



Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru ve Yeni Güney Asya Jeopolitiği

China-Pakistan Economic Corridor and New South Asia Geopolitics

Kerem GÖKTEN¹

Article Info

Article History:

Date Submitted: 31.12.2018

Date Accepted: 04.01.2019

Jel Classification:

O19

O53

P48

Keywords:

China economy,

China-Pakistan Economic

Corridor,

Pakistan economy

Abstract

In recent years, China has been following a strategy of expanding its sphere of influence without threatening the established international order. The Chinese state is leading the formation of parallel international institutions. Through these institutions, China is trying to provide the external resources needed by the countries in its hinterland during the development process. This study aims to analyze the China-Pakistan Economic Corridor, China's most ambitious sub-continental initiative in this field. The advantages and challenges of this initiative, which extends to a wide range from port expansion to agricultural reform, are addressed from an international political economy perspective.

Özet

Çin son yıllarda kurulu uluslararası düzeni tehdit etmeden etki alanını genişletme stratejisi izlemektedir. Çin devleti, paralel uluslararası kurumların oluşumuna öncülük etmektedir. Çin, bu kurumlar aracılığıyla hinterlandındaki ülkelerin kalkınma sürecinde ihtiyaç duyduğu dış kaynakları temin etmeye çalışmaktadır. Bu çalışma, Çin'in bu alandaki en iddialı alt kıtasal girişimi olan "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru"nu analiz etmeyi amaçlamaktadır. Liman genişletmeden tarımsal reforma kadar geniş bir yelpazeye yayılan girişimin taraflara sağlayacağı avantajlar ve karşılaştığı güçlükler uluslararası politik ekonomi perspektifinden ele alınmaktadır.

¹Dr. Öğr. Üyesi, Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, İİBF, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümü

Giriş

"Reform ve dışa açıklık" izlencesinin 40. yılında bulunan Çin ekonomisi, gelişme sürecinde yeni bir faza geçmenin gayreti içinde bulunmaktadır. Ülke ekonomisine yönelik yaygın değerlendirmeler Çin'in dünyanın en büyük ekonomisi olmak üzere oluşunu, on yıllara yayılan kesintisiz ve yüksek oranlı büyüme performansını, dünya ekonomisinin büyümesine yaptığı yaşamsal katkıyı öne çıkarmaktadırlar. Çin'in daha güçlü bir ekonomi haline geldiğini ortaya koyan bu değerlendirmeler, somut temellere dayanmakla birlikte, zaman içerisinde kendini tekrar eden genel geçer ifadeler haline bürünmektedir. Bu yaygın eğilim, ülkenin küresel işbölümü ve güç dengeleri içindeki yerini değerlendirirken analize bir takım yapısal güçlüklerin ve zayıflıkların katılmamasını beraberinde getirebilmektedir.

Çin ekonomisi çift haneli büyüme oranlarının uzağına düşmüş bulunmaktadır. Ülkenin çift haneli büyüme kaydettiği son yıl 2010'dur. Bununla birlikte bu durumu başlı başına bir zayıflık göstergesi olarak yorumlamak doğru olmayacaktır. Yüzde 6-7 bandına düştüğü gözlemlenen büyüme oranları², Çin Komünist Partisi (ÇKP) rejiminin yıllık hedefleri ile önemli ölçüde uyumludur. Zira rejim, ekonomiyi hızlı-ihracata dayalı büyüme patikasından iç talebe dayalı-yüksek kaliteli büyüme patikasına sokmaya çalışmaktadır. Ancak yeni büyüme modelinin, eskisinin yerini bütünüyle aldığı söylemek mümkün gözükmemektedir. Özel tüketimin yeterince uyarılamadığı³, eski büyüme modelinin temel dayanağı olarak nitelendirilen yatırımlara olan bağımlılığın sürdüğü görülmektedir (Hart-Landsberg, 2018).

Özetle Çin ekonomisi kırılabilirlikleri olan bir dönüşüm sürecinin içinden geçmektedir. ÇKP liderliği ve burjuvazisi eski birikim modelini tümüyle terk etmeye hazır görünmemektedir. Son dönemlerde uluslararası politik ekonomide dikkati çeken en önemli gelişmelerden biri olan "Kuşak ve Yol"⁴ girişimini de bu çerçevede değerlendirmek gerekmektedir. ÇKP liderliği, söz konusu dev ulaştırma ve enerji yatırım hamlesi yoluyla hem jeopolitik ve jeoekonomik

² Çin'in büyüme oranları için bkz. UNCTADstat (2018).

³ 2017 yılı itibarıyla hanehalkı harcamalarının GSYİH'ye oranı %39,1'dir. Bu oran 2005 yılından bu yana %35-40 bandında seyretmiştir. Çin, bu oranın en düşük olduğu birkaç ülkeden biridir. Ülkenin hanehalkı harcaması/GSYİH oranı ve diğer ülke örnekleri için bkz. CEİC, 2018.

⁴ "Kuşak ve Yol" inisiyatifinin ayrıntılarına ilişkin olarak bkz. Chaisse ve Matsushita, 2018; Blanchard ve Flint, 2017.

amaçlarına ulaşmaya çalışmakta hem de yapısal dönüşüm sürecinde düşmekte olan büyüme oranlarını mekânsal genişleme yoluyla ayakta tutmaya çalışmaktadır.

Bu çalışma, Çin'in 2013 yılında startını verdiği "Kuşak ve Yol" girişiminin pilot projesi olarak adlandırılan "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru"nu, gerek iki ülke arasındaki güç dengeleri gerekse çok kutupluluğa evrilen uluslararası düzen üzerindeki etkileri çerçevesinde ele almayı amaçlamaktadır.

