tarımsal faaliyet çarpıcı biçimde azalmakta hatta yok olmaktadır. Kadın çiftçiler için tarlaların biraz uzakta olması, ev işleri, çocuk bakımı ve diğer ekonomik faaliyetlere devam etme konusunda çok az zamanları ve enerjileri olduğu anlamına gelmektedir (Re-Cycle 2021d).

*Re-Cycle'in yardım sağladığı Mpatisha, 20 yaşındadır ve Zambiya kırsalında yaşamaktadır. 6 çocuğun en büyüğüdür ve kendisinin bir yaşında bir çocuğu vardır. Her gün, bebeği ile sabah 5.30'da evden çıkmaktaydı ve yörede mevcut tek su kaynağı olan dereden su getirmek için yürümeye başlamaktaydı. Suyu yolculuğu gidiş-dönüş 2,5 saat sürmekteydi. Evine varır varmaz, daha fazla su getirmek için tekrar geri dönmesi gerekmekteydi. Bu yüzden Mpatisha saat 10.30'a kadar toplam 5 saatini su getirmek için harcamaktaydı. Evdeki su tüketimine bağlı olarak bazı öğle sonlarında ek bir sefer daha yapması gerekmekteydi.*



**Fotoğraf 14:** Mpatisha, Zambiya kırsalında bir kadın ve su için giden çocuklar

*Mpatisha'nın artık bir bisikleti var. Tek seferde iki adet 20 litrelik su kabını kolayca taşıyabiliyor. Sıcakta yüklü bisikletle hareket zor olsa da bisikleti olmadığı dönemlerde başında 20 lt. bir su kabıyla iki kat daha uzun süre yürümek zorunda kalıyordu (Re-Cycle 2021d).*

#### 5.4. Girişimcilik Alanında Ortaya Çıkardığı Katkılar

Afrika'da bisiklet işine yoğunlaşan STK'lar, Afrikalıların girişimcilik projelerine de destek sağlamaktalar. Sokak satıcıları, tüccarlar, çiftçiler, çöp toplayıcıları gibi bisikletle nasıl para kazanılacağını çok iyi bilen, ancak gerekli imkândan yoksun Afrikalılar için bu projelerde sunulan bisikletler, kendi kendini güçlendirmenin önemli birer aracıdır. Afrika'da "boda

*boda*” olarak isimlendirilen bisiklet taksiler yanısıra modifiye edilmiş bisiklet ve römorklar sayesinde taşımacılık yapan girişimcilere rastlamak da mümkündür. Ayrıca hemen her projede gördüğümüz bisiklet teknisyenliği sayesinde kendi işini kuran çok sayıda genç bulunmaktadır.

*Bisiklet girişimciliği projelerinin birinden faydalanan Fred, kasabada bir bisiklet kiralama ve boda boda şoförlüğüne başlamıştır. Bisikletini satın almak için çok çalışarak kiraladığı bisikleti satın almıştır. Çalışmaya ve tasarrufa devam eden Fred ikinci bisikletini satın alıp, birinde bir şoför çalıştırarak bir motosiklete kadar büyümüştür. Şimdilerde Fred bir motosiklet taksi sürmektedir. İki boda boda'sında iki kişi istihdam etmektedir (Fotoğraf 15) CoopAfrica (2021d).*



**Fotoğraf 15:** Fred, Uganda'da boda boda sürücüsü

*Bisikletini 2012 yılında teslim alan Dickson Zambiya'nın Palabana şehri kırsalında tavuk yetiştirmektedir ve aynı zamanda yerel pazar yerinde bir de kasap dükkânı vardır. Daha önce bir seferde sadece 200 tavuk yetiştirebiliyordu, çünkü tavukları elde dükkânına taşımak çok zordu. Bisikletini aldıktan sonra çiftliğinde tek seferde 1500 tavuk yetiştirmeye başladı. Tavukları pazar yerindeki dükkânına getirmek ve pazardan aldığı yemleri tekrar çiftliğe taşımak için şimdi dört bisikleti ve bunları kullanan işçileri var. Dickson, çiftliğini genişletmenin yanı sıra, Palabana pazaryerindeki dükkânını da büyüttü. Şimdi satışa hazır 500 tavuğu var (World Bicycle Relief, 2021c).*



