

Capítulo décimo

Geoeconomía de Türkiye en el Indo-Pacífico

Ángel Rodríguez García-Brazales

Resumen

Este capítulo analiza la proyección geoeconómica de Türkiye en el IndoPacífico a través de la iniciativa *Asia Anew*, diseñada para diversificar socios comerciales y reducir la dependencia estructural respecto a Europa. El texto examina la evolución macroeconómica de Türkiye y su creciente integración en mercados asiáticos, marcada por déficits comerciales persistentes, pero también por oportunidades estratégicas. Se estudian tres grandes ejes: el Pacífico Occidental, centrado en la relación asimétrica con China y las asociaciones de «alta calidad» con Japón y Corea; el Sureste Asiático, especialmente Indonesia y Malasia, y el delicado equilibrio en el subcontinente indio, donde Ankara combina alianzas históricas con Pakistán, pragmatismo económico con India y oportunidades emergentes en Bangladesh. El análisis concluye que Türkiye está desplegando una estrategia flexible y diferenciada para posicionarse como actor clave entre Asia y Europa.

Palabras clave

Asia Anew, Geoeconomía, Indo-Pacífico, Política exterior turca.

Turkish geoeconomics in the Indo-Pacific

Abstract

This chapter analyses Türkiye's geoeconomics in the Indo Pacific through the Asia Anew initiative, designed to diversify trading partners and reduce its structural dependence on Europe. The paper examines Türkiye's macroeconomic developments and its increasing integration into Asian markets, marked by persistent trade deficits, but also by strategic opportunities. Three main axes are studied: the Western Pacific, focused on the asymmetrical relationship with China and the «high-quality» partnerships with Japan and Korea; Southeast Asia, especially Indonesia and Malaysia; and the delicate balance in the Indian subcontinent, where Ankara combines deep historic alliances with Pakistan, economic pragmatism with India and emerging opportunities in Bangladesh. The analysis concludes that Türkiye is deploying a flexible and differentiated strategy to position itself as a key player between Asia and Europe.

Keywords

Asia Anew, Geoeconomics, Indo-Pacific, Turkish foreign policy.

Introducción general: la estrategia turca *Asia Anew*

El creciente peso del Indo-Pacífico en la economía mundial está haciendo que potencias medias como Türkiye estén realineando esfuerzos políticos, diplomáticos y económicos hacia la región. Esta región representa ya más del 60 % del PIB y el 65 % de la población mundial. El rápido crecimiento de la economía india y de algunas del grupo de ASEAN, hace pensar que esta posición de dominancia no solo se consolidará en las próximas décadas, sino que probablemente se ampliará. Por este motivo, al igual que Türkiye, grandes economías emergentes fuera de la región como Brasil, Suráfrica o Egipto están orientado su estrategia económica a profundizar sus relaciones comerciales y de inversión con los nuevos centros del poder económico mundial.

Bajo la iniciativa estratégica *Asia Anew*, la política exterior turca ha iniciado un giro geopolítico y económico hacia el Indo-Pacífico. El programa no solo abarca diplomacia económica tradicional de acuerdos de comercio e inversión, también incluye conectividad logística, cooperación tecnológica y relaciones culturales y educativas. Türkiye pretende aprovechar las ventajas geográficas del país como puente entre Asia y Europa y las ventajas culturales derivas de compartir la visión moderada del islam. Como sucede con otras potencias emergentes, la estrategia no es monolítica, sino un sofisticado ejercicio de calibración diplomática que adapta su enfoque a las realidades de las distintas subregiones sin menoscabo de las relaciones que tienen con las potencias tradicionales de Occidente.

Este capítulo analiza el desarrollo de esta estrategia a través de un examen detallado de las relaciones de Türkiye en las tres grandes regiones del Indo-Pacífico. En primer lugar, se hará una breve introducción al desempeño macroeconómico turco en los últimos veinticinco años, con especial énfasis en las relaciones comerciales y de inversión con Asia. Este análisis es complementario del que se desarrolla en el capítulo de este volumen dedicado a las relaciones de Türkiye con Europa y Asia Central¹. La segunda sección evaluará las relaciones con el eje de Asia-Pacífico, desglosando las asociaciones y acuerdos con las potencias económicas de China, Japón y Corea del Sur. En tercer lugar, se explorará la

¹ En ese capítulo se explica la política industrial turca bajo los diferentes gobiernos desde que el presidente Recep Tayyip Erdoğan llegó al poder en 2003 como primer ministro y posteriormente como presidente de la república.

aproximación de Türkiye al ASEAN, centrándose en las sinergias estratégicas con Indonesia y Malasia. Finalmente, se analizará el complejo equilibrio que Ankara debe gestionar en el subcontinente indio, diferenciando su política entre dos países mayoritariamente musulmanes, Pakistán y Bangladesh, y la India.

1 El desempeño macroeconómico y la apertura al exterior, 2000-2024

1.1 Breve sinopsis de la evolución de la economía turca

Al igual que la mayoría de las economías emergentes, Türkiye ha experimentado tasas de crecimiento económico superiores a las de las economías avanzadas, aunque con mayor volatilidad. El promedio, entre 1989 y 2024, el PIB real expresado en dólares de 2015 ha crecido más de un 4 % anual. La renta per cápita, expresada en la misma métrica, se ha multiplicado por 2,39 desde el año 2000 que, aunque está muy lejos del espectacular crecimiento de China (se multiplicó por cinco en el mismo período), es muy superior al 1,4 de la Unión Europea y de EE. UU.

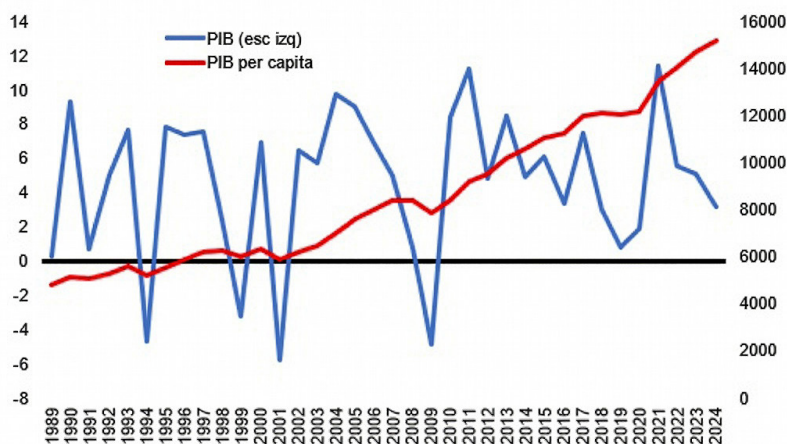


Gráfico 1. Crecimiento del PIB y Renta per cápita En % y en dólares de 2015, respectivamente. Fuente: Banco Mundial

Este rápido crecimiento no ha estado exento de una gran volatilidad, en parte común a la economía mundial (gran recesión de 2009, COVID), en parte provocada por una política macroeconómica errática y muy inflacionista en los últimos años. Pese a ello,

y en parte como consecuencia de la política industrial impulsada desde la llegada del presidente Erdogan al poder, la economía ha conseguido mantener un notable dinamismo con tasas de crecimiento positivas de manera ininterrumpida en los últimos quince años, desde la gran recesión. Destaca, además, el promedio, aproximadamente más de un 5,5 % anual en ese período, lo cual es elevado teniendo en cuenta que el promedio del crecimiento económico mundial está alrededor del 3 %. Esto explica también el buen comportamiento de la renta per cápita, habida cuenta del extraordinario dinamismo demográfico del país: su población ha aumentado en veinte millones de personas desde el año 2000 hasta 2024 (de 65 a 85 millones).

1.2 La apertura al exterior como estrategia central de desarrollo

La economía turca ha sufrido un proceso acelerado de internacionalización que le ha permitido pasar de tener una exposición al comercio exterior de un 30 % en el año 2000 a un 55 % en 2023 (véase gráfico 2). La mayor parte de ese incremento ha venido por el comercio con Europa y Asia Central (once puntos porcentuales de PIB), mientras que el comercio con la región del Pacífico solo ha despegado seis puntos porcentuales en ese período. Sin embargo, a pesar de su escaso peso respecto del PIB, se trata de un comercio muy deficitario para Türkiye. Entre otras razones, este es el motivo por el que lanzó la iniciativa *Asia Anew* en 2019.

