



## BİR BÖLGESEL KALKINMA HİKAYESİ: BATI ÇİN

Çin, ülke içerisinde Doğu-Batı ayrımının en keskin olduğu ülkelerden biridir. Çin Halk Cumhuriyeti'nin kurulmasından itibaren ülkenin batısı doğal kaynakların çıkartıldığı ve insanların Çin ortalamasından daha düşük standartlarda yaşadığı bölge iken, Doğu Çin üretimin ve yabancı sermayenin odaklandığı bölge olmuştur. Bunda coğrafyanın yanı sıra, geçmiş tarihli kamu politikalarının bölgelere bu rolleri biçmesinin de etkisi vardır. 1980'lerden itibaren iki bölge arasındaki eşitsizlikler iyice görünür olmuş ve Batı'nın Doğu'ya yakınsaması için çeşitli politikalar geliştirilmiştir. Yapılanlar sonucunda Batı Çin gelişmeye başlamış, bölge halkının hayat standartları yükselmiştir. Bu değerlendirme notunda bir taraftan etnik sorunlarla, diğer yandan da düşük hayat standartlarıyla boğuşan Batı Çin'deki kalkınma hamlesi incelenmiş ve bölgesel ekonomiye etkileri tartışılmıştır.

---

<sup>1</sup> <http://www.tepav.org.tr/tr/ekibimiz/s/1254/Idil+Bilgic+Alpaslan>

## Çin'de Doğu-Batı Ayrımının Yakın Tarihi

1950'lerin başından itibaren yapılan planlar doğrultusunda, iki bölge arasındaki ilişki Batı Çin'de çıkarılan doğal kaynakların Doğu Çin tarafından işlenmesi ve üretimde kullanılması üzerinde kuruluydu. Ancak bu durum iki bölge arasında ciddi ekonomik dengesizlikler oluşmasına yol açtı. Doğu ve Batı Çin arasındaki bu dengesizliklerin azaltılmasına yönelik ilk adım, 1980'lerde Deng Xiaoping tarafından hazırlanan "İki Genel Strateji" ile atıldı. Bu plana göre öncelikle Doğu Çin dış dünya ile bağ kurup, bu bağları güçlendirecek, doğunun gelişimi belli bir seviyeye ulaştıktan sonra da kamu Orta ve Batı Çin'in kalkınmasına yönelik tedbirler alacaktı.

### Şekil 1: Çin'in Bölgeleri



Kaynak: Fan, "China's Eleventh Five-Year Plan"

İlk reformların yapılmasının üzerinden geçen 20 yılda Doğu Çin hızlı bir şekilde büyüdü. Bunun üzerine Çin Komünist Partisi Batı Çin'in kalkınmasına yönelik eylem planını 2000 yılında yürürlüğe koydu. Batı Çin'de yaşayanların hayat şartlarını Çin ortalamasına çıkartmak için Batı'da altyapı yatırımlarının artırılması, sanayide yeni bir yapılanmaya gidilmesi, çevrenin korunması ve kalkınmanın bilim ve eğitim yoluyla teşvik edilmesi öncelikli alanlar olarak belirlendi.

Bu dönemde yapılan yatırımların odağında çevrenin korunması, kaynakların geliştirilmesi ve ihrac edilmesi ile kara ve demiryollarının inşaatı bulunmaktaydı. Batı Çin'in kalkınmasına yönelik olarak açıklanan planın ilk safhasında beş proje öne çıktı. Bunlar Batı-Doğu doğalgaz taşıma hattı, Batı-Doğu elektrik iletimi hattı, çevreyle uyumlu yapılanma, Güney-Kuzey su iletim hattı ve Qinghai-Tibet demiryolunun inşaatıydı. Ancak yapılanlar Batı'daki kaynakların Doğu'da kullanımı üzerine kurulu yapının güçlenmesine yol açtı.<sup>2</sup>

Batı Çin'in kalkınması için 2006 yılında planın ikinci safhasına geçildi. 11. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2006-2010) hedefleri belirlendi: bir yandan altyapı yatırımları ve çevrenin

<sup>2</sup> Yisheng, "Poverty Reduction and Sustainable Development in Rural China", 2011.

korunması konusundaki özeni sürdürüp diğer yandan sanayileşme ve şehirleşmeye odaklanmak, avantajlı sanayileri geliştirmek, önemli alanlarda gelişmeye odaklanmak ve herkesin temel kamu hizmetlerine erişimine izin verecek bir sosyal yapı oluşturmak.

