







**CONECTIVIDAD EUROASIÁTICA:
EL ROL DEL CORREDOR MEDIO Y SU VINCULACIÓN
CON LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA**

**EURASIAN CONNECTIVITY:
THE ROLE OF THE MIDDLE CORRIDOR AND ITS LINK TO
THE BELT AND ROAD INITIATIVE**

Melina Torús

**PERSPECTIVAS DE COOPERACIÓN ENTRE EL MERCOSUR
Y LA ORGANIZACIÓN DE ESTADOS TÚRQUICOS**

**PROSPECTS FOR COOPERATION BETWEEN MERCOSUR
AND THE ORGANIZATION OF TURKIC STATES**

Alejo José Sanchez Piccat





Torús, Melina

Conectividad euroasiática : el rol del corredor medio y su vinculación con la iniciativa de la Franja y la Ruta : perspectivas de cooperación entre el MERCOSUR y la Organización de Estados Túrquicos` / Melina Torús ; Alejo José Sanchez Piccat. - 1a ed - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Ediciones de Azerbaiyán, 2024.

114 p. ; 24 x 20 cm.

ISBN 978-631-90660-0-5

1. Geopolítica. 2. Logística. 3. Desarrollo Económico. I. Sanchez Piccat, Alejo José II. Título CDD 337.109

Tirada de la edición: 200 ejemplares

Diseño de portada: Areté grupo editor

© 2024, Areté grupo editor

Callao 420, CABA, Buenos Aires, Argentina

www.aretegrupoeditor.com.ar

ISBN 978-631-90660-0-5

Hecho el depósito que dispone la ley 11.723

Impreso en Argentina. Printed in Argentine

Reservado todos los derechos. Queda rigurosamente prohibida, bajo las sanciones establecidas en la leyes, la reproducción parcial o total de esta obra, por cualquier medio o procedimiento mecánico, electrónico, magnético, fotocopias, sin permiso previo del editor y/o autor.





**CONECTIVIDAD EUROASIÁTICA:
EL ROL DEL CORREDOR MEDIO Y SU VINCULACIÓN
CON LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA**

**EURASIAN CONNECTIVITY:
THE ROLE OF THE MIDDLE CORRIDOR AND ITS LINK TO
THE BELT AND ROAD INITIATIVE**

Melina Torús

**PERSPECTIVAS DE COOPERACIÓN ENTRE EL MERCOSUR
Y LA ORGANIZACIÓN DE ESTADOS TÚRQUICOS**

**PROSPECTS FOR COOPERATION BETWEEN MERCOSUR
AND THE ORGANIZATION OF TURKIC STATES**

Alejo José Sanchez Piccat

Alrete
grupo editor







CONECTIVIDAD EUROASIÁTICA: EL ROL DEL CORREDOR MEDIO Y SU VINCULACIÓN CON LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA

Melina Torús

Licenciada en Gobierno y Relaciones Internacionales y Doctoranda en Defensa Nacional (UNDEF - Universidad de la Defensa Nacional).

Secretaria del Departamento de Eurasia del Instituto de Relaciones Internacionales (IRI - UNLP) y Secretaria de la Cátedra de Estudios Turcos de la Universidad Nacional de La Plata (UNLP).

ABSTRACT

La Ruta de Transporte Internacional Transcaspio - Corredor Medio se extiende desde China, siguiendo por Asia Central, el Mar Caspio, Azerbaiyán, Georgia, Türkiye y continúa hasta Europa.

Esta ruta multimodal es una pieza clave con un gran potencial para el comercio entre Asia y Europa, así como para la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI, por sus siglas en inglés, Belt and Road Initiative) impulsada por la República Popular de China. Asimismo, el incremento de los volúmenes transportados a través de esta ruta puede traer beneficios para el desarrollo de las economías de todos los países involucrados.

En este sentido, Asia Central y el Cáucaso se encuentran en una posición geográfica clave, como puente de conexión entre el mercado europeo y el asiático. El desarrollo y proliferación del Corredor Medio también puede traer oportunidades en término de reducción de tarifas de tránsito, así como oportunidades de cooperación industrial gracias a su integración con la Iniciativa de la Franja y la Ruta.

Asia Central y el Cáucaso, además de su relevancia geográfica, también cuenta con grandes recursos energéticos que son altamente relevantes en el contexto internacional actual.

En la presente investigación abordaremos el desarrollo histórico del corredor, su integración con la BRI, el comercio llevado adelante a través de la Ruta de Transporte Internacional





Transcaspio así como las oportunidades y potencialidades que existen para los Estados extra-regionales como Argentina.

PUNTOS CLAVE

- El desarrollo de los Corredores Internacionales de Transporte refleja la necesidad e interés de los Estados por reducir los riesgos geopolíticos y diversificar las opciones de vinculación con los mercados globales.
- El Corredor Medio recorre Eurasia conectando a China con Europa a través de Asia Central y el Cáucaso.
- Presenta ventajas innegables como seguridad y estabilidad geopolítica, una menor distancia entre China y Europa en comparación con otros corredores, y simplificación de procesos burocráticos debido a la armonización de tarifas y acuerdos entre los Estados partes.
- El Corredor Medio, como obra de transporte multimodal, facilita el acceso a esos mercados para los estados de la región y para estados extra regionales, como Argentina.
- Una perspectiva de cooperación que puede darse entre los Estados atravesados por el Corredor Medio y Argentina es en el intercambio de experiencias en cuanto al desarrollo y gestión de infraestructura de transporte multimodal.

INTRODUCCIÓN

Los corredores internacionales de transporte juegan un rol importante en el desarrollo económico de las economías de los Estados dado que deben invertir recursos para el desarrollo de sistemas logísticos eficientes y sustentables. Desde una perspectiva puramente espacial, los corredores son enlaces en una red (de transporte) y se refieren a una conexión geográfica que une dos o más nodos, a menudo centros económicos, mediante infraestructura de transporte y flujos de diversos modos de transporte. Estos nodos son en muchos casos centros económicos donde se manipula, procesa o almacena la carga, como ciudades, puertos, centros industriales y de carga. Estos corredores pueden ser económicos, de tránsito, de comercio o de transporte (usualmente multimodales). Los corredores de transporte y tránsito comprenden redes de carretera, conexiones ferroviarias, infraestructura de telefonía, conexiones de fibra, líneas eléctricas, vías fluviales y aeropuertos.

La organización de los corredores internacionales de transporte tiene como objetivo uni-





ficar las legislaciones nacionales, armonizar los sistemas de transporte de los países participantes, crear una infraestructura de transporte internacional que tenga parámetros técnicos comunes y garantice el uso de una única tecnología de transporte como base de los sistemas logísticos globales y la integración de los sistemas de transporte nacionales. en el sistema de transporte regional y global.

En el presente trabajo nos proponemos abordar el desarrollo del Corredor Medio como ruta alternativa para el comercio internacional entre Asia y Europa, su integración con la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI, por sus siglas en inglés) impulsada por la República Popular de China y las oportunidades y potencialidades que existen para los Estados extra-regionales como Argentina.

El Corredor Medio, también conocido como **Ruta de Transporte Internacional Transcaspio**, es un corredor de transporte terrestre y marítimo multimodal que conecta a Asia con Europa, a través de Asia Central (atravesando Kazajistán, Uzbekistán y Turkmenistán), el Mar Caspio Azerbaiyán, Georgia, Türkiye, el Mar Negro. Consta de más de 4.200 km de líneas ferroviarias y 500 km de vía marítima.

El 7 de noviembre de 2013 en el marco del II Foro Internacional de Negocios de Transporte y Logística “Nueva Ruta de la Seda” en Astaná (Kazajistán), los líderes de las empresas de logística *Kazakhstan Temir Zholy* (operador de la red ferroviaria nacional de Kazajistán), *Azerbaijan Railways* y *Georgian Railway* firmaron un acuerdo para establecer el Comité Coordinador para el desarrollo de la Ruta Transporte Internacional Transcaspiana que fuera finalmente establecido en febrero de 2014 y pasó a incluir a las empresas navieras con el fin de aumentar el tráfico de carga. Entre las empresas se encontraban el Puerto Comercial Marítimo Internacional de Aktau, el Puerto Comercial Marítimo Internacional de Bakú, el Puerto Marítimo de Batumi LLC, *Azerbaijan Caspian Shipping Company*, también se adhirió la ferroviaria turca *TCDD Taşımacılık*.

A través del Comité Coordinador se lograron adoptar tarifas integradas para el transporte de contenedores, tarifas especiales para el transporte de gasoil, cereales y combustibles, se creó un nuevo servicio de contenedores llamado *Nomad Express* y se armonizó la tecnología de interacción entre los pasos ferroviarios de contenedores de China, Kazajistán, Azerbaiyán, Georgia y Türkiye y su conexión con el transporte marítimo. En 2016, los miembros del Comité decidieron integrar la Asociación Internacional “Ruta de Transporte Internacional Transcaspio” que comenzó a operar en febrero de 2017.

El Corredor Medio ha tomado mayor relevancia en los últimos años. Esta tendencia se ha profundizado con la nueva realidad geopolítica surgida a partir del conflicto en Ucrania iniciado en 2022. En este contexto, la Ruta de Transporte Internacional Transcaspiana surge como un camino alternativo para el comercio entre Europa y Asia al Corredor Norte que atraviesa Rusia o a la ruta oceánica a través de las costas de China, India y el Canal de Suez.

Por lo tanto, el Corredor Medio ofrece un camino alternativo que evita cualquier posible





incertidumbre e inestabilidad geopolítica. Esto es especialmente crucial para las empresas que deben cumplir con regulaciones de sanciones cada vez más estrictas. Por lo tanto, el Corredor Medio no sólo es una ruta más corta y rápida, sino también más segura, lo que lo convierte en una opción cada vez más atractiva para las empresas que navegan por el volátil panorama del comercio global.

El Corredor Norte o también conocido como el Corredor Euroasiático Norte es una ruta que conecta los puertos del noreste de Asia (aquellos ubicados en el este de Rusia y en el noreste de la República Popular de China) con Europa mediante el ferrocarril transiberiano. Sus principales arterias además del ferrocarril ya mencionado, son el Ferrocarril Transmanchuriano, el Ferrocarril Transmongoliano y la Línea Principal Baikal-Amur (inaugurada en 1991). El Ferrocarril Transiberiano ofrece un tiempo de tránsito que oscila entre 12 y 18 días a lo largo de un recorrido de 10.000 kilómetros. Según los datos de los ferrocarriles rusos, la capacidad del Transiberiano alcanzó las 180 millones de toneladas en 2023 (1,5 veces más que en 2018). Este corredor es la columna vertebral del transporte entre Asia y Europa, la cual contiene las rutas más frecuentes y establecidas que conecta a los dos continentes. Ejemplo de ello son las iniciativas regionales y subregionales que se han creado para mejorar la conectividad entre las partes interesadas como la Organización Intergubernamental para el Transporte Internacional por Ferrocarril, la Organización para la Cooperación entre Ferrocarriles, el Programa de Cooperación Económica Regional de Asia Central (CAREC), Enlaces de Transporte Euroasiáticos (EATL), entre otros. La situación actual de Rusia, sin embargo, complica la utilización de esa red debido a las sanciones comerciales y financieras impuestas así como a consideraciones de política exterior de los países europeos.

De esa manera, el Corredor Medio se constituye como la ruta más corta geográficamente entre Asia y Europa, aunque actualmente solo opera al 10% de la capacidad del Corredor Norte. Para aumentar la capacidad y facilitar su uso como principal ruta de transporte los estados de Asia Central han invertido miles de millones de dólares en infraestructura. Esas inversiones abaratan los costos logísticos y el tiempo de transporte entre las cadenas de suministros y mejorarán la competitividad económica, asimismo, dado el contexto de globalización el impacto económico de los corredores en el comercio internacional, la inversión, el crecimiento económico y el desarrollo regional adquiere una relevancia esencial.

Asimismo, actores como la Unión Europea ven ventajas en el Corredor Medio, en sintonía con la Estrategia de la Unión Europea en Asia Central y la necesidad de diversificar las cadenas de suministros. la Unión Europea considera que el Corredor Medio es una alternativa convincente que podría reducir su dependencia a otras rutas, como el Corredor Norte.

CORREDORES EUROASIÁTICOS

El concepto de Corredor de Transporte nació en la década de los años 1980, cuando la Comisión de Transporte Interior de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para





Europa (CEPE) inició estudios de los flujos de transporte en Europa. La globalización de la economía, que comenzó a mediados del siglo pasado, estuvo acompañada de un continuo progreso tecnológico en el transporte. El papel más importante lo jugó la “revolución de los contenedores”, que permitió reducir significativamente el tiempo y los costos de transbordo de mercancías. El desarrollo del transporte también avanza en la profundización de la especialización de los vehículos para el transporte de determinadas mercancías en términos del volumen de lotes de carga transportados y combinaciones de vehículos utilizados para una entrega más rápida y oportuna a los consumidores. El transporte secuencial de mercancías por diferentes modos de transporte con la formación de cadenas de servicios de transporte (multimodal e intermodal), el llamado transporte sin interrupciones permite acelerar el tráfico, mejorar su confiabilidad y calidad.

Con el desarrollo de la infraestructura de transporte global y el cambio en la estructura espacial del comercio internacional, se están produciendo cambios tecnológicos en los corredores de transporte. Los principales vínculos del sistema de transporte global son los puertos marítimos más grandes, que están conectados por muchas líneas de contenedores (alimentadores) con puertos regionales y estos, a su vez, con puertos locales, así como rutas terrestres regulares con transportistas y receptores de mercancías nacionales. El desarrollo de los Corredores Internacionales de Transporte se ha visto influenciado por la necesidad e interés de los Estados de fortalecer su influencia en política exterior al brindar infraestructura moderna, reducir los riesgos geopolíticos de ingresar a los principales mercados y diversificar las opciones para vincularse con los mercados globales. En general, la dinámica de los Corredores Internacionales de Transporte es un reflejo del progreso tecnológico en el transporte, el progreso de la globalización y regionalización de la economía global, el crecimiento de su policentricidad, los intereses geopolíticos y geoeconómicos de los países participantes en el desarrollo de las comunicaciones internacionales, y las actividades de las organizaciones internacionales.

La importancia internacional de los corredores de transporte cambia con el tiempo, reflejando cambios en la estructura del espacio económico nacional y global, en el perfil de la participación del país y sus regiones en las relaciones económicas internacionales y, como reflejo de ello, su posición en el comercio y el transporte mundiales. Al conectar espacios, los corredores de transporte se consideran particularmente importantes en el territorio de Eurasia, donde los estados enfrentan el desafío de su ubicación continental. Los corredores internacionales de transporte también son un eje de crecimiento económico, ya que conectan regiones, atraen inversiones y permiten a los países beneficiarse del tránsito de carga a través de sus territorios.

En el contexto del rápido desarrollo de diversas rutas en dirección Este-Oeste (fundamentalmente entre China y los países de la Unión Europea), en particular de la ruta de tránsito euroasiática a través de Kazajstán, Rusia y Bielorrusia, se presta mayor atención al desarrollo de corredores meridionales complementarios. El Corredor Norte-Sur es uno de los corredores históricos vitales que unen a Europa, Rusia y los países del sur de Asia. A pesar de su inicio





temprano (de conformidad con el acuerdo intergubernamental, ya en 2000 se tomó la decisión de crear el CIT Norte-Sur), el corredor enfrentó algunas restricciones fundamentales que obstaculizaron su desarrollo. Si bien, todos los países a lo largo de la ruta están interesados en aprovechar su potencial de tránsito, los esfuerzos de los Estados a menudo carecen de coordinación, y la disponibilidad de sus propios planes de desarrollo, actualización y expansión de la infraestructura del corredor, incluida la ferroviaria, ya ha cambiado el panorama competitivo y la geografía de los flujos de productos básicos.

Sin embargo, el principal desafío al comercio está relacionado a las restricciones de carga. Si bien el flujo de carga de la India a Rusia tiene cierto potencial de contenerización proveniente de entregas de productos farmacéuticos y productos de la industria alimentaria, el flujo de cargamentos a granel líquido y cargas a granel, presenta un problema. El desarrollo gradual, aunque multidireccional, de la infraestructura a lo largo de la ruta, la aspiración de Rusia de crear un operador uniforme (que se expresó en 2020), el inevitable desarrollo de la India como uno de los polos económicos críticos del mundo moderno, estos factores dicen que es crucial estimar posibles formas de vincular las rutas latitudinales del Norte en dirección Este-Oeste con las CIT Norte-Sur.

