

GÜVENLİK İLE BÖLGESEL EKONOMİK İŞBİRLİĞİ ARASINDA: BANGLADEŞ-ÇİN-HİNDİSTAN-MYANMAR (BCIM) EKONOMİK KORİDORU

Geliş Tarihi: 17.05.2019

Dr. Öğr. Üyesi Kerem GÖKTEN¹

Kabul Tarihi: 03.06.2019

Makale Türü: Alan Araştırması

Özet

BCIM Ekonomik Koridoru, Çin öncülüğünde yürütülen bir ekonomik işbirliği çabasıdır. BCIM, altyapı yatırımlarının öne çıktığı bir girişim olarak görülse de ticari ve kültürel öğeleri de içermektedir. Bu çalışmada BCIM ekonomik koridoru fikrinin ortaya çıkışı, partner ülkeler arasındaki iktisadi ilişkiler üzerinde durulmuştur. Koridorun yaşama geçirilmesi halinde Güney Asya ekonomilerinin kendi içinde bütünleşme düzeyi artacaktır. Bu gelişme Güney Asya alt-bölgesinin küresel ekonomiye daha güçlü eklenmesi sonucunu da doğuracaktır. BCIM bu potansiyeline karşın, yavaş ilerleyen, belirgin bir takvimi olmayan bir girişim görünümündedir. Ayrıca BCIM'in uygulanmasının önünde başta güvenlik endişeleri olmak üzere önemli güçlükler vardır.

Anahtar Sözcükler: BCIM Ekonomik Koridoru, Bölgesel Ekonomik İşbirliği, Bağlanırlık, Çin, Güvenlik İkilemi.

JEL Kodları: F02, F15, F51.

BETWEEN SECURITY AND REGIONAL ECONOMIC COOPERATION: BANGLADESH-CHINA-INDIA-MYANMAR (BCIM) ECONOMIC CORRIDOR

Abstract

The BCIM Economic Corridor is an effort for economic cooperation under the leadership of China. BCIM includes commercial and cultural elements, although it is seen as an initiative in which infrastructure investments are prominent. This study focuses on the emergence of the BCIM economic corridor idea and the economic relations between partner countries. The successful operation of the corridor will increase the level of integration of the economies of South Asia. This development will cause a stronger integration of the South Asian sub-region into the global economy. Despite this potential, the BCIM seems to be a slow-moving, without an explicit calendar. In addition, there are significant challenges to implementing BCIM, particularly security concerns.

Keywords: BCIM Economic Corridor, Regional Economic Cooperation, Connectivity, China, Security Dilemma.

JEL Codes: F02, F15, F51.

¹ Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Bölümü, keremgokten@ohu.edu.tr , ORCID ID: 0000-0002-1876-2412

1. GİRİŞ

Sermaye birikiminin önündeki tüm engellerin ortadan kaldırılması süreci olarak tanımlanabilecek neoliberalizmin dünya tasarımı Soğuk Savaş'ın sona ermesinin ardından küreselleşme kavramı ile birlikte anılır olmuştur. Mal ve hizmet ticaretinin serbestleşmesini, sermaye hareketliliğinin önündeki sınırlamaların kaldırılmasını, dolaysız sermaye yatırımlarının artmasını öngören küreselleşme çoğunlukla bölgeselleşme ile el ele ilerlemiş, kapsam ve başarı düzeyleri birbirinden farklı bölgesel entegrasyon girişimleri hız kazanmıştır. Güney ve Güneydoğu Asya bu tür arayışların yoğunlaştığı bölgeler arasında bulunmaktadır. Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (ASEAN), Güney Asya Bölgesel İşbirliği Örgütü (SAARC), Büyük Mekong Girişimi, Bengal Körfezi'ne Kıyısı Olan Ülkelerin Bir Araya Geldiği Çoklu Sektör Teknik ve Ekonomik İşbirliği (BIMSTEC) öne çıkan kurum ve inisiyatifler arasında başı çekmektedir. BCIM söz konusu iktisadi işbirliği ve bütünleşme girişimleri ile birtakım ortak amaçları paylaşmaktadır. BCIM, Çin, Hindistan, Bangladeş ve Myanmar'ın bir araya geldiği tek işbirliği girişimidir².

BCIM beş alandaki ilişkileri güçlendirmeyi, dönüştürücü etkiler yaratmayı hedeflemektedir. Bunlar ticaret, yatırım, altyapı, sermaye ve toplumlar arası ilişkilerdir. Söz konusu alanlarda gerçekleşecek işbirliği ve bütünleşmenin kalkınma güçlükleri ile baş başa olan Güney Asya ülkeleri için yeni bir fırsat penceresi açacağı, yeniden canlandıracak Güney İpek Yolu'nun ticari ve kültürel ilişkileri güçlendireceği beklentisi/hedefi bulunmaktadır (Karim ve İslam, 2018, s.292). Alt-bölgesel işbirliğinin başarılı olması halinde buldukları ülke ekonomileri ile bütünleşememiş, güvenlik kaygıları ve ülke içi politik nedenlerle kamu kaynaklarından yeterince yararlanamayan, özel sektörün yüz çevirdiği sınır bölgelerinin (Kuzeydoğu Hindistan, Batı Çin) de az gelişmişlik koşullarının hafiflemesi olasılık dahilindedir.

Geçmiş 1999 yılına dayanan BCIM girişimi, 2013 yılı ile hükümetler arası bir hüviyete bürünme yoluna girmiştir. “Kuşak ve Yol” girişimini ilanından birkaç ay önce Kalküta'yı Kunming'e bağlayan hat üzerinde K2K rallisinin düzenlenmesi kararının alınması BCIM için işaret fişegi olmuştur.

Bu çalışmada ilk olarak BCIM Ekonomik Koridoru fikrinin doğuşu ve gelişim süreci hakkında bilgi verilmiştir. Ardından BCIM'i oluşturan ülkeler olan Bangladeş, Hindistan, Çin ve Myanmar ekonomileri arasındaki ticaret ilişkileri incelenecektir. BCIM Ekonomik Koridoru'nun ülke ekonomileri için sunduğu fırsatların ele alınmasının ardından girişimin önünde aşılması kolay olmayan bir dizi politik ve ekonomik kısıtın olduğu vurgulanacak ve bu kısıtlar ele alınacaktır.

2. ULAŞTIRMA KORİDORUNDAN EKONOMİK KORİDORA

1999 yılında bölgesel işbirliği projesi olarak yola çıkan BCIM forumu günümüzde “Kuşak ve Yol” girişimi dolayısıyla gündeme gelmeye başlamıştır³. “Kunming Girişimi” adıyla da anılan bu alt-bölgesel (sub-regional) işbirliği alanı, Çin'in az gelişmiş Güneybatı eyaleti Yunnan'ı⁴; Myanmar, Kuzeydoğu Hindistan ve Bangladeş üzerinden Doğu

² ASEAN'a sadece Myanmar üye iken, BIMSTEC Çin'i dışarda bırakmaktadır. SAARC, Hindistan ve Bangladeş'i içerirken, Çin ve Myanmar'ı dışarda tutmaktadır.

³ BCIM ekonomik koridoru, Çin devletinin “Kuşak ve Yol” vizyon belgesinde anılmamaktadır. Bununla birlikte, BCIM Koridoru, gerek Çin liderliği gerekse akademik çevrelerce, Çin-Pak Ekonomik Koridoru ile birlikte İpek Yolu Ekonomik Kuşağı ve 21. Yüzyıl Deniz İpek Yolu'ndan oluşan “Kuşak ve Yol” girişimi ile ilişkilendirilmektedir (Uberoi, 2016, 30).

⁴ Yunnan yalnızca BCIM Ekonomik Koridoru dolayısıyla gündemde değildir. Guangxi eyaleti ile birlikte Çin'in ASEAN bölgesi ile bağlantısını kuracak lojistik ve ticaret merkezi haline getirilmektedir. Vietnam'a bağlanan kara, deniz ve demiryolu projeleri; Kunming-Bangkok otoyolu, Kunming- Singapur demiryolu projeleri yapım aşamasındadır (Deepak, 2018, 53).