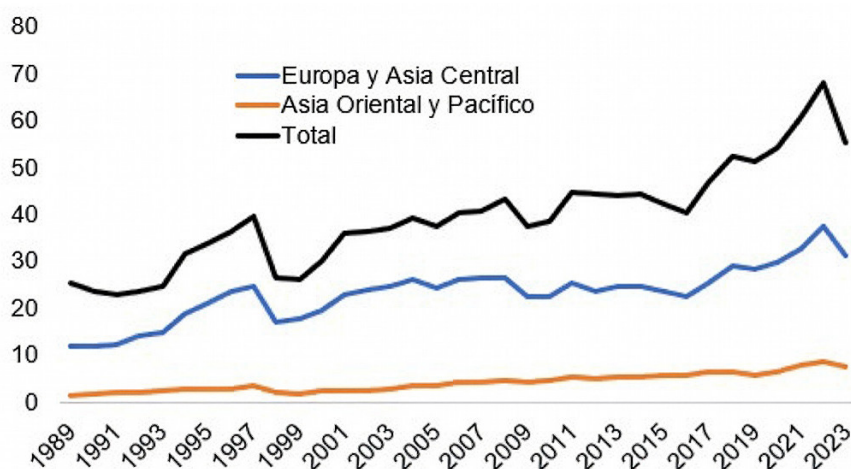


Gráfico 2. Tasa de apertura de Turquía (Exportaciones+Importaciones)/PIB.
Fuente: UNCTAD

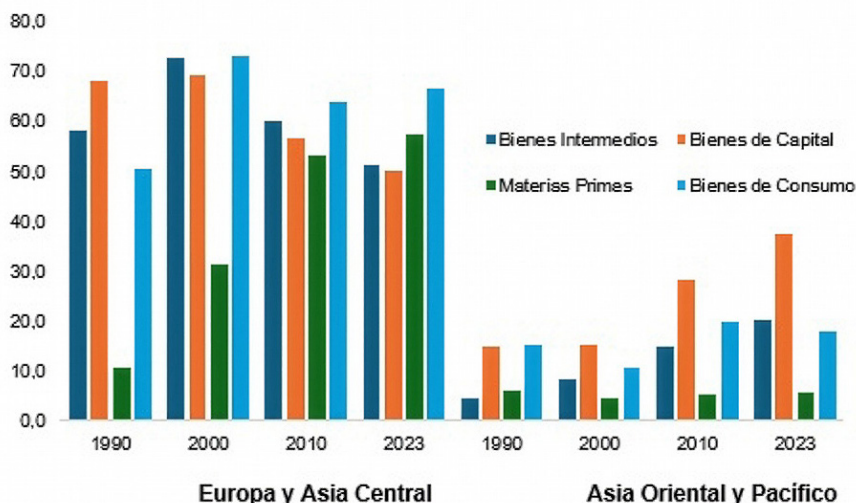


Gráfico 3. Importaciones de Turquía por categoría de bienes % sobre el total de las importaciones de la categoría. Fuente: UNCTAD

Por categorías de procesamiento, Türkiye sigue siendo muy dependiente de Europa para los bienes de equipo y capital y de Asia Central para las importaciones de hidrocarburos. No obstante, se observa un paulatino aumento de la dependencia de los bienes de capital producidos en la región de Asia Pacífico que casi replica el declive de las importaciones procedentes de Europa. Esto apunta claramente a un cambio en el patrón de comportamiento de las empresas turcas en la adquisición de equipos productivos, cambio que replica el que se produce en el resto del mundo por la mayor competitividad de las empresas chinas en este y en otros ámbitos.

| 2024 | Importaciones | | Exportaciones |
|-----------|---------------|----------|---------------|
| China | 44928 | China | 3388 |
| Corea | 9246 | India | 1517 |
| India | 7021 | Singapur | 1085 |
| Malasia | 4669 | Corea | 971 |
| Vietnam | 2976 | Pakistán | 918 |
| Indonesia | 2435 | Japón | 717 |

Tabla 1. Comercio exterior con el Indo-Pacífico. Principales socios comerciales. Millones de dólares. Fuente: UNCTAD

La tabla 1 recoge el valor de las importaciones y exportaciones de Türkiye con sus principales socios comerciales en la región. En

todos los casos, se observa una relación deficitaria. Aunque es una situación preocupante desde el punto de vista financiero para el país, en realidad es producto de su gran dinamismo económico y demográfico. La estrategia *Asia Anew* es, en última instancia, un intento de la diplomacia económica turca para reequilibrar las relaciones con estos países.

2 El eje de Asia-Pacífico: la gestión de tres modelos de asociación

La región económica que comprende China, Japón y Corea del Sur representa el epicentro del poder económico global, frente al que Türkiye ha tratado de armar tres modelos de asociación distintos que Ankara debe gestionar de forma simultánea. Türkiye mantiene déficits comerciales con los tres países, que intenta reducir a través de la iniciativa *Asia Anew*, pero que requieren estrategias muy distintas en cada caso.

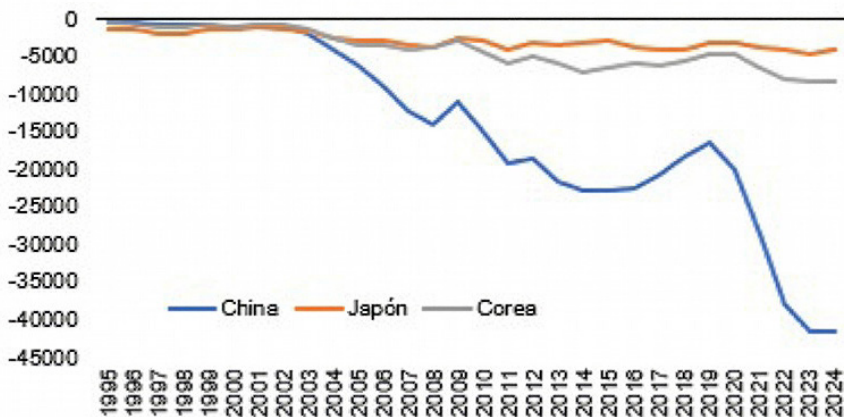


Gráfico 4. Saldo de la balanza comercial de mercancías. En millones de USD
Fuente: UNCTAD

Gráfico 4. Saldo de la balanza comercial de mercancías. En millones de USD.
Fuente: UNCTAD

Como puede apreciarse en el gráfico, el principal problema para Türkiye en su relación con China es un déficit en la balanza comercial de bienes de unos 41 000 millones de dólares, lo que representa casi el 80 % del saldo de la agregada (en 2024, registró un déficit agregado de unos 56 000 millones de dólares). El deterioro de la relación se ha acelerado desde que China entró en la Organización Mundial del Comercio en el año 2000, un patrón

parecido al que se observa en otras economías del mundo y que obedece más al desempeño económico chino que a otros factores. No obstante, conviene destacar que se observa también un deterioro de la relación con el resto de la región, más importante en el caso de Corea que en el de Japón.

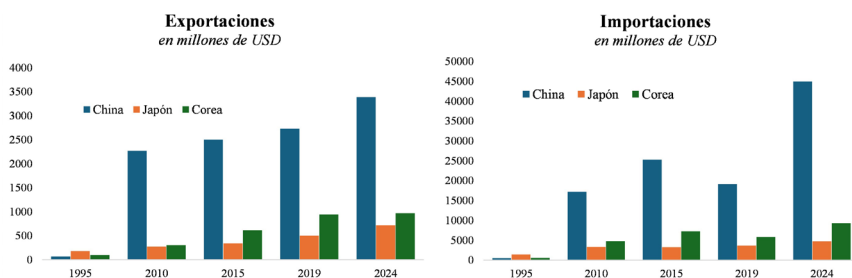


Gráfico 5. Comercio con la región del Pacífico. Fuente: UNCTAD

Türkiye es un receptor neto de inversiones procedente de los tres países asiáticos, aunque lejos de las entradas procedentes de la Unión Europea. Las Según el FMI, las inversiones acumuladas de los tres países bajo la rúbrica de inversión extranjera directa apenas llegan a los 10 000 millones de dólares, que contrastan con los más de 121 000 millones invertidos desde Europa². Con carácter general, se centran en sectores de interés mutuo para los países, aunque con un perfil más atento a la cooperación en el caso de Japón y Corea. Se ha apuntado también la hipótesis de que estas inversiones sirven a las multinacionales asiáticas como puerta de acceso a los mercados de África y Oriente Medio (Acar, 2015 y Manouni, 2025). Es posible que sea así, pero los relativamente reducidos volúmenes acumulados y la finalidad de las inversiones (en muchos casos infraestructuras locales) sugieren que, si acaso, debe tratarse de un objetivo a muy largo plazo y muy dependiente de la rentabilidad y viabilidad de los proyectos en territorio turco.