El plazo medio de entrega de contenedores desde el puerto de Bandar Abbas (Irán) a San Petersburgo (Rusia) es de 30 a 35 días por vía marítima y de 7 a 10 días por vía aérea. La entrega directa desde Mumbai (el puerto de Bombay en la costa occidental de la India, el más grande del país) a San Petersburgo tarda entre 43 y 45 días (a un precio de \$1.850 dólares por TEU). Además, ambas rutas requieren transbordo en puertos de los Países Bajos o Alemania. Estos cálculos de tiempo incluyen los trámites aduaneros y, por otra parte, actualmente no hay una conexión directa a través de ferrocarril. En su parte central el corredor Norte-Sur está dividido en tres rutas: la Ruta Transcaspiana (utilizando los puertos rusos de Astrakhan, Olya, Makhachkala y los puertos de Irán: Anzali, Nowshahr y Amirabad), la Ruta Occidental (con comunicación ferroviaria directa a través de pasos fronterizos, como Samur (Rusia) / Yalama (Azerbaiyán) con posterior acceso al sistema ferroviario iraní a través del paso fronterizo de Astara (Azerbaiyán) / Astara (Irán) y la Ruta del Este (con comunicación ferroviaria directa a través de Kazajstán y Turkmenistán con acceso al sistema ferroviario iraní).

Otro de los corredores más importantes de Eurasia es aquel compuesto por el tren transiberiano que forma parte del Corredor terrestre Este-Oeste. Es una de las vías ferroviarias más largas del mundo, con una extensión de casi 9.300 kilómetros. Este ferrocarril de doble vía, totalmente electrificado, permite transportar hasta 100 millones de toneladas de carga al año, incluso en forma de tránsito internacional de contenedores de 200 a 300 mil TEU desde los países de la región del Asia-Pacífico a Europa a través de Rusia y Asia Central.

Asia Central juega un rol clave en la conectividad euroasiática. En total se calcula que el sistema de comunicación de transporte ferroviario consta de más de 22.000 kilómetros. Kazajstán tiene el ferrocarril más grande y utilizado, que representa el 66 % de la longitud total de los ferrocarriles de la región y representa el 84 % de todo el transporte de mercancías.





Alrededor del 18 % de los ferrocarriles regionales pasan por Uzbekistán, lo que representa alrededor del 11 % de todo el tráfico. Turkmenistán tiene alrededor del 12 % de los ferrocarriles regionales y el 4 % de todo el tráfico.

El Corredor Medio se presentó inicialmente un proyecto para aprovechar el potencial logístico de transporte de la región del Caspio y mejorar la conectividad del transporte entre los países y con el resto del mundo. Por lo tanto, las cuestiones del tránsito y la integración en el tráfico entre la Unión Europea y la República Popular China comenzaron a considerarse más tarde, a partir de 2017. Para establecer un amplio círculo de socios, además de los fundadores de la Asociación, se invitó a otros miembros permanentes y asociados, incluidos los ferrocarriles turcos (TCDD Transportation), los ferrocarriles ucranianos (Ukrzalyznytsa) y algunas de las empresas de China, Rumania y los países fundadores.

La creación del corredor, además de las oportunidades de tránsito y los beneficios del mismo, se basó inicialmente en el “ensamblaje” de la región, la mejora de su conectividad y el aumento de la inversión en infraestructura. El círculo formado de socios tenía como objetivo aumentar el compromiso con el desarrollo de la ruta y crear “reglas del juego” a largo plazo, abordando así la idea principal detrás de las TIC, es decir, la previsibilidad.

Una característica importante del Corredor Medio que lo distingue de la ruta euroasiática es que el tráfico de carga del primero no sólo se dirige a los países de la Unión Europea, sino también a Türkiye: por mar a Estambul y por ferrocarril a Asia Menor. Además, teniendo en cuenta el nicho específico de Kazajistán y Azerbaiyán en el comercio mundial como proveedores de materias primas en primer lugar, principalmente hidrocarburos, la ruta tenía una tarea importante más allá de su misión de tránsito, vital para los países de Asia Central a lo largo de la ruta: desarrollar el potencial exportador de los países, especialmente en el caso de Azerbaiyán.

En primer lugar, el Corredor Medio tiene ventajas obvias sobre otras rutas en lo que respecta al tránsito entre la República Popular China y Türkiye (con una mayor difusión de cargas en la región del Mediterráneo Oriental).

En segundo lugar, si se elige esta dirección como prioridad, el volumen de carga potencial de la ruta será obviamente menor en comparación con las rutas del norte, centradas principalmente en el centro industrial de la UE: Alemania. Por lo tanto, en cierta medida, el corredor Transcaspiano ocupa un nicho distinguido en comparación con las rutas alternativas. A diferencia de las rutas del norte, la ruta Transcaspiana une países que no son miembros de diferentes asociaciones de integración. La ruta euroasiática cuenta con el apoyo de la Unión Económica Euroasiática, que se compromete a vincular a los países e implementa una reducción gradual de los gastos de transacción y de otro tipo para los operadores, por ejemplo, mediante la introducción de tecnología sin papel y la reducción de las barreras arancelarias y no arancelarias al comercio.

Varios desarrollos han sucedido en términos de acuerdo entre los Estados miembros del Corredor Medio, entre ellos, un acuerdo trilateral entre Kazajistán, Azerbaiyán y Georgia.





El acuerdo se centra en el establecimiento de una empresa logística conjunta. Esta empresa conjunta tiene como objetivo estandarizar tarifas, agilizar las regulaciones de carga y simplificar los procedimientos aduaneros. Los beneficios de esta eficiencia operativa son múltiples y van mucho más allá de la mera reducción de las cuestiones burocráticas. Por ejemplo, regulaciones y tarifas estandarizadas podrían acelerar significativamente el tránsito de carga a través del corredor, convirtiéndolo en una opción cada vez más atractiva para las empresas involucradas en el comercio transcontinental.

Un ejemplo de los desarrollos logísticos que se han llevado adelante en estos últimos años es la zona económica de Alat en Azerbaiyán. En su visión estratégica sobre logística identifica como prioridad la necesidad de fortalecer los esfuerzos para que los corredores de tránsito que atraviesan el territorio sean más competitivos, asimismo, aumentar el volumen comercial y diversificar la economía de Azerbaiyán. La zona económica libre de Alat fue construida de manera adyacente al Puerto Comercial Marítimo de Bakú e incluye a las industrias de transporte y logísticas, grupos farmacéuticos, así como otras instalaciones que retroalimentan al Puerto de Bakú.

Otros corredores están tomando mayor relevancia como el Corredor de Transporte del Norte. Esta es la ruta marítima más corta entre Europa y Asia Oriental. Su ruta se basa en la Ruta del Mar del Norte (Rusia), que va desde los puertos rusos de Murmansk a Pevek. El corredor de transporte del norte tiene una longitud de más de 14.000 kilómetros, pero es 1,7 veces menos que la ruta marítima alternativa de Murmansk a Japón a través del Canal de Suez, que tiene 24.000 kilómetros de longitud. Su ruta para el tránsito de mercancías abarca desde los puertos del Báltico y del norte de Europa hasta los puertos de China, sin pasar por el Océano Índico y el Canal de Suez. En los últimos 20 años, el volumen de negocios de carga en la Ruta del Mar del Norte se ha multiplicado por más de 10, lo que indica su demanda en el transporte internacional.

Sin embargo, la creciente complejidad geopolítica del Mar Ártico y las tensiones entre Rusia y otros actores centrales de la comunidad internacional, dificultan a corto y mediano plazo, el crecimiento y desarrollo de esta vía.

EL CORREDOR MEDIO Y LA INICIATIVA DE LA FRANJA Y LA RUTA

China mantiene lazos históricos con la región que se remontan a la antigua Ruta de la Seda (siglos II – XV), la cual transitaba por estos territorios. Sin embargo, dada la historia reciente de la región, la cual pasó a estar en la órbita del entonces Imperio Ruso y posteriormente la Unión Soviética y por las relaciones de Este con la República Popular de China, el vínculo entre este último con Asia Central y el Cáucaso tuvo un reacercamiento tras la caída de la Unión Soviética. Uno de los principales intereses que surgieron desde China fueron económicos, específicamente relacionados a los recursos energéticos de la región, en concreto el gas y petróleo.





Indudablemente, una de las políticas más significativas impulsadas por China hacia la región es la Iniciativa de la Franja y la Ruta (BRI, por sus siglas en inglés). Esta estrategia, anunciada por el Presidente Xi Jinping en Kazajistán en 2013, tiene como objetivo principal establecer conexiones terrestres entre China y regiones como el sudeste asiático, el sur de Asia, Asia Central, Rusia y Europa, así como una Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI que conecta las áreas costeras de China con el sudeste asiático, el sur de Asia, el Pacífico Sur, Oriente Medio y África Oriental, hasta llegar a Europa. Además, se enfoca en cinco prioridades fundamentales que incluyen la coordinación de políticas, la mejora de la infraestructura de transporte, la facilitación del comercio, la integración financiera y la promoción de la conectividad entre las personas. Incluye la realización de proyectos de infraestructura como carreteras, vías férreas, tuberías, parques industriales y zonas económicas especiales, inicialmente conocido en 2013 como el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda. En este marco, los cinco Estados de Asia Central y el Cáucaso tienen un relevante rol geográfico.

La visión de Xi incluía la creación de una vasta red de ferrocarriles, oleoductos, carreteras y cruces fronterizos simplificados, tanto hacia el oeste (a través de las antiguas repúblicas soviéticas) como hacia el sur, hasta Pakistán, India y el resto del sudeste asiático. Según Xi, una red de este tipo ampliaría el uso internacional de la moneda china, el renminbi, y “rompería el cuello de botella en la conectividad asiática”. En 2018, el Banco Asiático de Desarrollo estimó que el continente enfrenta un déficit anual de financiamiento de infraestructura de más de 900 mil millones de dólares. Además de la infraestructura física, China ha financiado cientos de zonas económicas especiales, o áreas industriales diseñadas para crear empleos, y ha alentado a los países a adoptar sus ofertas tecnológicas, como la red 5G impulsado por el gigante de las telecomunicaciones Huawei.

Suele conocerse también como la Nueva Ruta de la Seda haciendo alusión a la Ruta de la Seda Original que surgió durante la expansión hacia el oeste de la dinastía Han de China (206 a. C.-220 d. C.), que forjó redes comerciales en lo que hoy son los países de Asia Central: Afganistán, Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán, así como la actual India y Pakistán al sur. Esas rutas se extendían más de 4.000 millas hasta Europa. La valiosa seda, las especias, el jade y otros bienes chinos se trasladaron al oeste, mientras que China recibió oro y otros metales preciosos, marfil y productos de vidrio. El uso de la ruta alcanzó su punto máximo durante el primer milenio, bajo el liderazgo del imperio primero romano y luego bizantino, y la dinastía Tang (618–907 d. C.) en China.

Posterior a su anuncio, el primer Estado de la región en adherir fue Kirguistán en 2013. En el año 2015 se incorporarían Kazajistán, Uzbekistán, Azerbaiyán, Armenia y Türkiye. Consecuentemente, en 2016 se sumaría Georgia y por último en 2018 se adhirió Tayikistán. Argentina lo hizo en el año 2022 a través de la firma de un memorándum.

La BRI propone seis corredores económicos. En primer lugar, se encuentra el Corredor económico China-Mongolia-Rusia, propuesto en 2014 por el Presidente Xi Jinping en la primera reunión trilateral de los jefes de Estado en Tayikistán. El 23 de junio de 2016, los





tres países firmaron un plan de desarrollo para la propuesta, que constituye el primer plan de cooperación multilateral que forma parte de la Iniciativa de la Franja y la Ruta. Este corredor propone alinear la Iniciativa de la Franja y la Ruta de China con la propuesta de Rusia para la Unión Euroasiática y el programa de la Ruta de las Estepas de Mongolia, promover la integración económica regional y mejorar su competitividad colectiva en el mercado internacional. El Corredor económico China-Mongolia-Rusia tiene dos arterias de tráfico clave: una se extiende desde la región china de Beijing-Tianjin-Hebei hasta Hohhot y luego hasta Mongolia y Rusia; el otro se extiende desde Dalian, Shenyang, Changchun, Harbin y Manzhouli en China hasta Chita en Rusia.

El segundo corredor es llamado el Nuevo Puente Terrestre Euroasiático que es un pasaje internacional de unión entre el Pacífico y el Atlántico. A diferencia del Puente Terrestre Siberiano, que va desde el puerto ruso de Vladivostok, a través de Siberia hasta Moscú y luego a los países de Europa occidental, este segundo puente va desde las ciudades costeras chinas de Lianyungang y Rizhao hasta Rotterdam en Holanda y Amberes en Bélgica. El enlace ferroviario de 10.800 kilómetros de longitud atraviesa Kazajstán, Rusia, Bielorrusia, Polonia y Alemania y sirve a más de 30 países y regiones. Inaugurado a principios de la década de 1990, el Nuevo Puente Terrestre Euroasiático facilita el comercio y otros intercambios entre los países a lo largo de la ruta y entre Asia y Europa. Hasta la fecha, han entrado en servicio varias rutas ferroviarias transcontinentales. Estos incluyen el ferrocarril Chongqing-Xinjiang-Europa (que llega a Duisburg en Alemania a través de Polonia), el ferrocarril Chengdu-Xinjiang-Europa (que llega a Polonia) y el ferrocarril Yiwu-Xinjiang-Europa (que llega a Madrid).

En tercer lugar, el Corredor Económico China – Asia Central – Asia Occidental une China y la Península Arábiga. La vasta región que cubre sigue generalmente la trayectoria de la antigua Ruta de la Seda. El corredor comienza en Xinjiang (China) y atraviesa Asia Central antes de llegar al Golfo Pérsico, el Mar Mediterráneo y la Península Arábiga. Atraviesa cinco países de Asia Central (Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán y Turkmenistán) y 17 países y regiones de Asia Occidental (incluidos Irán, Arabia Saudita y Turquía). Es un componente importante del Cinturón Económico de la Ruta de la Seda. Este corredor tiene como objetivo facilitar la cooperación económica y comercial y el flujo de capitales hacia la región.

El Corredor económico China-Península de Indochina está conectado por tierra y mar. se extiende desde el delta del río Perla de China hacia el oeste a lo largo de la autopista Nanchong-Guang'an y el ferrocarril de alta velocidad Nanning-Guangzhou vía Nanning y Pingxiang hasta Hanoi y Singapur. Este puente terrestre une China con la península de Indochina y cruza el corazón de Vietnam, Laos, Camboya, Tailandia, Myanmar y Malasia. Se espera que impulse la cooperación de China con los países de la ASEAN. El corredor China-Península de Indochina tiene como objetivo conectar mejor las ciudades de esta región con una red de ferrocarriles y carreteras para facilitar el flujo de personas, bienes, capital e información.

En quinto lugar, el Corredor Económico China-Pakistán fue propuesto en 2013. El corre-





dor de 3.000 kilómetros de largo comienza en Kashi en China y termina en Gwadar en Pakistán, y conecta el Cinturón Económico de la Ruta de la Seda en el norte y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI en el sur. Se trata de una red comercial de carreteras, ferrocarriles, oleoductos y cables ópticos. China y Pakistán desarrollaron un plan a largo plazo para la construcción de instalaciones de transporte y energía a lo largo del corredor en abril de 2015. Se espera que estas instalaciones impulsen el lanzamiento de otros proyectos importantes en infraestructura, energía, conservación de agua e información y comunicaciones, incluyendo parques industriales y zonas francas. Con una inversión total de 45 mil millones de dólares, está previsto que la construcción del Corredor Económico China-Pakistán esté terminada en 2030 y está diseñado para mejorar los intercambios y la cooperación bilaterales en transporte, energía y transporte marítimo, fomentar la conectividad entre los dos países y promover el desarrollo común.

Por último, el Corredor Económico Bangladesh-China-India-Myanmar también fue propuesto en 2013. En abril de 2017, el grupo de estudio conjunto del Corredor Económico Bangladesh-China-India-Myanmar se reunió por tercera vez en Calcuta (India) y discutió el informe de investigación que habían compilado conjuntamente los cuatro países. Las partes acordaron que el informe reflejaba su consenso sobre los intercambios y la cooperación en una serie de sectores clave, incluidos la conectividad, la energía, la inversión y el financiamiento, la facilitación del comercio y la inversión en bienes y servicios, el desarrollo sostenible y los intercambios culturales y entre pueblos.