Ortak Bir Strateji Olarak Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru

Güneybatı Asya 19. yüzyıldan bu yana hegemonya mücadelesine sahne olmuştur. Nüfuz mücadelesi veren süper güçlerin değişmesine karşın bölgenin kaderi değişmemiş, iktisadi-sosyal gelişme dış dinamiklerce sürekli olarak baltalanmıştır. Güneybatı Asya alt kıtası özellikle Soğuk Savaş döneminde dünyanın en çatışmalı bölgelerinden biri olmuştur (Akhtar, 2018: 34, 46). Soğuk Savaş'ın bitişinin ardından bölgede rakipsiz kalan Amerika Birleşik Devletleri (ABD), eski rakibi Sovyetler Birliği gibi Afganistan'a müdahale etmek zorunda kalmış ve bu müdahale etkileri günümüze kadar süren "istenmeyen aksi sonuçlar" yaratmıştır. Günümüzde Güneybatı Asya, yükselen küresel güç Çin'in profili yükselen diplomatik ve iktisadi ataklarının da etkisi ile çok kutuplu dünya düzenine doğru gidişin belirtilerinin açıkça görüldüğü coğrafyalardan biri haline gelmiştir. Pakistan emperyal stratejilerin kesişme noktası olma kaderini yaşamayı sürdüren bir Güneybatı Asya ülkesidir.

Pakistan her ne kadar Soğuk Savaş boyunca anti-komünist bloğun önemli bir parçası olsa da Çin ile olan ilişkileri oldukça iyi seyretmiştir. Hatta devrimin ardından ÇKP rejimini tanıyan ilk Müslüman ülkedir (Adnan ve Fatima, 2016: 226). Çin, ülkenin ABD'nin ülke üzerindeki güçlü etkisine karşın Pakistan'a silah satmış, nükleer kapasitesini geliştirmesine yardımcı olmuştur (Akhtar, 2018: 39).

2000'li yıllar ile birlikte iki ülke arasındaki iktisadi işbirliği artmıştır. 2005 yılından 2017 yılına dek ihracat 2,3; ithalat 5,5 misli artış göstermiştir. Bunun sonucu ihracatın ithalatı karşılama oranlarına dramatik biçimde yansımıştır. 2017 yılında söz konusu oran yüzde 10'unun altındadır. Anlaşılacağı üzere artan dış ticaret hacmi ciddi ölçüde Pakistan'ın Çin'den ithalatı biçiminde gerçeklemiştir. Üstelik iki ülke arasındaki dış ticaret hacminin artış

performansı da mütevazı ölçülerdedir. İki ülke arasındaki dış ticaret, 2007 yılında yürürlüğe giren serbest ticaret anlaşmasına karşın, Çin'in Filipinler ve Vietnam gibi görece küçük ülkelerle olan dış ticaret hacminin altında seyretmektedir (ICG, 2018: 3). Pakistan'ın, Çin'in ithalatı içinde payı onbinde 1'in altındadır. Pakistan'ın Çin'e ihracatı pamuk, demir cevheri gibi hammaddeler, dokuma kumaş ve ağartılmış kumaş gibi ara mallarından oluşmakta, imtiyazlı listede bulunan konfeksiyon vb. katma değeri görece yüksek ürünlerde Çin pazarına girememektedir. (Hussain, 2017: 13; ITC, 2018)⁵. Çin'in Pakistan'a olan ihracatında ise öne çıkan fasıllar sırasıyla makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, elektrikli makine ve cihazlar ile demir-çelik ürünleridir. Bu üç fasıl, Çin'in Pakistan'a olan ihracatının yüzde 45'ini oluşturmaktadır (ITC, 2018). Pakistan, serbest ticaret anlaşmasından şu ana dek beklenen yararı görememiş, hatta yerli sanayi iç pazarda Çin firmaları ile mücadele edemez hale gelmiştir⁶ (Muhammad, 2016).

Tablo 1. Pakistan'ın Çin ile olan Dış Ticareti (milyon USD)

Yıllar	2005	2010	2015	2017
İhracat	435	1.435	1.934	1.508
İthalat	2.349	5.247	11.019	15.383
İhracat/İthalat (%)	18,5	27,3	17,6	9,8

Kaynak: Un Comtrade Database kullanılarak oluşturulmuştur.

Özetle iki ülke arasındaki iktisadi ilişkilerin mal ticaretinden ziyade faktör hareketliliği (dolaysız sermaye yatırımları) biçiminde olduğu söylenebilir. Çin hükümeti "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru" çerçevesinde 46 milyar ABD Doları tutarında bir yatırım, hibe ve kredi paketi açıklamıştır⁷. "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru" Sincan Uygur Özerk Bölgesi ile bütün Pakistan coğrafyasını kapsamaktadır. Çin sermayesi kıyı turizmi, tarım, sanayi, telekomünikasyon ve enerji sektörlerinde Pakistan'a yatırım yapacak ve uzun vadeli yatırım finansmanı sağlayacaktır (Akhtar, 2018: 39; Government of Pakistan, 2017: 4; ICG, 2018). Proje, Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Xi Jinping'in 2015 yılında gerçekleşen Pakistan

⁵ Serbest ticaret anlaşmasında Pakistan'ın taviz listesi Çin'den ithal ettiği malların yüzde 59'unu oluştururken, Çin'in taviz listesi Pakistan'dan ithal ettiği malların yüzde 5'ini kapsamaktadır. Pakistan'ın bu anlaşmanın revizyonuna ilişkin başlayan görüşmeler, şimdilik istenen sonucu vermemiştir (Zaidi, 2018).

⁶ Ayakkabı imalatı sektöründe 20.000'in üzerinde işin ortadan kalktığı ifade edilmektedir (Akhtar, 2018, 40).