2.1 China: una relación asimétrica

Como sucede con cualquier país del mundo, la relación de Türkiye con China se define por el enorme tamaño del gigante oriental y, por tanto, por su asimetría. El volumen del intercambio comercial

² Véase: [https://data.imf.org/en/Data-Explorer?datasetUrn=IMF.STA:DIP\(12.0.1\)](https://data.imf.org/en/Data-Explorer?datasetUrn=IMF.STA:DIP(12.0.1))

chino con el resto del mundo es inmenso, y viene generalmente acompañado de un desequilibrio estructural (con casi cualquier país del mundo) que condiciona la dinámica bilateral. Para China, Türkiye es más que un atractivo mercado para sus exportaciones: es un nudo geográfico indispensable para la conexión con Europa a través de la iniciativa de la *Ruta de la Seda*. Para Türkiye, China es un contrapeso para diversificar sus alianzas externas y mitigar su dependencia económica de su socio mayoritario, la Unión Europea.

Ambos países establecieron relaciones diplomáticas en 1971 y, desde entonces, mantuvieron un delicado equilibrio entre las tensiones por la cuestión Uigur y los mutuos intereses geoeconómicos. En los últimos años, parece que el pragmatismo se está imponiendo, con la firma en 2010 del acuerdo de «cooperación estratégica» y la alineación formal con la Iniciativa de la Ruta de la Seda en 2015 y la creación del «Corredor Medio» turco durante la cumbre del G20 en Antalya. En 2025, Türkiye participó como invitado en la Cumbre de la Organización de Cooperación de Shanghái (OCS) en Tianjin. Finalmente, en 2026, año en que se celebra el 55º aniversario del establecimiento de relaciones, es muy probable que se refuerce la colaboración con la firma de nuevos proyectos de inversión.

La descomposición de la balanza comercial bilateral por productos refleja la asimetría económica entre ambos países. En 2024, Türkiye exportó minerales y productos químicos³ a China por valor de unos mil setecientos millones de dólares lo que representa aproximadamente 50 % de total de las exportaciones. Las importaciones se componen en principio de maquinaria mecánica, eléctrica y electrónica por valor de veinte mil millones de dólares, que se quedan ligeramente por debajo del 50 % del total. El desequilibrio se explica por el alto valor añadido de las importaciones, que son equipos de telecomunicaciones, maquinaria de procesamiento de datos y productos electrónicos y el bajo valor añadido de las exportaciones turcas al gigante asiático: mármol y minerales como cromo y cobre. El patrón de crecimiento chino explica este desequilibrio y no es una anomalía respecto a las relaciones que tiene con la mayoría de los países del mundo. Su modelo económico está orientado a la exportación

³ Salvo que se indique lo contrario, los datos de comercio bilateral por productos están extraídos del Observatorio de la Complejidad Económica. A su vez, el observatorio elabora su presentación a partir de los datos de la UNCTAD.

de bienes, productos semielaborados y componente de una creciente complejidad tecnológica.

Las inversiones realizadas por el gigante asiático en Türkiye no son comparables al volumen del comercio. Los datos del FMI arrojan un total de Inversión Extranjera Directa (IED) en 2025⁴ de algo más de unos tres mil millones de dólares. Bajo el paraguas de la Iniciativa de la Ruta de la Seda, las cantidades invertidas habrían alcanzado los seis mil millones de dólares⁵, cifra relativamente reducida frente a la inversión global china de \$1,36 billones. A esto hay que sumar un *swap* de divisas por parte del Banco Central de China por valor de seis mil millones de dólares. Cifra que tampoco cubre las necesidades financieras del país para cubrir los abultados déficits exteriores que mantiene.

Aparte de mitigar este desequilibrio mediante fomento de exportaciones y atracción del turismo, Türkiye tiene una baza importante que jugar en esta relación tan desequilibrada: su posición geográfica.

La invasión rusa de Ucrania ha reducido significativamente el volumen de mercancías transportadas a través del Puente Terrestre Euroasiático (*Eurasian Land Bridge*), que comunica por ferrocarril China y Europa a través de Rusia. Según los datos de *Eurasian Rail Alliance Index*, el volumen de tráfico entre Alemania y China en esta ruta se ha reducido un 90 % entre 2021 y 2025⁶. La Ruta de la Seda Marítima también se ha visto afectada por los ataques Hutíes a los cargueros que entran por el estrecho de Bab-el-Mandeb hacia el canal de Suez. La presión diplomática que está ejerciendo Estados Unidos sobre Irán y las posibles disrupciones que pueda provocar un conflicto entre ambos países sobre la navegación marítima, probablemente esté entrando también en los cálculos de los operadores logísticos chinos. En este contexto geopolítico, el llamado Corredor Medio (*Trans-Caspian East-West-Central Corridor*) cobra una importancia estratégica para Pekín. Para Türkiye, esta conexión tiene una doble ventaja: aparte de

⁴ La IED son inversiones que implican un control superior al 10 % de la entidad en la que se invierte. Véase: [https://data.imf.org/en/Data-Explorer?datasetUrn=IMF.STA:DIP\(12.0.1\)](https://data.imf.org/en/Data-Explorer?datasetUrn=IMF.STA:DIP(12.0.1)). No incluyen los préstamos, que es el instrumento preferente de las inversiones chinas a través del paraguas de la Ruta de la Seda.

⁵ Véase: <https://www.invest.gov.tr/en/news/news-from-turkey/pages/turkiye-china-strengthen-historic-ties-future-economic-growth-cisce-2024.aspx>

⁶ Véase: <https://index1520.com/en/statistics/?view=list§ion=route&departure=CN&destination=DE&period=2025&previousPeriod=2021&level=2&orderField=previousPeriodTeu&orderDirection=desc>

las mejoras de las infraestructuras por las previsible inversiones chinas, el corredor conecta con China a través de Georgia, Azerbaiyán y Kazajistán. Eso permitiría a Ankara reforzar vínculos y relaciones con dos importantes países de la Organización de Estados Túrquicos. Aunque no existen datos oficiales de volumen de tráfico por el corredor, fuentes azeríes señalan que en 2024 el volumen de tráfico aumentó un 64 % y se espera que llegue a los diez millones de toneladas en 2027⁷.

Esta relación no es reciente. En 2015, un consorcio de empresas chinas tomó el control del 65 % del puerto de Kumport (Estambul)⁸. En fase de construcción está el tramo de vía de alta velocidad entre Ankara y con Kars, cerca de la frontera con Armenia y Georgia. Este proyecto refuerza el papel que ya tiene Kars como núcleo logístico regional para conectar con el sur del Cáucaso. El hecho de que Türkiye fuera el primer destino de la tecnología ferroviaria de alta velocidad china fuera de sus fronteras (línea Ankara-Estambul) no fue solo un proyecto económico: llevó los estándares técnicos chinos a las puertas de la UE.

Aunque la inversión acumulada de \$5110 millones parece marginal para la escala de operaciones comerciales chinas, su concentración en sectores estratégicos para Ankara crea algunas dependencias críticas. Huawei ha penetrado el núcleo de las redes turcas. Los acuerdos con Turkcell, Vodafone y Türk Telekom para el sistema *All-Cloud Core* y 5G posicionan a la tecnológica china como el «guardián» de los datos turcos. Esto podría tener implicaciones de largo plazo sobre la ciberseguridad nacional, principalmente por ser un país OTAN.

Ankara aplica un mandato de diversificación estricto. Ha permitido que China lidere la Central Térmica de Hunutlu (energía fósil), pero para proyectos renovables de gran escala (>1 GW), favorece sistemáticamente a consorcios europeos. Esta lógica busca evitar que el sistema eléctrico nacional se convierta en una palanca de presión política para Pekín (Siccardi, 2024).