**Fotoğraf 16:** Palabana pazaryerinde bir de kasap dükkânı işleten çiftçi Dickson

## 6. SONUÇ

Avrupa'nın zengin ülkelerinde farklı gerekçelerle tren istasyonlarına veya evlerin depolarına terk edilmiş çok sayıda bisiklet bulunmaktadır. Bunların yeni bir hayata başlaması ve ikinci hayatlarında insana gerçekten dokunmalarının mümkün olduğu Re-Cycle, CooP Africa VelAfrica ve World Bicycle Relief örneklerinde açıkça görülmektedir. Bisikletin fakir toplumun hayatında eğitim, sağlık ve ekonomi alanlarında ortaya çıkarabileceği muazzam katkıyı Afrika'da faaliyet gösteren Avrupa kökenli STK'lar örneğinde, belki de şu ana kadar ilk kez ele alan bu çalışmanın temel katkısı sadece Afrika bağlamında değil fakirliğin var olduğu başka bağlamlar için "ne yapabiliriz" sorusuna farklı bir bakış açısı katabilmektir.

Bu makaleye kaynak oluşturması için yaptığımız araştırmalar esnasında, kullanılabilir kaynak olarak incelenen STK'ların web siteleri başta olmak üzere İnternette Afrika'ya dair bir kısmı kaynakçaya eklenen onlarca video izlenmiştir. Bu videolara konu olan hayatlar, hikayeler birbirinden farklı olsa da hepsinin özünde bisikletin hayatlara inanılmaz dokunuşu nazarı dikkate sunulmuştur. Ancak dikkatimizi celbeden başka bir husus dahi bulunmaktadır: Afrika henüz tekerleği kendisi icat edememiştir. Zira izlediğimiz videolarda taşıma amaçlı kullanılan bir kağnyıya, at arabasına veya bir başka tekerlekli araca rastlanmamıştır. Bir başka ilginç nokta da at eşek ve deve gibi taşıma hayvanlarının da bu videolarda yer almamasıdır. Genç yaşlı onlarca, yüzlerce kadın, kafalarının üzerindeki kaplarda su taşımaktadır ama neredeyse hiçbiri bir at, bir eşek veya at arabası türevi bir vasita ile gözükmemektedir. Bu videolarda okul yolunda yürüyen binlerce öğrenci, okula birkaç saat yürümekte fakat bisiklet dışında bir taşıma aracı veya bineği yer almamaktadır. İzlediğimiz videolar bize, bisikletin aslında tekerleğin Afrika için bir evrim değil, fakat büyük bir devrim olduğunu düşünmeye itmiştir. Bu bağlamda, bisiklet sayesinde Afrika'da tekerlek yeniden icat ediliyor denilmesi bir abartı olmayacaktır.



Ayrıca anılan STK'ların kendi ülkelerinde sosyal girişimcilik kapsamında faaliyetleri de son derece büyük katkılar sağlamaktadır. Toplumun dezavantajlı üyelerinin ve dahi mültecilerin iş gücüne dâhil edilmelerinin, bireylerin moral ve motivasyonları üzerinde inanılmaz katkılar sağladığı ilgililerce ifade edilmiştir.

Bir yandan teknolojinin ve modanın hızla değişimi nedeniyle hızla çöp olan onlarca atığın evlerimizi veya çöplüklerimizi doldurduğu, öte yandan ihtiyaç içinde vatandaşımızın veya mültecilerin yoğun olarak bulunduğu ülkemizde veya dünyanın başka bölgelerinde, insanların hayatına dokunacak sosyal girişimcilik projeleri ortaya çıkarılabilir mi? Okuyucularımıza bu soruyu düşündürmeyi önceleyen bu çalışmamızda Afrika'da bisiklet temelinde yürütülen sosyal girişimcilik projelerinden bir kısmı kabaca tanıtılmaya çalışılmıştır. Konunun daha önce ele alınmayışına bağlı olarak, kullanılabilir yegâne kaynaklar Afrika'da bu kapsamda faaliyet gösteren STK'ların web sitelerinden oluşmuştur. Okuyucuların çalışmanın bu kısıtını göz önünde bulundurmaları yazarlarca önemli görülmektedir.