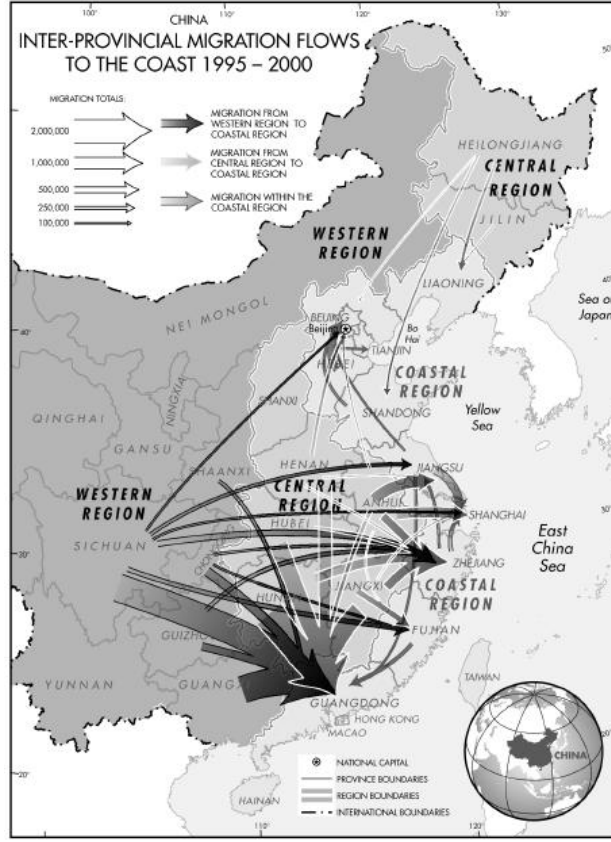
### **Çin'in Kalkınma Modeli**

Dünya Bankası tarafından yayınlanan, "Ekonomik Coğrafyayı Yeniden Şekillendirmek" isimli 2009 Dünya Kalkınma Raporu, şehirleşme, denize kıyısı olmayan bölgelerde kalkınma ve bölgesel entegrasyon üzerine önemli çıkarımlar sunmaktadır. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde, çıktının büyük kısmı belli merkezlerde üretilmekte ve bundan faydalanmak isteyen insanlar ya büyük şehirlere göç etmekte, ya da toplu taşıma ile çalışmak için bu şehirlere gidip gelmektedirler. Kalkınmanın bir ülkenin vatandaşlarının tamamına aynı oranda faydalı olması mümkün olmadığı için ancak hem üretimi farklı bölgelere yayabilen, hem de bölgeler arası yaşam standartlarını yakınlaştırıcı kurumsal tedbirler alabilen ülkelerin ekonomik olarak başarılı olduğunun belirtildiği raporda, Amerika, Japonya ve Batı Avrupa'daki üretim merkezlerinden örnekler verilmiş; insanların üretime yakın olmak için nasıl yer değiştirdiklerinden bahsedilmiştir. Bir bölgede ekonomik merkez kurmanın yeterli olmadığı, bu refahın etkilerinin bölgeye yayılması için altyapıdan, kurumsal yapıya dek pek çok faktörün de eş zamanlı olarak düzenlenmesi gerektiği belirtilmiştir.

Geçmişte Doğu Çin'in büyümesine yönelik olarak alınan tedbirler, milyonlarca Batı Çinlinin de kaynaklardan ve fırsatlardan yararlanmak için daha zengin olan doğuya göç etmesine yol açtı (bkz Şekil 2). Bu dönemde tahmini sayısı 150 ile 180 milyon arasında değişen Batı Çinlinin güneydoğudaki İnci Nehri Deltası'na, doğudaki Yangtze Nehri Deltası'na ve kuzeydoğudaki Bohai Nehri Deltası'na göç ettikleri tahmin edilmektedir. Ancak ekonomik büyümeden herkesin faydalanabilmesi ve dezavantajlı grupların da ekonomiye dâhil edilmeleri için, 2006 yılında uygulamaya konulan 11. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda "herkes için refah" konusuna vurgu yapıldı ve Batı Çin'in kalkınmasına yönelik yeni mekanizmalar oluşturuldu.

Bu hedefe başarıyla ulaşabilmek için Çin hükümeti 1980 ve 1990larda kıyı şeritlerinde uyguladığı şehirleşme stratejisini batıda da uygulamaya koydu. Plan sayesinde ölçek ekonomisinden faydalanmak, malların ve işçilerin hareketliliğini sağlamak ve bölgedeki büyüme merkezlerine gelecek göçmenlerin refahını arttırmak hedeflendi. Şu anda Chongqing ve Chengdu bölgelerinde hem şehirleşme oranını %70'e çıkartacak hem de kırsaldakilerin şehre ulaşımını kolaylaştıracak projeler sürdürülmektedir. Yapılan altyapı yatırımlarının yanı sıra, büyümeyi sağlamaya yönelik olarak Batı Çin'de üç yeni özel ekonomik merkez kuruldu.