En definitiva, la asimétrica relación económica entre Türkiye y China hay que contextualizarla en el marco de cooperación

⁷ Véase: <https://www.newsilkroaddiscovery.com/transit-through-middle-corridor-to-grow-3-4-times/#:~:text=Growth%20is%20expected%20to%20reach,million%20tonnes%20will%20be%20oil>.

⁸ Véase: <https://www.invest.gov.tr/en/news/news-from-turkey/pages/280915-cosco-pacific-buys-turkish-kumport.aspx#:~:text=Chinese%20consortium%20buys%20into%20Turkish,the%20ancient%20'Silk%20Road'>.

estratégica de la Ruta de la Seda. Desde un punto de vista geoeconómico, esta relación se plantea por ambas partes desde el pragmatismo y el beneficio mutuo. No obstante, Ankara debe equilibrar al mismo tiempo varios aspectos que escapan al ámbito económico: desde respetar la soberanía china en el conflicto étnico con los Uigures, hasta gestionar los riesgos de ciberseguridad asociados a su cooperación tecnológica con Pekin siendo miembro de la OTAN.

2.2 Japón: la asociación de calidad

La asociación con Japón se distingue por la mayor calidad de la inversión y un alto grado de confianza estratégica entre dos países aliados de EE. UU. El comercio bilateral de mercancías arroja un saldo negativo de algo más de cuatro mil millones de dólares, debido fundamentalmente a las reducidas exportaciones turcas y al alto valor añadido de las importaciones desde Japón. Por productos, las mayores exportaciones son pasta, filetes de pescado y ferroaleaciones, que en ningún caso superan los ochenta millones de dólares en cada partida. Las principales importaciones son coches (más de 462 millones de dólares), piezas y accesorios para vehículos de motor y grandes vehículos de construcción que superan los trescientos millones de dólares en ambas partidas. En parte, se trata de una relación normal entre una economía avanzada y una pujante economía emergente que necesita ampliar su *stock* de capital productivo para mantener un elevado crecimiento económico. Y el desequilibrio comercial, con ser significativo, dista mucho de ser tan preocupante como el que tiene con China.

La inversión y cooperación internacional japonesa es un referente mundial por su calidad e impacto a largo plazo (OECD, 2020), y el caso de turco no es una excepción. La Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA) cooperó en la planificación, financiación y ejecución del Túnel *Marmaray* en Estambul (Lykke *et al.*, 2005). Se trata de una histórica conexión ferroviaria submarina de 13,6 km (1,4 km bajo el mar) que une Europa y Asia bajo el Bósforo en Estambul, Türkiye, inaugurada en 2013. JICA ha financiado proyectos críticos para garantizar el suministro de agua en las principales metrópolis turcas. También ha financiado proyectos de mejora del suministro de agua en Ankara y Estambul, y otorgó ayudas a la reconstrucción de edificios después del terremoto de 2023. Según las cifras del Fondo Monetario

Internacional, las inversiones de las empresas japonesas acumularon en 2023 un total de 2145 millones de dólares (rúbrica de IED), lo que, en términos relativos, sugiere un mayor compromiso de los inversores privados japoneses con el crecimiento económico de Türkiye que el de China.

El marco de cooperación entre los dos países es actualmente un Acuerdo de Asociación Económica (EPA). Se está negociando un acuerdo de libre comercio que podría estar cerca de firmarse⁹, y que permitiría un acceso sin aranceles de los productos alimenticios turcos al mercado japonés. Pero, al mismo tiempo, también reducirá los aranceles a las importaciones procedentes de Japón, por lo que está por ver si el desequilibrio de las relaciones comerciales entre los dos países se va a corregir mediante la firma del acuerdo. Un elemento en favor de Türkiye es que, al ser ambos países aliados de EE. UU., existe la posibilidad de mejorar la cooperación en áreas no sensibles de la industria de defensa. En enero de 2026, Tokio mostró un interés formal en adquirir o colaborar en el desarrollo de drones turcos, específicamente los modelos Anka, Bayraktar TB2 y TB3¹⁰. También contempla la posible cooperación con Türkiye en sistemas de defensa costera, principalmente en el desarrollo de vehículos no tripulados submarinos y de superficie. Se ha programado que una delegación técnica turca visite Tokio en marzo de 2026 para avanzar en un marco formal de cooperación en la industria de defensa. Estos aspectos pueden dar un empuje significativo al valor de las exportaciones turcas a Japón, por tratarse de productos de alto valor añadido. La cooperación empresas japonesas podría mejorar los sistemas con tecnología de última generación y, así, favorecer las exportaciones turcas a otros lugares del mundo.

2.3 Corea del Sur: integración industrial

Las relaciones económicas de Corea del Sur con el resto del mundo se caracterizan por su profunda integración en las cadenas de valor globales de carácter industrial. En el caso de Türkiye, el

⁹ Véase: <https://www.aa.com.tr/en/economy/turkiye-japan-economic-partnership-deal-under-negotiation-says-turkish-trade-minister-/3547541#:~:text=TOKYO,sustainable%20trade%20structure%2C%20Bolat%20stressed>

¹⁰ Véase: <https://thedefensepost.com/2026/01/08/turkey-strategic-defense-ties-japan/#:~:text=Asia%20PacificEurope-,Turkey%20Sees%20Potential%20to%20Expand%20Strategic%20Defense%20Ties%20With%20Japan,The%20Bayraktar%20TB3%20drone>

comercio entre ambos países tiene un patrón similar al japonés, tanto en escala como saldo. Quizá para es algo más simétrico en lo que refiere a los tipos de productos: ya que las principales importaciones desde Corea son hierro y acero (1,48 miles de millones de dólares), plásticos y artículos hechos de ese material (1,34 miles de millones de dólares) y maquinaria, aparatos mecánicos y repuestos (1,26 miles de millones de dólares). Las exportaciones turcas se componen principalmente de productos farmacéuticos (432 millones de dólares), maquinaria, aparatos mecánicos y repuestos (112 millones de dólares) y minerales y cenizas (111 millones de dólares).

La inversión exterior surcoreana está liderada por sus grandes conglomerados industriales (*chaebols*) y, como en el resto del mundo, se enfoca en la integración en sus cadenas productivas de segmentos competitivos del tejido empresarial turco. Los datos que ofrece el FMI discrepan según el origen de las fuentes: en 2024, los datos reportados por Ankara cifraban la inversión surcoreana acumulada en los últimos diez años en 1438 millones de dólares, mientras que Seúl reportaba 2704 millones de dólares¹¹. En cualquier caso, y al igual que sucede con Japón, el compromiso de Corea excede en términos relativos al de China en esta rúbrica. Destaca el acuerdo recientemente firmado¹² para la cooperación en materia nuclear, permite que KEPCO (*Korea Electric Power Corporation*) participe formalmente en el proyecto de la segunda planta nuclear de Türkiye en Sinop (Ekim y Ersen, 2025).

Las relaciones entre ambos países se rigen por un tratado de libre comercio plenamente operativo desde 2013 (bienes) y 2018 (servicios e inversión), cuyo potencial aún puede ser explotado para mitigar el déficit. La dimensión geopolítica está definida por la «hermandad» forjada durante la guerra de Corea y la coordinación en foros multilaterales como el G20 y el MIKTA (grupo formado por México, Indonesia, Corea del Sur, Türkiye y Australia). Estas alianzas permiten una cooperación en materia de defensa más profunda que con Japón y China. A modo de ejemplo, Corea participa en el desarrollo del nuevo carro de combate turco ALTAY, basado en el surcoreano K2 Black Panther y también permitió que Anakara produjera el obús autopropulsado T-155 Firtina, que

¹¹ Estas discrepancias son bastante habituales, dada la forma de extracción de los datos.

¹² Véase: <https://www.nucnet.org/news/south-korea-and-turkey-sign-nuclear-cooperation-agreement-11-3-2025>

es una variante del sistema surcoreano K9 Thunder. El éxito de los drones turcos en la primera fase del conflicto de Ucrania ha llevado a Corea a interesarse por ellos, hasta el punto de firmarse un acuerdo entre el fabricante turco de drones Baykar y Korean Air para expandir la cooperación en tecnologías aéreas no tripuladas. Este tipo de colaboraciones podrían ayudar equilibrar el balance de la cuenta comercial bilateral.