#### KAYNAKÇA

- Ashoka (2021) <https://www.ashoka.org/en>, Erişim:25.05.2021.
- Bamulanzeki, N (2019), <https://www.aljazeera.com/gallery/2019/4/1/ugandas-bicycle-ambulances-help-the-pregnant-sick-and-injured> (E.T. 20.02.2021)
- Bardakcı A.(2019), "Afrika'nın En Büyük Açık Hava Pazarları", Denizli Organize Sanayi Bölgesi Dergisi, s.60, ss. 68-71
- Bicycling Australia (2018), "The Buffalo Bicycle: The Secret Weapon Changing Lives in Africa", 7 December <https://www.bicyclingaustralia.com.au/news/the-buffalo-bicycle-the-secret-weapon-changing-lives-in-africa> (E.T. 20.03.2021)
- Bikes not bombs (2021) <https://bikesnotbombs.org/> (E.T. 20.09.2020)
- CooP Africa (2020a) "Coop-Belgium Junior Fundraising Affiliate", <https://www.coop-africa.org/en/coop-belgium/> (ET 02.12.2020)
- CooP Africa (2021a) "Cycling Out of Poverty – A Bike Makes The Difference", <https://www.coop-africa.org/en/> (ET 02.01.2021)
- CooP Africa, (2012) "CooP-Africa receives CBF certificate for small charities", <https://www.coop-africa.org/nl/2012/02/coop-africa-receives-cbf-certificate-for-small-charities/> (ET 02.11.2020)
- CooP Africa, (2021b) "Our Unique Access And Mobility Approach", <https://www.coop-africa.org/en/our-unique-access-and-mobility-approach/>(ET 02.02.2021)
- CoopAfrica (2021d) "BIKE4WORK: Entrepreneurship" <https://www.coop-africa.org/en/causes/bike4work/>
- Dees, J.G. (2007) "Taking Social Entrepreneurship Seriously". *Social Science And Modern Society* v44(3),24-31.
- Defourny, J. & Pestoff, V.(2014), "Towards a European Conceptualization of the Third Sector", *Accountability and Social Accounting for Social and Non-Profit*

- Organizations, *Advances in Public Interest Accounting*, Vol. 17, pp. 25-87.  
<https://doi.org/10.1108/S1041-706020140000017001>
- Hill, T. L. Kothari, T.H. & Shea, M.(2010), "Patterns of Meaning in the Social Entrepreneurship Literature: A Research Platform," *Journal of Social Entrepreneurship*, v1(1), ss.5-31, DOI:[10.1080/19420670903442079](https://doi.org/10.1080/19420670903442079)
- Institute for Transportation and Development, (2019) "Addis Ababa is Boosting Economic Growth with an Ambitious Walking and Cycling Strategy", April 11,<https://www.itdp.org/2019/04/11/addis-ababa-walking-and-cycling-strategy/> (E.T. ET, (02.10.2020)
- Kohlbacher, F.(2005). "The Use of Qualitative Content Analysis in Case Study Research", *Forum Qualitative Sozialforschung/Forum: Qualitative Social Research*, v.7(1), Art. 21, <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs060121>.
- Mair, J. & Marti, I. (2006), "Social Entrepreneurship Research: A Source of Explanation, Prediction, and Delight", *Journal of World Business*. v41 ss36-44.
- Re-Cycle (2021c) "It's not uncommon for children to face a 12 mile (20km) round-trip to school", <https://www.re-cycle.org/education/>
- Re-Cycle (2021c) "On average one bike is used by six people in an African household", <https://www.re-cycle.org/livelihoods/> (E.T. 20.03.2021)
- Re-Cycle (2021d) "Mobility may be something that citizens of developed countries take for granted", <https://www.re-cycle.org/health/>
- Re-Cycle, (2021a) "The story behind Re-Cycle", <https://www.re-cycle.org/history-of-re-cycle/>, (ET. 29.09.2020)
- Re-Cycle, (2021b) "Re-Cycle Receives Used Bikes in the UK and Donates Them to Trusted Partners in Africa" <https://www.re-cycle.org/about-us/> (E.T. 22.10.2020)
- Re-Cycle, (2021e) <https://www.re-cycle.org/>, (ET, 23.12.2020)
- Rivera-Santos, M.; Holt, D.; Littlewood, D & Kolk, A (2015), "Social Entrepreneurship In Sub-Saharan Africa", *The Academy of Management Perspectives*, , V 29(1), ss 72-91.
- Sachs, J.(2005), *The End of Poverty*, Penguin Books
- Saffron Walden Reporter (2020) "If you park your bicycle at Cambridge railway station's cycle point, remove the tag to show you're using it" <https://www.saffronwaldenreporter.co.uk/news/cambridge-railway-bicycle-parking-cleanup-is-underway-5441900>, (E.T. 20.10.2020)
- Saunders, M., Lewis, P. & Thornhill, A. (2012) "Research Methods for Business Students" 6<sup>th</sup> edi. Pearson Education Limited
- Sivil Toplum (2021) <https://www.siviltoplum.gov.tr/dernek-sayilari>, Erişim: 25.05.2021.
- Taş, H. Y., ve Şemşek, İ. (2017), "Türkiye ve Dünya'dan Sosyal Girişimcilik Örnekleri ve İstihdama Katkıları", *HAK-İŞ Uluslararası Emek ve Toplum Dergisi*, Cilt: 6(16), s.483