⁷ Bu tutara Asya Kalkınma Bankası tarafından Karaçi-Peşaver demiryolu modernizasyonu için verilen 8 milyar dolarlık kredi dahil değildir (Javaid, 2016, 258).

ziyaretinin ardından "1+4 işbirliği yapısı" biçiminde formüle edilmiştir. Merkezinde "koridorun" olduğu proje, Gwadar, enerji hatları, ulaştırma altyapısı ve sınai işbirliği bileşenleri üzerinden tarif edilmiştir (Government of Pakistan, 2017: 2; Shulin, 2015, 166). Bununla birlikte Xi Jinping ve sabık başbakan Navaz Şerif, "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru"nun yalnızca yeni yollar yapmak ve eskilerini yenilemekten ibaret olmadığını, mal ve hizmetlerin ülkeler arası hareketliliğini de içerdiğini vurgulamışlardır (Rizvi, 2015: 10).

"Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru"nun kapsam ve amaçlarını ortaya koyan, 2017-2030 dönemini kapsayan uzun dönem plan metninde, taraflar iki ülkenin farklı doğal donatıma sahip olduklarına vurgu yapmakta ve işbirliğini bu tamamlayıcılık ilişkisi üzerine bina etmektedirler (Government of Pakistan, 2017: 5). İki devlet arasındaki bu ilişkide Pakistan insan ve doğa, Çin ise sermaye ve iş modelleri çerçevesinde yer almaktadır. Arap Denizi'ne açılan bir liman olan Gwadar'dan başlayan 2700 km'lik rota Karakorum otoyolu boyunca tırmanmakta, Gilgit-Baltistan üzerinden Sincan Uygur Özerk bölgesinin dünyaya açılan kapısı olması hedeflenen Kaşgar kentinde sonlanmaktadır (ICG, 2018: 1; Akhtar, 2018, 42). Gwadar'ı Kunjirap geçidine bağlayan üç rota bulunmaktadır. Bunlar batı, merkez ve doğu rotalarıdır. Hangi rotalara ağırlık verileceği şu ana dek çözülememiş bir ihtilafa konudur. Batı ve merkez rotaları, kısa ve az gelişmiş Belucistan yöresinin kalkınması için yaşamsal önem taşımakla birlikte, yoğun güvenlik tehdidi ile karşı karşıyadır⁸. Nüfusun yoğun olduğu ve iktisaden görece gelişmiş bölgelerden geçen doğu rotası ise maliyetli ama güvenlidir. Çin ve Pak hükümetleri tüm bu rotalara eşit önem verdiklerini ifade etmekle birlikte, uygulamada sorunlar bulunmaktadır (Javaid, 2016: 261).

"Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru"nun hedefleri 2020 yılında tamamlanacak kısa vadeli hedefler, 2025'te ulaşılabilecek öngörülen orta vadeli hedefler, 2030 yılına tarihlenen uzun vadeli hedefler olarak üçe ayrılmaktadır. Bu resmi hedefler doğrultusunda 2020 yılına dek Pakistan'ın kalkınmasının önündeki ekonomik-toplumsal darboğazların aşılmasına başlanacağı öngörülmektedir. 2025 yılı itibariyle endüstriyel sistemin önemli ölçüde tamamlanıp devreye gireceği, bölgesel kalkınmanın daha dengeli bir biçimde gerçekleşeceği tahmin edilmektedir.

⁸ Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun inşa sürecini kesintiye uğratmaya yönelik terör saldırılarında 2014-2016 arasında 44 işçinin öldürüldüğü, 100'den fazlasının yaralandığı ifade edilmektedir (Hassan, 2016). Çin'in projelerin akibeti için güvenlik koşulunu öne sürmesi sonucunda 15.000 kişilik polis ve milis gücü oluşturulmuştur (ICG, 2018, 7-8).

Uzun vadeli hedefler ise sürdürülebilir ekonomik kalkınmanın içsel mekanizmalarının yaşama geçirilmesi ile ilgilidir. "Koridorun" deniz ile bağlantısı olmayan, ancak zengin enerji kaynaklarına sahip Orta Asya ile Güney Asya'nın iktisadi refahının artmasında rol oynayacağı, bu bölgelerin dünya ekonomisine güçlü biçimde eklenmesine katkıda bulunacağı ifade edilmektedir (Government of Pakistan, 2017: 9; Afridi ve Khalid, 2016: 278).

Şekil 1. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru



Kaynak: <http://cpec.gov.pk/maps>

Gwadar: Bir Derin Deniz Limanı

Gwadar limanı, Pers Körfezi ve dünya petrolünün yüzde 40'ının geçiş rotası olan Hürmüz boğazı yakınında olması ile stratejik öneme sahiptir. Uzun yıllar boyunca yatırım yapılmayan ve işletilmeyen liman, Pakistan'ın ulusal güvenliği açısından önem arz etmektedir. Gwadar, deniz gücü açısından Pakistan'a karşı önemli bir üstünlüğü olan Hindistan'ın müdahalesine en uzak noktada bulunmakta, Hint Okyanusu'na çıkış için ideal bir konumda bulunmaktadır (Afridi ve Khalid, 2016: 283; Bhutta, 2016; Kalim, 2016 , 216-217). Çin'in

limana olan ilgisi, uluslararası politik ve iktisadi dengeler bağlamında oldukça dikkat çekmektedir. Gwadar üzerinden deniz ile buluşan "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru", Çin'i Batı eyaletleri üzerinden Orta Doğu ve Kuzey Afrika'ya bağlayan en kısa rota olma özelliğine sahiptir (Afridi ve Khalid, 2016: 287; Adnan ve Fatima, 2017, 233). "Koridor", Çin'in enerji rotasını yaklaşık 10.000 km. kısaltmakta ve kadim stratejik geçiş noktası olan Malakka Boğazı'nı by-pass etmektedir (Bhutta, 2016; Thorne ve Spevack, 2017: 40). Gerek Malakka Boğazı gerekse Hint Okyanusu ABD kontrolünün güçlü olduğu alanlardır. Pakistan üzerinden Pers Körfezine incek bir enerji koridoru, Çin'in enerji güvenliği açısından yaşamsaldır (Hussain, 2017, 20). Gwadar'ın Çin'e sağladığı lojistik ve jeostratejik avantajlar ABD gibi küresel, Hindistan gibi bölgesel rakipleri tedirgin etmektedir. Ayda birkaç geminin uğradığı, kar vaat etmeyen bu limanın askeri amaçlarla kullanılma olasılığı⁹ Güneybatı Asya'da mevcut dengeleri değiştireceği ve istikrarsızlık yaratacağı açıktır (Ebrahim, 2017).