Las principales fuentes de financiamiento de la BRI son la New Silk Road Fund y el Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras (AIIB). De este último, son miembros Kazajstán (2016), Kirguistán (2016), Tayikistán (2016), Uzbekistán (2016), Azerbaiyán (2016), Georgia (2015), Türkiye (2016). En la región, el banco tiene varios proyectos en marcha. Por ejemplo, Kazajstán cuenta con dos proyectos valorados en 796 millones de dólares, que están orientados hacia la construcción de una central eólica y el fomento de la resiliencia económica tras la pandemia de COVID-19. Además, el banco aprobó un préstamo soberano de 50 millones de dólares destinado a brindar apoyo de emergencia al sector privado y financiero. Tayikistán, por su parte, tiene dos proyectos con un valor total de 87 millones de dólares, enfocados en los sectores de energía y transporte. Sin embargo, Uzbekistán lidera en cantidad de proyectos en la región, con un total de trece y una inversión de 2,5 mil millones de dólares distribuidos en áreas como energía (4 proyectos), resiliencia económica (2 proyectos), transporte (3 proyectos), agua (2 proyectos), desarrollo urbano y rural (2 proyectos) y salud pública (1 proyecto).

En este contexto, es importante destacar que China es la principal fuente de financiamiento en la región. En 2020, su contribución a la deuda externa de Kirguistán y Tayikistán alcanzó el 45 % y el 52 %, respectivamente, lo que representa más del 20 % de su Producto Interno Bruto (PIB). No obstante, en los últimos años, la deuda de ambos países con China se ha estabilizado e incluso ha comenzado a reducirse. Kirguistán y Tayikistán dependen





en gran medida de la deuda externa, la cual constituye el 77 % y el 86 % de su deuda total, respectivamente. La situación es diferente en los países con abundantes recursos naturales, donde los préstamos de China representan alrededor del 16-17 % del PIB de Turkmenistán y Uzbekistán. En comparación, Kazajistán tiene la cifra más baja, con un 6,5 %.

Asimismo, a través de la BRI se han llevado a cabo inversiones en áreas como la energética, el transporte y la industria de metales y químicos. En la región de Asia Central y el Cáucaso, regiones por la cual transita el Corredor Medio, existen en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta un total de 101 proyectos entre los años 2014 y junio del año 2023. En total los proyectos están valuados en 45 mil millones de dólares y se centran en la inversión o en la construcción.

Del total de los 101 proyectos de la región, Kazajistán recibió 35 del total, seguido por Uzbekistán con 26 proyectos, Türkiye con 14, Kirguistán con 8, Tayikistán 5, Turkmenistán con 2, y en menor medida, el Cáucaso los cuales en conjunto suman 9 proyectos (6 Georgia, 2 Azerbaiyán y 1 Armenia). La mayor parte de los proyectos se centran en el sector energético alrededor del 34.7%, seguido por el transporte (16.8%) y en tercer lugar el inmobiliario (14.9%).

Esto se refleja también en la distribución de fondos entre los diferentes sectores de la inversión total de 45 mil millones de dólares. El sector energético encabeza la lista con una inversión de 21 mil millones de dólares, lo que representa el 47.7% del total. Le sigue el sector del transporte con 7 mil millones de dólares, equivalente al 15.8%. En tercer lugar, encontramos el sector metalúrgico, que recibe una inversión de 5.9 mil millones de dólares, representando el 13% del total. Los otros sectores reciben las siguientes inversiones: químico (4 mil millones de dólares), inmobiliario (2 mil millones de dólares), logística (920 millones de dólares), finanzas (770 millones de dólares), agricultura (650 millones de dólares), entretenimiento (310 millones de dólares), tecnología (100 millones de dólares) y utilidades (100 millones de dólares).

Si se compara la cantidad de proyectos con la cantidad de fondos por país observamos que la mayoría de los fondos se destinan a Kazajistán con una suma de 15 mil millones de dólares (33.3% del total) lo cual resulta lógico dada la cantidad de proyectos que se destinan a este país, sin embargo, llama la atención que en segundo lugar se encuentre Turkmenistán el cual es el país que menor cantidad de proyectos recibe de la región de Asia Central con tan solo dos. La iniciativa que logra que se ubique tan alto en el destino de los fondos de China es llevada a cabo por la China National Petroleum Corp. (CNPC) en el sector energético por un valor de 7 mil millones de dólares para la explotación y construcción de pozos de gas que aumentaría el abastecimiento chino por 51 mil millones de metros cúbicos. En tercer y cuarto lugar se ubican Türkiye y Uzbekistán respectivamente con una inversión de 7 mil millones de dólares y 6 mil millones, respectivamente.

A partir de estas cifras podemos concluir que por un lado la mayor cantidad de iniciativas y financiamiento se llevan a cabo en Kazajistán lo cual se puede deber a su proximidad geo-





gráfica donde comparte con China una frontera de más de 1.500 kilómetros y por sus reservas energéticas. Para el año 2020 se estimó que las reservas probadas de gas ascendían a los 2,3 billones de metros cúbicos y las reservas probadas de petróleo a los 30 mil millones de barriles. Esto se condice con la necesidad de China de lograr su seguridad energética, lo cual también se refleja en el porcentaje de inversión en este sector. Asimismo, las inversiones en transportes reflejan el espíritu de la Iniciativa de la Franja y la Ruta y la necesidad de mejorar la conectividad de China con los distintos mercados de Asia Central, el Cáucaso, Europa y Medio Oriente.

Tanto el Corredor Medio como la Iniciativa de la Franja y la Ruta fueron lanzados o tienen sus antecedentes en 2013 y comparten la noción del multilateralismo y la conectividad. Una de las principales infraestructuras del Corredor Medio es el ferrocarril Bakú-Tbilisi-Kars (BTK) que transita entre Azerbaiyán, Georgia y Türkiye y tiene como finalidad la conectividad entre los mercados de Asia y Europa. De hecho, debido a su carácter superpuesto con la Franja Terrestre Euroasiática y el Corredor Económico China-Asia Central-Asia Occidental de la BRI, el BTK puede actuar como un catalizador en la promoción del comercio transregional y la colaboración económica. El Corredor Medio ha delineado un modelo de desarrollo único, con sus puntos nodales interconectados, que comparte algunas características comunes con la BRI, y que se centra en la conectividad ferroviaria y vial.

COMERCIO A TRAVÉS DEL CORREDOR MEDIO

La idea de llevar adelante un proyecto que facilite el intercambio comercial entre Europa y Asia posee larga data. Además de la antigua Ruta de la Seda, la Unión Europea en 1993 propuso la formación del Corredor de Transporte Europa – Cáucaso – Asia (TRACECA) que incluía a las cinco repúblicas de Asia Central, los tres Estados del Cáucaso, Türkiye y Moldavia a quienes se sumaría posteriormente Irán y Ucrania.

Como se ha señalado, el avance más importante de los últimos años fue la finalización del ferrocarril Bakú-Tbilisi-Kars en 2017, que reabrió el transporte ferroviario directo entre la región del Cáucaso y Türkiye después del cierre del ferrocarril entre Armenia y Türkiye debido al conflicto entre Armenia y Azerbaiyán a principios de los años 1990.

Otro logro importante fue la finalización del ferrocarril Zhezkazgan-Saksaulskaya-Shalkar-Beyneu en 2014, una línea de 988 km que acorta la ruta de transporte este-oeste entre la frontera de la República Popular China y el puerto de Aktau en el Mar Caspio en alrededor de 1.000 km. Esto adquirió importancia tras la apertura del segundo cruce fronterizo ferroviario entre Kazajistán y la República Popular China en Khorgos/Altynkol en 2011. De este a oeste, desde la República Popular China hasta Europa, el cruce del Mar Caspio es un importante cuello de botella, ya que los servicios de ferry y portuarios son insuficientes para equilibrar la capacidad de transporte ferroviario en ambos lados. El ferry ferroviario a Bakú ha estado operativo durante más de tres décadas, pero no introdujo servicios de contenedores hasta





2019. La flota de buques roll-on-roll-off se ha ampliado en los últimos años y ahora hay 13 que prestan servicios en las rutas Bakú-Aktau y Bakú-Turkmenbashi.

Azerbaiyán ha construido un nuevo puerto en Alat, con una capacidad en la primera fase de 10 a 11,5 millones de toneladas de carga general y contenedores de 40.000 a 50.000 TEU, con planes de mayor expansión. En el lado ferroviario del Cáucaso, la línea principal Bakú-Tbilisi-Poti/Batumi es una línea electrificada, principalmente de doble vía, con una gran capacidad de tráfico de mercancías. Tanto Georgia como Azerbaiyán han invertido en el desarrollo de vías férreas durante la última década, lo que significa que este segmento del corredor ahora se encuentra en buenas condiciones. Desde Azerbaiyán hasta los puertos georgianos del Mar Negro, la línea transporta actualmente principalmente productos de hidrocarburos, pero el transporte de contenedores ha adquirido mucha más importancia en la ruta de regreso.

El volumen ha consistido en productos derivados del petróleo, mientras que el 38% ha sido tránsito, casi en su totalidad hacia y desde Azerbaiyán. Desde el oeste de Georgia, hay dos rutas disponibles, una en ferry a través del Mar Negro y otra por tierra a través de Turquía. En ambos casos, llegar a los mercados objetivo de Europa Central es un desafío debido al hecho de que las rutas pasan por Ucrania o Rumania, donde la infraestructura ferroviaria se encuentra en un estado deteriorado. La ruta Poti-Varna a través de Türkiye por ferrocarril fue posible en 2017, pero existen importantes limitaciones. En primer lugar, el ferrocarril de Georgia a Estambul es de vía única y no está electrificado entre la frontera de Georgia y Türkiye. En segundo lugar, los trenes de mercancías no pueden utilizar la línea directa Kars-Ankara-Estambul, sino que han tenido que desviarse por Konya desde 2016 debido a la elevada carga de tráfico de los trenes suburbanos de Ankara. El mayor cuello de botella, sin embargo, es la zona del Gran Estambul: las líneas ferroviarias desde Gezebe, en el lado asiático, hasta Halkalı, estuvieron cerradas en parte para su reconstrucción entre 2004 y 2019. Esto significaba que los trenes procedentes de Europa tenían que terminar en Halkalı, y desde allí la única opción para cruzar al lado asiático era viajar por carretera. Este es un factor muy restrictivo para el uso nocturno del túnel de Marmaray para el tráfico regular de mercancías, y una parte de los trenes de contenedores europeos tiene que utilizar la estación de Çerkezköy debido a la falta de espacio en Halkalı.

Si tomamos en consideración los datos de transporte medido en TEU del Puerto de Bakú, uno de los más importantes del Corredor Medio, desde el año 2015 hay una clara tendencia al aumento de la cantidad transportada. Si se comparan los valores de 2015 con los del 2020 se ha transportado tres veces más. Asimismo, en términos de toneladas según datos del Puerto de Bakú, en 2022 se transportaron un total de 6 millones de toneladas. Por su parte, en los primeros diez meses de 2023 se alcanzó el volumen de 6,1 millones de toneladas, en comparación en el mismo periodo del año anterior la cantidad ascendía a los 5,3 millones de toneladas, lo cual representa un aumento del 14,8%.

Si bien aún hay cuellos de botella y desafíos referidos a la infraestructura del Corredor





Medio el aumento del comercio y los proyectos que se están desarrollando en el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta en referencia a este corredor demuestran el ascenso de la importancia del Corredor Medio como ruta alternativa para el comercio entre Asia y Europa.

OPORTUNIDADES PARA ESTADOS EXTRARREGIONALES: EL CASO DE ARGENTINA

El desarrollo del Corredor Medio ofrece una serie de oportunidades para países como la Argentina. El Corredor Medio significa una oportunidad en dos sentidos. Por un lado, para la apertura y facilitación del comercio con los mercados de Asia Central y el Cáucaso y por el otro, por el abaratamiento de costos y tiempo de tránsito utilizando este corredor para llegar a China, uno de nuestros principales socios comerciales, país con el cual Argentina posee una asociación estratégica desde el año 2014, a la vez que Argentina es miembro de la Iniciativa de la Franja y la Ruta desde 2022.

En el caso de Kazajstán, según el Plan del Proyecto Nacional de Desarrollo del Sector Agrícola 2021-2025, busca la inversión en técnicas modernas de reproducción, como la utilización de inseminación artificial, sexado de embriones en vacas lecheras e importación de genética importada de alta calidad para aumentar la producción de aves, carne de vacuno, lácteos y huevos, sector en el cual Argentina es líder a nivel global. Si bien Kazajstán tiene un importante potencial agrícola, está subdesarrollado y subfinanciado. También existen oportunidades en el incipiente mercado de energías verdes y renovables donde hay potencial para el intercambio tecnológico.

Otro ejemplo, es el caso de Azerbaiyán donde existe un nicho para la exportación de tecnología referida a las energías verdes, en especial la solar y la eólica. Asimismo, en el ámbito de los alimentos, hay oportunidades en tecnologías de procesamiento, con oportunidades para la modernización del mismo. Por otra parte, existe una gran demanda en consultoría agrícola en certificación y distribución internacional.

Por último, en el caso de Türkiye, se comprometió a lograr emisiones netas cero para 2053. Como resultado, planea continuar apoyando las inversiones en energía renovable, incluidos proyectos de energía nuclear de la cual Argentina es referente a nivel global y posee experiencia en cooperación con el Norte de África a través del INVAP. Asimismo, referido a las energías tradicionales, Türkiye se encuentra en búsqueda de tecnología para el GNL, terminales de GNL, Upstream, Downstream y Midstream la cual fue utilizada en el proyecto energético de Vaca Muerta.

Una perspectiva de cooperación que puede darse entre los Estados pertenecientes al Corredor Medio y Argentina es en el intercambio de experiencias. En América Latina, durante los últimos veinte años, se ha debatido la idea de crear una conexión de transporte entre los océanos Pacífico y Atlántico. Una de las propuestas fue la Iniciativa para la Integración de la





Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) surgida a partir de la Primera Cumbre de Jefes de Estado de Sudamérica en los años 2000. Posteriormente, en el año 2015 los Estados de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay firmaron la Declaración de Asunción donde se acordaba la creación y la promoción del Corredor Bioceánico Vial. El proyecto fue ratificado a través de la Declaración de Brasilia en 2017. El Corredor Bioceánico de Capricornio comprende una ruta comercial multimodal que conecta el transporte vial, ferroviario, fluvial y aéreo diversificando la matriz productiva local. Su trayecto conecta a los puertos de Brasil, pasando por Paraguay, el noroeste de Argentina hasta Chile, a través de la región de Antofagasta para luego conectar con el Océano Pacífico.

El estudio de rutas internacionales de transporte como el Corredor Medio y del intercambio de experiencias pueden ser utilizadas para los proyectos de corredores que existen en nuestras latitudes. Asimismo, nuestra integración a la Iniciativa a la Franja y la Ruta puede ser beneficioso para el desarrollo de la infraestructura necesaria para llevar adelante estos proyectos. En este sentido, las inversiones realizadas en términos de transporte en el marco de la BRI en Asia Central y el Cáucaso, nos ofrece un marco de referencia sobre el tiempo, dinero y obras llevadas a cabo.

Estas son solo algunas de las oportunidades que nuestro país puede aprovechar para diversificar su mercado aprovechando acercamientos de la región como han sido los acuerdos firmados entre el MERCOSUR y la Unión Económica Euroasiática y los vínculos bilaterales que ya hemos mencionado. En un mundo cada vez más multipolar debemos ampliar nuestro abanico de socios para promover nuestros intereses nacionales, es por tanto que el Corredor Medio puede resultar en una oportunidad interesante para este objetivo.

CONCLUSIONES

La nueva realidad geopolítica y el ordenamiento resultante de los eventos que describimos con anterioridad revelan el ascenso de corredores alternativos a los establecidos para el comercio entre Europa y Asia, como el Corredor Norte que transita en su mayoría por territorio de la Federación de Rusia, país que se encuentra bajo sanciones internacionales promovidas desde Estados Unidos y Europa como consecuencia de la Guerra en Ucrania de 2022, sumadas a las ya establecidas posterior a 2014.

Los Corredores Internacionales de Transporte se ven influenciados por avances tecnológicos en el sector, el proceso de globalización y regionalización de la economía mundial, así como los intereses geopolíticos y geoeconómicos de las naciones involucradas en el desarrollo de las conexiones internacionales, además de las acciones de organismos internacionales.

Asimismo, la región de Asia Central posee una proximidad geográfica con el gigante asiático, la República Popular de China, además de grandes recursos energéticos relevantes para el abastecimiento de este. En conjunto con el Cáucaso, su importancia geográfica es en





términos de ruta y puente de conexión para los mercados de Europa y Medio Oriente. En el marco de la Iniciativa de la Franja y la Ruta, del total invertido a nivel global un 46,6% es destinado a la región de Asia Central y el Cáucaso, una de las zonas que más financiamiento reciben luego del este asiático.

El Corredor Medio surge como una alternativa a las rutas euroasiáticas ya establecidas, aprovechando los desarrollos de infraestructura ya existentes, como es el caso de las rutas ferroviarias, e invirtiendo para lograr la conectividad multimodal de los distintos Estados parte. En 2022, la exportación de mercancías desde la región de Asia creció un 3% y un 1,9% en 2023. En el caso de la República Popular de China, las exportaciones crecieron un 10,5%, alcanzando los 3.000 millones de dólares. Este aumento de las exportaciones de una de las economías más grandes del planeta requiere una mayor eficacia y eficiencia en los corredores de transporte internacionales.