3 ASEAN: sinergias estratégicas en el Sudeste Asiático

El Sudeste Asiático está emergiendo como un pilar fundamental de la estrategia turca en el Indo-Pacífico (Colakoğlu, 2021; 2025a). El tamaño y la estructura económica de los países de la región permiten una relación más simétrica que con las grandes economías del Pacífico norte. Ankara ha identificado a Indonesia y Malasia como sus socios de referencia en la zona. Ambas naciones son mercados dinámicos y actores políticos influyentes, y que también actúan como socios ideológicos clave en la promoción de un «islam moderado» en la escena mundial (Hadi *et al.*, 2025). La estrategia de Türkiye es cultivar estas dos alianzas en paralelo, creando un efecto sinérgico que amplifica su alcance económico, militar y de poder blando en el corazón del Indo-Pacífico. No obstante, actores culturalmente menos alineados como Vietnam o Singapur tienen un papel muy relevante en las relaciones económicas de Türkiye con la región.

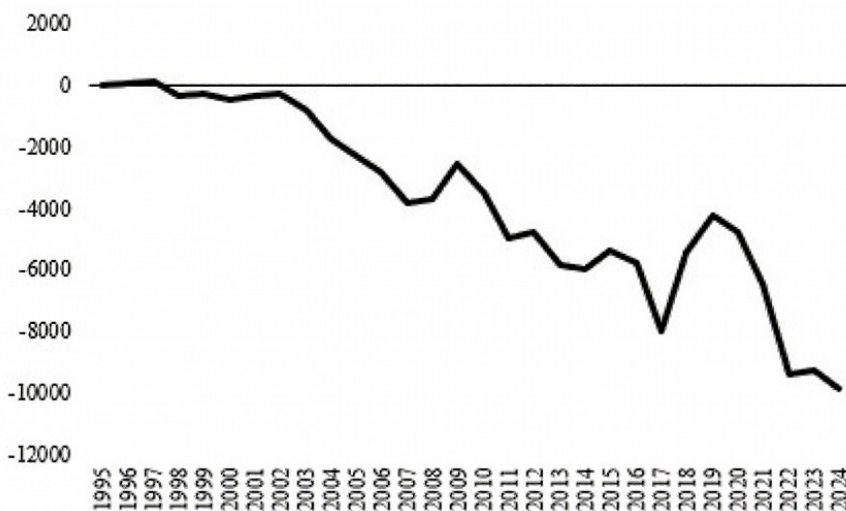


Gráfico 6. Saldo de la balanza comercial de mercancías. En millones de USD.
Fuente: UNCTAD

A igual que sucede con las otras economías de Asia, el saldo que arroja la balanza comercial bilateral de mercancías con el conjunto de estos países es negativo para Türkiye (ver gráfico 6), aunque lejos del abultado desequilibrio con China. Con los principales socios de la región, los déficits son significativos: a) 2048 millones de dólares con Indonesia, b) 4219 con Malasia, c) 1388 con Singapur y d) 2556 con Vietnam. Las exportaciones turcas a Singapur son las más elevadas de la región, pero probablemente sean consecuencia del papel como *hub* logístico y de refino de crudo de la ciudad-Estado: la mitad de las exportaciones, unos 605 millones dólares, son petróleo refinado. Muy probablemente sea petróleo procedente de Rusia, refinado en Türkiye y con destino a China u a otros países de la región. El mismo caso, aunque a menor escala puede ser el de Malasia.

Con Vietnam es posible que pueda producir otro caso de redirección del comercio, en este caso desde China. Aproximadamente, una tercera parte de las exportaciones hacia Türkiye son teléfonos móviles y ordenadores, unos 721 millones de dólares. Es posible que se traten de reexportaciones o que sean multinacionales chinas que han instalado factorías de montaje en Vietnam (Kwon 2022). En el caso de Indonesia, debido a la gran diversidad del comercio, muy probablemente se trate de relaciones directas entre ambos países. Por proximidad cultural, los tres son países de tradición musulmana moderada, el análisis de esta región se centrará en las relaciones con Indonesia y Malasia. Existen importantes desarrollos diplomáticos por parte de Türkiye que son de interés para entender la pragmática estrategia geoeconómica de Ankara.

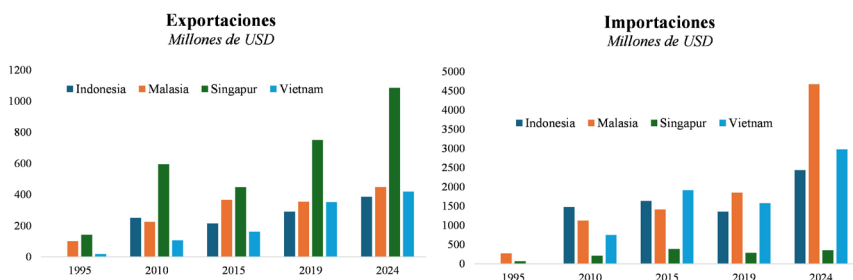


Gráfico 7. Comercio con la región del Sureste Asiático. Fuente: UNTAD

Aunque comparten objetivos comunes, las relaciones de Türkiye con Indonesia y Malasia se encuentran en diferentes momentos de madurez y presentan diferentes enfoques de cooperación.

Sin embargo, comparten un enfoque a largo plazo, en el que las relaciones comerciales y de inversión actúan como el cimiento sobre el cual se construyen alianzas políticas y de seguridad más profundas.

Malasia es el país con el que tiene un marco regulatorio de comercio más avanzado. Se firmó un acuerdo de libre comercio en 2015 que fue el primero de Türkiye con un país del ASEAN, y que se amplió en 2022 a inversiones y servicios. La balanza comercial de mercancías es deficitaria para Türkiye, 712 millones de exportaciones frente a 4400 millones de importaciones. Por productos, el patrón de las exportaciones es similar al que se observa para Singapur: el 23 % es petróleo refinado (probablemente a las refinerías cercanas a Singapur), seguido por oro y joyas. Las importaciones consisten en hierro semielaborado, aluminio y aceite de palma. En la estructura general del comercio, no hay evidencia significativa reexportaciones chinas hacia Türkiye, como puede ser el caso del propio Singapur o Vietnam.

La IED sigue una pauta similar, con mil setecientos millones de dólares de inversión acumulada de Malasia en Türkiye y 844 en sentido contrario. Comparadas con su PIB, las cifras por el lado malayo son relativamente elevadas, al menos si se toman como referencia los niveles de China o Japón. Destaca la actividad del fondo soberano de inversión del Gobierno de Malasia, *Khazanah Nasional Berhad*, lo que explicaría ese intento de «reforzar» la alianza más allá del ámbito económico. Como ejemplos, se puede mencionar que este fondo posee el 100 % de la gestión del aeropuerto de Estambul, uno de los más transitados de Europa, a través de una empresa participada. Malasia también controla el *Acibadem Healthcare Group*, una de las redes hospitalarias privadas más grandes de Türkiye. En materia de seguridad y defensa, en enero de 2026, ambos países formalizaron el Consejo de Cooperación Estratégica de Alto Nivel para profundizar la inversión en defensa¹³, que ya contaba con una larga trayectoria. Malasia ha adquirido sistemas de drones ANKA-S y corbetas turcas, la que sugiere que, al igual que sucede con Corea, la industria de defensa turca puede ser decisiva en el reequilibrio de las relaciones comerciales a medio y largo plazo.

Con Indonesia no existe una relación comercial al mismo nivel que con Malasia, aunque sí existe una «Asociación Estratégica»

¹³ Véase: <https://www.thestar.com.my/news/world/2026/01/08/trkiye-malaysia-pledge-deeper-cooperation-in-defense-trade>

desde 2011. Esto en parte se refleja en el menor volumen de comercio en 2024, que supera los 2400 millones de dólares en las importaciones y los 480 millones en las exportaciones. A pesar del desequilibrio, la matriz de productos opera a favor de Türkiye. Las principales importaciones desde Indonesia son materias primas minerales (hierro, acero, coque y fibras artificiales sin procesar) mientras que las principales exportaciones se componen de maquinaria eléctrica y electrónica, aparatos mecánicos y repuestos y una importante partida de material de defensa, en particular 68,5 millones de dólares en vehículos blindados. Las cifras de inversión extranjera directa son muy modestas y en sentido contrario a la mayoría de los países. El FMI registra inversiones turcas en Indonesia en 2024 por valores acumulados de entre 88 y 223 millones de dólares, dependiendo de la fuente.