Çin'in limana yönelik ilgisi 2002 yılına dayanır. Çin EXIM Bank'ın 200 milyon dolarlık kredisi ile başlayan yenileme ve genişletme çalışmalarının tamamlanmasının ardından limanın işletme hakları Singapur liman otoritesi PSA'ya devredilmiştir. Pakistan hükümeti, 2007 yılında limanın gelişimine katkı yapmadığını ile sürdüğü PSA ile olan anlaşmasını sona erdirmiş, işletmeyi bir Çin devlet firmasına (COPHC) 40 yıllığına devretmiştir (Burdman, 2001: 17; BR Research, 2018). Buna göre yapılacak iyileştirmeler sonrasında elde edilen karın yüzde 91'i Çin firmasına ait olacaktır. Kalan pay ulusal hükümete devredilecek, Belucistan eyalet hükümeti kardan herhangi bir pay almayacaktır (ICG, 2018, 17).

Gwadar projesine yakından bakıldığında bölgede limandan ziyade bir kentin kurulduğu dikkat çeker. Sadece liman bölgesi değil, yaklaşık 900 hektarlık bir arazi sınai gelişim ve serbest bölge oluşumu için Çin sermayesine tahsis edilmiştir. Arazi sadece denizcilik faaliyetleri için değil, uluslararası hava limanı ve serbest ticaret bölgesi inşası için kullanılacaktır. Ayrıca bir hastane, termik santral, dil eğitim enstitüsü ve temiz su projesinin de yürütüldüğü gözlemlenmektedir (Afridi ve Khalid, 2016, 283-284; Government of Pakistan, 2017, 17).

⁹ Bazı Çinli yazarlar bu konuda çok açık sözlü davranmaktadırlar. Ticari girişimler olarak başlayan liman yatırımlarının zaman içinde "stratejik destek noktaları" olarak kullanılması gerektiğine işaret ederler. Bu yaklaşım "önce siviller, sonra askerler" (先民后军) ifadesi ile özetlenmiştir (Thorne ve Spevack, 2017, 24).

Süreç pek şeffaf ilerlemese de projelendirilmiş yatırım tutarının 1 milyar ABD Doları'na yaklaştığı söylenebilir (CPEC, 2018).

Enerji Güvenliği ve Altyapı Yatırımları

Küresel bir güç olma yolundaki Çin'in enerjiye olan yoğun talebi, gerek dünya piyasalarını gerekse ülkenin dış politika stratejilerini derinden etkilemektedir. Ülkenin enerji güvenliğini sağlama kaygısı kimi durumlarda iktisadi rasyonalitenin önüne geçebilmektedir. Bunun en belirgin örneği "Çin-Pakistan Ekonomik Koridorudur". Çin, Pakistan'da yatırım yapmak ve enerji güvenliğini arttırmak uğruna, bölgenin en önemli güçlerinden ve ticaret partnerlerinden biri olan Hindistan'ın tepkisini çekmeyi göze almaktadır (Adnan ve Fatima, 2017, 237). 2017 itibariyle Hindistan ile Çin arasındaki dış ticaret hacmi, Pakistan ile Çin arasındaki dış ticaret hacminin 4,2 katıdır. Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun finansmanında ve yatırımların geri dönüş süresinde bazı güçlükler baş göstermesine karşın, Çin hükümetinin stratejik tercihinde şimdilik bir değişiklik olmamıştır (NBSC, 2018; Thorne ve Spevack, 2017, 39-40).

Pakistan'ın hedefleri ise tahmin edileceği üzere ulusal ölçekteki. Ülkenin kronik bir enerji kıtlığı içinde olduğu, dramatik altyapı ve nakil sorunları bulunduğu bilinmektedir. Pakistan enerji yetersizliği sorununu aşmak için alternatif uluslararası projelerin içinde yer almaktadır. Türkmenistan-Afganistan-Pakistan-Hindistan boru hattı projesi ve İran-Pakistan boru hattı projelerinin hayata geçirilmesi halinde mevcut enerji açığı ve elektrik dağıtım sorunlarının önemli ölçüde azalacağı beklentisi bulunmaktadır. Pakistan bu alternatiflere karşın, Çin sermayesinden enerji yatırımları çerçevesinde de yararlanmak istemekte ve bu durum Çin'in jeoekonomik ve jeostratejik hedefleri ile örtüşmektedir. "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru" kapsamında 7'si yaşama geçirilmekte olan 21 enerji projesi bulunmaktadır. Önemli bir kısmını termik santrallerin oluşturduğu bu projelerin toplam kapasitesi 17.000MW'dir. Bu rakam Pakistan'ın yıllık enerji açığının iki katından fazladır. Diğer deyişle dinamizm kazanacak, istikrarlı bir büyüme rotasına girecek bir ekonominin geleceğine yatırım söz konusudur. Toplam 25 milyar ABD Doları tutarındaki bu yatırımlar içinde en öne çıkanlar, Karaçi'de hizmete giren Port Qasim termik santrali ve 2021 sonunda hizmete alınacak olan Karot hidroelektrik santralidir (CPEC, 2018; Afridi ve Khalid, 2016, 284-285). Ayrıca Hindistan sınırındaki Thar Çölü'nde gerçekleştirilen 6.600 MW'lik kömür santrali yatırımları

hem enerji açığının giderilmesinde hem de bölgenin az gelişmişlik koşullarını hafifletmede etkili olacaktır (Javaid, 2016, 265-266).

"Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru" için belirlenen bütçeden enerji yatırımlarından sonra en büyük payı altyapı yatırımları almaktadır. Proje için ilan edilen ilk yatırım bütçesi olan 46 milyar ABD Doları'nın yaklaşık 11 milyarı altyapı yatırımlarına tahsis edilmiştir (Afridi ve Khalid, 2016, 283). Altyapı projeleri ticari uygulanabilirlik ilkesi doğrultusunda hayata geçirilmektedir. Pakistan ekonomisini içinde bulunduğu ataletten¹⁰ çıkararak, ülkeyi yüzde 5'lik bir büyüme patikasına sokmayı planlayan Çin yönetimi, kara ve demiryolu ulaştırma altyapısının inşasına ve yenilenmesine hız vermiştir (Hussain, 2017, 19). Bu çerçevede öne çıkan karayolu yatırımı 392 km'lik Peşaver-Karaçi otoyoludur. 2019'un sonlarında tamamlanması planlanan 2,9 milyar dolarlık bu projede, Çin firmaları hem yürütücü hem de finansör rolünü üstlenmişlerdir. Peşaver-Karaçi arasındaki 1830 km'lik Line ML-1 demiryolu genişletme ve yeniden inşa projesi, 8,1 milyar dolarlık tutarı ile çok daha büyük bir projedir. Bu proje Pakistan hükümeti tarafından yürütülmekte, finansmanı ise Çin'den alınan kredi ile gerçekleştirilmektedir (CPEC, 2018).

Altyapı projeleri arasında endüstri merkezleri ve özel ekonomik alanlar kritik bir öneme sahiptir. Söz konusu merkezlerin istihdam yaratması, işgücünün niteliğini ve endüstriyel standartları yükseltmesi beklenmektedir. Bununla birlikte, oluşturulması planlanan 9 endüstri merkezi ve özel ekonomik bölge için fizibilite ve arazi tahsisi çalışmalarının ötesine geçilemediği görülmektedir. Özel ekonomik bölgeler yaşama geçirildiği oranda ham madde ve yarı mamullere dayalı ihracat yapısının dönüşmesi, ülkenin uluslararası rekabetçiliğinin artması ihtimali doğacaktır. Özel ekonomik bölgeler ve endüstri merkezleri yalnızca dış ticareti değil, imalat sanayi gelişimi üzerinden kentleşmeyi ve orta sınıf oluşumunu teşvik edebilecektir (CPEC, 2018; Afridi ve Khalid, 2016, 282-283).

¹⁰ Pakistan'ın son 10 yıldaki GSYİH büyüme oranı yalnızca 2016 ve 2017 yıllarında yüzde 5'in üzerinde gerçekleşmiştir. 2016-2017 büyümesinde "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru" kapsamındaki yatırımlar ve beraberinde getirdiği enerji tedarikindeki iyileşmelerin etkili olduğu ifade edilmektedir (IMF,2018,1). Yüzde 2 civarındaki yüksek nüfus artışı koşulları altında, 2008-2017 yılları arasında kişi başına düşen GSYİH büyüme ortalaması ise yalnızca yüzde 1,6 olarak hesaplanmıştır. Pakistan'ın GSYİH büyüme oranları ve kişi başına gelir hesabına temel teşkil eden veriler için bkz. UNCTAD (2018).

Özetle, "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru" iki ülke arasında uzun dönemli ekonomik işbirliği kanalları açmaktadır. Çin, batı bölgesini ve ülkenin geri kalanını 2500 km'lik bir rota ile Orta Doğu ve Akdeniz'e bağlamaktadır. Burada ikili bir yarar söz konusudur. Kronik az gelişmişlik sorununun aşılamadığı Batı Çin, Güney Asya üzerinden dünya ekonomisine bağlanmaya çalışılmaktadır. Ülke ayrıca enerji güvenliği açısından stratejik bir hamle yapmakta, Malakka Boğazı'na olan lojistik bağımlılığını azaltmaktadır (Afridi ve Khalid, 2016, 278-279). "Koridor"un ÇKP rejimi için bir diğer önemi Çin sermayesinin birikim sorunlarına ilişkindir. Pakistan coğrafyasında yaşama geçirilecek mekânsal genişleme ile Çin reel sermayesine yıllardır karşı karşıya bulunduğu aşırı kapasite sorununu hafifletme olanağı sunulmaktadır. Çin finans kapitali ise, Pakistan hükümetine kullandığı yüksek çaplı krediler ile finansal rezervleri için -düşük faiz kazançları ile de olsa- değerlendirme alanları yaratmaktadır (Akram, 2017; Tsui vd., 2017, 36)).

İstikrarsız politik yapısı nedeniyle Batılı yatırımcıların riskli bulduğu Pakistan, kalkınmanın finansmanında dış kaynak gereksinimini Çin üzerinden karşılamakta¹¹, buna ek olarak Çin'in altyapı ve enerji projelerinde elde ettiği teknik birikimden yararlanmaktadır. Ülke aynı zamanda jeopolitik ve jeostratejik önemini de arttırmakta, büyük rakibi Hindistan'a karşı dengeler oluşturmaktadır. Özetle ortada asimetric olmakla birlikte bir karşılık bağımlılık ya da "kazan-kazan" ilişkisi bulunmaktadır (Afridi ve Khalid, 2016, 278; Miller, 2017, 25)).