Şekil 2: Çin'de Göç Dinamikleri (1995-2000)



Kaynak: Carnegie Papers, Number 115. Okların kalınlığı arttıkça, göç edenlerin sayısı da artmaktadır. Batıdan en yoğun göç Hong Kong'a yakın güneydoğu kıyılara olmuştur.

### Özel Ekonomik Merkezler

Planlı ekonomiden piyasa ekonomisine geçiş için adımlar atan Çin hükümeti, 1980'de güneydoğu kıyı şeridindeki Guangdong ve Fujian eyaletlerinde dört özel ekonomik alan kurdu. Özel ekonomik bölgelerin kuruluşunda esas amaç çeşitli teşvikler, düşük gümrük vergileri, daha iyi altyapı, daha esnek işgücü piyasaları ve daha az bürokrasi ile bu bölgeleri yabancı yatırımcılar için çekici kılmaktı.<sup>3</sup> 1990'lara gelindiğinde, kıyı şeridindeki tüm eyaletlerde özel ekonomik bölgeler bulunmaktaydı.<sup>4</sup> Bu bölgelerin yurtiçi ve yurtdışı bağlantılarının güçlendirilmesi için çeşitli çalışmalar yapıldı. Özellikle bölgelerin bağlanabilirliğini arttırmaya yönelik olarak yapılan projelerin sonucusu ise kuzeydoğudaki başkent Pekin ile güneydoğudaki Guangdong eyaletinin başkenti olan Guangcöu şehri arasında, 26.12.2012 tarihinde hizmete giren hızlı tren hattıdır. 2,298 kilometre uzunluğundaki mesafeyi 8 saate indiren bu hızlı tren projesi, aynı zamanda dünyanın da en uzun hızlı tren hattıdır<sup>5</sup>.

<sup>3</sup>Tatsuyuki Ota, "The Role of Special Economic Zones in China's Economic Development as Compared with Asian Export Processing Zones:1979-1995", Asia in Extensio, Mart 2003.

<sup>4</sup> Yukon Huang, "Reinterpreting China's Success Through the New Economic Geography", Carnegie Papers, Kasım 2010

<sup>5</sup> <http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/asia/china/9766150/Worlds-longest-high-speed-rail-line-opens-in-China.html>

Doğuya, özellikle kıyı şeridinde, verilen bu önem, doğu ile batı arasında ekonomik kalkınmışlık açısından önemli farklar oluşmasına yol açtı. Batı Çin Doğu'ya göre geri kalmış olmasının yanı sıra, kent ve kırsal arasındaki kalkınmışlık farkları ile de ciddi sorunlara yol açmaktaydı. 1980'lerden beri Doğu Çin'in gelişimi için kullanılan "Büyüme Kutupları Teorisi" doğrultusunda, Batı Çin'de de üç ekonomik merkez belirlendi. Bu merkezlerde yaşanacak büyümenin, buldukları alana yayılacağı öngörüsü ile 2008 yılında kuzey batıdaki Pan-Beibu Körfezi Ekonomik Bölgesi, 2009 yılında orta batıdaki Guanzhong-Tianshui Ekonomik Bölgesi ve 2011 yılında güney batıdaki Chengdu-Chongqing Ekonomik Bölgesi hükümet tarafından onaylandı.

Bu doğrultuda Batı Çin'in sadece Doğu Çin ile değil, dış dünya ile de bağlarının artırılması için çeşitli girişimlerde bulunuldu. 2000'den sonra bölgede başlatılan altyapı ve ulaşım yatırımlarının yanı sıra, bölgenin ve Çin'in geri kalanının dış dünya ile bağlantısının artırılması için de çeşitli girişimlerde bulunuldu. Bu girişimlerin en önemlilerinden biri, 2 Ağustos 2012'de ilk seferini yapan Chongding- Duisburg (Almanya) tren hattıdır.<sup>6</sup> Daha önce denizyoluyla 38 gün süren ihracat, bu hattın kullanıma açılmasından sonra, 16 güne indi.