Hindistan'a bağlama hedefi ile yola çıkmıştır. İkinci kulvar diyalogu (Track II) olarak başlayan süreç, hükümetlerarası görüşmelere, diğer deyişle birinci kulvar diyaloguna (Track I) doğru evrilmektedir⁵ (Karim ve İslam, 2018, s.283-284). Bununla birlikte, Hindistan'ın çekinceleri nedeniyle BCIM forumunun birinci kulvar diyaloguna dönüşmesinin önünde engeller bulunmaktadır. 2013 yılında Çin ve Hindistan başbakanlarının karşılıklı ziyaretlerinde BCIM'in bir ekonomik koridor olarak hayata geçirilmesi vurgulanmıştır⁶. Ziyaretler sonrasında kurulan ortak çalışma grubu, 2013 yılının Aralık ayından bu yana girişimi olgunlaştırma doğrultusunda çalışmalarını sürdürmektedir (Deepak, 2018, s.57; İslam vd., 2015, s.133).

2013 yılı hem BCIM forumunun hükümetler arası ekonomik işbirliği hareketine dönüşmesine hem de "Kuşak ve Yol" girişiminin bir bileşeni olarak ilan edilmesine sahne olmuştur. 2013 yılının Mayıs ayında Çin Başbakanı Li Keqiang'ın Hindistan ziyaretinde kurulması kararlaştırılan ortak çalışma grubu, dönemin Hindistan Başbakanı Manmohan Singh'in Ekim ayındaki iade-i ziyaretinde yapılan ortak açıklama ile pekiştirilmiştir (Deepak, 2018, s.57; Karim ve İslam, 2018, s.289). Myanmar ve Bangladeş yüzölçümünü tümüyle kapsayan, Çin'in dört, Hindistan'ın altı eyaletinin dahil olduğu 1.650.000 km²lik bir alanda, 440 milyon kişiyi doğrudan etkileyecek olan Güney İpek Yolu'nu canlandırma girişimi; ticaret, ulaştırma ve enerji alanlarına yoğunlaşmayı hedeflemektedir. Ortaya çıkması beklenen iktisadi yararlar sadece çok modlu fiziksel bağlantılık ile sınırlı değildir. Mal ve hizmet ticaretinin önündeki engelleri azaltmaya, dijital bağlantılığı güçlendirmeye, ekonomiler arası tamamlayıcılık ilişkilerini geliştirmeye, dolaysız yatırımları arttırmaya ve toplumlar arası ilişkileri güçlendirmeye yönelik hedefler de BCIM ajandasında kendilerine yer bulmaktadır. Ülkeler arasındaki tamamlayıcılık ilişkileri üzerine yoğunlaşacak bir alt-bölgesel işbirliğinin Güneybatı Çin, Myanmar, Bangladeş ve Kuzeydoğu Hindistan'ın iktisadi büyümesini hızlandırma potansiyeli bulunmaktadır. Ortak çalışma grubu toplantılarında ortak çıkar, karşılıklı saygı ve güven unsurları sıklıkla vurgulanmakla birlikte; BCIM ekonomik koridoru, "Kuşak ve Yol" girişimi ile birlikte anıldığı ölçüde, Çin devletinin dış politika ve uluslararası ekonomik hedefleri, jeopolitik stratejileri çerçevesinde gündeme gelmektedir⁷ (Karim ve İslam, 2018, s.289; Panda, 2014; Das vd., 2013, s.74; Hussain, 2015, s.178; Paul, 2014, s.5).

BCIM kapsamında ülkelerin iktisadi-politik ilişkileri ve bu koridorun yaratacağı iktisadi etkiler üzerinde durmadan önce "ekonomik koridor" kavramı üzerinde durmakta yarar bulunmaktadır. Ekonomik koridor; kara, deniz ve demiryolları gibi fiziksel ulaştırma kanalları yoluyla tanımlanmış mekânsal alanlar arasında gerçekleşen doğrusal bağlantılık olarak tanımlanmaktadır. Alt yapı gelişimi ile iktisadi fırsatların entegrasyonuna dayanır. Ekonomik koridorlar yoluyla farklı üretim, dağıtım ve tüketim merkezleri birbirine bağlanmakta, koridor rotası boyunca ekonomik kümeler arasındaki işbirliğini kolaylaştırıcı politikalar üretilmekte ve kurumlar inşa edilmektedir. BCIM'i, denize kıyısı olmayan bölgeler ile izole sınır bölgelerinin gelişmesini, kentleri önce alt-bölgeye ardından küresel tedarik zinciri ağlarına

⁵ 1999 yılında Yunnan Sosyal Bilimler Akademisi öncülüğünde bir araya gelen 134 sivil toplum örgütü, akademisyen ve düşünce kuruluşu temsilcisi Kunming Deklarasyonu'na imza atmıştır. Kunming Girişimi çerçevesinde 12 toplantı gerçekleştirilmiştir. BCIM Forumu, günümüzde hükümetlerin (özellikle Çin ve Myanmar) politik desteğini kazanmış görünmektedir. Bununla birlikte, özellikle Hindistan'ın kaygıları nedeniyle birinci kulvar diyaloguna dönüşmekte güçlük çekmektedir. Başlangıçta ticaret, ulaştırma ve turizm alanlarına odaklanan forumun öncelik alanında bir değişim gerçekleşmiştir. Turizm yerini enerjiye bırakmıştır. Ayrıca iklim değişikliği, insani ve sosyal gelişmişliğe ilişkin konular da toplantı gündemlerinde yer bulmaktadır (Uberoi, 2016, 21; Karim; İslam, 2018,284-285, 289; Deepak, 2018, 54; Paul, 2014, 7-8).

⁶ BCIM girişiminin ekonomik koridora dönüşmesi süreci bazı Çinli bilim çevrelerinde "Track 1.5" olarak kavramsallaştırılmaktadır (Deepak, 2018, 56).

⁷ Çin başbakanı Li Keqiang, 2014 Martında 12. Ulusal Halk Kongresi'ne sunduğu çalışma raporunda komşular ile altyapı bağlantısını güçlendirme ve uluslararası teknolojik ve ekonomik işbirliği için yeni alanlar açma hedeflerini ortaya koymuştur. Bu hedefler "komşuluk diplomasisi"nin yeni (iktisadi unsurların öne çıktığı) evresi olarak görülebilir (Keqiang, 2014, 6).

bağlamayı hedefleyen ekonomik koridor türleri arasında görmek mümkündür. BCIM ekonomik koridoru üye ülkeler arası ticareti ve Güneydoğu Asya ülkeleri ile iktisadi işbirliğini arttırmayı hedeflemektedir. Bunun için ulaştırma koridorlarının ötesine geçilmesi, lojistik koridorlarının oluşturulması önem kazanmaktadır⁸ (Karim ve İslam, 2018, s.290; De ve Iyengar, 2014a, s.1, 2014b, s.16).



Kaynak: Das vd.,2013, 86.

Şekil 1. BCIM ekonomik koridoru güzergahı

3. BCIM PARTNERLERİ

BCIM ekonomik koridoru, son zamanların en yüksek büyüme hızlarını yakalayan, uluslararası politik ekonomideki ağırlıklarını arttıran Çin ve Hindistan ile kalkınma yolunda ciddi engeller ile karşı karşıya bulunan Bangladeş ile Myanmarı'ı bir araya getirmektedir. Hindistan, Bangladeş ve Myanmar düşük gelirli ülkeler statüsündedirler. Bangladeş ve Myanmar aynı zamanda Birleşmiş Milletler'in en az gelişmiş ülkeler listesinde yer alırlar (United Nations, 2019). Çin; iktisadi büyüklük, dış ticaret hacmi, kişi başı gelir, dolaysız sermaye yatırımları gibi başlıca göstergeler açısından söz konusu ülkeler grubunun en gelişmiş ve güçlü ülkesidir.

İktisadi gelişmişlik düzeyleri açısından önlerinde kat etmeleri gereken önemli bir mesafe bulunan BCIM ülkeleri, 2008 finansal krizi sonrasında yüksek kişi başına gelir artışlarına imza atmışlardır. Bangladeş'in 2010-2017 döneminde kişi başı gelir artışı %4,4 ile %6,2 arasında değişiklik göstermiştir. Hindistan için en düşük ve en yüksek oranlar %4,1 ve

⁸Ekonomik koridorlar, ulaştırma koridorlardan şu noktalarda farklılaşırlar: Ekonomik koridorlar alt yapı yatırımları için talep oluşturup daha fazla çıktı elde edilmesinin önünü açarlar; etkin ekonomik koridor ağı, tarife esaslı engellerin kaldırılması gibi örneklerde görüldüğü üzere, ticaret ve yatırımı kolaylaştırmakta mutlak ve görece anlamda bölgesel entegrasyonu güçlendirmektedir. Son farklılık ise daha iyi alt yapı (ikmal kanalları) üretimin ayrışması kolaylaştırmakta, bölgesel ve küresel ticareti geliştirmektedir (De; Iyengar, 2014b, 17-18).