Birtakım Sorun Alanları

"Çin-Pakistan Koridoru" enerji ve lojistik maliyetlerinin düşürülmesi, Batı Çin'in kalkınması ve bölgesel üretim zincirlerine bağlanması gibi iktisadi boyutlara sahip olmakla birlikte jeostratejik unsurların ağır bastığı bir girişim görünümündedir. Günümüz itibariyle Çin hükümeti ve firmaları enerji ve ulaştırma altyapısı projelerine yaklaşık 14 milyar USD harcamış durumdadır. Proje tekliflerinin ve finansmanının şeffaf olmaması¹², proje tutarlarının yukarıya revize edilmesi gerek Çin mali çevrelerinde gerekse Pakistan kamuoyunda eleştiri ve şüpheler ile karşılaşmaktadır (Hussain, 2017, 22). Jeostratejik hedefler büyük devletler için vazgeçilmez olsa da Çin'in mali kaynaklarının bir sınırı bulunmaktadır. Büyüme oranı gerileyen,

¹¹ Pakistan'da kamu yatırımlarının GSYİH'den aldığı pay yüzde 3,5 dolayındadır. Bu oran yüzde 6'lık gelişen ülkeler ortalamasının çok altındadır IMF, 2017, 65).

¹² Pakistan Devlet Bankası yöneticisi 46 milyar dolarlık yatırım bütçesinin ne kadarının kredi, ne kadarının ortaklık, ne kadarının hibe olduğunun açık olmadığını belirlemekte, şeffaflık gereğine vurgu yapmaktadır (ANI, 2018).

ekonomisini iç talep doğrultusunda yapılandıran ve eskisi kadar cari fazla veremeyen Çin'in, "Kuşak ve Yol" girişiminin finansmanına daha ne kadar omuz vereceği sorusu gündeme gelmektedir (Joy-Perez, 2017; Yusuf, 2018). Özel kesim ve hanehalkı borçluluğundaki olumsuz gidişat nedeniyle yakın gelecekte sıkılaştırılması muhtemel olan para politikasının, firmaların yatırımlarını finanse edecekleri fonlara erişmelerini güçleştireceği, bunun "Kuşak ve Yol" girişiminin finansmanını olumsuz etkileyeceği ileri sürülebilir.

"Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru"nun yaşama geçiriliş biçimi ile ilgili bir diğer rahatsızlık Pakistan iş çevrelerinden kaynaklanmaktadır. Pakistan iş çevreleri ve muhalefet, hükümeti Çin'e karşı tavizkar davranmakla suçlamaktadırlar. Büyük projelerin yüklenici firmalarının önemli ölçüde Çin firmaları olduğu, bu firmalara yerel firmalarla ortaklık kurmaları yolunda baskı yapılmadığını ileri sürmektedirler. Ayrıca Çin firmaları projeleri yaşama geçirirken Çinli işçileri yoğun biçimde tercih etmekte ve Pakistan firmalarından hammadde ve ekipman temin etmekte gönülsüz davranmaktadır. Buna ek olarak Pakistan hükümetinin ulaştırma yatırımlarında, Gwadar limanı ve özel ekonomik bölgelerde Çin firmalarına sağladığı vergi kolaylıklarının benzerlerini kendi firmalarına sağlamadığı görülmektedir. Özel ekonomik bölgelerde kurulmakta olan işletmelerin yerli endüstri ile rekabetçilik ilişkisi içinde olması halinde haksız rekabet ortaya çıkacak, bu bölgelerin kurulması ile ortaya çıkması beklenen üretim ve ihracat artışı gerçekleşmeyecektir. Kamuoyu tepkisini çeken bir diğer uygulama, kömür kullanan santrallere yönelik getirilen düzenli ödeme garantilerinin "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru" kapsamındaki bütün enerji projelerine yaygınlaştırılmasıdır. Çin firmaları lehine yaşama geçirilen tercihli politikalar, projenin ekonomik bir sinerji yaratacağı ve ekonomi üzerindeki istihdam yaratma baskısını hafifleteceği yolundaki beklentilerin gerçekleşmemesine neden olmaktadır (Hussain, 2017, 22-23; ICG, 2018, 12; Akhtar, 2018, 41).

"Koridor"un bölgesel gelişmişlik farklılıklarını azaltacağı, ekonomiyi dengeli bir gelişme yoluna sokacağı yolundaki beklentiler şu ana dek gerçekleşmek bir yana, tersi eğilimler gözlemlenmektedir. Özel ekonomik bölgeler, endüstriyel parklara yönelik Çin yatırımlarının ülkenin en kalabalık, en zengin ve aynı zamanda siyaseten en güçlü eyaleti olan Pencap'ta yoğunlaşması ya da daha hızlı ilerlemesi, diğer eyaletlerin yatırım fonlarına eşit erişim sağlayamamasına neden olmaktadır (Hussain, 2017, 25; ICG, 2018, 14).

"Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru" demografik sorunlara da yol açabileceğe benzemektedir. Gwadar projesinin hayata geçirildiği Belucistan yoksul, üzerinde yaşayan halkın (Beluciler) merkezi hükümet ile olan ilişkisinin oldukça mesafeli olduğu bir bölgedir. Bölgede gerçekleşecek yatırımların diğer bölgelerden yoğun işçi ve teknik personel akışına neden olacak oluşu, Belucilerde azınlığa düşebilecekleri kaygısı yaratmaktadır¹³. Federal hükümetin yarattığı imar rantları, eski kentin yıkılması ve halkın yaşam alanlarından tahliye edilmesi¹⁴, usandırıcı asayiş denetimleri gibi uygulamalar tepki çekmektedir¹⁵. Bu kaygılara karşın, "Koridor"un yaratacağı iktisadi canlılığın bölge halkı ile merkezi hükümet arasındaki yabancılaşmayı azaltacağına, yerel girişimci ve orta sınıf oluşumunun yoksul bölgenin iktisadi-sosyal görünümünü değiştireceği ileri sürülmektedir (Hussain, 2017, 25-26; ICG, 2018, 19-20; Akhtar, 2018, 42).