### **Batı Çin'in Kalkınması İçin Yapılan Projeler**

2000 yılından başlayarak Çin hükümeti batı bölgelerin kalkınması için doğal yaşam, eğitim, bölgede yabancı yatırımın teşvik edilmesi ve altyapı gibi alanları kapsayan bütüncü bir çalışma başlattı. 2000 yılında başlatılan "Tarım Alanlarını Ormana Çevirme" projesi, su kirliliğini engellemeye yönelik olarak 2002 yılında başlatılan projeler, kırsal kesime temiz içme suyu götürmek ve enerji akışı sağlamak için 2003 yılında başlatılan projeler çevreyle ilgili önemli projelerden bazılarıydı.

2002 yılında hükümetin başlattığı yeni bir program ile üniversite mezunlarının bir-iki yıl süre ile Batı Çin'de geri kalmış bölgelere giderek eğitim ve sağlık gibi alanlarda gönüllü hizmet vermeleri sağlandı. 2003 ve 2010 yılları arasında bu program sayesinde 90 bin gönüllü bölgede çalıştı. Sponsorlar bu gençlerin batıda istihdam edilmeleri için fon kaynakları ayırdılar. Batı Çin'de eğitime katılım oranının artırılması için 2005 yılında yapılan değişiklik ile öğrenciler eğitim ücretlerinden muaf tutuldular. Bir yandan bölgedeki araştırma kapasitesinin geliştirilmesi, diğer yandan da doğal yaşamın ve çevrenin korunması için batı Çin'de sekiz önemli araştırma projesi yürütüldü.<sup>7</sup>

Yabancı firmaların Batı Çin'e yatırım yapmaları için çeşitli teşvik paketleri uygulamaya kondu. Bölgedeki firmaların kurumlar vergisi oranlarında indirim yapılırken, firmaların damga ve katma değer vergisi gibi farklı vergi türlerini ödememeleri veya indirimli ödemeleri için de gerekli düzenlemeler yapıldı.

2010 yılına gelindiğinde, Batı Çin'de yaklaşık 500 milyar dolarlık, kimi biten kimi ise halen devam eden 143 önemli proje başlatıldı. Projelerin bir kısmı demiryollarının ve otoyolların inşası ile havaalanlarının genişletilmesi gibi inşaat projeleri iken, bir diğer kısmı ise kırsal kalkınma, eğitim ve sağlık gibi sosyal alanlardaki projelerdi.<sup>8</sup> Altyapı yatırımlarının önemlilerinden bir kaçı şunlardı: 2001 yılında başlatılan Qinghai-Tibet demiryolu inşaatı ve Batı-Doğu Elektrik İletim Projesi, 2002 yılında başlatılan Batı-Doğu Gaz İletim Projesi'nin

<sup>6</sup> <http://www.globaltimes.cn/NEWS/tabid/99/ID/669086/Chongqing-Germany-regular-cargo-train-starts-trip.aspx>, erişim tarihi: 14.02.2012

<sup>7</sup> [http://english.cas.cn/ST/BR/br\\_rp/200909/t20090914\\_37782.shtml](http://english.cas.cn/ST/BR/br_rp/200909/t20090914_37782.shtml), erişim tarihi: 14.02.2012

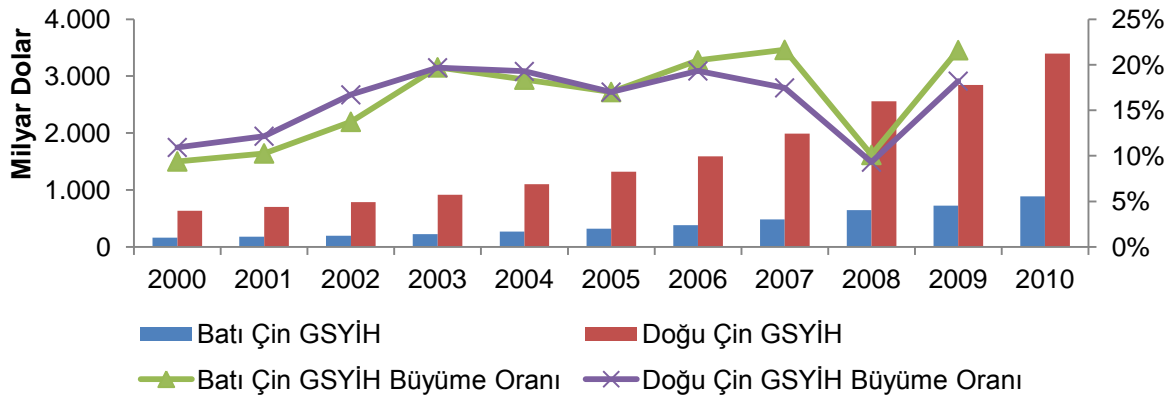
<sup>8</sup> Zheng and Xiang, "China's Western Development Strategy: Policies, Effects and Prospects", 2011.