Estas cifras podrían cambiar una vez que se vayan materializando los acuerdos de cooperación en materia de defensa entre los dos países. En estos momentos, están en vigor acuerdos para la producción conjunta de vehículos aéreos no tripulados, y del tanque Kaplan MT/Harimau¹⁴. En julio de 2025, se firmó un para la adquisición de 48 aviones de combate KAAN desarrollados por *Turkish Aerospace Industries* (TAI). El contrato incluye la coproducción de componentes en Indonesia durante los próximos diez años. Estas operaciones requerirán de componentes originales fabricados en Türkiye e inversiones en suelo indonesio por parte de las empresas implicadas. Quizá sea este el caso más prometededor mediante el que Ankara pueda corregir el desequilibrio de su relación comercial.

A diferencia de China, Japón, Corea o Vietnam, la relación en el caso de Malasia y Malasia tiene un componente ideológico que funciona como el elemento cohesivo de estas alianzas. La idea de un «islam moderado», compatible con la democracia y la modernidad es común a los tres países. La proximidad cultural y el hecho de que, geográficamente, ambos sean la puerta de conexión entre los océanos Índico y Pacífico, es algo que Ankara tratará de explotar en su favor. Por el lado, Indonesia y Malasia tratarán de utilizar la situación de Türkiye como vía de acceso al mercado europeo.

¹⁴ Véase: <https://eastasiaforum.org/2025/03/29/turkiye-indonesia-defence-industry-cooperation-takes-off/#:~:text=On%2012%20February%202025%2C%20Turkish,Ukraine%2C%20the%20Caucasus%20and%20Libya>

4 Equilibrio en el subcontinente indio: alianza, pragmatismo y oportunidad

El subcontinente indio representa una de las regiones más complejas para la política comercial turca. Un escenario donde Ankara debe equilibrar alianzas históricas con Pakistán, pragmatismo económico con la India y el creciente protagonismo de Bangladesh en las cadenas globales de valor.

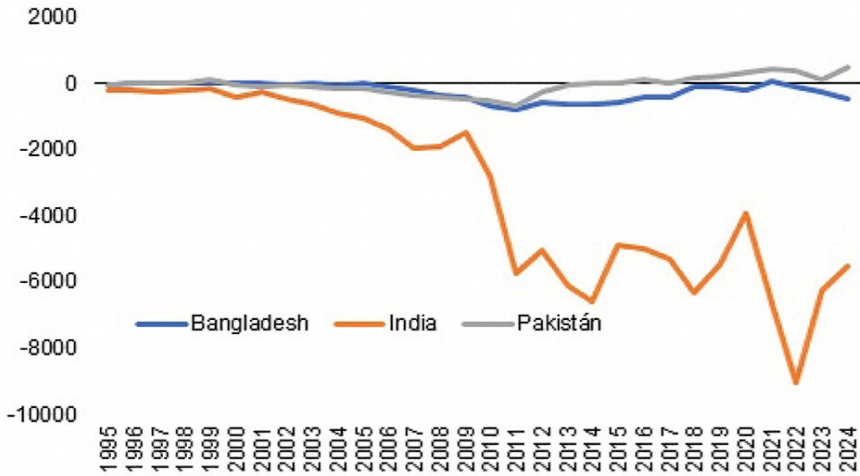


Gráfico 8. Saldo balanza comercial de mercancías. En millones de USD. Fuente: UNCTAD

Como sucede con el resto de Asia, Türkiye mantiene una posición comercial muy desequilibrada con el subcontinente. Mientras que la relación con Pakistán y Bangladesh se puede considerar como prácticamente equilibrada, la relación con la India presenta un déficit comercial solo comparable al que tiene con China. Aunque el comercio total está lejos de tener la misma escala (la suma de

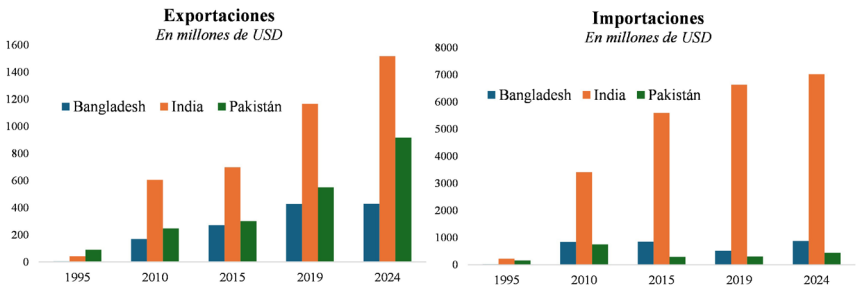


Gráfico 9. Comercio con el subcontinente indio. Fuente: UNCTAD

las exportaciones e importaciones solo llega a los 8500 millones de dólares), la inmensa mayoría son importaciones procedentes de la India (más de 7000 millones).

La India es también el principal destino de las exportaciones turcas a la región, aunque la distancia con Pakistán no es tan acusada como en las importaciones. La pujanza demográfica y económica del subcontinente, un mercado de cerca de mil ochocientos millones de personas, y su estratégica posición en la ruta marítima de comunicación con el Extremo Oriente hacen que sea una región que Ankara no puede permitirse soslayar. Sin embargo, la fractura geopolítica del subcontinente hace que sea extremadamente complejo diseñar una estrategia definida. Esta dificultad no es algo específico de *Türkiye*, le sucede también al resto de las potencias del mundo, incluidas China y EE. UU.

4.1 Pakistán: Alianza Estratégica Integral

La relación turco-paquistaní se define como una alianza estratégica profundamente arraigada en la historia (Ahad, 2023), la identidad compartida y una robusta cooperación en defensa.

El comercio bilateral muestra una tendencia creciente, pero aún por debajo del potencial. En 2024, las exportaciones turcas a Pakistán alcanzaron 918,03 millones de USD mientras que el volumen total de intercambio se situó en 1358,3 millones de USD, con un superávit turco aproximado de 478 millones. Las cifras son modestas comparados con otros países, pero analizadas en perspectiva histórica muestran un extraordinario dinamismo, ya que las exportaciones se han multiplicado por tres entre 2015 y 2024. Esto se debe a la progresiva reducción de aranceles entre ambos países mientras se negociaba el actual Acuerdo de Comercio de Bienes que entró en vigor en 2023 (PBS 2025). Ankara otorgó preferencias en 261 líneas arancelarias, las cuales 123 líneas (5 agrícolas y 118 industriales) alcanzaron el arancel cero de forma inmediata. Islamabad ofreció acceso preferente en 130 líneas arancelarias, centradas en bienes intermedios y maquinaria para potenciar su propia industria.

Por productos, es *Türkiye* la economía cuyas exportaciones tienen mayor valor añadido, lo que tiene su reflejo en el escaso dinamismo de las exportaciones pakistaníes. Aproximadamente el 24 % de las exportaciones turcas consisten en maquinaria mecánica, repuestos y maquinaria eléctrica y electrónica. Casi el

45 % de las importaciones son algodón, tejidos y textil en diverso grado de elaboración.

La cooperación en defensa entre Türkiye y Pakistán ha evolucionado de una relación de comprador-vendedor a una asociación estratégica de coproducción y transferencia tecnológica, consolidándose en 2025 como el pilar más sólido de su alianza bilateral. En febrero de 2025, durante la 7.^a sesión del Consejo de Cooperación Estratégica, se firmaron cuatro memorandos específicos de defensa centrados en la fabricación conjunta de equipos militares¹⁵. Pakistán se ha integrado formalmente en el programa turco del caza de quinta generación KAAN (TF-X). También ha adquirido drones Bayraktar TB2 y Akıncı, ambos países han firmado acuerdos para la integración de municiones turcas avanzadas en la flota de cazas JF-17 Thunder de Pakistán. El proyecto de modernización naval pakistaní MILGEM, consiste en la construcción de cuatro corbetas, de las cuales dos se fabrican en Estambul y dos en el Astillero de Karachi (KS&EW), facilitando una transferencia tecnológica directa a Pakistán. Türkiye también participa en la modernización de los submarinos clase Agosta 90B de Pakistán.