La necesidad de contar con corredores confiables se ve reflejado también en la promoción de distintas rutas internacionales de transporte. Por ejemplo, al margen de la Cumbre del G20 celebrada en India, llevada a cabo en septiembre del 2023, el primer ministro Narendra Modi y el presidente estadounidense Joe Biden copresidieron el lanzamiento del Corredor Económico India-Oriente Medio-Europa (IMEC) que incluirá una red ferroviaria en Medio Oriente y puertos marítimos para conectar a India con Europa a través de Medio Oriente. Asimismo, la necesidad de diversificar las rutas comerciales favorece a esta tendencia. Por otra parte, el desarrollo de los corredores de transporte también conlleva al desarrollo económico de las regiones las cuales atraviesa como consecuencia de los hub logísticos y zonas industriales necesarios para su funcionamiento.

Argentino no debería dejar de aprovechar esas oportunidades y debería dar mayor relevancia a los países directamente involucrados en esos corredores de transporte.





Bibliografía

Agadadashev, J. (3 de junio de 2023). **Казахстан намерен шестикратно нарастить объемы перевозок через Транскаспийский МТК**. Sputnik Azerbaiyán. doi:<https://az.sputniknews.ru/20220603/kazakhstan-nameren-shestikratno-narastit-obemy-perevozok-cherez-transkaspyskiy-mtk-442485305.html>

Álvarez, G., Gómez Amigo, G., & Dilla Alfonso, H. (2023). Alcances y límites de la cooperación internacional subestatal. La experiencia de los corredores bioceánicos. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8949578> Autoridad de la Zona Económica Libre de Alat. (2023). Obtenido de <https://afez.az/> Baku International Sea Trade Port CJSC. (2023). Total Handling Report .

Balbaa, M. (2022). International Transport Corridors . Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/368524372_International_Transport_Corridors

Banco Asiático de Inversión en Infraestructuras. (2023). Obtenido de https://www.aiib.org/en/projects/list/year/All/member/Uzbekistan/sector/All/financing_type/All/status/Approved

Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo. (2023). Obtenido de <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>

British Petroleum. (2021). Statistical Review of World Energy. Obtenido de <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2021-full-report.pdf>

Bussières, P.-O. (09 de Octubre de 2023). The Middle Corridor: A Geopolitical Game-Changer in Eurasian Trade. Geopolitical Monitor . Obtenido de <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-middle-corridor-a-geopolitical-game-changer-in-eurasian-trade/>

China Global Investment Tracker. (2023). Obtenido de <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico. (2019). Strengthening transport connectivity between the Republic of Korea and Europe Through the UNESCAP Eurasian Transport Corridors . Obtenido de <https://www.unescap.org/resources/strengthening-transport-connectivity-between-republic-korea-and-europe-through-unescap>

Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico. (2022). Trade Trends in goods and services in Asia-Pacific 2022/2023. Obtenido de [https://www.unescap.org/kp/2022/trade-trends-goods-and-services-asia-pacific-20222023#:~:text=Asia%2DPacific%20real%20exports%20\(excluding,US%24%2019.0%20trillion%20in%202022.](https://www.unescap.org/kp/2022/trade-trends-goods-and-services-asia-pacific-20222023#:~:text=Asia%2DPacific%20real%20exports%20(excluding,US%24%2019.0%20trillion%20in%202022.)

Consejo de Estado de la República Popular de China. (13 de enero de 2023). China's foreign trade up 7.7 pct in 2022 to new high. Obtenido de http://english.www.gov.cn/archive/statistics/202301/13/content_WS63c0c856c6d0a757729e56b5.html





Cooley, A. (2012). *Great Games, Local Rules: The New Great Power Contest in Central Asia*. Oxford University Press.

Cooley, A. (2015). *Russia and China in Central Asia*. Obtenido de <http://www.jstor.com/stable/resrep08013>

Departamento de Comercio de los Estados Unidos . (2022). Obtenido de <https://trade.gov/country-commercial-guides>

Dirección Nacional de Migraciones de Paraguay. (14 de abril de 2023). Paraguay, Argentina, Brasil y Chile avanzan en la coordinación de acciones para la implementación efectiva del Corredor Bioceánico. Obtenido de <https://www.migraciones.gov.py/index.php/noticias/paraguay-argentina-brasil-y-chile-avanzan-en-la-coordinacion-de-acciones-para-la-implementacion-efectiva-del-corredor-bioceanico>

Eurasian Rail Alliance Index . (2020). *International Transport Corridors in Eurasian Space: Development of Latitudinal Routes*. Obtenido de https://index1520.com/upload/medialibrary/eec/_-_EN.pdf

Fakhrutdinov, A. (13 de junio de 2023). **Грузоперевозки по ТМТМ почти удвоились в первом полугодии 2023 года**. Kursiv News. Obtenido de <https://kz.kursiv.media/2023-07-13/lbrt-tmtm-3/>

Hasanli, K. (2023). Azerbaijan's position in the East-West transport corridor, LPI index, container transportation and Zangazur corridor.

Hussain, E. (2021). The Belt and Road Initiative and the Middle Corridor: Complementarity or Competition? *Insight Turkey*, 233-252. Obtenido de <https://www.jstor.org/stable/48673706>

Indeo, F. (2010). *Russia and China in Central Asia: growing geopolitical competition*. Obtenido de <https://www.ispionline.it/en/publication/russia-and-china-central-asia-growing-geopolitical-competition-8685>

Jie, Y., & Wallace, J. (2021). What is China's Belt and Road Initiative (BRI)? Obtenido de <https://www.chathamhouse.org/2021/09/what-chinas-belt-and-road-initiative-bri>

Kenderdine, T., & Bucsky, P. (2021). Middle Corridor - Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route. Obtenido de [https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential#:~:text=The%20Trans%2DCaspian%20International%20Transport%20Route%20\(TITR\)%2C%20known,%2C%20the%20Caucasus%2C%20Turkey%2C%20and](https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential#:~:text=The%20Trans%2DCaspian%20International%20Transport%20Route%20(TITR)%2C%20known,%2C%20the%20Caucasus%2C%20Turkey%2C%20and)

Liao, J. X. (2019). China's energy diplomacy towards Central Asia and the implications on its "Belt and Road initiative". Obtenido de <https://doi.org/10.1080/09512748.2019.1705882>

MacBride, J., Berman, N., & Chatzky, A. (2023). China's Massive Belt and Road Initiative. Obtenido de <https://www.cfr.org/backgrounders/chinas-massive-belt-and-road-initiative>

Notteboom, T., Pallis, A., & Rodrigue, J.-P. (2022). *Port Economics, Management and Policy* . Obtenido de doi.org/10.4324/9780429318184





Oficina de Información del Consejo de Estado de la República Popular de China. (2020). Obtenido de http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm

ONU-Hábitat. (2015). The Role of Transport and Transit Corridors in Fostering International Cooperation for Sustainable Development: Issues and Recommendations. Obtenido de https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/20161129_Role_of_Transport_Corridors.pdf

Otorbaev, D. (2022). What Is Happening With Sovereign Debt in Central Asia? Obtenido de <https://thediplomat.com/2022/10/what-is-happening-with-sovereign-debt-in-central-asia/>

Outlook India. (09 de septiembre de 2023). G20 Summit: PM Modi, US President Biden Launch India-Middle East-Europe Corridor, To Build Railway And Shipping Routes. págs. <https://www.outlookindia.com/national/india-middle-east-europe-corridor-launch-new-direction-to-connectivity-and-sustainable-development-of-entire-world-says-pm-modi-news-316968>.

Ozat, M., & Nelson, H. (2023). The Middle Corridor: The Beginning of the End for Russia's Northern Corridor? Obtenido de <https://www.caspianpolicy.org/research/energy-and-economy-program-ecp/the-middle-corridor-the-beginning-of-the-end-for-russias-northern-corridor>

Presidente de la República de Azerbaiyán. (2016). Strategic road map concerning the development of logistics and trade in the Azerbaijan Republic. Obtenido de <https://monitoring.az/assets/upload/files/4eae769862be45d63dcd5b50b1d31844.pdf>

Reuters. (24 de agosto de 2021). China's CNPC secures more Turkmen gas in new deal. Obtenido de <https://www.reuters.com/world/middle-east/chinas-cnpc-secures-51-bcm-turkmen-gas-new-deal-says-source-2021-08-23/>

Ruta de Transporte Internacional Transcaspio. (2023). Obtenido de <https://middlecorridor.com/ru/ob-assotsiatsii/history>

Sukhinin, S., Petrov, K., & Novoselova, I. (2023). Features, problems and opportunities for the development of transport corridors in the Eurasian Economic Union. Obtenido de <https://www.proquest.com/openview/ec4d0f635969753841ab48fd0c5b893e/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2040555>

Vakulchuk, R., & Overland, I. (2019). China's Belt and Road Initiative through the lens of Central Asia. En F. Cheung, & Y. Hong, Regional Connection under the Belt and Road Initiative. Routledge.

Vardomsky, L. (2023). International Transport Corridors in the Context of Developing Russia's Transit Potential. Obtenido de <https://doi.org/10.1134/S2079970522700575>

Vasa, L., & Barkanyi, P. (2023). Geopolitical and Geo-Economic Importance of the Middle Corridor: A Comprehensive Overview. Obtenido de DOI: 10.47703/ejeb.v2i67.295





EURASIAN CONNECTIVITY: THE ROLE OF THE MIDDLE CORRIDOR AND ITS LINK TO THE BELT AND ROAD INITIATIVE

Melina Torús

Graduate in Government and International Relations. PhD candidate in National Defense (UNDEF – National Defense University).

Secretary of the Eurasia Department of the Institute of International Relations (IRI - UNLP) and Secretary of the Chair of Turkish Studies at the National University of La Plata (UNLP).

EXECUTIVE SUMMARY

The Trans-Caspian International Transport Route - Middle Corridor extends from China through Central Asia, the Caspian Sea, Azerbaijan, Georgia, Türkiye and on to Europe.

This multimodal route is a key potential for trade between Asia and Europe, as well as for the Belt and Road Initiative (BRI) promoted by the People's Republic of China. Increased volumes transported along this route can also bring benefits to the development of the economies of all countries involved.

In this respect, Central Asia and the Caucasus are in a key geographical position as a bridge between the European and Asian markets. The development and expansion of the Middle Corridor can also bring opportunities in terms of reduced transit costs, as well as opportunities for industrial cooperation through its integration into the Belt and Road Initiative.

In addition to their geographical importance, Central Asia and the Caucasus have large energy resources that are highly relevant in today's international context.

In this study, we will look at the historical development of the corridor, its integration into the BRI, the trade that passes through the Trans-Caspian International Transport Route, as well as the opportunities and potentials that exist for extra-regional states such as Argentina.





KEY POINTS

- The development of international transport corridors reflects the need and interest of states to reduce geopolitical risks and diversify options for connecting to global markets.
- The Middle Corridor crosses Eurasia, linking China to Europe via Central Asia and the Caucasus.
- It has undeniable advantages such as security and geopolitical stability, a shorter distance between China and Europe compared to other corridors, and simplification of bureaucratic processes due to the harmonization of tariffs and agreements between the parties.
- As a multimodal transport project, the Middle Corridor facilitates access to these markets for the countries of the region and for extra-regional countries such as Argentina.
- One perspective of cooperation that can take place between the countries crossed by the Middle Corridor and Argentina is the exchange of experiences in the development and management of multimodal transport infrastructures.

INTRODUCTION

International transport corridors play an important role in the economic development of countries that need to invest resources in the development of efficient and sustainable logistics systems. From a purely spatial perspective, corridors are links in a (transport) network and refer to a geographical connection linking two or more nodes, often economic centers, through transport infrastructure and flows of different transport modes. These nodes are often economic centers where freight is handled, processed or stored, such as cities, ports, industrial and freight centers. These corridors can be economic, transit, trade or transport corridors (usually multimodal) ¹. Transport and transit corridors include road networks, rail links, telephone infrastructure, fiber optic links, power lines, waterways and airports².

The organization of international transport corridors aims to unify national legislation, harmonize the transport systems of participating countries, create an international transport infrastructure with common technical parameters and ensure the use of a single transport technology as a basis for global logistics systems and the integration of national transport systems into the regional and global transport system³.





In this paper, we propose to address the development of the Middle Corridor as an alternative route for international trade between Asia and Europe, its integration with the Belt and Road Initiative (BRI) promoted by the People's Republic of China, and the opportunities and potentials that exist for extra-regional states such as Argentina.

The Middle Corridor, also known as the Trans-Caspian International Transport Route, is a multimodal land and sea transport corridor linking Asia with Europe through Central Asia (via Kazakhstan, Uzbekistan and Turkmenistan), the Caspian Sea, Azerbaijan, Georgia, Türkiye and the Black Sea. It consists of more than 4,200 km of railway lines and 500 km of waterways⁴.

On 7 November 2013, during the II International Transport and Logistics Business Forum “New Silk Road” in Astana (Kazakhstan), the heads of the logistics companies Kazakhstan Temir Zholy (operator of the national railway network of Kazakhstan), Azerbaijan Railways and Georgian Railways signed an agreement on the establishment of the Coordinating Committee for the Development of the Trans-Caspian International Transport Route, which was finally established in February 2014 and later included shipping companies to increase cargo traffic. The companies included Aktau International Commercial Sea Port, Baku International Commercial Sea Port, Batumi Sea Port LLC, Azerbaijan Caspian Shipping Company, Turkish Railway TCDD Taşımacılık⁵.

Through the Coordination Committee, integrated tariffs for container transport, special tariffs for the transport of diesel, grain and fuel were adopted, a new container service called Nomad Express was created, and the technology of interaction between the container railway crossings of China, Kazakhstan, Azerbaijan, Georgia and Türkiye and their connection with maritime transport was harmonized. In 2016, the members of the Commission decided to integrate the international association “Transcaspian International Transport Route”, which started operations in February 2017⁶.

The Middle Corridor has become more relevant in recent years. This trend has intensified with the new geopolitical reality resulting from the conflict in Ukraine, which started in 2022. In this context, the Trans-Caspian International Transport Route is emerging as an alternative route for trade between Europe and Asia to the Northern Corridor through Russia or the Oceanic route via the coasts of China, India and the Suez Canal.

The Middle Corridor therefore offers an alternative route that avoids any potential uncertainty and geopolitical instability. This is particularly important for companies that have to comply with increasingly stringent sanctions regulations. The Middle Corridor is therefore not only a shorter and faster route, but also a safer one, making it an increasingly attractive option for companies navigating the volatile global trade landscape⁷.

The Northern Corridor, also known as the North Eurasian Corridor, is a route connecting the ports of Northeast Asia (those in eastern Russia and the northeastern People's Republic of China) with Europe via the Trans-Siberian Railway⁸. Its main arteries, in addition to the aforementioned railway, are the Trans-Manchurian Railway, the Trans-Mongolian Railway





and the Baikal-Amur Main Line (opened in 1991). The Trans-Siberian Railway offers a transit time of 12 to 18 days over a distance of 10,000 kilometers. According to Russian Railways, the capacity of the Trans-Siberian Railway will reach 180 million tons in 2023 (1.5 times more than in 2018) ⁹.

This corridor is the backbone of transport between Asia and Europe, comprising the most frequent and established routes between the two continents. Examples of this are the regional and sub-regional initiatives that have been created to improve connectivity between stakeholders, such as the Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail, the Organization for Railway Cooperation, the Central Asian Regional Economic Cooperation (CAREC) programme, Eurasian Transport Links (EATL), and others¹⁰. However, the current situation in Russia, due to trade and financial sanctions as well as foreign policy considerations of European countries, complicates the use of this network.

This makes the Middle Corridor the shortest route between Asia and Europe, although it currently has only 10% of the capacity of the Northern Corridor. To increase capacity and facilitate its use as a major transport route, Central Asian states have invested billions of dollars in infrastructure. Such investments reduce logistics costs and transport time between supply chains and will improve economic competitiveness, and in the context of globalization, the economic impact of corridors on international trade, investment, economic growth and regional development is crucial¹¹.

The European Union also sees benefits in the Middle Corridor, in line with the European Union's Central Asia Strategy and the need to diversify supply chains. The European Union sees the Middle Corridor as a compelling alternative that could reduce its dependence on other routes, such as the Northern Corridor¹².