1. Safhası, 2003 yılında başlatılan Tibet ve Xinjiang Bölgelerinde Altyapı Yatırımlarının Yapılması Projesi ve 2008 yılında başlatılan Batı-Doğu Gaz İletim Projesi'nin 2. Safhası. Batı bölgeleri dönüştüren bu projelerin yanı sıra çeşitli havaalanı ve otoyol inşaatları da sürdürüldü.

### Batı ve Doğu Çin Arasında Göstergelere Yansıyan Bazı Farklar

Uygulanan politikaların etkisiyle, 2000'den itibaren Batı Çin'de göstergelerde de yansıyan hızlı bir ekonomik gelişme görüldü. 2000 sonrasında Batı Çin'e yapılan yatırımlar ve verilen teşvikler, bölgenin GSYİH büyüme oranının doğudaki büyüme oranını aşmasını sağladı.

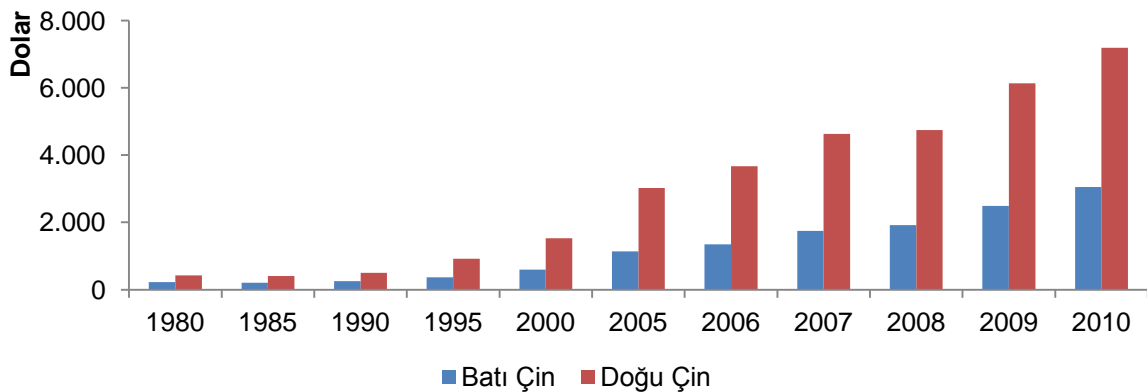
### Şekil 3: Doğu ve Batı Çin'de GSYİH ve Büyüme Oranları



Kaynak: Çin İstatistik Ofisi

Batı Çin'de büyüme oranları, Doğu Çin'i geçmiş olsa da kişi başına düşen gelir bakımından iki bölge arasında hala ciddi bir fark vardır. Batı Çin birçok doğal zenginliğe sahip olmasına rağmen, bu kaynakların işlendiği ve katma değer ürettiği yer Doğu Çin'dir. Sanayinin ve teknolojik gelişmenin öncelikle Doğu'da yaşanması, bu gelir farklılığının en önemli sebeplerinden biridir.