La relación incluye también formación y ejercicios militares conjuntos: más de mil quinientos oficiales paquistaníes se han formado en Türkiye. A la inversa, la Fuerza Aérea de Pakistán entrena a pilotos turcos en tácticas de combate. En 2025, se realizaron maniobras clave como Tarlan-2025 (operaciones de drones) e Infinite Brotherhood IV, involucrando también a fuerzas de Asia Central.

En lo referente a los flujos de inversión, el saldo de los flujos netos es muy favorable a Türkiye. Las inversiones acumuladas en Pakistán alcanzarían los 153 millones de dólares en 2024 según las fuentes turcas recogidas por el FMI, y más de trescientos según las pakistaníes. En sentido inverso, la presencia inversora pakistaní en Türkiye es anecdótica. Hay que destacar que, en las cifras proporcionadas por Ankara, se observa una importante reducción en el acumulado desde 2020. Esto normalmente apunta a desinversiones turcas en el país, probablemente

¹⁵ Véase: <https://www.aa.com.tr/en/energy/general/turkiye-pakistan-sign-24-cooperation-agreements-to-strengthen-bilateral-ties/47515#:~:text=English-,T%C3%B-Crkiye%2C%20Pakistan%20sign%2024%20cooperation%20agreements%20to%20strengthen%20bilateral%20ties,technology%2C%20and%20several%20other%20fields>

debido a la inestabilidad política. En cualquier caso, la relación se estructura en marcos institucionales muy sólidos como el Consejo de Cooperación Estratégica de Alto Nivel (HLSCC) y el Marco Económico Estratégico (SEF), que incluye un plan de acción de 71 puntos para mejorar la cooperación en sectores como banca, finanzas, energía y turismo (MOFA, 2025).

Dentro del capítulo de inversiones, es especialmente destacable la reactivación del corredor ferroviario Estambul-Teherán-Islamabad, anunciada a finales de 2025 por el ministro de Ferrocarriles de Pakistán¹⁶. Aparte de la información publicada en la prensa local, no existe confirmación de que el corredor esté activo a principios de 2026. Las sanciones económicas y la enorme tensión geopolítica que rodea a Irán hacen improbable que el proyecto tenga una viabilidad clara a corto plazo¹⁷. Pero es muy indicativo del interés de Islamabad por tener una conexión terrestre con Ankara y, en última instancia, con Europa.

Como en el caso de Malasia e Indonesia, el islam es un elemento articulador en la diplomacia cultural y política. El islam constituye el núcleo identitario y simbólico que ha sostenido las relaciones entre los dos países desde sus orígenes. Incluso antes de la independencia de Pakistán, las comunidades musulmanas del subcontinente indio manifestaron una profunda solidaridad durante la guerra de Independencia turca (1919-1923), canalizada a través del Movimiento Khilafat (Okë, 1991). Tras la creación de Pakistán en 1947, el islam siguió siendo un elemento articulador en la diplomacia cultural y política. Ambos Estados se autodefinen como repúblicas musulmanas y han promovido la cooperación en foros islámicos como la Organización para la Cooperación Islámica, defendiendo causas comunes como la cuestión palestina y la protección de los lugares santos en Jerusalén.

4.2 India: entre el pragmatismo y la tensión

La relación con la India se caracteriza por una tensión entre enorme potencial económico del gigante asiático y las divergencias

¹⁶ Véase: <https://en.mehrnews.com/news/239431/Iran-Pakistan-Turkey-freight-train-to-resume-activity-soon#:~:text=TEHRAN%2C%20Dec.,important%20for%20Pakistan's%20regional%20trade>

¹⁷ Véase: <https://www.dw.com/en/is-the-pakistan-iran-turkey-rail-link-economically-viable/a-56225236#:~:text=Iran%2C%20Pakistan%20and%20Turkey%20have,three%20countries%20bear%20its%20cost?&text=Last%20month%2C%20Turkish%2C%20Iranian%20and,countries%2C%22%20she%20told%20DW>

políticas derivadas de la rivalidad geopolítica entre Nueva Delhi e Islamabad (Çolakoğlu, 2025b). Aunque el comercio bilateral entre Türkiye y la India es significativamente mayor que el de Pakistán, oscilando entre ocho y diez mil millones de dólares (ver gráfico 9), es extremadamente vulnerable a las fricciones geopolíticas, como lo demuestran la caída de los flujos comerciales y los boicots observados en 2025¹⁸. Las fuentes de tensión son claras: la postura propaquistaní de Ankara sobre el conflicto de Cachemira, evidenciada durante la crisis de Pahalgam, y la venta de UAV turcos a Pakistán, que Nueva Delhi percibe como una amenaza directa a su seguridad. Este clima político ha deteriorado los lazos culturales, llevando incluso a la suspensión de acuerdos entre universidades indias e instituciones turcas por motivos de seguridad nacional.

En 2024, el patrón del comercio bilateral entre Türkiye y la India fue muy distinto de la relación con Pakistán. Más del 35 % de las importaciones turcas consistían en maquinaria mecánica y eléctrica, vehículos y automóviles y aeronaves, que sumaban un valor de más de 2300 millones de dólares. En sentido contrario, la exportación más importante hacia la India son combustibles y aceites minerales, unos 653 millones de dólares, que representan más del 23 % del volumen total. Türkiye no es productor de petróleo por lo que es de suponer que se trata de reexportaciones de petróleo procedente de Rusia y Azerbaiyán¹⁹. La negociación en marcha de acuerdos arancelarios entre la India y EE. UU. podrían reducir las importaciones indias de crudo ruso y, quizá, repercutir en las exportaciones turcas²⁰.

Los flujos de inversión extranjera directa son reducidos comparado con el tamaño del comercio. A diferencia de China, las inversiones acumuladas de la India en Türkiye son muy reducidas, apenas superando los 110 millones de dólares en 2024. Las inversiones turcas son superiores, 255 millones, y es notable que apenas existan discrepancias estadísticas entre las cifras. Las inversiones de Türkiye en la India se concentran principalmente

¹⁸ Véase: <https://www.dw.com/en/turkey-faces-indian-backlash-over-pakistan-ties/a-72597023>

¹⁹ Véase: <https://energyandcleanair.org/publication/sanctions-hypocrisy-g7-imports-eur-1-8-bn-of-turkish-oil-products-made-from-russian-crude/#:~:text=Sanctions%20hypocrisy:%20G7+%20imports%20EUR,2024%20spending%20on%20the%20military>

²⁰ Véase: <https://es.euronews.com/business/2026/02/09/las-refinerias-indias-reducen-su-dependencia-del-crudo-ruso-que-implica-para-ambas-partes>

en los sectores de infraestructura, ingeniería y bienes de consumo, operando a menudo mediante empresas conjuntas (*joint ventures*) con socios locales²¹.

Existe otro punto de fricción geoeconómica entre ambas potencias. Por su posición geográfica, ambos países compiten por las inversiones internacionales en las rutas comerciales entre Asia y Europa. Existe un proyecto respaldado por la India y EE. UU., el Corredor Económico India-Oriente Medio-Europa (IMEC), que es un megaproyecto de infraestructura presentado en la cumbre del G20 de 2023. La idea es conectar India con Europa a través de los Emiratos Árabes Unidos (EAU), Arabia Saudita, Jordania e Israel. Ankara se opone a este proyecto porque la ruta excluye el territorio turco, al pasar por Israel y Grecia. Como alternativa, Türkiye promueve junto a Irak, Catar y EAU el proyecto de la Carretera del Desarrollo, una ruta que conecta el Golfo Pérsico con Europa a través de suelo turco (véase el capítulo de este volumen «La geoeconomía de Türkiye en Eurasia»). Aunque estos desarrollos hay que enmarcarlos dentro de la tardía respuesta de Occidente y los países del Golfo a los proyectos logísticos chinos de la Ruta de la Seda, lo cierto que es la conexión de Türkiye con el golfo Pérsico por vía terrestre a través de Irak, más allá de la rivalidad con el proyecto de India y EE. UU., tendría interés en sí mismo para Ankara.