EURASIAN CORRIDORS

The concept of transport corridors was born in the 1980s, when the Inland Transport Commission of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) began to study transport flows in Europe. The globalization of the economy that began in the middle of the last century was accompanied by continuous technological progress in transport. The most important of these was the "container revolution", which significantly reduced the time and cost of handling goods. The development of transport is also progressing in the deepening of the specialization of vehicles for the transport of certain goods, in terms of the volume of cargo batches transported and the combinations of vehicles used for faster and more timely delivery to consumers. Sequential transport of goods by different modes of transport with the formation of transport service chains (multimodal and intermodal), the so-called seamless transport, makes it possible to speed up transport and improve its reliability and quality¹³.

With the development of global transport infrastructure and the changing spatial structure





of international trade, technological changes are taking place in transport corridors. The main links in the global transport system are the major seaports, which are connected by many container lines (feeders) to regional ports and these in turn to local ports, as well as regular land routes to national forwarders and receivers. The development of international transport corridors has been influenced by the need and interest of states to strengthen their foreign policy influence by providing modern infrastructure, reducing the geopolitical risks of entering major markets and diversifying options for connecting to global markets. In general, the dynamics of international transport corridors reflect technological progress in transport, the progress of globalization and regionalization of the world economy, the growth of its polycentricism, the geopolitical and geo-economic interests of the countries involved in the development of international communications, and the activities of international organizations¹⁴.

The international importance of transport corridors changes over time, reflecting changes in the structure of the national and global economic space, in the profile of the participation of the country and its regions in international economic relations and, consequently, in their position in world trade and transport¹⁵. By connecting spaces, transport corridors are considered particularly important in the Eurasian area, where states face the challenge of their continental location. International transport corridors are also a hub for economic growth, linking regions, attracting investment and allowing countries to benefit from the transit of goods through their territory¹⁶.

In the context of the rapid development of several east-west routes (mainly between China and EU countries), in particular the Eurasian transit route through Kazakhstan, Russia and Belarus, increased attention is being paid to the development of complementary southern corridors. The North-South Corridor is one of the most important historical corridors linking Europe, Russia and South Asian countries. Despite its early start (in accordance with the Intergovernmental Agreement, the decision to establish the North-South ILC was taken as early as 2000), the corridor has faced some fundamental constraints that have hindered its development. While all countries along the corridor are interested in exploiting its transit potential, their efforts are often uncoordinated and the availability of their own plans to develop, upgrade and expand the corridor's infrastructure, including railways, has already changed the competitive landscape and the geography of commodity flows¹⁷.

However, the main challenge for trade is related to cargo restrictions. While the flow of cargo from India to Russia has some potential for containerization through deliveries of pharmaceuticals and food industry products, the flow of liquid bulk and breakbulk cargoes poses a problem. The gradual but multidirectional development of infrastructure along the route, Russia's aspiration to create a single operator (expressed in 2020), the inevitable development of India as one of the critical economic poles of the modern world, all these factors suggest that it is crucial to assess possible ways of linking the northern latitudinal routes in the east-west direction with the north-south CIT¹⁸.

The average delivery time for containers from the port of Bandar Abbas (Iran) to St Pe-





tersburg (Russia) is 30-35 days by sea and 7-10 days by air. Direct delivery from Mumbai (the port of Bombay on India's west coast, the country's largest) to St Petersburg takes 43-45 days (at \$1,850 per TEU). In addition, both routes require transshipment at ports in the Netherlands or Germany. These times include customs formalities and there is currently no direct rail link. In its central part, the North-South Corridor is divided into three routes: the Trans-Caspian Route (using the Russian ports of Astrakhan, Olya, Makhachkala and the Iranian ports of Anzali, Nowshahr and Isfahan): Anzali, Nowshahr and Amirabad), the Western Route (with direct rail connections through border crossings such as Samur (Russia) / Yalama (Azerbaijan) with further access to the Iranian railway system through the border crossing Astara (Azerbaijan) / Astara (Iran) and the Eastern Route (with direct rail connections through Kazakhstan and Turkmenistan with access to the Iranian railway system)¹⁹.

Another of the major corridors in Eurasia is the Trans-Siberian Railway, which is part of the East-West Overland Corridor. At almost 9,300 kilometers, it is one of the longest railways in the world. This fully electrified, double-track railway can carry up to 100 million tons of freight per year, including international container transit of 200-300,000 TEU from Asia-Pacific countries to Europe via Russia and Central Asia²⁰.

Central Asia plays a key role in Eurasian connectivity. The total rail communication system is estimated at more than 22,000 km. Kazakhstan has the largest and most heavily used railway, accounting for 66% of the region's total railway length and 84% of its total freight traffic. About 18% of the region's railways pass through Uzbekistan, accounting for about 11% of total traffic. Turkmenistan has about 12% of the regional railways and 4% of the total traffic²¹.

The Middle Corridor was initially presented as a project to unlock the transport logistics potential of the Caspian region and improve transport connectivity between countries and with the rest of the world. Therefore, the issues of transit and integration into EU-PRC transport were considered later, from 2017 onwards. In order to create a wide circle of partners, in addition to the founding members of the Partnership, other permanent and associate members were invited, including Turkish Railways (TCDD Transportation), Ukrainian Railways (Ukrzalyznytsa) and some companies from China, Romania and the founding countries²².

In addition to the transit opportunities and benefits of the corridor, the creation of the corridor was initially based on "connecting" the region, improving its connectivity and increasing investment in infrastructure. The circle of partners formed aimed to increase commitment to the development of the route and to create long-term "rules of the game", thus addressing the main idea behind ICTs, i.e. predictability.

An important feature of the Middle Corridor, which distinguishes it from the Eurasian Route, is that the former's freight traffic is directed not only to EU countries, but also to Türkiye: by sea to Istanbul and by rail to Asia Minor. Moreover, taking into account the specific niche of Kazakhstan and Azerbaijan in world trade as suppliers of raw materials, mainly hydrocarbons, the route had an important role beyond its transit mission, which is vital for the





Central Asian countries along the route: to develop the countries' export potential, especially in the case of Azerbaijan²³.

Firstly, the Middle corridor has obvious advantages over other routes in terms of transit between the People's Republic of China and Türkiye (with a wider distribution of cargoes in the eastern Mediterranean).

Secondly, if this direction is chosen as a priority, the potential freight volume of the route will obviously be smaller compared to the northern routes, which are mainly focused on the EU's industrial center: Germany. Therefore, the Trans-Caspian Corridor occupies to some extent a special niche compared to the alternative routes. Unlike the northern routes, the Trans-Caspian route connects countries that are not members of various integration associations. The Eurasian route is supported by the Eurasian Economic Union, which is committed to connecting countries and gradually reducing transaction and other costs for operators, e.g. by introducing paperless technology and reducing tariff and non-tariff barriers to trade²⁴.

There have been several developments in terms of agreements between the member states of the Middle Corridor, including a trilateral agreement between Kazakhstan, Azerbaijan and Georgia. The agreement focuses on the establishment of a joint logistics company. This joint venture aims to unify tariffs, streamline cargo regulations and simplify customs procedures. The benefits of this operational efficiency are many and go far beyond simply reducing red tape. For example, standardized regulations and tariffs could significantly speed up the transit of cargo through the corridor, making it an increasingly attractive option for companies involved in transcontinental trade²⁵.

An example of logistics developments in recent years is the Alat Economic Zone in Azerbaijan. In its strategic vision for logistics, the government identifies as a priority the need to step up efforts to make transit corridors through the territory more competitive, increase trade volumes and diversify Azerbaijan's economy²⁶. The Alat Free Economic Zone has been built adjacent to the Baku Commercial Seaport²⁷ and includes transport and logistics industries, pharmaceutical clusters and other facilities that feed back into the Baku port²⁸.

Other corridors are growing in importance, such as the Northern Transport Corridor. This is the shortest maritime route between Europe and East Asia. Its route is based on the Northern Sea Route (Russia), which runs from the Russian ports of Murmansk to Pevek. The Northern Transport Corridor is more than 14,000 kilometers long, but 1.7 times shorter than the alternative sea route from Murmansk to Japan via the Suez Canal, which is 24,000 kilometers long. The transit route for goods runs from Baltic and Northern European ports to ports in China, bypassing the Indian Ocean and the Suez Canal. Over the last 20 years, the volume of cargo transported on the Northern Sea Route has increased more than tenfold, reflecting its importance in international transport²⁹.

However, the increasing geopolitical complexity of the Arctic Sea and tensions between Russia and other key players in the international community make it difficult for this route to grow and develop in the short and medium term.





THE MIDDLE CORRIDOR AND THE BELT AND ROAD INITIATIVE

China has historical links with the region dating back to the ancient Silk Road (2nd-15th centuries), which passed through these areas. However, given the recent history of the region, which came under the orbit of the then Russian Empire and later the Soviet Union, and because of China's relations with the People's Republic of China, the latter's relations with Central Asia and the Caucasus became closer after the fall of the Soviet Union. One of China's main interests was economic, specifically related to the region's energy resources, namely oil and gas³⁰.

Undoubtedly, one of the most important Chinese policies towards the region is the Belt and Road Initiative (BRI). This strategy, announced by President Xi Jinping in Kazakhstan in 2013, aims primarily to establish land links between China and regions such as Southeast Asia, South Asia, Central Asia, Russia and Europe, as well as a 21st Century Maritime Silk Road connecting China's coastal areas with Southeast Asia, South Asia, the South Pacific, the Middle East and East Africa, all the way to Europe. It focuses on five key priorities, including policy coordination, improving transport infrastructure, trade facilitation, financial integration and promoting people-to-people connectivity³¹. It includes the implementation of infrastructure projects such as roads, railways, pipelines, industrial parks and special economic zones, initially known as the Silk Road Economic Belt in 2013³². The five Central Asian states and the Caucasus play an important geographical role in this framework³³.

Xi's vision included the creation of a vast network of railways, pipelines, roads and simplified border crossings, both westwards (through the former Soviet republics) and southwards to Pakistan, India and the rest of Southeast Asia. According to Xi, such a network would expand the international use of China's currency, the renminbi, and 'break the bottleneck of Asian connectivity'. In 2018, the Asian Development Bank estimated that the continent faces an annual infrastructure funding gap of more than \$900 billion. In addition to physical infrastructure, China has funded hundreds of special economic zones or industrial zones designed to create jobs, and has encouraged countries to adopt its technology offerings, such as the 5G network built by telecoms giant Huawei³⁴.

It is often referred to as the New Silk Road, alluding to the original Silk Road that emerged during the westward expansion of China's Han Dynasty (206 BC-220 AD), which forged trade networks in what are now the Central Asian countries of Afghanistan, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan and Uzbekistan, as well as present-day India and Pakistan to the south. These routes stretched more than 4,000 miles to Europe. Valuable Chinese silk, spices, jade and other goods moved west, while China received gold and other precious metals, ivory and glass products. The use of the route reached its peak in the first millennium, under the leadership of the first Roman and then Byzantine Empires and the Tang Dynasty (618-907 AD) in China³⁵.

The first state in the region to join after the announcement was Kyrgyzstan in 2013. Ka-



zakhstan, Uzbekistan, Azerbaijan, Armenia and Türkiye joined in 2015. Georgia followed in 2016 and Tajikistan in 2018. Argentina will join in 2022 by signing a memorandum of understanding.

The BRI proposes six economic corridors. The first is the China-Mongolia-Russia Economic Corridor, which was proposed by President Xi Jinping at the first trilateral leaders' meeting in Tajikistan in 2014. On 23 June 2016, the three countries signed a development plan for the proposal, which is the first multilateral cooperation plan that is part of the Belt and Road Initiative. This corridor proposes to align China's Belt and Road Initiative with Russia's proposal for the Eurasian Union and the Mongolian Steppe Route Programme, promote regional economic integration, and enhance their collective competitiveness in the international market. The China-Mongolia-Russia Economic Corridor has two main transport arteries: one stretches from China's Beijing-Tianjin-Hebei region to Hohhot and then to Mongolia and Russia; the other stretches from Dalian, Shenyang, Changchun, Harbin and Manzhouli in China to Chita in Russia³⁶.

The second corridor is called the New Eurasian Land Bridge, which is an international link between the Pacific and Atlantic oceans. Unlike the Siberian Land Bridge, which runs from the Russian port of Vladivostok across Siberia to Moscow and then on to Western European countries, this second bridge runs from the Chinese coastal cities of Lianyungang and Rizhao to Rotterdam in the Netherlands and Antwerp in Belgium. The 10,800-kilometre rail link crosses Kazakhstan, Russia, Belarus, Poland and Germany, serving more than 30 countries and regions. Opened in the early 1990s, the New Eurasian Land-Bridge facilitates trade and other exchanges between countries along the route and between Asia and Europe. To date, several transcontinental railways have been opened. These include the Chongqing-Xinjiang-Europe railway (to Duisburg in Germany via Poland), the Chengdu-Xinjiang-Europe railway (to Poland) and the Yiwu-Xinjiang-Europe railway (to Madrid)³⁷.

Third, the China - Central Asia - West Asia Economic Corridor links China and the Arabian Peninsula. The vast region it covers generally follows the route of the ancient Silk Road. The corridor starts in Xinjiang (China) and passes through Central Asia before reaching the Persian Gulf, the Mediterranean Sea and the Arabian Peninsula. It passes through five Central Asian countries (Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Uzbekistan and Turkmenistan) and 17 West Asian countries and regions (including Iran, Saudi Arabia and Türkiye). It is an important part of the Silk Road Economic Belt. This corridor aims to facilitate economic and trade cooperation and capital flows in the region³⁸.

The China-Indochina Peninsula Economic Corridor is linked by land and sea. It stretches from China's Pearl River Delta westwards along the Nanchong-Guang'an Expressway and the Nanning-Guangzhou high-speed railway via Nanning and Pingxiang to Hanoi and Singapore. This land bridge connects China with the Indochinese peninsula, crossing the heart of Vietnam, Laos, Cambodia, Thailand, Myanmar and Malaysia. It is expected to strengthen China's cooperation with ASEAN countries. The China-Indochina Peninsula Corridor aims





to better connect cities in Indochina with a network of railways and roads to facilitate the flow of people, goods, capital and information³⁹.

Fifth, the China-Pakistan Economic Corridor was proposed in 2013. The 3,000-kilometre corridor starts in Kashi in China and ends in Gwadar in Pakistan, connecting the Silk Road Economic Belt in the north and the 21st Century Maritime Silk Road in the south. It is a trade network of roads, railways, pipelines and optical cables. In April 2015, China and Pakistan developed a long-term plan for the construction of transport and energy facilities along the corridor. These facilities are expected to spur the launch of other major infrastructure, energy, water conservation and information and communication projects, including industrial parks and free trade zones. With a total investment of US\$45 billion, the China-Pakistan Economic Corridor is expected to be completed by 2030 and aims to enhance bilateral exchanges and cooperation in transport, energy and shipping, promote connectivity between the two countries and promote common development⁴⁰.

Finally, the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor was also proposed in 2013. In April 2017, the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor Joint Study Group met for the third time in Kolkata, India, and discussed the research report jointly prepared by the four countries. The parties agreed that the report reflected their consensus on exchanges and cooperation in a number of key areas, including connectivity, energy, investment and financing, trade facilitation and investment in goods and services, sustainable development, and cultural and people-to-people exchanges⁴¹.

The main sources of financing for the BRI are the New Silk Road Fund and the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)⁴². The latter has Kazakhstan (2016), Kyrgyzstan (2016), Tajikistan (2016), Uzbekistan (2016), Azerbaijan (2016), Georgia (2015) and Türkiye (2016) as members. The Bank has several ongoing projects in the region. In Kazakhstan, for example, the Bank has two projects worth USD 796 million for the construction of a wind power plant and to build economic resilience following the COVID-19 pandemic. In addition, the Bank approved a USD 50 million sovereign loan to provide emergency support to the private and financial sector. In Tajikistan, two projects totaling 87 million, focusing on the energy and transport sectors. However, Uzbekistan leads the region in the number of projects with a total of thirteen and an investment of USD 2.5 billion in areas such as energy (4 projects), economic resilience (2 projects), transport (3 projects), water (2 projects), urban and rural development (2 projects) and public health (1 project)⁴³.

It is important to note that China is the main source of financing in the region. In 2020, its contribution to the external debt of Kyrgyzstan and Tajikistan reached 45% and 52% respectively, representing more than 20% of their gross domestic product (GDP). In recent years, however, both countries' debt to China has stabilized and even started to decline. Kyrgyzstan and Tajikistan are heavily dependent on foreign debt, which accounts for 77% and 86% of their total debt respectively. The situation is different in the resource-rich countries, where Chinese borrowing accounts for around 16-17% of GDP in Turkmenistan





and Uzbekistan. By comparison, Kazakhstan has the lowest figure at 6.5 per cent⁴⁴.

The BRI has also been used for investments in sectors such as energy, transport, metals and chemicals. In the Central Asia and Caucasus region, through which the Middle Corridor passes, there are a total of 101 Belt and Road Initiative projects between 2014 and June 2023. The projects have a total value of \$45 billion and focus on investment or construction⁴⁵.