### Şekil 4: Batı ve Doğu Çin'de Kişi Başına Düşen GSYİH

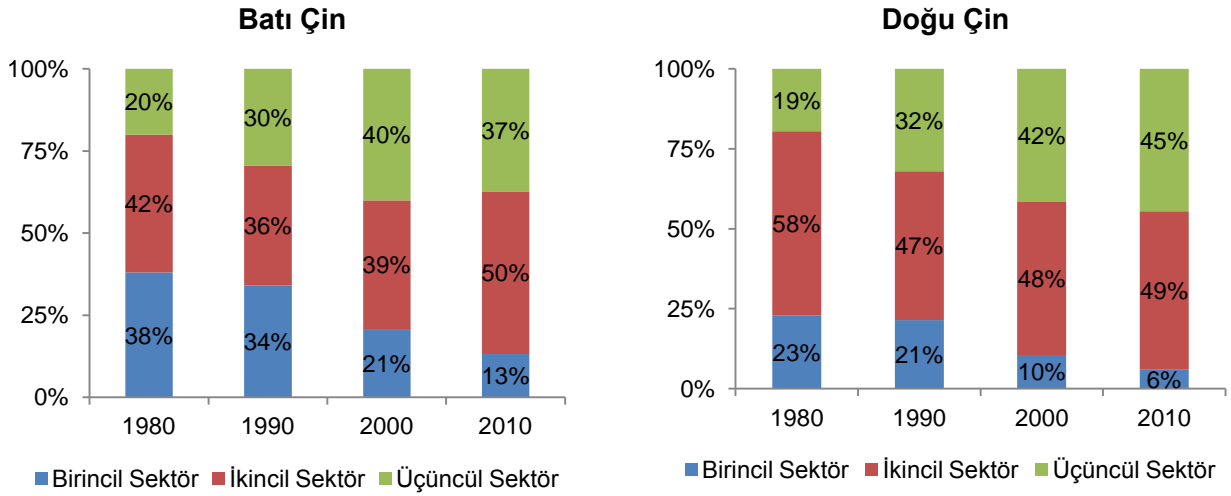


Kaynak: Çin İstatistik Ofisi



Uygulanan politikalar ve verilen teşvikler sonrasında Çin'in genelinde görülen gelişme ve sanayileşme Batı'da da kendini gösterdi. Batı Çin'de tarım, avcılık ve madencilik alt kollarını içeren birincil sanayinin payı 1980 yılında %38 iken, 2010 yılında bu oran %13'e düştü. Benzer bir düşüş Doğu Çin'de de gözlemlendi. Diğer yandan son 30 yılda imalat ve inşaat alt dallarını içeren ikincil sanayinin Batı Çin'deki payı %42'den %50'ye, hizmetleri içeren üçüncül sanayinin payı ise %20'den %37'ye çıktı. Buna karşılık Doğu Çin'de ise imalat ve inşaatın payı azalırken, hizmetlerin payı neredeyse 2,5 kat arttı. Bu sektörel dağılım her iki bölgede de yaşanan dönüşümü işaret etmektedir. Yapılan yatırımlar ve eğitim projeleri sonucu Batı Çin tarım toplumundan imalat toplumuna dönüşmüş, Doğu Çin ise ilerlemenin bir sonraki adımı olan hizmetler toplumuna geçiş yapmıştır.

**Şekil 5: Batı ve Doğu Çin'de GSYİH'nın Sektörel Dağılımı**



Kaynak: Çin İstatistik Ofisi. Birincil sektör tarım, ikincil sektör imalata sanayi ve üçüncül sektör hizmetlerdir.

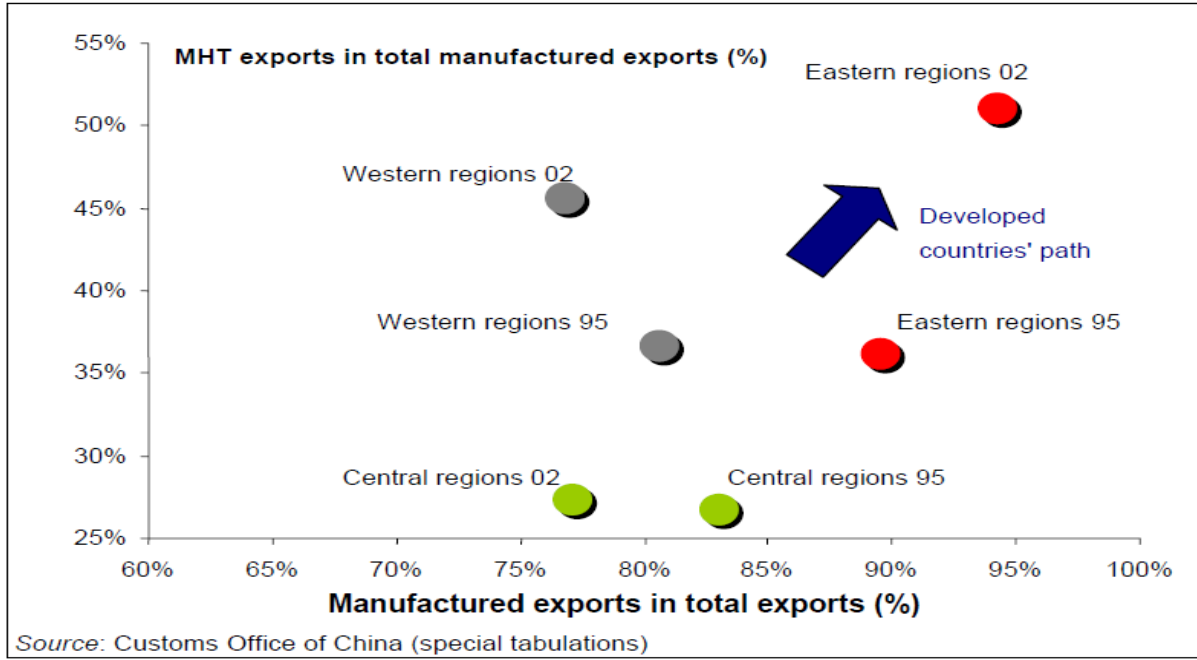
Batı Çin eyaletlerinin sanayi yapılarındaki değişim incelendiğinde, 1980'de en düşük kişi başına gelire sahip olan eyaletlerin sanayi dönüşümünün en hızlı yaşandığı yer olduğu görülür. Örneğin 1980'de kişi başına gelirin sadece 238\$ olduğu Chongqing eyaletinde yapılan yatırımlar ve şehrin ekonomik merkez olarak belirlenmesi, 2010 yılında kişi başına gelirin 4.077\$'a çıkmasını ve eyaletin 2010 yılında Batı Çin'de en yüksek kişi başına milli gelire sahip eyalet olmasını sağlamıştır. Artan gelir, sanayide yaşanan dönüşümün bir yansımasıdır. Bu eyalette tarım ve madenciliğin payı 30 yıl içerisinde %77 azalırken, imalat ve inşaatın payı %23, hizmetlerin payı ise %111 artmıştır. Bu durum doğru sanayi politikaları kullanıldığında, geri kalmış bölgelerin gelişmiş olanlara daha hızlı yakınsadığını gösterir.