Çin'in Pakistan'da gerçekleştirmekte olduğu dolaysız sermaye yatırımları içerisinde iletişim altyapısına yönelik olanlar özel bir önem taşır. İletişim altyapısının yenilenmesi kısa dönemde Pakistan güvenlik birimlerinin ülke üzerindeki denetimini güçlendirici etkisi bulunurken, ilerleyen dönemde Çin'e bu ülkenin enformasyon akışını denetleme olanağı sağlayabileceği ileri sürülmektedir. China Mobile, şimdiden ülke içi haberleşme trafiğinin yüzde 20'si üzerinde söz sahibidir. Huawei grubu, dijital teknoloji ve ekipman alanında tekel benzeri bir konum elde etmiş durumdadır. Çin, her ne kadar ülkeler arası ilişkilerde karşılıklı saygıya dayalı, kültür yayılcılığından kaçınan bir tutum izliyor olsa da telekomünikasyon ağlarını kendi kültür ve dilini yaymak için kullanmak istediği bilinmektedir (Akhtar, 2018, 44-45; Adnan ve Fatima, 2017, 227).

¹³ Benzer demografik kaygılar Gilgit-Baltistan bölgesinde de görülmektedir. Başta Pencap olmak üzere diğer bölgelerden gerçekleşen işçi göçünün Şii-Sunni demografik dengesini bozacağı ifade edilmektedir (ICG, 2018, 15).

¹⁴ Yer değiştirme sorunu, Pencap bölgesinde yürütülen tarımsal modernizasyon projelerinde ve kömür madenciliği yatırımlarının yoğunlaştığı Sind eyaletinde de gündemdedir. Tarımsal modernizasyon, satın alım-istimlak ve toplulaştırmayı gerektirmektedir. Pencap'ta büyük arazi sahipleri politik güçlerini yitirecekleri kaygısı ile arazilerini devretmek istememektedirler. Bu direnç nedeniyle küçük toprak sahipleri üzerinde yer değiştirme ve kamulaştırma yolunda baskı oluşmaktadır. Sind eyaletinde 9000 km²'lik bir arazide yürütülen kömür çıkarma çalışmaları da benzer bir kamulaştırma ve yer değiştirme sürecini beraberinde getirmektedir. Enerji yatırımlarının kömüre bağımlı olması çevresel risklere de yol açmaktadır (ICG, 2018, 23-25; Akhtar, 2018, 43-44).

¹⁵ Bu tepkiler terör eylemleri için toplumsal taban yaratmaktadır. Beluci Özgürlük Ordusu, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nu bölge halkına hiçbir yarar sağlamayan, bölge kaynaklarını sömüren bir girişim olarak görmekte, altyapı projelerinde çalışanları hedef almaktadır (ICG, 2018, 21-22).

"Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru" kapsamında gerçekleşen yatırımların finansmanında kullanılan kredilerin geri ödenmesi¹⁶, enerji girdisi ithalatı ve gerçekleşecek kar transferleri, Pakistan'ın ödemeler bilançosu üzerinde orta-uzun vadeli baskılar yaratacağa benzemektedir. 2013 yılında dış finansman ihtiyacının oldukça az bir bölümü cari açıktan kaynaklanırken, izleyen yıllarda bu durum değişmiştir. Yukarıda sözü edilen sermaye çıkışları 2024-2025 dönemine kadar artacak, GSYİH'nin yüzde 0,4'üne ulaşacaktır. Söz konusu sermaye çıkışları enerji bağımlılığının azalması, artan ihracat vb. faktörler nedeniyle uzun dönemde azalacaktır (IMF, 2017, 68; 2018, 9; Jamal, 2017). Ancak, bu iyimser beklentiler; küresel finansal koşullar, enerji fiyatları, büyük ekonomilerin dış ticaret ve dolaysız sermaye yatırımlarını doğrudan etkileyecek iktisadi performansları, yatırımların geri dönüş hızı, büyümeyi destekleyici reformlar ile güvenlik koşullarında kalıcı iyileşmeler gibi bir dizi etkene fazlasıyla bağımlı durumdadır (IMF, 2018, 11). Bu etkenlerden biri ya da birkaçında gerçekleşecek olumsuz gelişme ülkenin borç geri ödeme kapasitesini ve yatırımcılara verdiği taahhütleri yerine getirme yeteneğini kısıtlayacaktır (ICG, 2018, 11).

Sonuç

İçinde bulunduğumuz dönem ilginç gelişmelere sahne olmaktadır. Bu gelişmelerin belki de en ilginç, ABD korumacı dış ticaret politikalarına yönelirken; Çin'in serbest ticaret yanlısı bir tutumla uluslararası politik ekonomi sahnesine çıkmasıdır. Çin, çıplak güç kullanımına ve içişlerine müdahaleye dayanmayan "apolitik" stratejisi ile iktisadi ve politik etki alanını genişletmektedir. "Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru" bunun en açık biçimde görüldüğü girişim olarak dikkat çekmektedir. Çin, iktisadi ve jeostratejik bir dizi amacına erişmek için, her manada zorlu bir coğrafyada enerjiden tarımsal modernleşmeye uzanan geniş bir yelpazede yatırım faaliyetinde bulunmaktadır.

Baş gösteren türlü güçlüklerle karşın, "Koridor" kapsamındaki yatırımların gerçekleşme sonuçları üzerine değerlendirme yapmak için biraz erkendir. Çin ve Pakistan'ın karşılıklı kazanca dayalı birlikteliğinin iki devletin "ulusal çıkarları" açısından olumlu sonuçlara yol açma olasılığı yüksektir. Bununla birlikte, tesis edilen bu ilişki devletlerarası kurulu düzenin işleyişi bağlamında bir özgünlük içermemektedir. Çin, iktisadi ilişkiler kurduğu ülkelerdeki

¹⁶ Pakistan'ın, Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru'nun yatırım planında yer alan 55 milyar ABD Doları'nın karşılığında Çin'e yapacağı geri ödemelerin 90 milyar ABD Dolarını bulacağı yolunda tahminler bulunmaktadır (Hussain, 2017, 24).

eşitsizlikçi ve otoriter güç yapısını veri kabul etmekte, yatırımların finansmanında Çin sermayesine bağımlı olan Pakistan hükümeti ise şeffaf olmayan iş modellerine imtiyazlar tanımaktadır. Diğer ifade ile, Soğuk Savaş döneminde az gelişmiş ülkeler üzerinde oldukça etkili olmuş sosyalist Çin'in günümüzde izlediği politika; daha eşitlikçi, anti-kapitalist bir dünya özlemi içinde olanlar için fazla bir umut vaat etmemektedir.