Of the total 101 projects in the region, Kazakhstan has received 35 of the total, followed by Uzbekistan with 26 projects, Türkiye with 14, Kyrgyzstan with 8, Tajikistan with 5, Turkmenistan with 2 and, to a lesser extent, the Caucasus with a total of 9 projects (6 Georgia, 2 Azerbaijan and 1 Armenia). Most projects are in the energy sector (34.7%), followed by transport (16.8%) and real estate (14.9%).

This is also reflected in the sectoral breakdown of the total investment of \$45 billion. The energy sector tops the list with \$21 billion of investment, or 47.7% of the total. It is followed by the transport sector with \$7 billion, or 15.8%. In third place is the metallurgical sector, which will receive \$5.9 billion in investment, or 13% of the total. The other sectors receiving investment are: chemicals (\$4 billion), real estate (\$2 billion), logistics (\$920 million), finance (\$770 million), agriculture (\$650 million), entertainment (\$310 million), technology (\$100 million) and utilities (\$100 million)⁴⁶.

If we compare the number of projects with the amount of funds per country, we see that most of the funds go to Kazakhstan with a sum of \$15 billion (33.3% of the total), which is logical given the number of projects going to this country, but it is striking that in second place is Turkmenistan, which is the country that receives the least number of projects from the Central Asian region with only two. The initiative that has achieved such a high ranking in the destination of Chinese funds is carried out by the China National Petroleum Corp. (CNPC) in the energy sector for a value of 7 billion dollars⁴⁷ for the exploitation and construction of gas wells that would increase the Chinese supply by 51 billion cubic metres⁴⁸. In third and fourth place are Türkiye and Uzbekistan with investments of \$7 billion and \$6 billion respectively.

From these figures it can be concluded that, on the one hand, most of the initiatives and financing are taking place in Kazakhstan, which may be due to its geographical proximity, sharing a border of more than 1,500 kilometers with China, and to its energy reserves. By 2020, proven gas reserves are estimated at 2.3 trillion cubic meters and proven oil reserves at 30 billion barrels⁴⁹. This is in line with China's need for energy security, which is also reflected in the percentage of investment in this sector. Transport investment also reflects the spirit of the Belt and Road Initiative and the need to improve China's connectivity to various markets in Central Asia, the Caucasus, Europe and the Middle East.

Both the Middle Corridor and the Belt and Road Initiative were launched, or have predecessors, in 2013 and share the notion of multilateralism and connectivity. One of the key infrastructures of the Middle Corridor is the Baku-Tbilisi-Kars (BTK) railway, which runs between Azerbaijan, Georgia and Türkiye and aims to connect Asian and European markets.





Indeed, the BTK's overlap with the Eurasian Land Belt and the BRI's China-Central Asia-West Asia Economic Corridor can act as a catalyst in promoting trans-regional trade and economic cooperation. The Middle Corridor has outlined a unique development model with its interconnected hubs, sharing some common features with the BRI and focusing on rail and road connectivity⁵⁰.

TRADE THROUGH THE MIDDLE CORRIDOR

The idea of a project to facilitate trade between Europe and Asia has been around for a long time. In addition to the former Silk Road, in 1993 the European Union proposed the creation of the Transport Corridor Europe - Caucasus - Asia (TRACECA⁵¹, which included the five Central Asian republics, the three Caucasus states, Türkiye and Moldova, and was later joined by Iran and Ukraine⁵².

As mentioned above, the most important development in recent years was the completion of the Baku-Tbilisi-Kars railway in 2017, which reopened direct rail transport between the Caucasus region and Türkiye after the closure of the Armenia-Türkiye railway due to the Armenian-Azerbaijani conflict in the early 1990s.

Another major achievement was the completion of the Zhezkazgan-Saksaulskaya-Shalkar-Beyneu railway in 2014, a 988 km line that shortened the east-west transport route between the border of the People's Republic of China and the Caspian Sea port of Aktau by about 1,000 km. This became important after the opening of the second railway border crossing between Kazakhstan and the People's Republic of China at Khorgos/Altynkol in 2011. From east to west, from the People's Republic of China to Europe, the Caspian Sea crossing is a major bottleneck, as ferry and port services are insufficient to balance rail transport capacity on either side. The rail ferry to Baku has been operating for more than three decades, but container services will not be introduced until 2019. The ro-ro fleet has expanded in recent years and there are now 13 vessels serving the Baku-Aktau and Baku-Turkmenbashi routes⁵³.

Azerbaijan has built a new port at Alat with a first phase capacity of 10-11.5 million tons of general cargo and 40,000-50,000 TEU containers, with further expansion planned. On the Caucasus side of the railway, the Baku-Tbilisi-Poti/Batumi main line is an electrified, mainly double-track line with high freight capacity. Both Georgia and Azerbaijan have invested in track upgrades over the last decade and this section of the corridor is now in good condition. From Azerbaijan to the Georgian Black Sea ports, the line currently carries mainly hydrocarbon products, but container transport has become much more important on the return route⁵⁴.

Petroleum products account for 38% of the volume, almost all of which is transit to and from Azerbaijan. There are two routes from western Georgia, one by ferry across the Black Sea and one overland via Türkiye. In both cases, reaching the Central European target markets





is a challenge, as the routes pass through Ukraine or Romania, where the railway infrastructure is in a poor state of repair. The Poti-Varna route via Türkiye by rail was possible in 2017, but there are significant limitations. Firstly, the railway from Georgia to Istanbul is single track and not electrified between the Georgian border and Türkiye. Secondly, freight trains cannot use the direct Kars-Ankara-Istanbul line, but have had to detour via Konya since 2016 due to the high traffic load of suburban trains from Ankara. The biggest bottleneck, however, is in Greater Istanbul: the railway lines from Gezbe on the Asian side to Halkalı were partially closed for reconstruction between 2004 and 2019. This meant that trains from Europe had to stop at Halkalı, and from there the only way to get to the Asian side was by road.

This is a very restrictive factor for the overnight use of the Marmaray Tunnel for regular freight traffic, and part of the European container trains have to use Çerkezköy station due to the lack of space at Halkalı⁵⁵.

If we look at the transport data measured in TEUs⁵⁶ of the port of Baku, one of the most important ports in the Middle Corridor, there is a clear trend towards an increase in the volume transported since 2015. If we compare the figures for 2015 with those for 2020, the volume of goods transported has tripled⁵⁷. Similarly, in terms of tons, according to data from the port of Baku, a total of 6 million tons will be transported in 2022. In the first ten months of 2023, the volume reached 6.1 million tons, compared to 5.3 million tons in the same period of the previous year, an increase of 14.8%⁵⁸.

While there are still bottlenecks and challenges in the infrastructure of the Middle Corridor, the increase in trade and the projects being developed in the Middle Corridor under the Belt and Road Initiative demonstrate the growing importance of the Middle Corridor as an alternative route for trade between Asia and Europe.

OPPORTUNITIES FOR EXTRA-REGIONAL STATES: THE CASE OF ARGENTINA

The development of the Middle Corridor offers a number of opportunities for countries like Argentina. The Middle Corridor is an opportunity in two ways. On the one hand, to open and facilitate trade with the markets of Central Asia and the Caucasus, and on the other, to reduce costs and transit times by using this corridor to reach China, one of our main trading partners, a country with which Argentina has had a strategic partnership since 2014, while Argentina became a member of the Belt and Road Initiative from 2022.

In the case of Kazakhstan, according to the National Project Plan for the Development of the Agricultural Sector 2021-2025, the country is looking to invest in modern breeding techniques, such as the use of artificial insemination, embryo sexing in dairy cows and the importation of high-quality imported genetics to increase poultry, beef, dairy and egg production, a sector in which Argentina is a world leader. Kazakhstan has significant agricultural potential,





but it is underdeveloped and underfinanced. There are also opportunities in the emerging green and renewable energy market, where there is potential for technology exchange⁵⁹.

Another example is the case of Azerbaijan, where there is a niche for the export of green energy technology, particularly solar and wind energy. Similarly, in the food sector, there are opportunities in processing technologies, with possibilities for modernizing processing. On the other hand, there is a great need for agricultural advice on certification and international marketing.

Finally, in the case of Türkiye, it is committed to achieving net-zero emissions by 2053. As a result, it plans to continue to support investment in renewable energy, including nuclear projects, for which Argentina is a global benchmark and has experience working with North Africa through INVAP. Also, in the field of traditional energies, Türkiye is looking for technology for LNG, LNG terminals, upstream, downstream and midstream⁶⁰, which was used in the Vaca Muerta energy project.

One perspective of cooperation that can take place between the countries of the Middle Corridor and Argentina is the exchange of experiences. In Latin America, the idea of creating a transport link between the Pacific and Atlantic Oceans has been discussed for the last twenty years. One of the proposals was the Initiative for the Integration of Regional Infrastructure in South America (IIRSA), which came out of the First Summit of South American Heads of State in 2000. Subsequently, in 2015, the states of Argentina, Brazil, Chile and Paraguay signed the Declaration of Asunción, in which they agreed to create and promote the Bi-Oceanic Road Corridor. The project was ratified by the Declaration of Brasilia in 2017⁶¹. The Capricorn Bi-Oceanic Corridor consists of a multimodal trade route that links road, rail, river and air transport, diversifying the local production matrix. Its route links the ports of Brazil, through Paraguay, northwestern Argentina to Chile, through the Antofagasta region and then to the Pacific Ocean⁶².

The study of international transport routes such as the Middle Corridor and the exchange of experiences can be used for corridor projects in our latitudes. Similarly, our integration into the Belt and Road Initiative can be beneficial for the development of the infrastructure necessary for the implementation of these projects. In this sense, the transport investments made within the framework of the BRI in Central Asia and the Caucasus provide us with a frame of reference in terms of time, money and works carried out.

These are just some of the opportunities that our country can exploit to diversify its market, taking advantage of regional rapprochements such as the agreements signed between MERCOSUR and the Eurasian Economic Union, as well as the bilateral links that I have already mentioned. In an increasingly multipolar world, we need to broaden our range of partners to promote our national interests, and the Middle Corridor could be an interesting opportunity to do so.





CONCLUSIONS

The new geopolitical reality and the order resulting from the events described above reveal the emergence of alternative corridors to those established for trade between Europe and Asia, such as the Northern Corridor, which passes mainly through the territory of the Russian Federation, a country under international sanctions promoted by the United States and Europe as a result of the war in Ukraine in 2022, in addition to those already established since 2014.

International transport corridors are influenced by technological advances in the sector, the process of globalization and regionalization of the world economy, as well as the geopolitical and geo-economic interests of the nations involved in the development of international connections and the actions of international organizations.

The Central Asian region also has geographical proximity to the Asian giant, the People's Republic of China, as well as large energy resources relevant to its supply. Together with the Caucasus, it is geographically important as a route and connecting bridge to the European and Middle Eastern markets. Under the Belt and Road Initiative, 46.6% of total global investment is earmarked for the Central Asia and Caucasus region, making it one of the largest recipients of funding after East Asia.

The Middle Corridor is emerging as an alternative to the established Eurasian routes, building on existing infrastructure developments, such as railways, and investing in multimodal connectivity between the different parties. In 2022, freight exports from the Asia region will grow by 3% and by 1.9% in 2023⁶³. In the case of the People's Republic of China, exports grew by 10.5% to reach US\$3 billion⁶⁴. This increase in exports from one of the world's largest economies requires greater efficiency and effectiveness in international transport corridors.

The need for reliable corridors is also reflected in the promotion of various international transport routes. For example, on the sidelines of the G20 Summit in India in September, Prime Minister Narendra Modi and US President Joe Biden co-chaired the launch of the India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC), which will include a rail network in the Middle East and seaports linking India to Europe via the Middle East⁶⁵. The need to diversify trade routes also supports this trend. On the other hand, the development of transport corridors also leads to the economic development of the regions through which they pass, as a result of the logistics hubs and industrial zones necessary for their operation.

Argentina should not fail to take advantage of these opportunities and give greater prominence to the countries directly involved in these transport corridors.



FOOTNOTES

- ¹ Balbaa, M. (2022). International Transport Corridors . Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/368524372_International_Transport_Corridors
- ² UN-Habitat (2015). The Role of Transport and Transit Corridors in Fostering International Cooperation for Sustainable Development: Issues and Recommendations. Retrieved from https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/20161129_Role_of_Transport_Corridors.pdf
- ³ Balbaa, M. (2022). International Transport Corridors . Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/368524372_International_Transport_Corridors
- ⁴ Ozat, M., & Nelson, H. (2023). The Middle Corridor: The Beginning of the End for Russia's Northern Corridor? Retrieved from <https://www.caspianpolicy.org/research/energy-and-economy-program-eep/the-middle-corridor-the-beginning-of-the-end-for-russias-northern-corridor>
- ⁵ Transcaspio International Transport Route (2023). Retrieved from <https://middlecorridor.com/ru/ob-assotsiatsii/history>
- ⁶ Transcaspio International Transport Route (2023). Retrieved from <https://middlecorridor.com/ru/ob-assotsiatsii/history>
- ⁷ Bussi eres, P.-O. (09 October 2023). The Middle Corridor: A Geopolitical Game-Changer in Eurasian Trade. Geopolitical Monitor . Retrieved from <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-middle-corridor-a-geopolitical-game-changer-in-eurasian-trade/>
- ⁸ United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (2019). Strengthening transport connectivity between the Republic of Korea and Europe Through the UNESCAP Eurasian Transport Corridors. Retrieved from <https://www.unescap.org/resources/strengthening-transport-connectivity-between-republic-korea-and-europe-through-unescap>
- ⁹ Notteboom, T., Pallis, A., & Rodrigue, J.-P. (2022). Port Economics, Management and Policy . Retrieved from doi.org/10.4324/9780429318184
- ¹⁰ United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (2019). Strengthening transport connectivity between the Republic of Korea and Europe Through the UNESCAP Eurasian Transport Corridors. Retrieved from <https://www.unescap.org/resources/strengthening-transport-connectivity-between-republic-korea-and-europe-through-unescap>
- ¹¹ Vasa, L., & Barkanyi, P. (2023). Geopolitical and Geo-Economic Importance of the Middle Corridor: A Comprehensive Overview. Retrieved from DOI: 10.47703/ejebs.v2i67.295
- ¹² Bussi eres, P.-O. (09 October 2023). The Middle Corridor: A Geopolitical Game-Changer in Eurasian Trade. Geopolitical Monitor . Retrieved from <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-middle-corridor-a-geopolitical-game-changer-in-eurasian-trade/>
- ¹³ Vardomsky, L. (2023). International Transport Corridors in the Context of Developing Russia's Transit Potential. Retrieved from <https://doi.org/10.1134/S2079970522700575>
- ¹⁴ Vardomsky, L. (2023). International Transport Corridors in the Context of Developing Russia's Transit Potential. Retrieved from <https://doi.org/10.1134/S2079970522700575>

- 15 Vardomsky, L. (2023). International Transport Corridors in the Context of Developing Russia's Transit Potential. Retrieved from <https://doi.org/10.1134/S2079970522700575>
- 16 Balbaa, M. (2022). International Transport Corridors . Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/368524372_International_Transport_Corridors
- 17 Balbaa, M. (2022). International Transport Corridors . Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/368524372_International_Transport_Corridors
- 18 Balbaa, M. (2022). International Transport Corridors . Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/368524372_International_Transport_Corridors
- 19 Balbaa, M. (2022). International Transport Corridors . Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/368524372_International_Transport_Corridors
- 20 Sukhinin, S., Petrov, K., & Novoselova, I. (2023). Features, problems and opportunities for the development of transport corridors in the Eurasian Economic Union. Obtenido de <https://www.proquest.com/openview/ec4d0f635969753841ab48fd0c5b893e/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2040555>
- 21 Balbaa, M. (2022). International Transport Corridors . Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/368524372_International_Transport_Corridors
- 22 Eurasian Rail Alliance Index (2020). International Transport Corridors in Eurasian Space: Development of Latitudinal Routes. Retrieved from https://index1520.com/upload/medialibrary/eec/_-_.pdf
- 23 Eurasian Rail Alliance Index (2020). International Transport Corridors in Eurasian Space: Development of Latitudinal Routes. Retrieved from https://index1520.com/upload/medialibrary/eec/_-_.pdf
- 24 Eurasian Rail Alliance Index (2020). International Transport Corridors in Eurasian Space: Development of Latitudinal Routes. Retrieved from https://index1520.com/upload/medialibrary/eec/_-_.pdf
- 25 Bussi res, P.-O. (09 October 2023). The Middle Corridor: A Geopolitical Game-Changer in Eurasian Trade. Geopolitical Monitor . Retrieved from <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-middle-corridor-a-geopolitical-game-changer-in-eurasian-trade/>
- 26 President of the Republic of Azerbaijan (2016). Strategic road map concerning the development of logistics and trade in the Azerbaijan Republic. Retrieved from <https://monitoring.az/assets/upload/files/4eae769862be45d63dcd5b50b1d31844.pdf>
- 27 Alat Free Economic Zone Authority (2023). Retrieved from <https://afez.az/>
- 28 Hasanli, K. (2023). Azerbaijan's position in the East-West transport corridor, LPI index, container transportation and Zangazur corridor.
- 29 Sukhinin, S., Petrov, K., & Novoselova, I. (2023). Features, problems and opportunities for the development of transport corridors in the Eurasian Economic Union. Obtenido de <https://www.proquest.com/openview/ec4d0f635969753841ab48fd0c5b893e/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2040555>