Batı Çin'e bir bütün olarak bakıldığında orta ve ileri seviye teknolojik katma değer üretiminde Doğu Çin'in gerisinde kaldığı gözlemlense de, bölgedeki Qinghai ve Chongqing eyaletlerinin doğudaki Şangay ve Pekin'i bile geçerek ileri seviye teknolojik katma değer üretiminde en yüksek değerlere ulaştıkları görülür. Chongqing, yapılan yatırımların da etkisiyle, UNIDO tarafından yayınlanan Rekabetçi Sanayi Endeksi Sıralamasında beş Doğu Çin eyaletini geçmiş ve Çin'deki 31 eyalet arasında 6. sıraya yerleşmiştir.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> UNIDO, "Western China: Enhancing Industrial Competitiveness and Employment", 2005

Sanayinin yapısının değişmesi ile birlikte, bölgelerin ihraç ettikleri ürünlerin de değişmesi beklenir. Batı Çin ve Doğu Çin'de değişen yapı, ihracat sepetlerine de etki etmiştir. Doğu Çin'de hem imalat sanayi ihracatının toplam ihracat içerisindeki payı, hem de orta ve ileri teknoloji sınıfına giren ürünlerin imalat sanayinin ihracatı içindeki payı artmıştır. Batı Çin'de ise imalat sanayinin ihracatı 1995 ile 2002 yılları arasında azalmış olmasına karşın, orta ve ileri teknolojik ürünlerin ihracatı artmıştır. Bu da, üretim teknolojisindeki gelişimin bir sonucudur.

**Şekil 6: Batı ve Doğu Çin'in İhracat Sepetlerinin Değişimi (1995-2002)**



Kaynak: UNIDO

Çin'in batısı, hem limanlara ve ulaşım merkezlerine olan uzaklığı, hem de sanayinin yapısı itibarıyla ülkeye gelen yabancı yatırımlardan görece olarak küçük bir pay alabilmektedir. Bunu değiştirmek amacıyla Çin hükümeti 2006 yılında "10,000 Firma Batıya Gidiyor" isimli bir proje başlatmış ve sonraki üç sene boyunca, Doğu'da yerleşik olan 10 bin yabancı şirketin Batı ve Orta Çin'de yatırım yapmalarını teşvik etmiştir. Firmaları bu bölgeye yatırım yapmaya teşvik etmek için, Ticaret Bakanlığı Orta ve Batı Çin'deki ekonomik kalkınma bölgelerinde altyapı yatırımları yapmış ve beşeri sermayenin gelişimine destek olmuştur. Sonuç olarak Doğu'da yerleşik olan ve özellikle emek-yoğun üretim yapan sektörlerdeki birçok firmanın Batı'da yatırım yapmaya başladığı ifade edilmektedir. Diğer yandan bu firmaların yurtdışı ile bağlantılarını arttırabilmek amacıyla, Batı Çin'de birçok ulaşım projesi yürütülmektedir. Bu projeler sonucu hem Batı Çin Doğu'ya bağlanmış, hem de bu bölgede üretim yapan firmaların ürünlerini hızlı ve ucuz şekilde dış dünyaya ulaştırabilmeleri sağlanmıştır.