%8,8 olmuştur. Yine aynı dönemde Çin’de kişi başına gelir % 6,1 ila %10,1 arasında, Myanmar’da ise %4,8 ila %8,9 arasında artış göstermiştir. 2010-2017 aralığında dünya kişi başı gelir artış hızı ortalaması %1,8 olmuştur. Dünya ortalamasının oldukça üzerindeki kişi başı gelir artış hızlarına karşın dört ülkenin de kişi başına gelirleri dünya ortalamasının altındadır. 2017 itibariyle ortalama bir Çinli, dünya ortalamasının %82’si kadar gelir elde etmektedir. Çin her ne kadar kısa bir süre sonra dünya ortalamasını yakalayacağına benzese de diğer üç ülke için durum dramatiktir. Ortalama bir Hindistan yurttaşı dünya ortalamasının %18’i, ortalama bir Myanmarlı %12’si, ortalama bir Bangladeşli %14’ü kadar gelir edebilmektedir. Dünya emek arzındaki payı %40 olan söz konusu ülkelerin küresel GSYİH içindeki payı %15’tir⁹. Bu olumsuz tabloya karşın BCIM ülkelerinin üçü (Hindistan, Myanmar ve Bangladeş) “%7 büyüme kulübü içinde” gösterilmekte, adı geçen ülkelerin 2020-2030 döneminde yüzde 7’yi aşan kişi başına gelir artışlarına imza atacakları tahmin edilmektedir (Jamrisko, 2019). Çin ise henüz birkaç yıl öncesine kadar yüzde 7’nin üzerinde büyüyen bir ekonomidir. Günümüzdeki büyüme hızı yüzde 6-7 aralığında seyretmektedir.

Tablo 1. BCIM ülkeleri arasındaki ticaret istatistikleri (2015)

	Partner Ülkeler	Dış Ticaret Payı (%)	Ticari Yoğunluk İndeksi*	Ticari Tamamlayıcılık İndeksi
Bangladeş	Çin	13,9	1,33	6,89
	Hindistan	8,0	4,63	7,02
	Myanmar	0,08	0,94	7,14
Myanmar	Çin	38,8	3,26	32,41
	Hindistan	5,1	4,13	45,35
	Bangladeş	0,10	0,60	31,36
Çin	Hindistan	1,8	1,02	44,94
	Bangladeş	0,37	1,70	42,72
	Myanmar	0,38	3,22	46,53
Hindistan	Çin	10,9	1,00	54,16
	Bangladeş	0,9	4,22	53,47
	Myanmar	0,3	3,48	51,91

Kaynak: WITS ve Asian Development Bank veri tabanları. Ülkelerin dış ticaret payları WITS veri tabanı kullanılarak hesaplanmıştır. *2016 yılı

Tablo 1 BCIM ülkeleri arasındaki ticarete ilişkin çıkarımlar yapmaya olanak sağlamaktadır. Tablodaki veriler ışığında Çin’in koridor ülkeleri ile yaptığı dış ticaretin toplam dış ticareti içindeki payının oldukça düşük olduğu gözlemlenmektedir (%2,55). Bununla birlikte 1’in üzerinde değerler alan ticari yoğunluk indeksi, partner ülkelerin (özellikle Myanmar) dünya ticaretindeki ağırlığına bakıldığında iki taraflı ticaret akımlarının beklenenden yüksek olduğunu ortaya koymaktadır. Çin ile partner ülkeler arasındaki görece yüksek ticari tamamlayıcılık indeksi değerleri de iki taraflı ve bölgesel ticaret anlaşmaları için uygun bir zemin bulunduğu yorumuna olanak sağlamaktadır. Ancak unutulmamalıdır ki, ticarete taraf ülkelerin ihracat ve ithalat profilleri arasındaki görece yüksek tamamlayıcılık ilişkisi, ulaştırma ve işlem maliyetlerinin kalıcı ve etkili biçimde düşürülebilmesi ile anlam kazanacaktır¹⁰. Bugün için söz konusu maliyetlerin düşük olduğunu söylemek mümkün değildir. Ulaştırma maliyetleri denize erişimi olmayan bölgeler için tarifelerden daha güçlü

⁹ Kişi başı gelir artış hızlarına ait veriler için Dünya Bankası (WB, 2019) veri tabanı kullanılmıştır. 2010-2017 dünya kişi başına gelir ortalama artış hızı, ülkelerin dünya kişi başına gelir ortalaması, küresel GSYİH ve işgücü arzı karşısındaki pozisyonları yine söz konusu veri tabanı kullanılarak tarafımdan hesaplanmıştır.

¹⁰ Ulaştırma maliyetlerindeki yüzde 10’luk bir düşüşün ticareti yüzde 25 arttırdığı yolunda çalışmalar bulunmaktadır Limão; Venables (2001).

bir kısıttır (İnan ve Yayloyan, 2018, s.29). BCIM Ekonomik Koridoru'na bağlanan en büyük umut bu alanda ilerleme sağlamasıdır¹¹.

Koridor ülkeleri içinde ucuz işgücü ve gelişime açık stratejik limanları ile öne çıkan Bangladeş, diğer ülkelere karşı önemli ölçüde dış ticaret açığı veren bir konumdadır. Ülkenin ihracat yaptığı pazar esas itibarıyla Batı Avrupa'dır ve koridor ülkeleri ile arasındaki tamamlayıcılık ilişkisi zayıftır. Bununla birlikte Çin ve Hindistan'dan gerçekleştirilen ithalata bağımlılık, BCIM ülkelerinin Bangladeş toplam dış ticareti içindeki payının %22 olmasını beraberinde getirmektedir. Ülkenin özellikle Hindistan ile arasındaki ticaret yoğunluk indeksi yüksektir.

Tablo 1 incelendiğinde BCIM alt bölgesi olan ticarete en bağımlı ülkenin Myanmar olduğu dikkat çekmektedir. Ülke ihracat gelirinin yüzde 40'ını doğalgazdan elde etmektedir (İslam vd., 2015, s.139). Ticari yoğunluk indeksi, Bangladeş için yüksek olmamakla birlikte Çin ve Hindistan için sırasıyla 3,26 ve 4,13'tür. Alt-bölge ülkelerinin Myanmar toplam dış ticareti içindeki payı yaklaşık %45'tir.

Hindistan'ın BCIM ülkeleri ile olan dış ticareti, toplam dış ticaretinin %12.1'ini oluşturmakta ve bu ticaretin %90'ı Çin ile gerçekleştirilmektedir. Ancak konuya yoğunluk çerçevesinde yaklaşıldığında, Bangladeş ve Myanmar ile olan dış ticaretin söz konusu ülkelerin dünya ticaretindeki ağırlığına kıyasla beklenenden yüksek olduğu görülmektedir. Hindistan, alt bölge ülkeleri ile dış ticaretinde tamamlayıcılık ilişkisinin en güçlü olduğu ülke olarak öne çıkmaktadır.

Ülkeler arasındaki tamamlayıcılık ilişkisine, ticaret potansiyeline karşın BCIM içi ticaret dünyanın en düşük düzeylerine sahiptir. Tablo 2'de yer alan 2017 yılı dış ticaret verilerini kullanarak yaptığımız hesaplamada BCIM ülkeleri arasındaki ticaret, dünya ile yaptıkları toplam ticaretin yüzde 2,6'sıdır. Bu oran ASEAN ülkeleri arasında gerçekleşen yüzde 25'lik ticaret ile karşılaştırıldığında dramatik ölçüde düşüktür. Ulaştırma alanındaki sınırlı bağlantılık, zahmetli lojistik, bürokratik geciktirmeler Güney Asya ülkeleri arasındaki ticareti diğer bölgelere kıyasla maliyetli ve yavaş hale getirmektedir (Dixon, 2015). Ayrıca jeopolitik çatışmalar, göçmen akınlarının yol açtığı krizler bölge içi ticari ilişkilerin düşük kalmasına neden olduğu gibi bölgesel ekonomik koşulların iyileşmesini önlemektedir (Karim ve İslam, 2018, s.292).