- VelAfrica (2014) "Velos für Afrika: Zweites Leben für das alte Stahlross", Basellandschaftliche Zeitung, 09 May, [https://velafrica.ch/media/archive1/PDF\\_Deutsch/Medienspiegel/Medienspiegel/Baselandschaftliche\\_Zeitung\\_20140509.pdf](https://velafrica.ch/media/archive1/PDF_Deutsch/Medienspiegel/Medienspiegel/Baselandschaftliche_Zeitung_20140509.pdf) (ET. 23.08.2020)
- VelAfrica (2021b), <https://velafrica.ch/en/>
- VelAfrica (2021b), <https://velafrica.ch/en/what-we-do/bike-to-school/>(E.T. 20.03.2021)
- VelAfrica, (2018) "Impact Report 2018", <http://www.impact.velafrica.ch/en> (ET 10.11.2020)
- VelAfrica, (2020), <https://velafrica.ch/en/about-us/history/> (ET 08.11.2020)
- VelAfrica, (2021a) "Vocational Training", <https://velafrica.ch/en/what-we-do/vocational-training/>
- VelAfrica, <https://velafrica.ch/en/> (E.T. 20.03.2021)
- Wikipedia (2021) World\_Bicycle\_Relief, [https://en.wikipedia.org/wiki/World\\_Bicycle\\_Relief](https://en.wikipedia.org/wiki/World_Bicycle_Relief) (E.T. 17.02.2021)
- World Bicycle Relief (2017) "How Much Can Bicycles Change Communities?" World Bicycle Relief On GCN, <https://www.youtube.com/watch?v=tY5T3DRRVGI> (E.T. 20.03.2021)
- World Bicycle Relief (2021a) "The Bike" <https://worldbicyclerelief.org/the-bike/>
- World Bicycle Relief (2021c), <https://worldbicyclerelief.org/how-bicycles-have-changed-palabana-market/> (E.T. 20.03.2021)
- World Bicycle Relief (2021d) "Bicycles For Educational Empowerment Program (BEEP)" [https://worldbicyclerelief.org/beep/#:~:text=World%20Bicycle%20Relief%20works%20directly,Bicycle%20Supervisory%20Committee%20\(BSC\).](https://worldbicyclerelief.org/beep/#:~:text=World%20Bicycle%20Relief%20works%20directly,Bicycle%20Supervisory%20Committee%20(BSC).)
- World Bicycle Relief, (2019), "2018-Zambia-Impact-Report", [https://worldbicyclerelief.org/wp-content/uploads/2019/09/2018-Zambia-Impact-Report\\_041819\\_P.pdf](https://worldbicyclerelief.org/wp-content/uploads/2019/09/2018-Zambia-Impact-Report_041819_P.pdf)
- World Bicycle Relief, (2020) "Changing Lives With Bicycle", <https://worldbicyclerelief.org/> (ET 08.02.2021)
- World Bicycle Relief, (2021b) "How We Work", <https://worldbicyclerelief.org/how-we-work/> (E.T. 21.03.2021)
- Yung-kai Yang & Shu-ling Wu(2015), "An Exploratory Study to Understand the Internationalization Strategies of Social Enterprises", *Journal of Social Entrepreneurship*,v6(1), ss.31-41, DOI:[10.1080/19420676.2014.954255](https://doi.org/10.1080/19420676.2014.954255)