**Tablo 1-a: Batı ve Doğu Çin'de 1 Milyon Nüfus Başına Düşen Demiryolu Hat Uzunluğu (km)**

	1980	1990	2000	2010
Doğu Çin	34,48	32,45	27,11	41,67
Batı Çin	56,98	51,84	54,66	81,83

**Tablo 1-b: Batı ve Doğu Çin'de 1 Milyon Nüfus Başına Düşen Otoyol Uzunluğu (km)**

	1980	1990	2000	2010
Doğu Çin	684,97	712,90	927,49	1.991,97
Batı Çin	1.307,97	1.319,28	1.571,08	4.496,91

Kaynak: Çin İstatistik Ofisi

Batı Çin altyapı konusunda atılan adımlar sonucu, 1 milyon nüfus başına düşen demiryolu ve otoyol uzunluklarında Doğu Çin'in önündedir. Batı Çin'de nüfusun daha az olmasının getirdiği bir avantaj olsa da, nüfus başına düşen hat uzunluklarının artış oranları da Batı Çin'e yapılan yatırımı işaret etmektedir. 1980-2010 yılları arasında Batı Çin'de 1 milyon nüfus başına düşen demiryolu uzunluğu %43, otoyol uzunluğu ise %243 oranında artış göstermiştir. Buna karşın Doğu Çin'de demiryolundaki artış hızı ise %20'de kalmıştır.

## Sonuç

Çin'in Batısı doğal kaynak zengini ancak geri kalmışken, yapılan yatırımlar ve küresel entegrasyon sonucu Doğusu gelişmiş ülkeler düzeyinde bir zenginliğe kavuşmuştur. Bunun önemli nedenlerinden biri, batıda çıkartılan doğal kaynakların doğuya taşınarak imalat sanayinde girdi olarak kullanılması ve yüksek katma değerli üretimin doğudaki firmalar tarafından yapılmasıdır. Doğu Çin gerek sahip olduğu ekonomik merkezlerle, gerekse ulaşım yollarına yakınlığıyla yerli ve yabancı yatırımcılar için bir cazibe merkezi olmuştur. Ancak Çin'in içindeki bölgesel eşitsizliklerin ciddi boyutlara ulaşmasının ardından, 2000 yılında başlatılan bölgesel kalkınma çalışmalarına 11. Kalkınma Planı ile hız verilmiştir.

2000'de başlatılan çalışmaların sonucu olarak, Batı Çin'de çoğunluğu altyapı ve ulaşım konularında olan 143 adet önemli proje başlamıştır. Geçen 12 yılda Batı Çin'de sektörel bir dönüşüm görülmüş ve imalat odaklı sanayi yapısı yaygınlaşmıştır. Orta ve ileri seviye teknolojik ürünlerin ihracatının toplam imalat sanayi ihracatı içerisindeki payı artmıştır. Yaşanan dönüşüm bölge halkının gelirine de yansımıştır. Batı Çin'de kişi başına düşen gelir 1990 yılında Doğu Çin'deki kişi başına gelirin %39'u iken, 2010'da bu oran %42'ye çıkmıştır.

Doğu Çin'de olduğu gibi, Batı Çin'de de üç ekonomik merkez belirlenmiş ve bu merkezlere yatırım yapılmıştır. Firmaların bölgede yatırım yapmaları için birçok teşvik verilmiş, nitelikli işgücünün oluşmasına yönelik programlar uygulanmış ve firmaların ürünlerini hem Çin'in geri kalanına hem de yurtdışına rahatça ulaştırabilmeleri için altyapı ve ulaşım projeleri yapılmıştır. Tüm bu projeler, Doğu'ya göre geri kalmış olan Batı Çin'in de kalkınması ve halkın refahının artması amacıyla ve kalkınma planlarında yer alan hedeflerle uyumlu olacak şekilde yapılmıştır. 2000 yılında başlayan Batı Çin odaklı kalkınma planlarının ardından bölge halkının gelir artışı Doğu Çin'i bile geçmiştir.

Her ne kadar büyük çaplı projeler yapılmış olsa da, Batı Çin hala Doğu'nun çok gerisindedir. Ancak Çin hükümeti bu durumu düzeltmek ve refahı yükseltmek için 12. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda da konuya geniş yer vermiş ve yeni projeleri açıklamıştır. Uzun soluklu bu kalkınma maratonu zorlu ancak bölgesel eşitsizlikleri azaltmak için önemli bir adımdır. Bölgesel eşitsizlikten muzdarip bir çok ülkenin bu hikayeden alabilecekleri dersler vardır.