Tablo 2. BCIM ülkeleri arası dış ticaret ve BCIM ülkelerinin dünya ile ticareti (2017)
(Milyon ABD Doları)

	İhracat	İthalat	Toplam Dış Ticaret
Çin-Myanmar	8948	4526	13474
Çin-Hindistan	68042	16345	84387
Çin-Bangladeş	15169	875	16044
Myanmar-Hindistan	708	975	1683
Myanmar-Bangladeş	128	23	151
Hindistan-Bangladeş	7210	591	7801
BCIM İçi Ticaret	100205	23335	123540
BCIM ile Dünya Ticareti	2612444	2190927	4803371

Kaynak: WITS 2019'dan yararlanılarak oluşturulmuştur.

¹¹ Delhi'den Dakka'ya yola çıkan bir konteynır dolambaçlı kara ve deniz yolu rotasını kullanarak yolculuğunu 35 günde tamamlamaktadır. Bu iki kent arasındaki yolculuk karayolunun engelsiz kullanılması halinde 5 gün sürecektir (Dixon, 2015).

4. FIRSAT VE POTANSİYELLER

BCIM Ekonomik Koridoru partner ülkelere iktisadi ve politik bir dizi fırsat sunmaktadır. Bangladeş ve Myanmar için ağırlıklı olarak iktisadi fırsatlar öne çıkmaktadır. Kalkınma sürecinde dış kaynak gereksinimine ihtiyacı bulunan, yoğun bir istihdam yaratma baskısı ile karşı karşıya bulunan bu ülkeler için ticari ilişkilerin gelişmesi, dolaysız sermaye yatırımları, dış yardımlar, işgücü hareketliliği yaşamsal önemdedir. Büyük ekonomiler olan ve ticaret partnerleri oldukça çeşitli olan Çin ve Hindistan'ın yaklaşımı iktisadi alanın ötesine geçen stratejik öğeler içermektedir.

Bangladeş koridor ülkeleri arasında limanları ve Bengal Körfezi'nin stratejik önemi ile öne çıkmaktadır. Ülke yönetimi elde edeceği iktisadi fırsatları öncelemekle, bu süreçte coğrafi konumunu avantaja çevirmeye çalışmaktadır (İslam vd., 2015, s.137). Enerji sektörüne yatırım çekilmesine ve bölgesel ulaştırma merkezleri yaratılmasına çalışılmaktadır. Bangladeş'in Chittagong limanı, Çin'in küresel değer zincirine eklemlemeye çalıştığı güneybatı eyaleti Yunnan'a kendi hükümler alanındaki Doğu Asya limanlarından daha yakın bir konumdadır. Chittagong limanı, denize erişimi olmayan Kuzeydoğu Hindistan için de benzer bir fırsat sunmaktadır. Çin firmaları, bölgesel antrepoya dönüşme yolunda olan Chittagong limanındaki kapasite genişletme çalışmalarının yatırımcısı durumundadır¹². Ayrıca Çin devlet şirketi China Harbour Engineering, kentte inşa edilmekte olan ve dört yıl sonra hizmete alınacak olan sanayi parkında yüzde 70'lik bir paya sahiptir (Karim ve İslam, 2018, s.293-294; Quadir, 2018; Das vd., 2013, s.85; Hussain, 2015, s.185). Çin bunlara ek olarak serbest ticaret bölgelerinin kurulmasına ve enerji, ulaştırma yatırımlarına ön ayak olmaktadır. İki ülke arasında 13,6 milyar ABD Doları tutarında ortak girişim anlaşması imzalanmıştır. Bangladeş altyapı ve liman genişletme yatırımlarının yanı sıra hazır giyim ve konfeksiyon sektöründe Çin'den gerçekleştirdiği girdi ithalatını daha hızlı ve ucuz bir biçimde gerçekleştirmeyi, hatta bununla yetinmeyip bu alanda faaliyet yürüten firmaları ülkesine çekmeyi hedeflemektedir. Bangladeş bu süreçte uluslararası işbölümüne katılmada ucuz emek kartına başvurmakta, Çin'in eskisi kadar önem vermediği düşük katma değerli sektörlerde ev sahipliği yapmaya çalışmaktadır. Özellikle hazır giyim ve konfeksiyon sektöründe, teknolojik açıdan daha ilerde olan Hindistan ve Çin ile gerçekleştirilecek dikey bütünleşme sayesinde ülkenin küresel piyasalardaki rekabetçiliği artabilir. Ülke, Çin'in iki ülke arasındaki dış ticareti güçlendirme (dış ticaret ticaret dengesizliğini azaltma) amacıyla Asya-Pasifik Ticaret Anlaşması uyarınca aldığı, 5000'in üzerinde malı kapsayan gümrük vergisi muafiyeti kararından da yararlanma fırsatına sahiptir. Özetle Bangladeş, çok modlu ulaştırma ağlarının yaşama geçirildiği ölçüde Çin ve Hindistan piyasalarına daha kolay erişecek, Güney ve Güneydoğu Asya'da bir ticaret ve yatırım üssü haline gelecektir. Ülke, Myanmar üzerinden Doğu Asya piyasalarına açılma olanağı bulacaktır. Söz konusu ulaştırma yatırımları içinde Güney İpek Yolu rotasını izleyen Kalküta-Kunming karayolu ve Chittagong-Kunming demiryolu öne çıkmaktadır (Karim ve İslam, 2018, s.293-294; Uberoi, 2016, s.37; Das vd., 2013, s.85-86; Shahriar ve Qian, s.2017, 33; Hussain, 2015, s.182).

Yukarıda bahsi geçen ulaştırma yatırımlarından en az Bangladeş kadar yarar sağlayacak ülke Çin'dir. Çin, Güney Asya ile olan bağlantısını tüm ulaştırma biçimleri üzerinden güçlendirmeyi hedeflemektedir. Chittagong-Yangon-Kunming demiryolu Çin'in

¹² Hindistan'ın Chittagong ve Mongla limanları üzerinden Çin'i dengeleme çabaları mevcuttur. Hindistan Başbakanı Modi'nin 2015 ziyaretinde altyapı, eğitim ve sağlık alanlarını kapsayan 2 milyar dolarlık kredi paketi açılmış ve Hindistan bahsi geçen iki limanda yük gemileri için bir tür ayrıcalıklı konum elde etmiştir. Bangladeş üzerindeki nüfuz mücadelesinin yoğunlaşması, Çin ile Hindistan arasında var olan sorunlara bir yenisini ekleme potansiyeline sahiptir (Bagchi, 2015; Hussain, 2015, 184).

“Kuşak ve Yol” dolayısıyla yeniden gündeme gelen “İki Okyanus”¹³ stratejisinin Hint Okyanusu ayağı açısından önemlidir. Mandalay üzerinden Myanmar liman kenti Yangon ile de bağlantı kurma olanağı yaratacak bu demiryolu ağının inşası için Bangladeş’in desteğini alan Çin, Myanmar’ın bir kısmı Hindistan’ın baskısından kaynaklanan çekincelerini de aşmış durumdadır. Çin sınırındaki Myanmar kenti Muse’yi Mandalay’a bağlayacak 431 km’lik demiryolunun zemin etüdü süredursun, Çin demiryolunun kendi topraklarında kalan bölümünü 2020 yılında tamamlamayı hedeflemektedir (Das vd., 2013, s.86-87; Kurian, 2014, s.91; Karim ve İslam, 218, 293, 298; Railway Gazette, 2019).

Çin’in BCIM’e olan ilgisi daha önce de vurgulandığı üzere jeostratejik öğeler de içermektedir. Bölge konvansiyonel ve yenilenebilir enerji kaynakları açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Dünyanın en büyük enerji ithalatçısı haline gelen Çin, enerji tedarikini güvence altına alma konusunda bir kısmına yukarıda değinilen bir dizi politika setine sahiptir. Bangladeş hidrokarbon, Myanmar doğal gaz, Kuzeydoğu Hindistan hidroelektrik ve madeni kaynakları ile öne çıkmaktadır. Kuzeydoğu Hindistan’ın, BCIM’in kurumsal desteği ile, ciddi ölçüde enerji kıtlığı yaşayan Bangladeş’e yapacağı ihracat bölgesel entegrasyonların en temel motivasyon unsuru olan kazan-kazan ilişkisine iyi bir örnek oluşturacaktır (Karim ve İslam, 2018, s.294). Bu ve benzeri projelerin Çin’in enerji devleri için önemli yatırım fırsatları oluşturduğu açıktır.