- 30 Liao, J. X. (2019). China's energy diplomacy towards Central Asia and the implications on its "Belt and Road initiative". Retrieved from <https://doi.org/10.1080/09512748.2019.1705882>
- 31 European Bank for Reconstruction and Development (2023). Retrieved from <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>
- 32 Jie, Y., & Wallace, J. (2021). What is China's Belt and Road Initiative (BRI)? Retrieved from <https://www.chathamhouse.org/2021/09/what-chinas-belt-and-road-initiative-bri>
- 33 Vakulchuk, R., & Overland, I. (2019). China's Belt and Road Initiative through the lens of Central Asia. In F. Cheung, & Y. Hong, Regional Connection under the Belt and Road Initiative. Routledge.
- 34 MacBride, J., Berman, N., & Chatzky, A. (2023). China's Massive Belt and Road Initiative. Retrieved from <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
- 35 MacBride, J., Berman, N., & Chatzky, A. (2023). China's Massive Belt and Road Initiative. Retrieved from <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
- 36 Information Office of the State Council of the People's Republic of China (2020). Retrieved from http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm
- 37 Information Office of the State Council of the People's Republic of China (2020). Retrieved from http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm
- 38 Information Office of the State Council of the People's Republic of China (2020). Retrieved from http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm
- 39 Information Office of the State Council of the People's Republic of China (2020). Retrieved from http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm
- 40 Information Office of the State Council of the People's Republic of China (2020). Retrieved from http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm
- 41 Information Office of the State Council of the People's Republic of China (2020). Retrieved from http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm
- 42 Cooley, A. (2015). Russia and China in Central Asia. Retrieved from <http://www.jstor.com/stable/resrep08013>
- 43 Asian Infrastructure Investment Bank (2023). Retrieved from https://www.aiib.org/en/projects/list/year/All/member/Uzbekistan/sector/All/financing_type/All/status/Approved
- 44 Otorbaev, D. (2022). What Is Happening With Sovereign Debt in Central Asia? Retrieved from <https://thediplomat.com/2022/10/what-is-happening-with-sovereign-debt-in-central-asia/>
- 45 China Global Investment Tracker . (2023). Retrieved from <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
- 46 China Global Investment Tracker (2023). Retrieved from <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

- 47 China Global Investment Tracker (2023). Retrieved from <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
- 48 Reuters (24 August 2021). China's CNPC secures more Turkmen gas in new deal. Retrieved from <https://www.reuters.com/world/middle-east/chinas-cnpc-secures-51-bcm-turkmen-gas-new-deal-says-source-2021-08-23/>
- 49 British Petroleum (2021). Statistical Review of World Energy. Retrieved from <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2021-full-report.pdf>
- 50 Hussain, E. (2021). The Belt and Road Initiative and the Middle Corridor: Complementarity or Competition? *Insight Turkey*, 233-252. Retrieved from <https://www.jstor.org/stable/48673706>
- 51 Kenderdine, T., & Bucsky, P. (2021). Middle Corridor - Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route. Retrieved from [https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential#:~:text=The%20Trans%2DCaspian%20International%20Transport%20Route%20\(TITR\)%2C%20known,%2C%20the%20Caucasus%2C%20Turkey%2C%20and](https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential#:~:text=The%20Trans%2DCaspian%20International%20Transport%20Route%20(TITR)%2C%20known,%2C%20the%20Caucasus%2C%20Turkey%2C%20and)
- 52 Kenderdine, T., & Bucsky, P. (2021). Middle Corridor - Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route. Retrieved from [https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential#:~:text=The%20Trans%2DCaspian%20International%20Transport%20Route%20\(TITR\)%2C%20known,%2C%20the%20Caucasus%2C%20Turkey%2C%20and](https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential#:~:text=The%20Trans%2DCaspian%20International%20Transport%20Route%20(TITR)%2C%20known,%2C%20the%20Caucasus%2C%20Turkey%2C%20and)
- 53 Kenderdine, T., & Bucsky, P. (2021). Middle Corridor - Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route. Retrieved from [https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential#:~:text=The%20Trans%2DCaspian%20International%20Transport%20Route%20\(TITR\)%2C%20known,%2C%20the%20Caucasus%2C%20Turkey%2C%20and](https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential#:~:text=The%20Trans%2DCaspian%20International%20Transport%20Route%20(TITR)%2C%20known,%2C%20the%20Caucasus%2C%20Turkey%2C%20and)
- 54 Kenderdine, T., & Bucsky, P. (2021). Middle Corridor - Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route. Retrieved from [https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential#:~:text=The%20Trans%2DCaspian%20International%20Transport%20Route%20\(TITR\)%2C%20known,%2C%20the%20Caucasus%2C%20Turkey%2C%20and](https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential#:~:text=The%20Trans%2DCaspian%20International%20Transport%20Route%20(TITR)%2C%20known,%2C%20the%20Caucasus%2C%20Turkey%2C%20and)
- 55 Kenderdine, T., & Bucsky, P. (2021). Middle Corridor - Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route. Retrieved from [https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential#:~:text=The%20Trans%2DCaspian%20International%20Transport%20Route%20\(TITR\)%2C%20known,%2C%20the%20Caucasus%2C%20Turkey%2C%20and](https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential#:~:text=The%20Trans%2DCaspian%20International%20Transport%20Route%20(TITR)%2C%20known,%2C%20the%20Caucasus%2C%20Turkey%2C%20and)
- 56 Equivalent to the standard volume of a container 20 feet long and 8 feet wide.
- 57 Hasanli, K. (2023). Azerbaijan's position in the East-West transport corridor, LPI index, container transportation and Zangazur corridor.

- 58 Baku International Sea Trade Port CJSC (2023). Total Handling Report.
- 59 United States Department of Commerce (2022). Retrieved from <https://trade.gov/country-commercial-guides>
- 60 United States Department of Commerce (2022). Retrieved from <https://trade.gov/country-commercial-guides>
- 61 Álvarez, G., Gómez Amigo, G., & Dilla Alfonso, H. (2023). Scope and limits of international sub-state cooperation. The experience of the bioceanic corridors. Retrieved from <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8949578>
- 62 Paraguay's National Directorate of Migration (14 April 2023). Paraguay, Argentina, Brazil and Chile advance in the coordination of actions for the effective implementation of the Bi-Oceanic Corridor. Retrieved from <https://www.migraciones.gov.py/index.php/noticias/paraguay-argentina-brasil-y-chile-avanzan-en-la-coordinacion-de-acciones-para-la-implementacion-efectiva-del-corredor-bioceanico>
- 63 Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (2022). Trade Trends in goods and services in Asia-Pacific 2022/2023. Obtenido de [https://www.unescap.org/kp/2022/trade-trends-goods-and-services-asia-pacific-20222023#:~:text=Asia%2DPacific%20real%20exports%20\(excluding,US%24%2019.0%20trillion%20in%2020%2022](https://www.unescap.org/kp/2022/trade-trends-goods-and-services-asia-pacific-20222023#:~:text=Asia%2DPacific%20real%20exports%20(excluding,US%24%2019.0%20trillion%20in%2020%2022)
- 64 State Council of the People's Republic of China (13 January 2023). China's foreign trade up 7.7 pct in 2022 to new high. Retrieved from http://english.www.gov.cn/archive/statistics/202301/13/content_WS63c0c856c6d0a757729e56b5.html
- 65 Outlook India (09 September 2023). G20 Summit: PM Modi, US President Biden Launch India-Middle East- Europe Corridor, To Build Railway And Shipping Routes. pp. <https://www.outlookindia.com/national/india-middle-east-europe-corridor-launch-new-direction-to-connectivity-and-sustainable-development-of-entire-world-says-pm-modi-news-316968>.

BIBLIOGRAPHY

- Agadadashev, J. (3 June 2023). Казахстан намерен шестикратно нарастить объемы перевозок через Транскаспийский МТК. Sputnik Azerbaijan. doi:<https://az.sputniknews.ru/20220603/kazakhstan-nameren-shestikratno-narastit-obemy-perevozok-cherez-transkaspyskiy-mtk-442485305.html>
- Álvarez, G., Gómez Amigo, G., & Dilla Alfonso, H. (2023). Scope and limits of international sub-state cooperation. The experience of the bioceanic corridors. Retrieved from <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8949578>
- Alat Free Economic Zone Authority (2023). Retrieved from <https://afez.az/> Baku International Sea Trade Port CJSC (2023). Total Handling Report.
- Balbua, M. (2022). International Transport Corridors Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/368524372_International_Transport_Corridors
- Asian Infrastructure Investment Bank (2023). Retrieved from https://www.aiib.org/en/projects/list/year/All/member/Uzbekistan/sector/All/financing_type/All/status/Approved
- European Bank for Reconstruction and Development (2023). Retrieved from <https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>
- British Petroleum (2021). Statistical Review of World Energy. Retrieved from <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2021-full-report.pdf>
- Bussi res, P.-O. (09 October 2023). The Middle Corridor: A Geopolitical Game-Changer in Eurasian Trade. Geopolitical Monitor Retrieved from <https://www.geopoliticalmonitor.com/the-middle-corridor-a-geopolitical-game-changer-in-eurasian-trade/>
- China Global Investment Tracker (2023). Retrieved from <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>
- United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (2019). Strengthening transport connectivity between the Republic of Korea and Europe Through the UNESCAP Eurasian Transport Corridors. Retrieved from <https://www.unescap.org/resources/strengthening-transport-connectivity-between-republic-korea-and-europe-through-unescap>
- Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (2022). Trade Trends in goods and



services in Asia-Pacific 2022/2023. Obtenido de [https://www.unescap.org/kp/2022/trade-trends-goods-and-services-asia-pacific-20222023#:~:text=Asia%2DPacific%20real%20ex-ports%20\(excluding,US%24%2019.0%20trillion%20in%202022.](https://www.unescap.org/kp/2022/trade-trends-goods-and-services-asia-pacific-20222023#:~:text=Asia%2DPacific%20real%20ex-ports%20(excluding,US%24%2019.0%20trillion%20in%202022.)

State Council of the People's Republic of China (13 January 2023). China's foreign trade up 7.7 pct in 2022 to new high. Retrieved from http://english.www.gov.cn/archive/statistics/202301/13/content_WS63c0c856c6d0a757729e56b5.html

Cooley, A. (2012). *Great Games, Local Rules: The New Great Power Contest in Central Asia*. Oxford University Press.

Cooley, A. (2015). Russia and China in Central Asia. Retrieved from <http://www.jstor.com/stable/resrep08013>

United States Department of Commerce (2022). Retrieved from <https://trade.gov/country-commercial-guides>

Paraguay's National Directorate of Migration (14 April 2023). Paraguay, Argentina, Brazil and Chile advance in the coordination of actions for the effective implementation of the Bi-Oceanic Corridor. Retrieved from <https://www.migraciones.gov.py/index.php/noticias/paraguay-argentina-brasil-y-chile-avanzan-en-la-coordinacion-de-acciones-para-la-implementacion-efectiva-del-corredor-bioceanico>

Eurasian Rail Alliance Index (2020). International Transport Corridors in Eurasian Space: Development of Latitudinal Routes. Retrieved from https://index1520.com/upload/medialibrary/eec/_-_-EN.pdf

Fakhrutdinov, A. (13 June 2023). Грузоперевозки по ТМТМ почти удвоились в первом полугодии 2023 года. Kursiv News. Retrieved from <https://kz.kursiv.media/2023-07-13/lbrt-tmtm-3/>

Hasanli, K. (2023). Azerbaijan's position in the East-West transport corridor, LPI index, container transportation and Zangazur corridor.

Hussain, E. (2021). The Belt and Road Initiative and the Middle Corridor: Complementarity or Competition? *Insight Turkey*, 233-252. Retrieved from <https://www.jstor.org/stable/48673706>

Indeo, F. (2010). Russia and China in Central Asia: growing geopolitical competition. Retrieved from <https://www.ispionline.it/en/publication/russia-and-china-central-asia-growing-geopolitical-competition-8685>

Jie, Y., & Wallace, J. (2021). What is China's Belt and Road Initiative (BRI)? Retrieved from <https://www.chathamhouse.org/2021/09/what-chinas-belt-and-road-initiative-bri>



- Kenderdine, T., & Bucsky, P. (2021). Middle Corridor - Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route. Retrieved from [https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential#:~:text=The%20Trans%2DCaspian%20International%20Transport%20Route%20\(TITR\)%2C%20known,%2C%20the%20Caucasus%2C%20Turkey%2C%20and](https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential#:~:text=The%20Trans%2DCaspian%20International%20Transport%20Route%20(TITR)%2C%20known,%2C%20the%20Caucasus%2C%20Turkey%2C%20and)
- Liao, J. X. (2019). China's energy diplomacy towards Central Asia and the implications on its "Belt and Road initiative". Retrieved from <https://doi.org/10.1080/09512748.2019.1705882>
- MacBride, J., Berman, N., & Chatzky, A. (2023). China's Massive Belt and Road Initiative. Retrieved from <https://www.cfr.org/backgrounder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
- Notteboom, T., Pallis, A., & Rodrigue, J.-P. (2022). Port Economics, Management and Policy. Retrieved from doi.org/10.4324/9780429318184
- Information Office of the State Council of the People's Republic of China (2020). Retrieved from http://english.scio.gov.cn/beltandroad/2020-08/04/content_76345602.htm
- UN-Habitat (2015). The Role of Transport and Transit Corridors in Fostering International Cooperation for Sustainable Development: Issues and Recommendations. Retrieved from https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/20161129_Role_of_Transport_Corridors.pdf
- Otorbaev, D. (2022). What Is Happening With Sovereign Debt in Central Asia? Retrieved from <https://thediplomat.com/2022/10/what-is-happening-with-sovereign-debt-in-central-asia/>
- Outlook India (09 September 2023). G20 Summit: PM Modi, US President Biden Launch India-Middle East-Europe Corridor, To Build Railway And Shipping Routes. pp. <https://www.outlookindia.com/national/india-middle-east-europe-corridor-launch-new-direction-to-connectivity-and-sustainable-development-of-entire-world-says-pm-modi-news-316968>.
- Ozat, M., & Nelson, H. (2023). The Middle Corridor: The Beginning of the End for Russia's Northern Corridor? Retrieved from <https://www.caspianpolicy.org/research/energy-and-economy-program-eep/the-middle-corridor-the-beginning-of-the-end-for-russias-northern-corridor>
- President of the Republic of Azerbaijan (2016). Strategic road map concerning the development of logistics and trade in the Azerbaijan Republic. Retrieved from <https://monitoring.az/assets/upload/files/4eae769862be45d63dcd5b50b1d31844.pdf>
- Reuters (24 August 2021). China's CNPC secures more Turkmen gas in new deal. Retrieved from <https://www.reuters.com/world/middle-east/chinas-cnpc-secures-51-bcm-turkmen-gas-new-deal-says-source-2021-08-23/>
- Transcaspio International Transport Route (2023). Retrieved from <https://middlecorridor.com/ru/ob-assotsiatsii/history>





- Sukhinin, S., Petrov, K., & Novoselova, I. (2023). Features, problems and opportunities for the development of transport corridors in the Eurasian Economic Union. Obtenido de <https://www.proquest.com/openview/ec4d0f635969753841ab48fd0c5b893e/1?pq-origsite=gscholar&cbl=2040555>
- Vakulchuk, R., & Overland, I. (2019). China's Belt and Road Initiative through the lens of Central Asia. In F. Cheung, & Y. Hong, Regional Connection under the Belt and Road Initiative. Routledge.
- Vardomsky, L. (2023). International Transport Corridors in the Context of Developing Russia's Transit Potential. Retrieved from <https://doi.org/10.1134/S2079970522700575>
- Vasa, L., & Barkanyi, P. (2023). Geopolitical and Geo-Economic Importance of the Middle Corridor: A Comprehensive Overview. Retrieved from DOI: 10.47703/ejeb.v2i67.295



PERSPECTIVAS DE COOPERACIÓN ENTRE EL MERCOSUR Y LA ORGANIZACIÓN DE ESTADOS TÚRQUICOS

Alejo José Sanchez Piccat

Licenciado en Relaciones Internacionales (Universidad Argentina de la Empresa),
Maestrando en Defensa Nacional (UNDEF - Universidad de la Defensa Nacional).
Fundador y Director de Politólogos al Whisky, Editor Asociado del equipo editorial de
Zona Militar / Escenario Mundial.