4.3 Bangladesh: un socio emergente de baja fricción

La relación con Bangladesh se perfila como una asociación en plena expansión, impulsada por sinergias económicas y libre de las tensiones geopolíticas que marcan el vínculo con la India. La llegada del gobierno interino liderado por Muhammad Yunus (quien dejó su cargo a principios de 2026) ha facilitado un acercamiento más estrecho con Ankara. Este acercamiento ha generado preocupación en India que, al igual que en el caso de Pakistán, ve con recelo cómo Türkiye suministra tecnología militar a Daca (aunque las relaciones sean mucho menos tensas que con vecino occidental).

La dinámica comercial es de menor intensidad que con el resto del subcontinente, pero el saldo del comercio de bienes es favorable

²¹ Véase: <https://www.ibef.org/indian-exports/india-turkey-trade#:~:text=Turkish%20companies%20operating%20in%20India,joint%20ventures%20with%20Indian%20firms>

a Bangladesh. En 2024, Türkiye importó aproximadamente 876 millones de dólares, siendo el en su inmensa mayoría textil y prendas de vestir (casi un 90 %), debido fundamentalmente al papel de Bangladesh como estación final de las cadenas globales de valor del sector. Las exportaciones turcas ascendieron a 428 millones, sobre todo algodón y maquinaria, que entre ambas partidas suman más del 55 % de las exportaciones. No existen tratados ni acuerdos generales de libre comercio, aunque existen negociaciones para reducir aranceles en algunas rúbricas. Los flujos de inversión son muy reducidos y, según las estadísticas del FMI, solo en dirección hacia Bangladesh. Recientemente, la agencia de inversiones del país ha ofrecido establecer una zona económica especial solo dedicada a empresas turcas²².

El pilar clave de la relación entre ambos países, como sucede con Pakistán, es la cooperación en materia de defensa. Adquisiciones de alto perfil como los misiles TRG-300 Kaplan y los UAVs Bayraktar TB2 han consolidado a Bangladesh como un cliente estratégico para la industria de defensa turca. El país intenta dejar de depender de sistemas procedentes de India y China y Türkiye se conforma como un proveedor alternativo con el que existe afinidad cultural (ambos pertenecen a la Organización de Cooperación Islámica). En definitiva, debido a la tensión geopolítica entre la India y Pakistán y a la creciente integración de Bangladesh en las cadenas globales de valor, es posible que finalmente este país se constituya como la apuesta más segura en la zona para la estrategia económica turca en la región.

Conclusión

El análisis de la estrategia turca en la región del Indo-Pacífico revela que la iniciativa *Asia Anew* no es una doctrina monolítica, sino un enfoque sofisticado y diferenciado que se calibra cuidadosamente para cada socio y cada subregión. Lejos de aplicar una plantilla única, Ankara navega por el complejo panorama geopolítico de Asia mediante la ejecución de múltiples políticas exteriores en paralelo, adaptadas para maximizar su influencia y sus intereses económicos mientras gestiona las fricciones inherentes a un entorno tan dinámico. En paralelo, no debe descuidar a aliados tradicionales como EE. UU. que puede reaccionar

²² Véase: <https://en.yenisafak.com/world/bangladesh-positions-itself-as-hub-for-turkish-investors-in-asia-3709069>

negativamente ante un excesivo acercamiento a China o evitar que la colaboración en materia de defensa con Pakistán sea un freno para la expansión de sus exportaciones hacia la India.

La diversificación de socios comerciales y una decidida apuesta por la autonomía estratégica puede reducir la dependencia de Türkiye de sus mercados tradicionales (UE/EE. UU.) y consolidarse como puente logístico y productivo entre Asia y Europa. A corto y medio plazo, intentar atraer inversión en tecnologías, energías renovables e infraestructuras procedentes del Lejano Oriente puede permitir a Ankara acelerar su crecimiento económico a largo plazo. Profundizar en proyectos logísticos como el Corredor del Medio o la conexión terrestre con el golfo Pérsico reforzaría su posición estratégica como puente entre Asia y Europa. El refuerzo de la cooperación en defensa y tecnologías duales con socios del Sur y del Sudeste Asiático apunta a una mayor inserción en cadenas de valor de alta complejidad. Pero todos estos proyectos deben tener en cuenta que se desarrollan en medio de la creciente rivalidad entre las grandes potencias (China, EE. UU.) y del protagonismo que está adquiriendo India en el continente.

Bibliografía

- Acar, A., Benty, Z. y Kocaoğlu, B. (2015). Turkey as a regional logistic hub in promotion of reviving ancient Silk Route between Europe and Asia. *Journal of Management, Marketing and Logistics*. 2(2), pp. 94-109.
- Ahad, M. (2023). Pakistan-Turkey Relations: On the Cultural and Religious Ties. *Journal of Development and Social Sciences*. 4(2), pp. 964-972.
- Aparna, P. (2021). «The Turkey-Pakistan-India Triangle: Navigating Identity and Geopolitics». *Journal of Asian Security and International Affairs*.
- Çolakoğlu, S. (2021). Turkey's Engagement with Southeast Asia [en línea]. Middle East Institute. [Consulta: 2026]. Disponible en: <https://mei.edu/publication/turkeys-engagement-southeast-asia/>
- . (2025a). A New Chapter for the Asia Anew Initiative? Turkey's Deepening Partnerships with Malaysia, Indonesia, and Pakistan [en línea]. Turkish Centre for Asia-Pacific Studies (APAC). [Consulta: 2026]. Disponible en: <https://www.asianpaci->

- ficcenter.org/turkish-partnerships-with-malaysia--indonesia--and-pakistan.html#:~:text=On%20the%20other%20hand%2C%20despite,Kong%20Baptist%20University%20(BNBU)
- . (2025b). Turkey and India in the Asian Geopolitics: A Complex Relationship Between the Two Rising Powers in a Multipolar World. En: Nandi, D. y Das, M. (eds). *Decoding the Chessboard of Asian Geopolitics*. Singapur, Palgrave Macmillan, pp. 209-227. DOI: 10.1007/978-981-96-3368-5_10
- Hadi, A. et al. (2025). Moderate Islamic Education: A Comparative Study of Indonesia's Insan Cendekia and Turkey's Imam Hatip Schools. *International Journal of Emerging Issues in Islamic Studies*. 5(1), pp. 1-15.
- Kwon, E. (2022). The US–China Trade War. Vietnam Emerges as the Greatest Winner. *Journal of Indo-Pacific Affairs*, julio-agosto.
- Lykke, S. y Belkaya, H. (2005). Marmaray project: The project and its management. *Tunnelling and Underground Space Technology*
- Manouni, K. (2025). Türkiye: an emerging middle power in Africa [en línea]. *Policy Centre for the New South*. [Consulta: 2026]. Disponible en: https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2025-11/PB_46-25_Khadija%20Mamouni%20VF.pdf
- MOFA. (2025). *Joint Declaration of the 7th Session of Pakistan-Türkiye High Level Strategic Cooperation Council: «Further deepening, diversifying, and institutionalizing the strategic partnership»* [en línea]. Government of Pakistan, Ministry of Foreign Affairs. [Consulta: 2026]. Disponible en: <https://mofa.gov.pk/press-releases/joint-declaration-of-the-7th-session-of-pakistan-turkiye-high-level-strategic-cooperation-council-further-deepening-diversifying-and-institutionalizing-the-strategic-partnership#:~:text=Underscoring%20the%20centrality%20of%20the,against%20Muslims%20across%20the%20globe>
- OECD. (2020). *OECD Development Co-operation Peer Reviews: Japan 2020* [en línea]. OECD. [Consulta: 2026]. Disponible en: https://www.oecd.org/en/publications/oecd-development-co-operation-peer-reviews-japan-2020_b2229106-en.html
- Öke, K. (1991). *The Turkish war of independence and the independence struggle of the South Asian Muslims «the Khilafat movement» (1919-1924)*. Ministry of Culture.

- PBS. (2025). The Road Ahead: Opportunities in a Türkiye-Pakistan Free Trade Agreement [en línea]. IPRI. [Consulta: 2026]. Disponible en: <https://ipripak.org/wp-content/uploads/2023/05/Pakistan-Trade-Potential-with-Turkiye.pdf>
- Siccardi, F. (2024). Understanding the Energy Drivers of Turkey's Foreign Policy [en línea]. *Carnegie Endowment for International Peace*. [Consulta: 2026]. Disponible en: https://assets.production.carnegie.fusionary.io/static/files/Siccardi_Turkey_Energy_draft-1.pdf