BCIM’in Çin için açacağı bir başka fırsat penceresi Hindistan pazarına olan erişiminin artması olacaktır. İki ülke arasında ticaret artış göstermektedir. Hindistan her ne kadar Çin’in sekizinci büyük ticaret partneri konumunda olsa da iki ülke ticaretindeki potansiyel yeterince değerlendirilememekte, jeopolitik kaygılar ve bölgesel rekabetin gölgesi iktisadi ilişkilerin üzerine düşmektedir. Bu unsur hatırdta tutulmak kaydıyla Çin firmalarının pazar büyüklüğünün ve kişisel gelirin hızla arttığı Hindistan piyasasında düşük maliyetli üretim avantajından yararlanabileceği, Hint firmaları ile güçlü bir rekabete gireceği ifade edilmektedir. Çin’in Hindistan ile rekabetten ziyade işbirliğine gitmeyi tercih edeceği alanlar da bulunmaktadır. Hindistan’ın bilişim sektöründe aldığı mesafe ve bankacılık, dış kaynak kullanımında gerçekleştirilecek işbirliği iki ülke için önemlidir (Das vd., 2013, s.87).

Devletler arası bir platforma dönüşme başarısını gösterecek BCIM Ekonomik Koridoru, Myanmar’a az gelişmişlik koşullarını hafifletmesi açısından önemli fırsatlar sunacaktır. Myanmar’ın doğalgaz rezervleri ve hidro enerji potansiyeli; Güney, Güneydoğu Asya ve Çin’i birbirine bağlayan kavşak noktasında bulunması ülkenin coğrafi önemine ilişkin akla gelen ilk unsurlardır. Yunnan’ı Hint Okyanusu’na bağlayacak alternatif rotalardan biri Myanmar’dan geçmektedir. Ulaştırma altyapısı yatırımları için cazip bir coğrafya olan Myanmar, tarım ve doğal kaynaklar alanındaki potansiyelini teknoloji ve beşeri sermaye eksikliği nedeniyle kullanmayan bir ülkedir. Doğal kaynakları işlenmeden ihraç edilmektedir. Özellikle Çin’in doğal kaynakların işlenmesi konusunda ülkeye önemli katkıları olacaktır. Doğal kaynaklarını etkin bir biçimde çıkarıp işleyen bir Myanmar, enerji gereksinimi yüksek olan partner ülkelerin tümü için düşük maliyetli çözümler yaratabilir. Bu çerçevede Çin’in, BCIM ülkeleri içinde en yakın ilişkiyi Myanmar ile kurduğu ileri sürülmektedir. Myanmar’ın, BCIM Forumu’nun desteğini alabileceği bir diğer alan tarımdır. Hindistan ve Çin’in uzmanlığı ve teknolojik desteği ile tarıma dayalı sanayilerin geliştirilmesi gündemdedir (Das

¹³ Çin’in “İki Okyanus” stratejisinin temelinde Pasifik Okyanusu’nda Japonya, Filipinler, Vietnam, Tayvan ile olan kıta sahanlığı anlaşmazlıkları ve bölgedeki ABD etkinliğine yönelik önlem almak bulunmaktadır. Ancak tek kaygı jeopolitik unsurlar değildir. Pasifik ve Hint Okyanusu, Çin’in enerji ithalatının yüzde 80’inin gerçekleştirildiği deniz rotalarına ev sahipliği yapar. Çin gerek Çin-Pakistan Ekonomik Koridoru gerek BCIM Ekonomik Koridoru yoluyla “Malakka İkilemi”ni ortadan kaldıracak alternatif ticaret ve enerji rotaları yaratmanın peşindedir. Bu süreçte Bangladeş ve Myanmar limanları stratejik önem kazanmakta, aynı zamanda bu iki ülkeyi Çin yatırımlarına ev sahipliği yapma konusunda rakip haline getirmektedir (Sun; Payette, 2017, 5-6).

vd., 2013, s.87-89). Myanmarlı yerel üreticilerin üretim kapasitelerini geliştirmesi, pazara yönelik faaliyetlerini güçlendirmesi yoksullukla mücadelede ve gıda güvenesi alanında bir kazanım olacaktır. Ancak bu durumun yaşama geçmesi için özellikle Çin'in karşılıklı güven ve çıkar çerçevesinde hareket etmesi, Çin sermayesinin yerel üreticilerin varlığına tehdit oluşturmaması gerekmektedir.

Hindistan, BCIM Ekonomik Koridoru'nun geleceğinde en kritik konuma sahip ülke olarak dikkat çekmektedir. Ülkenin "Kuşak ve Yol" girişimi karşısındaki ikircikli konumu, BCIM Ekonomik Koridoru'na olan yaklaşımını da etkilemektedir. İkircikli konumdan kasıt, Hindistan devlet aklının ulusal güvenlik öncelikleri ve geçtiğimiz yüzyılın ortalarına uzanan bölgesel rakiplik paradigması ile Çin'in başını çektiği çok taraflı ticaret paradigması arasında kalmasıdır. Ülke bölgesel rakibi Çin'in önderliğini kabul ederek ortaya çıkacak iktisadi sinerjiden yararlanma yoluna mı gidecek, yoksa ABD ile sürdürüldüğü iyi ilişkilere bel bağlayarak, Güney ve Güneydoğu Asya'da kendi etki iktisadi-politik etki alanını yaratmaya mı çalışacaktır. Hindistan'ın ikinci politikayı izlemesinin önünde önemli sınırlılıklar vardır. Ülke bugüne kadar kendi öncülüğünde bir bölgesel işbirliği girişimini başarıya ulaştıramamıştır. Ayrıca Güney ve Güneydoğu Asya'da hızlanan işbirliği ve entegrasyon arayışlarının dışında kalınması ya da geç katılınması izolasyon riskini de barındırmaktadır.

BCIM'in Hindistan açısından vaat ettiği avantajlar, Doğu Hindistan ve ülkenin denize erişimi olmayan az gelişmiş sınır bölgesi Kuzeydoğu Hindistan ile ilgilidir. Az gelişmiş sınır bölgesinin, merkezi hükümetin başarılı sonuçlar üretmeyen geleneksel kaynak transferi politikaları yerine bölgesel işbirliği yoluyla gelişmesi bir seçenek olarak gündemdedir. Ülkenin en yoksul bölgesi Kuzeydoğu Hindistan ulusal ekonomiden izole, politik istikrarın olmadığı, izolasyonun yol açtığı yüksek işlem maliyetleri nedeniyle başta orman ve hidro elektrik olmak üzere doğal zenginliklerinden yararlanamayan bir bölge konumundadır. Kuzeydoğu Hindistan ile diğer sınır bölgelerinin az gelişmişliğin kısır döngüsünü kırmasından komşu Çin eyaletleri de yararlanacaktır. Ancak bunun gerçekleşebilmesi için güvenlik-kalkınma ikileminin aşılıp sınır ötesi ticarete ve bütünleşmeye alan açılması gerekmektedir. Bölgesel işbirliği ve sınır ötesi dayanışmanın yaratacağı ortak kazançların, uzun yıllara dayalı anlaşmazlıkların azaltılmasına katkı sunması da mümkündür (Das vd., 2013, s.88,90; Upadhyay, 2017, s.381, 383; Hussain, 2015, s.180).

Hindistan'ın büyük limanlarından biri olan Kalküta'yı Myanmar üzerinden Kunming'e bağlaması öngörülen 2000 km uzunluğundaki ekonomik koridor, dört ülkenin de yararlanacağı bir büyüme kutbu/üçgeni oluşturacaktır. Söz konusu koridor Kalküta ve Kunming'in yanı sıra Dakka, Mandalay gibi önemli metropollerini birbirine bağlamaktadır (Das vd., 2013, s.88; Yesmin, 2017, s.152; Paul, 2014, s.15). Söz konusu ulaştırma rotası, Çin'in Guangzhou kentinden Kalküta'ya gerçekleşecek deniz yolu seferine kıyasla 4000 km'lik bir azalışı temsil etmektedir (Deepak, 2018, s.61).