Kaynakça

Adnan M. ve Fatima B. (2016) "China-Pakistan Economic Corridor: A Road to Development and its Challenges", *Research Journal of South Asian Studies*, 31 (2), 225-241.

Afridi M.K. ve Khalid I. (2016) "The Politics of Interdependence: A Case of China-Pakistan Economic Corridor", *Research Journal of South Asian Studies*, 31 (2), 277-290.

Akhtar A. S. (2018) "The China-Pakistan Economic Corridor Beyond the Rule of Capital?", *Monthly Review*, June, 34-48.

Akram M. (2017) "Double Happiness", *Dawn*, 2 April.

ANI (2018) "CPEC project turns out to be a security headache for China, Pakistan: Report", *The New Indian Express*, 23 April.

Bhutta Z. (2016) "Pakistan Working on Gwadar-China Oil Pipeline", *The Express Tribune*, July 13, <https://tribune.com.pk/story/1140506/crude-export-pakistan-working-gwadar-china-oil-pipeline>

Blanchard J. F. ve Flint C. (2017) "The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative", *Geopolitics*, 22 (2), 223-245.

BR Research (2018) "The mysterious China Overseas Ports Holding Company", *Business Recorder*, Feb 18.

Burdman M. (2001) "Pakistan's Gwadar Port Is a Potential 'Great Project'", *Executive Intelligence Review*, 28 (44), 16-19.

CEIC (2018) Global Economic Data, Indicators <https://www.ceicdata.com/en/indicator/china/private-consumption--of-nominal-gdp> (25.11.2018).

Chaisse J. ve Matsushita M. (2018) "China's 'Belt And Road' Initiative: Mapping the World Trade Normative and Strategic Implications", *Journal of World Trade*, 52 (1), 163-186.

CPEC (2018) CPEC Official Website, <http://cpec.gov.pk/gwader> (30.10.2018).

Ebrahim Z. T. (2017) "What's Happening at Pakistan's Gwadar Port?" *The Diplomat*, June 17, <https://thediplomat.com/2017/06/whats-happening-at-pakistans-gwadar-port>

Government of Pakistan (2017) Long Term Plan for China-Pakistan Economic Corridor, www.cpec.gov.pk (09.11.2018).

Hart-Landsberg M. (2018) "The Chinese economy: problems and prospects", *MR Online*, Jun 7, <https://mronline.org/2018/06/07/the-chinese-economy-problems-and-prospects/#lightbox/1/> (20.08.2018).

Hassan S.R. (2016) "Attacks have killed 44 Pakistanis working on China corridor since 2014", *Reuters*, September 8, <https://www.reuters.com/article/us-pakistanchina/attacks-have-killed-44-pakistanis-working-on-china-corridor-since-2014-idUSKCN11E1EP>

Hussain Z. (2017) *The China-Pakistan Economic Corridor and the new Regional Geopolitics*, Asie visions, No. 94, Paris: Ifri.

ICG (2018) *China-Pakistan Economic Corridor: Opportunities and Risks*, Asia Report No 29, 29 June, Brussels: ICG.

IMF (2017) *IMF Country Report*, No. 17/213, IMF: Washington D.C.

IMF (2018) IMF Country Report, No. 18/78, IMF: Washington D.C.

ITC (2018) Trade Map <https://www.trademap.org/Index.aspx> (25.11.2018).

Jamal N. (2017) "The Cost of CPEC", Dawn, March 12.

Javaid U. (2016) "Assessing CPEC: Potential Threats and Prospects", *Pakistan Economic and Social Review*, 53 (2), 254-269.

Joy-Perez C. (2017) "Another measure shows China's Belt and Road Initiative is overhyped", AEI, October 11.

Kalim I. (2016) "Gwadar Port: Serving Strategic Interests of Pakistan", *South Asian Studies*, 31 (1), 207-221.

Miller D.T. (2017) "The China Pakistan Economic Corridor: Indicator of Chinese Strategic Energy Goals and a Challenge to the Open Procurement Status Quo", Jackson School of International Studies. University of Washington, Seattle Washington, web.isanet.org/Web/.../HKU2017-s/.../a30ae7f2-83ba-4b48-b15c-3ebbe670d948.pdf (25.12.2018).

Muhammad P. (2016) "Pakistan has failed when it comes to trade with China", *The Express Tribune*, June 26.

NBSC (2018) China Statistical Yearbook, Beijing: NBSC.

Rizvi H. A. (2015) "The China-Pakistan Economic Corridor: Regional Cooperation and Socio-Economic Development", *Strategic Studies Journal*, 35 (1), 1- 17.

Shulin L. (2015) "China-Pakistan Economic Corridor: A Flagship and Exemplary Project of "One Belt and One Road", *Strategic Studies Journal*, 35 (1), 165-173.



Thorne D. ve Spevack B. (2017) *Harboured Ambitions*, Washington: C4ADS.

Tsui S. vd. (2017) "One Belt, One Road China's Strategy for a New Global Financial Order", *Monthly Review*, Jan, 36-45.

UN COMTRADE (2018) Database <https://comtrade.un.org/data/> (05.12.2018).

UNCTAD (2018) UNCTADstat <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=109> (20.11.2018)

Yusuf S. (2018) "China's Belt and Road Gamble: Can it Deliver?", *The SAIS Review of International Affairs*, Jan 9.

Zaidi H. H. (2018) "Revising FTA may not make a big difference", *Dawn*, 19-25 February.