### Videolar

<https://www.youtube.com/watch?v=54TWxhd2hrM>

[https://www.youtube.com/watch?v=7\\_IRW\\_sZgiM](https://www.youtube.com/watch?v=7_IRW_sZgiM)

[https://www.youtube.com/watch?v=7Oom0\\_oso9Y](https://www.youtube.com/watch?v=7Oom0_oso9Y)

<https://www.youtube.com/watch?v=80pgxgWblEc>

<https://www.youtube.com/watch?v=8nOKwaMdw10>  
<https://www.youtube.com/watch?v=8nOKwaMdw10&t=29s>  
<https://www.youtube.com/watch?v=9fBAse4N0&t=1s>  
<https://www.youtube.com/watch?v=A8nvJgpp-WI>  
<https://www.youtube.com/watch?v=b9VTXptxOFM>  
<https://www.youtube.com/watch?v=BIBhmkYxirM>  
<https://www.youtube.com/watch?v=fWd1Whreozo>  
<https://www.youtube.com/watch?v=gYXxcAmWu74>  
<https://www.youtube.com/watch?v=h2QPnaHVD1k>  
<https://www.youtube.com/watch?v=jmrqXl-tJHQ>  
<https://www.youtube.com/watch?v=kQGHXWnJVrY>  
[https://www.youtube.com/watch?v=KtqhWC\\_pmIs&t=112s](https://www.youtube.com/watch?v=KtqhWC_pmIs&t=112s)  
<https://www.youtube.com/watch?v=n0M0dJx1UhI>  
<https://www.youtube.com/watch?v=nMWwWS7Uoq8>  
<https://www.youtube.com/watch?v=O309X17IsnE>  
<https://www.youtube.com/watch?v=pMTSuevHdko>  
<https://www.youtube.com/watch?v=prwtuJXY0F4>  
<https://www.youtube.com/watch?v=rxuuE5NhNh4>  
<https://www.youtube.com/watch?v=SByPohzTSAU>  
<https://www.youtube.com/watch?v=sDlpCZOU0R8>  
<https://www.youtube.com/watch?v=u1nac9UNwi0>  
<https://www.youtube.com/watch?v=Ve6fqjAWvrI&t=8s>  
[https://www.youtube.com/watch?v=Vs\\_KKNByoO4&list=PLa1Zum7YYdOTF6z7xZJgjXhnda8mTW-vj](https://www.youtube.com/watch?v=Vs_KKNByoO4&list=PLa1Zum7YYdOTF6z7xZJgjXhnda8mTW-vj)  
<https://www.youtube.com/watch?v=Weg-kOq0uSo>  
<https://www.youtube.com/watch?v=wjX4oYnxwJI>  
[https://www.youtube.com/watch?v=wjX4oYnxwJI&list=PLa1Zum7YYdOQ\\_f22hNscq9jd2Ik wYoeFW](https://www.youtube.com/watch?v=wjX4oYnxwJI&list=PLa1Zum7YYdOQ_f22hNscq9jd2Ik wYoeFW)  
<https://www.youtube.com/watch?v=XGq0HFWYq-E>  
<https://www.youtube.com/watch?v=xNxPcVkXXOk>  
<https://www.youtube.com/watch?v=xr7B1BNjIBY>  
<https://www.youtube.com/watch?v=XUwVqpnJ7jY>  
<https://www.youtube.com/watch?v=xzIhxQGgMhQ>

<https://www.youtube.com/watch?v=YT5zO1761Dk>

<https://www.youtube.com/watch?v=YVQHkN-2Pn4>