Hindistan, Çin, Myanmar, Bangladeş arasında kurulacak koridor birçok ürünün deniz yerine karadan taşınmasını beraberinde getirecektir. Tekstil, gübre, tarımsal ürünler, gıda işleme, enformasyon teknolojisi, eczacılık sektörleri koridordan yararlanacak sektörler arasında sayılmaktadır. Bangladeş ve Myanmar firmaları daha geniş pazarlar için üretim yapabilecek, mevcut kapasitelerini arttırabilecekler. Özellikle Çin'den gelecek dolaysız sermaye yatırımları yaratacağı istihdam ve ihracat kazançlarının yanı sıra teknoloji transferi anlamına gelebilecektir (Deepak, 2018, s.62).

BCIM alt-bölgesel işbirliği Güneybatı Çin, Kuzeydoğu Hindistan, Bangladeş ve Myanmar arasında var olan tamamlayıcılıklar üzerinden ilerleyerek söz konucu coğrafyada bir büyüme kutbu yaratabilir. Myanmar birincil ürünler, ucuz emek; Bangladeş ucuz emeğin

yanı sıra düşük katma değerli imalat sektörü ve hizmet ticareti, Hindistan hizmet ticareti, Çin sermaye, teknoloji, organizasyonel beceri, imalat sanayi kapasitesi ile bölgesel işbölümündeki yerlerini alabilirler (Das vd., 2013, s.85,91; Karim ve İslam, 2018, 292; İslam vd., 2015, s.144).

Bununla birlikte BCIM alt-bölgesel işbirliğinin küresel kapitalist işbölümü çerçevesinde bir çözüm olduğu belirtilmelidir. Çin’de yükselen ücretlerin yaratmakta olduğu iktisadi ve toplumsal kısıtlar günbegün kendini göstermekte, daha düşük hızda ancak daha nitelikli büyüme arayışları Parti-devletin gündemine girmektedir. Bangladeş, Myanmar ve Hindistan coğrafyasının, Çin kapitalizmi için bir tür “mekânsal çözüm” arayışı olduğu görülmektedir. Adı geçen ülkeler kapitalist dünya ekonomisinin en geniş emek rezervlerine sahiptirler. BCIM, bu coğrafi alanın kapitalist birikim için elverişli hale getirilmesi girişimleri içinde rol oynayabilir. Ancak söz konusu ülkelerin büyük ve ucuz emeğin ötesinde siyasi istikrara, endüstriyel üretim için gerekli fiziksel altyapıya ve etkin devlet yapılarına sahip olmaları gerekmektedir. Çin’in, sıralanan bu koşullar içerisinde ilk etapta fiziksel altyapıya yöneldiği söylenebilir (Li, 2016, s.176).

5. KISITLILIKLAR

BCIM Ekonomik Koridoru, coğrafi ve iktisadi büyüklükleri birbirinden çok farklı olan, ekonomilerini birbirlerinden farklı biçimde yapılandırmış dört ülkeyi kapsamaktadır. Tüm bu farklılıklara jeopolitik unsurların eklenmesi karşılıklı ilişkilerin analizini daha da güçleştirmektedir. Ülkeler arasındaki sınır sorunları, Hindistan ve Çin arasındaki bölgesel liderlik rekabeti önemli sorun alanları olarak dikkat çekmektedir. Çin dışında kalan koridor ülkelerinin Soğuk Savaş döneminden bu yana ABD ile geliştirdikleri yakın ilişki -Donald Trump’ın seçilmesi ile bazı sarsıntılar geçirmekle birlikte- varlığını sürdürmektedir. Küçük Asya ülkeleri uzun yıllar boyunca ABD’nin sunduğu güvenlik şemsiyesinden ve yardımlardan yararlanmıştı. Geçmişten gelen bu bağımlılık ilişkisine karşılık olarak, Çin’in son yıllarda artan etkisi Güney Asya hükümetleri için çözümü güç paradokslar yaratmaktadır (Karim; İslam, 2018, s.287). Bununla beraber toprakları neredeyse bütünüyle proje kapsamında olan “köprü uluslar” Bangladeş ve Myanmar’ın BCIM Koridoru’na dahil olma yolundaki iradesinin güçlü olduğu ileri sürülebilir (Deepak, 2018, s.65; Hussain, 2015, s.185).

BCIM Ekonomik Koridoru’nun önündeki aslı engel Çin ve Hindistan arasındaki politik güven sorunu ve stratejik rakipliktir. Xi Jinping’in, 2013 yılında ortak çalışma gruplarının çalışmaya başlamasının ertesinde ortaya koyduğu “Kuşak ve Yol“ vizyonu BCIM ayağı ile iki ülkenin işbirliği yapabileceği bir alan yaratırken; Çin-Pak Ekonomik Koridoru ile yeni gerginlik alanları ortaya çıkmışa benzemektedir.

Çin-Pak Ekonomik Koridoru ve bu koridoru BCIM Koridoru’na bağlama önerileri, yalnızca Hindistan-Pakistan arasındaki sınır ihtilafları nedeniyle tepki çekmemektedir. Çin sermayesinin 2015 yılında başlayan proje kapsamındaki uygulama ve tercihleri birtakım soru işaretleri yaratmaktadır. Çin sermayesi gerçekleştirdiği altyapı projelerinde kendi ekipman ve insan kaynaklarını yoğun olarak kullanmaktadır. Ev sahibi ülkelerin yeni istihdam beklentileri boşa çıkmakta, yerel yatırımcılar umut ettikleri ortaklıkları kuramamaktadır. Ayrıca “Kuşak ve Yol” girişimi kapsamındaki projelerin önemli bölümünün, Çin’in stratejik gereksinimleri doğrultusunda Doğu-Batı bağlantılarını güçlendirmeye yönelik olduğu ileri sürülmektedir. Örneğin Hindistan, İran ve Afganistan gibi ülkelerin yararına sonuçlar üretecek Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru gibi önemli bir proje, “Kuşak ve Yol” kapsamında desteklenen girişimler arasına alınmamaktadır. Tüm bu gelişmeler, her ne kadar iki ülke arasındaki iplerin kopması sonucunu yaratmasa da Hindistan’ı ayrıntıları bu çalışma kapsamı

dışında olan alternatif projelere yönelmektedir¹⁴ (Karim ve İslam, 2018, s.297, 299; Hussain, 2017, s.24).

Hindistan'ın "Kuşak ve Yol" girişimine yönelik mesafeli tutumunda etkili olan bir diğer unsur iktisadi rekabettir. Hindistan her şeyden önce Çin'in girişimin politik ve iktisadi liderliğini üstlenmesinden rahatsızdır. Çin'in özellikle Asya Altyapı ve Yatırım Bankası'nın kurumsal işleyişinde ve temsil süreçlerinde izleyeceği eşitlikçi politika ile bu kaygıları gidermesi gerekmektedir. Hindistan dış ticaret hacminin büyümesinden yana olmakla birlikte, bu ticaretin sürdürülebilirliği konusunda endişelidir. Çin'in Güney Asya'nın bakir enerji kaynaklarını kullandığı, bölgeye mamul mal sattığı bir dış ticaret kompozisyonu birtakım kaygılara neden olmaktadır. Hindistan ile Çin arasında hâlihazırdaki dış ticaret dengesizliğinin artması, iktisadi bütünleşmelerin altındaki en temel motiv olan kazan-kazan ilişkisini zedeleyecektir. Çin'in alt-bölgesel ticareti domine ettiği bir ortamda az gelişmiş ülkelerin kalkınma sürecinde "Kuşak ve Yol"a bağladığı umutlar boşa çıkabilir, hatta bunun ötesinde yeni bağımlılık ilişkileri ortaya çıkabilir (Karim ve İslam, 2018, s.297-299; Uberoi, 2016, s.22).

BCIM Ekonomik Koridoru'nun önünde yalnızca hükümetler arası ilişkilerden kaynaklanan güçlükler bulunmamaktadır. Ulusal kalkınma öncelikleri ile sınır ötesi işleyiş çerçevesini bağdaştıracak, gerçekçi tamamlama takvimleri ve finansal tahminler ortaya koyacak, koridor boyunca uzanan kırsal ve kentsel bölgelerin karşılaştırma üstünlük avantajlarını pekiştirecek bir master plan eksikliği dikkat çekmektedir. Burada vurgulanan strateji ve eşgüdüm eksikliğine ilişkin en iyi örnek Stilwell (Ledo) Yolu¹⁵ gösterilebilir. İngiltere'nin yaptığı, 2. Dünya Savaşı'nda kritik bir rol üstlenmiş bu ikmal yolunun yeniden yaşama geçirilmesi yolunda bir beklenti vardır. Bununla beraber, ortaya konulan büyük fikirler ile bölgenin mevcut ulaştırma yapısı arasında adeta bir uçurum vardır. Demir, kara yolu projelerinin yaşama geçirilmesinde, deniz taşımacılığında ortak standartların benimsenmesine ihtiyaç vardır (Uberoi, 2016, s.24; Deepak, 2018, s.65-66).

BCIM ülkeleri arasında artan dış ticaret hacmine karşın ülkelerden hiçbiri tarife kolaylıkları yapmaya yanaşmamaktadır. Gümrük tarifelerinde gerçekleşmeyen liberalizasyonun yanı sıra tarife dışı engeller ve damping de varlığını sürdürmektedir. Gümrük prosedürlerinde uyumlaştırma eksiklikleri, transit geçiş kısıtlamaları, vize engelleri öne çıkan tarife dışı engellerdir. Dış ticaret kısıtlamalarını aşma yöntemi olarak görülebilecek dolaysız sermaye yatırımları da oldukça düşük kalmaktadır. Özellikle Çin ile diğer BCIM ülkeleri arasındaki ticaretin dengesiz görünüm sergilemesi, bu dengesizliğin dolaysız sermaye yatırımları ile telafi edilemeyeceği ekonomik işbirliği çabalarını baltalar niteliktedir (Deepak, 2018, s.66; Yesmin, 2017, s.148-149, 153; Paul, 2014, s.13).

Söz dolaysız sermaye yatırımlarına gelmişken, BCIM Koridoru'nun parçası olduğu "Kuşak ve Yol" girişiminin mevcut ivmesinin ne kadar süreceği yakıcı bir soru olarak ortada durmaktadır. Girişimin 21. Yüzyılın ortalarına değin uzanan hedefleri ve böylesi bir uzun zaman dilimine yayılan hedeflerin beraberinde getirdiği bir dizi belirsizlik, Çin ve dünya kamuoyunda soru işaretleri yaratmaktadır. "Kuşak ve Yol"un Çin resmi söyleminde kendine açıkça yer bulan çok taraflılık ilkesine dayanmasına ve yeniden biçimlendirilmeye açık oluşuna karşın, Çin'in emperyalist amaçlarına hizmet edeceği yolunda kaygılar bulunmaktadır. Çin'in girişim kapsamında yer alan ülkeler ile arasındaki güç asimetrisinin

¹⁴ Bu alternatif arayışlar içinde Mausam Projesi , Act East, Pamuk Yolu, Baharat Yolu ve Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru öne çıkmaktadır (Uberoi, 2016, 27).

¹⁵ Yapımına 1942 yılında başlanan, 2. Dünya Savaşı ertesinde restore edilmesi zaman zaman gündeme gelen 1726 km uzunluğundaki Stilwell yolu; Kuzeydoğu Hindistan'ı, Myanmar üzerinden Yunnan eyaletinin başkenti Kunming'e bağlamaktadır (Deepak, 2018, 54; Yesmin, 2017 , 143).

siyasi ilişkilere yansımalarının kaçınılmaz olacağı, borca dayalı bağımlılık ilişkilerinin kurulacağı ileri sürülmektedir.

Kuşak ve Yol'un geleceği yalnızca girişim kapsamındaki ve girişime karşı ülkelerin birikimli tepkilerinden etkilenmemektedir. Girişimin finansmanına ayrılan bütçenin büyüklüğü ve yerindeliği giderek artan ölçüde eleştiri konusu olmaktadır. Çin Komünist Partisi (ÇKP) rejiminin sınai aşırı kapasite sorununu hafifletme, rezerv birikimine yeni değerlendirme alanları bulma ve Batı Çin'i küresel değer zincirlerine eklemeye hedefleri ile yürüttüğü girişim; yatırımların geri dönüş hızının yavaşlığı, gerek Çin firmaları gerekse borçlu ülkeler için yarattığı ve yaratabileceği geri ödeme güçlükleri nedeniyle eleştirilmektedir¹⁶. Büyüme hızı gerileyen, ihracata dayalı iktisadi yapısını değiştirme tercihinine yönelen Çin'in döviz rezervlerinin "Kuşak ve Yol"un finansmanına tek başına daha ne kadar omuz verebileceği sorusu oldukça yerindedir (European Council on Foreign Relations, 2015, s.10-13; Yusuf, 2018).

Kuşak ve Yol girişiminin karşıya bulunduğu genel güçlükler bir yana BCIM Ekonomik Koridoru'nun geleceği Çin-Hindistan ilişkilerinin seyrine bağlı gözükmektedir. Dünyanın en hızlı büyüyen iki ekonomisi olan Çin ve Hindistan, zengin doğal kaynak ve emek rezervleri bulunan Myanmar ve Bangladeş ile birlikte başarılı bir Asya bölgeselciliği modeli geliştirecek potansiyele sahiptir (Hussain, 2015, s.175; Islam vd., 2015, s.145; Paul, 2014, s.6). Bu iki iddialı devlet ve dinamik ekonomi, güvenlik mülahazalarının ötesine geçerek BCIM Ekonomik Koridoru fikri etrafında ne ölçüde buluşabileceklerdir? (Deepak, 2018, s.51). "Kuşak ve Yol" girişimi kapsamında bir başka ekonomik koridorun (Çin-Pak Ekonomik Koridoru) yaşama geçirildiği ülke olan Pakistan ile olan ilişkiler bile süreçte belirleyici olacaktır (Karim ve İslam, 2018, s.297-299). Hindistan, Çin-Pak Ekonomik Koridoru'na yönelik rezervlerini yeterince dikkate almadığını düşündüğü Çin'e, BCIM sürecinde güçlükler çıkarabilir.

6. SONUÇ

Dört ülkeyi bir araya getiren BCIM Ekonomik Koridoru, Güney ve Güneydoğu Asya'da son yıllarda sayısı artan bölgesel girişimler arasında yer almaktadır. Çin öncülüğünde yürütülen proje, dünya ekonomisinin en az bütünleşmiş alt-bölgesi olan Güney Asya'da ticaretin kolaylaştırılmasını, ulaştırma altyapısının geliştirilmesini hedeflemektedir. Bu genel amaçların dışında dolaysız sermaye yatırımı çekmek, istihdam yaratmak, Güneydoğu Asya pazarlarına açılmak vb. ülkelere özgü amaçlar da bulunmaktadır. BCIM ülkeleri mevcut tamamlayıcılıkları üzerinden ilerleyerek küresel ekonomi içindeki yerlerini sağlamlaştırmaya çalışmaktadır.

Çin'in "Kuşak ve Yol" girişimi yoluyla Orta Asya'dan Akdeniz'e, Güneydoğu Asya'dan Batı Asya'ya uzanan geniş bir coğrafyada iktisadi ve politik etkisini arttıracak açık bir gerçektir. Bununla birlikte bu dev yatırım girişiminin önünde jeopolitik ve finansal bir dizi sorun bulunmaktadır. "Kuşak ve Yol" girişiminin karadaki 6 ana koridorundan olan biri olan BCIM'in henüz emekleme evresinde olduğu, projelendirilmiş yatırım sayısının az olduğu görülmektedir. Hindistan'ın jeostratejik çekinceleri, alternatif ulaştırma rotalarına yönelik arayışları bir engel olarak ortaya çıkmaktadır. Buna ek olarak "Kuşak ve Yol" girişimi içinde yer alan koridorların gelişme hızının farklılaşması, yatırım bütçesinden alınacak payların farklılaşmasını da beraberinde getirecektir. BCIM Ekonomik Koridoru'nun yaşama geçirilmesindeki güçlüklerin aşılamaması, bu alt-bölgesel koridorun gölgede kalması

¹⁶ Başta Etiyopya ve Tayland olmak üzere bazı ülkeler Çin'den alınan kredilerin geri ödenmesinde güçlükler yaşamaya başlamışlardır. Borç yeniden yapılandırılmaları ya da alternatif kaynaklardan kredi arayışlarının başladığı görülmektedir. Bkz. Zhou, 2019, Siu, 2019).

sonucunu doğurabilir. Sorunların sınır anlaşmazlığı gibi büyük çatışma alanları sonraya bırakılarak çözülmesi denenebilir. Orta vadede yaratılacak iktisadi sinerji, ülke hükümetlerinin güvenlik kaygılarını ikinci plana itmeleri sonucunu doğurabilir.

ÇKP rejiminin finansal sermaye fazlası ve aşırı kapasite sorununu hafifletmek için ülke içinde ve dışında yeni değerlendirme alanları aradığı, bu süreçte agresif bir yatırım stratejisi izlediği görülmektedir. Yatırım atmosferi açısından olumlu özelliklere sahip olmayan ülkelerde yoğunlaşan projelerde göze alınan riskler gitgide eleştiri konusu olmaktadır. Bu riskli yatırımların, getiri eğrisi bir türlü ters dönmeyen ABD hazine kâğıtlarından daha kazançlı olup olmayacağını zaman gösterecektir.

Çin'in dev dolaysız sermaye yatırımı hamlesi, az gelişmiş ülkeler için yalnızca daha çok ticaret, daha çok istihdam, daha modern altyapıyı mı temsil etmelidir? Çin'in üçüncü dünyacı mirasına sahip çıkması, dayanışmacı bir anlayışla bağımlılık ilişkilerini zayıflatmayı öngören bir vizyon ortaya koyması 21. yüzyıl dünya düzeninin daha eşitlikçi ve adil olmasına katkıda bulunabilir. Ancak, reform öncesi dönemde kalan bu duyarlılıkların ÇKP liderliği tarafından geri çağrılmaması halinde bağımlılık ilişkilerinin, eşitsiz gelişmenin biçim değiştirmesi gündeme gelecek, Çin emperyalizmi argümanları güçlenecektir. Girişimin alternatif bir kalkınma paradigması ile desteklenmemesi halinde çevresel yıkım, işçi haklarının ihlali ve yerel toplulukların zararına sonuçlar üretme potansiyeli de bulunmaktadır.

KAYNAKÇA

- Asian Development Bank (2019) Integration Indicators <https://aric.adb.org/integrationindicators> (14.201.2019).
- Baghci, I. (2015). Now, India gets to tug at China's 'string of pearls', The Times of India, <https://timesofindia.indiatimes.com/india/Now-India-gets-to-tug-at-Chinas-string-of-pearls/articleshow/47570510.cms> (25.03.2019).
- Das, G., Paul, U.K., Mathur, T. (2013). Sub-regional Cooperation for the Development of Landlocked Peripheral Areas: The Case of BCIM. *South Asian Survey*, 20 (1), 74-93. doi: 10.1177/09715231 14559817.
- De, P., Iyengar, K. (2014a). Making the Case for Economic Corridors in South Asia. P. De, K. Iyengar (Eds.) *Developing Economic Corridors in South Asia* içinde (1-11). Manila: Asian Development Bank.
- De, P.; Iyengar, K. (2014b). Economic Corridors and Regional Economic Integration. P. De, K. Iyengar (Eds.) *Developing Economic Corridors in South Asia* içinde (15-44). Manila: Asian Development Bank.
- Deepak, B.R. (2018). Bangladesh, China, India, Myanmar Economic Corridor (BCIM-EC): Security Dilemma Rider to Regional Economic Integration. B.R. Deepak (ed.) *China's Global Rebalancing and the New Silk Road* içinde (51-68). Singapore: Springer.
- Dixon, A. (2015, 28 Sep.). Economic integration in South Asia. Livemint, <https://www.livemint.com/Opinion/pXe6bSnhDX77HCnP4nh4aN/Economic-integration-in-South-Asia.html>, (31.03.2019).
- European Council on Foreign Relations. (2015). *One Belt, One Road: China's Great Leap Outward*, *China Analysis*, June,1-18.
- Hussain, Z. Z. (2015). The "BCIM Regional Cooperation:" An Emerging Multilateral Framework in Asia. *Geopolitics, History, and International Relations*, 7 (2), 173-189.

- Hussain, Z. (2017). *The China-Pakistan Economic Corridor and the new Regional Geopolitics* (94). Paris: Ifri.
- Islam, N.I., Hossain, M. M., Matin, S. (2015). Bangladesh, China, India and Myanmar Economic Corridor (BCIM-EC): Next Window for Economic Development in Asia. *Daffodil International University Journal of Business and Economics*, 9 (1), 131-149.
- İnan, F., Yayloyan, D. (2018). *New Economic Corridors in the South Caucasus and the Chinese One Belt One Road*. İstanbul: TEPAV.
- Jamrisko, M. (2019, 12 May). Asian Economies Set to Dominate 7% Growth Club During 2020s. Bloomberg, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-05-12/asian-economies-set-to-dominate-7-growth-club-during-2020s> (14.05.2019).
- Karim, M.A., Islam, F. (2018). Bangladesh–China–India–Myanmar (BCIM) Economic Corridor: Challenges and Prospects. *The Korean Journal of Defense Analysis*, 30 (2), 283–302.
- Keqiang, L. (2014). Report On The Work of the Government, http://online.wsj.com/public/resources/documents/2014GovtWorkReport_Eng.pdf (20.03.2019).
- Kurian, N. (2014). *India-China Borderlands: Conversations behind the Centre*. Sage: California.
- Li, M. (2016). *China and the Twenty-First-Century Crisis*. London: Pluto Press.
- Limão, N., Venables, A. (2001). Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs, and Trade. *The World Bank Economic Review*, 15 (3), 451-479.
- Quadir, S. (2018). China to develop Bangladesh industrial zone as part of South Asia push. <https://www.reuters.com/article/us-bangladesh-china/china-to-develop-bangladesh-industrial-zone-as-part-of-south-asia-push-idUSKCN1HB1M2> (02.04.2019).
- Panda, A. (2014, 15 Feb). China Invites India To The 'Maritime Silk Road'. The Diplomat, <https://thediplomat.com/2014/02/china-invites-india-to-the-maritime-silk-road/> (27.03.2019).
- Paul, T.C. (2014). *BCIM Economic Cooperation: Prospects and Challenges* (MGT 405). Dakka: University of Dakka.
- Railway Gazette (2019, 15 Jan). Work starts on Mandalay – Kunming study. <https://www.railwaygazette.com/news/infrastructure/single-view/view/work-starts-on-mandalay-kunming-study.html> (08.04.2019).
- Shahriar, S. M., Qian L. (2017). Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM) Economic Corridor in the Context of the ‘Belt & Road’ Initiative. *Journal of Economics and Sustainable Development*, 8 (20), 23-41.
- Siu, P. (2019, 23 Apr.). Bangladesh eyes alternatives to China’s belt and road loans as it seeks to fund future development. South China Morning Post <https://www.scmp.com/week-asia/economics/article/3007190/bangladesh-eyes-alternatives-chinas-belt-and-road-loans-it> (28.04.2019).
- Sun, T., Payette, A. (2017). *China’s Two Ocean Strategy: Controlling waterways and the new silk road* (31). Paris: IRIS.

- Uberoi, P. (2016). Problems and Prospects of the BCIM Economic Corridor. *China Report*, 52 (1), 19–44.
- United Nations (2019) List of Least Developed Countries (as of December 2018), Committee for Development Policy, https://www.un.org/development/desa/dpad/wpcontent/uploads/sites/45/publication/ldc_list.pdf (25.03.2019).
- Upadhyay, A. (2017). Governance and human security issues in northeast India. D.K. Mishra, V. Upadhyay (Eds.) *Rethinking Economic Development in Northeast India* içinde (379-402). NY: Routledge.
- WITS (2019) Trade Outcomes Indicators, <http://wits.worldbank.org/WITS/WITS/AdvanceQuery/TradeOutcomes/IndicatorDefinition.aspx?Page=Indicator> (20.01.2019).
- World Bank (2019) World Bank Open Data <https://data.worldbank.org/> (25.03.2019).
- Yesmin, S. (2017). Connectivity Through BCIM-EC: Prospects and Challenges. *Journal of International Affairs*, 21 (1-2), 121-154.
- Yusuf, S. (2018). China’s Belt and Road Gamble: Can it Deliver?. *The SAIS Review of International Affairs*, Jan 9.
- Zhou, L. (2019, 24 Mar). Ethiopia in talks with China to ease ‘serious debt pressure’ tied to New Silk Road rail link, envoy says. South China Morning Post <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3002957/ethiopia-talks-china-ease-serious-debt-pressure-tied-new-silk> (28.04.2019).