ABSTRACT

La Organización de Estados Túrquicos (OET) es una organización intergubernamental, fundada en 2009 con el objetivo general de promover la cooperación global entre los Estados túrquicos. Actualmente, sus Estados miembros son Azerbaiyán, Kazajistán, Kirguistán, Uzbekistán y Türkiye. Además, Hungría en 2018, Turkmenistán en 2021 y la República Turca del Norte de Chipre en 2022 se incorporaron como miembros observadores de la misma.

Esta entidad busca promover las distintas agendas que proponen sus Estados, en cuanto abarcan áreas de trabajo bilateral existentes, como la economía, la ciencia, la educación, el transporte, las aduanas, el turismo y otros campos diversos. Esto la transforma en un instrumento de proyección internacional que no solo se limita al Asia Central y el Cáucaso.

Tal como plantea uno de sus pilares fundacionales, este bloque regional busca integrar las agendas de los países que la conforman más allá de sus vecinos. En este contexto es importante explorar las alternativas y perspectivas de cooperación entre el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y dicha organización.

En este trabajo se buscará exponer y describir aquellos campos en los cuales ambos bloques regionales puede colaborar e incrementar sus relaciones. Esta investigación no se limitará a indagar exclusivamente en cuestiones económicas, sino que abarcará otros ejes de interacción internacional para el establecimiento de acuerdos mutuos entre ambos.

Se argumenta que esta cooperación es fundamental debido a la expansión geográfica que ofrece, la diversificación de fuentes de cooperación, el fortalecimiento de la posición internacional y las sinergias en áreas como comercio, economía, educación, ciencia, turismo e infraestructura. La colaboración estratégica entre el Mercosur y la OET representa una oportunidad clave para el desarrollo y la estabilidad en un mundo globalizado.





PUNTOS CLAVE

- Establecer una agenda de vinculación económica amplia, que incluya como energía, transporte y la cooperación industrial y agrícola.
- Utilizar la base del Memorando con la Unión Económica Euroasiática (UEE) como base para establecer un mecanismo de cooperación con la OET.
- Identificar las áreas específicas del comercio que representa la OET para el MERCOSUR, identificar productos y áreas competitivas y complementarias.
- Promover la Cooperación en Ciencia y Tecnología y establecer programas conjuntos de investigación y desarrollo en áreas de interés mutuo, como la tecnología agrícola, producción de alimentos, la energía renovable y la ciberseguridad.

INTRODUCCIÓN

La Organización de Estados Túrquicos (OET) es un organismo intergubernamental que se esfuerza por fomentar y avanzar en la cooperación integral entre los Estados túrquicos. El Acuerdo de Najicheván sirvió de base para la formación de la organización el 3 de octubre de 2009. En la actualidad, la OET es una organización en la que Azerbaiyán, Kazajistán, Kirguistán, Türkiye y Uzbekistán operan como miembros de pleno derecho. Además, Turkmenistán, Hungría y la República Turca del Norte de Chipre son miembros observadores de la organización.

En la actualidad, la población de los Estados miembros y OET asciende aproximadamente a 173 millones de personas, que residen en una extensa e importante zona geopolítica de 4200000 kilómetros cuadrados. El papel de los Estados miembros de la organización en la economía mundial es también muy relevante. El producto interior bruto (PIB) de los países asciende a 1.500 billones de dólares. Esto equivale al 5,5% del PIB de Asia. Al mismo tiempo, la economía de los países de la región se desarrolla rápidamente. La tasa media de crecimiento anual de la industria es del 8-12%. Los intercambios comerciales entre los países de la OET ascienden a 1.197 millones de dólares.

La organización fue creada sobre la base de cuatro características principales comunes a sus miembros: un pasado, una lengua, una identidad y una cultura compartidos. La organización pretende mejorar la cooperación no solo en la economía, sino también pone énfasis en la ciencia, la educación, el transporte, las aduanas y el turismo. Esta colaboración multilateral





en estos ámbitos dentro de la OET puede contribuir favorablemente al desarrollo regional, especialmente en Asia Central y el Cáucaso.

La cooperación económica sigue siendo una preocupación primordial de la organización. Los objetivos y deberes de la organización en la esfera económica, esbozados en el Artículo 2 del Acuerdo de Najichevan, indican que la colaboración económica es una piedra angular vital de la OET.

Los fines económicos del acuerdo implican el establecimiento de condiciones ventajosas para el comercio y la inversión, la simplificación de los procedimientos aduaneros y de tránsito para mejorar el intercambio eficaz de bienes, capitales, servicios y tecnologías. Además, pretende racionalizar las operaciones financieras y bancarias para lograr un crecimiento integrador y equitativo.

A pesar de unir a los países túrquicos, la organización adopta un enfoque integrador, con el objetivo de promover la solidaridad y estrechar los lazos entre los Estados que la conforman. Uno de sus propósitos es convertirse en un instrumento regional que facilite no solo la cooperación entre sus miembros, sino también el vínculo de estos con otras áreas del mundo.

Para alcanzar este propósito, la OET evita limitarse a trabajar exclusivamente en el marco de sus miembros y colabora con las naciones vecinas en distintos ejes de trabajos, además de la economía y los vínculos comerciales.

En este punto es valioso comprender las oportunidades de desarrollo que representa no solo la organización en su conjunto, sino también el potencial que tienen los distintos miembros en sus particularidades. Es por eso que en los últimos años los estados túrquicos se presentan como una de las potencialidades a la hora de ampliar la agenda internacional de los distintos países.

Este trabajo tiene como objetivo exponer y describir los campos en los que ambos bloques regionales pueden colaborar y fortalecer sus relaciones. No se limitará únicamente a investigar asuntos económicos, sino que abordará otros aspectos de interacción internacional para establecer acuerdos mutuos entre ambos.

La importancia de la cooperación entre el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la OET será analizada, resaltando las áreas en las que podrían colaborar. Se argumenta que esta colaboración es de suma importancia debido a las oportunidades que ofrece en términos de alcance geográfico, diversificación de fuentes de cooperación, fortalecimiento de la posición internacional y sinergias en campos como el comercio, la economía, la educación, la ciencia, el turismo y la infraestructura. La colaboración estratégica entre el Mercosur y la OET se erige como una oportunidad esencial para el desarrollo y la estabilidad en un mundo caracterizado por la globalización.





HACIA UN ACERCAMIENTO ENTRE LA OET Y EL MERCOSUR

En el marco de una agenda globalizadora a partir de la década de los años 1990, los distintos Estados nacionales, impulsados por una nueva corriente general a nivel global, se embarcaron en estrategias para cooperar y diversificar sus agendas comerciales. En este contexto es importante y relevante para desarrollar los posibles marcos de cooperación, comprender las motivaciones que se dieron para la conformación de estas organizaciones y así entender cuáles son los puntos de la historia compartida en los cuales pueden desarrollarse áreas conjuntas de cooperación mutua.

En el periodo que precedió a la creación del MERCOSUR en 1991, Sudamérica experimentó una serie de cambios políticos y económicos que influyeron en la concepción de este conglomerado regional.

Es crucial señalar que la región vivió una década tumultuosa en los años ochenta, caracterizada por numerosas crisis económicas. Múltiples países sudamericanos sufrieron hiperinflación, graves deudas externas y recesiones económicas. Los años noventa plantearon la necesidad de estimular las economías y restablecer la estabilidad financiera.

Además, en este periodo muchos países sudamericanos pasaron de regímenes autoritarios a sistemas democráticos. Por lo tanto, la estabilidad política y la garantía de un sistema democrático se convirtieron en objetivos críticos para la región.

A escala mundial, la década de 1990 marcó la aparición de la globalización y la liberalización de los mercados. En este contexto, los países sudamericanos se propusieron integrarse en la dinámica económica mundial en evolución.

Para lograr este objetivo, Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay firmaron el Tratado de Asunción en 1991, que estableció el MERCOSUR como bloque regional. El principal objetivo del tratado era crear un mercado común en la región para promover el crecimiento económico y la cooperación política entre sus miembros. MERCOSUR se originó para promover el comercio dentro de la región, estandarizar las políticas económicas y fomentar la inversión y la colaboración en sectores como la agricultura, la industria y las infraestructuras.

LOS IMPULSOS DE LOS ESTADOS TÚRQUICOS

La formación de la OET en 2009 estuvo estrechamente vinculada a los factores políticos, económicos y culturales de Asia Central y Eurasia en el siglo XXI.

En primer lugar, varios países de la región perseguían una mayor colaboración en los ámbitos económico, político y cultural para hacer frente a los retos frecuentes y aprovechar las oportunidades de desarrollo. Esto dio sitio a la creación de una organización que promoviera la cooperación dentro de la región.





En segundo punto, cabe señalar que algunos de los Estados miembros de la OET, como Azerbaiyán, Kazajistán, Kirguistán y Uzbekistán, así como Turkmenistán que es un estado observador de la OET, formaron parte de la Unión Soviética hasta su colapso en 1991. Tras obtener la independencia, estos países se propusieron establecer nuevas identidades políticas y económicas. Fomentaron la colaboración regional como medio para alcanzar sus objetivos.

Además, la influencia lingüística y cultural compartida entre esos países y Türkiye, miembro de la OET, desempeñó un papel fundamental en la formación de la organización. Türkiye tiene un interés natural en reforzar sus lazos con los países de Eurasia debido a las conexiones lingüísticas y culturales que comparten.

Türkiye se encuentra en una posición única para fortalecer sus relaciones con los países de Eurasia debido a sus profundos lazos históricos y culturales compartidos. Estas conexiones se basan en siglos de intercambio cultural y comercial que han dejado una huella duradera en la lengua, la religión y la identidad de estas naciones. Además, la similitud lingüística entre el turco y los idiomas hablados en la región facilita la comunicación y la comprensión mutua, sentando las bases para una cooperación más estrecha.

Desde una perspectiva económica, Türkiye se beneficia de su posición estratégica como puente entre Europa y Eurasia. La región es rica en recursos naturales, y el Estado busca aprovechar estas oportunidades para fortalecer sus lazos comerciales y económicos. Asimismo, su papel como actor diplomático activo en organizaciones multilaterales que incluyen a estos países le brinda la plataforma ideal para promover la cooperación regional y abordar cuestiones comunes, desde la seguridad hasta el desarrollo económico. Estos factores combinados hacen que la profundización de los lazos con Eurasia sea una opción natural y estratégica para Türkiye.

En este contexto, con el paso del tiempo, ambas organizaciones, MERCOSUR y OET, desarrollaron y evolucionaron en distintos campos de cooperación internacional más allá de sus objetivos fundacionales. Estos procesos en paralelo dan así condiciones propicias para poder establecer mecanismos que sean favorables para sus miembros con otros bloques regionales.

Uno de los antecedentes que se pueden tener como referencia es el Memorándum de entendimiento entre el MERCOSUR y la Comisión Económica Euroasiática en el 2018. El Memorándum sentó las bases para una relación futura que podría mejorar los términos de intercambio, diversificar mercados y productos de exportación, y crear oportunidades comerciales adicionales.

Frente a esto, se puede pensar en establecer mecanismos de cooperación entre el OET y el MERCOSUR para poder así brindar oportunidades para sus Estados miembros.





COMPRENDER LA ORGANIZACIÓN DE ESTADOS TÚRQUICOS PARA FOMENTAR LA COOPERACIÓN

Para comprender el origen de la OET es relevante definir qué se refiere por “Pueblos Túrquicos”. Estos se configuran como un grupo étnico que comparte una serie de características culturales, lingüísticas e históricas profundamente arraigadas.

La principal característica es que las personas que lo conforman hablan diferentes lenguas que forman parte de la familia de lenguas túrquicas, las cuales se extienden a lo largo de una amplia región geográfica, desde Europa del Este hasta Asia Central y Siberia. Sin embargo, es importante destacar que aunque comparten una base lingüística común, cada grupo étnico suele desarrollar su propia lengua túrquica específica relacionada. Por ejemplo, el turco, el azerbaiyano y el uzbeko son ejemplos de lenguas túrquicas habladas por diferentes comunidades dentro de los países que lo conforman.

Más allá de las similitudes lingüísticas, estos pueblos también comparten una rica herencia cultural que abarca elementos históricos, tradiciones arraigadas, costumbres compartidas, mitología y patrones migratorios históricos. Esta herencia cultural compartida ha sido fundamental para la formación de identidades culturales y étnicas en toda la región donde residen.

A continuación, se desarrollará un listado de los principales Estados donde se encuentran distribuidos los pueblos túrquicos, cabe la aclaración que en ningún país existe una totalidad de etnia, sino que en el interior de los distintos se conglomeran una diversidad de etnias y grupos, la generalización de un Estado considerado como tal no denota ni excluye la existencia de otras minorías presentes en las naciones.

Naturalmente, cuando se expone el término “túrquico” el país que se manifiesta es Türkiye, estos representan la mayoría de la población, superando los 80 millones de habitantes. En segundo término, Azerbaiyán alberga a los azerbaiyanos, que constituyen la mayoría étnica en el país, con una población cercana a los 10 millones de habitantes y otros 25/30 millones en Irán.

Kazajistán cuenta con una población de aproximadamente 19 millones de habitantes, siendo los kazajos la mayoría étnica. Su herencia cultural se enraíza en las estepas de Asia Central. Uzbekistán es el país con la población túrquica más numerosa en Asia Central, con alrededor de 34 millones de habitantes, mayoritariamente uzbekos. Kirguistán tiene una población de aproximadamente 6 millones de habitantes, en su mayoría kirguises étnicos.

Turkmenistán alberga a aproximadamente 6 millones de habitantes, principalmente turcomanos, con una cultura que refleja su legado nómada. Además de los países mencionados, existen minorías túrquicas significativas en varias otras naciones de Eurasia, incluidas regiones de Asia Central, el Cáucaso, Europa del Este y el Medio Oriente.

Estos lazos culturales, tal como se planteó anteriormente, son los que propulsaron los





cimientos para la conformación de la OET. En este contexto, la historia compartida y las características que comparten los diversos Estados que conforman la organización son un elemento sumamente valioso y relevante para comprender los diversos procesos de cooperación que se desarrollan no solo en el seno del organismo, sino también en el entorno exterior del mismo.

ANTECEDENTES DE LA OET

Después del colapso de la Unión Soviética en 1991, cinco Estados túrquicos alcanzaron su plena independencia, a saber, Azerbaiyán, Uzbekistán, Kirguistán, Turkmenistán y Kazajistán.

Algunos de estos Estados buscaron afiliarse a varias organizaciones regionales, incluyendo la Comunidad de Estados Independientes (CEI), la Organización para la Democracia y el Desarrollo Económico de Georgia, Ucrania, Azerbaiyán y Moldavia (GUAM), la Unión Económica Euroasiática (UEE), la Organización del Tratado de Seguridad Colectiva (OETC) y la Organización de Cooperación de Shanghái (OCS).

Paralelamente, se observó una creciente expresión de voluntad por parte de los líderes de los Estados túrquicos en el sentido de que los rasgos compartidos de sus sociedades podrían establecer mecanismos de influencia más robustos en la arena internacional.

Estas afirmaciones condujeron a la celebración de numerosas cumbres e iniciativas entre Türkiye y estos estados entre 1992 y 2009.

Es importante comprender que vínculo inicial entre estos países se basó en gran medida en la afinidad cultural, evolucionando posteriormente hacia una cooperación de índole económica.

Este proceso se inició en la Cumbre Inaugural de los Jefes de Estados de Habla Túrquica, celebrada en Ankara en 1992. Este evento histórico reunió a los líderes de los recién independizados Estados Túrquicos, incluyendo Azerbaiyán, Kazajistán, Kirguistán, Turkmenistán y Uzbekistán, junto con Türkiye. Le siguieron Cumbres en diversas ubicaciones: Estambul (1994), Bishkek (1995), Taskent (1996), Astaná (1998), Bakú (2000), Estambul (2001), Antalya (2006), Najicheván (2009) e Istanbul (2010).

La Cumbre de Taskent en 1996 marcó un hito significativo al reconocer la necesidad de establecer consultas multilaterales regulares, reuniones técnicas y asegurar la aplicación consistente de las decisiones adoptadas. En consecuencia, surgió la propuesta de crear la Secretaría de la Cumbre de los Estados de Habla Túrquica.

Durante la Cumbre de Astaná en 1998, se procedió a la formal adopción del Estatuto de dicha Secretaría. Sin embargo, a pesar de la decisión tomada durante la Cumbre de Bakú en 2000 de establecer una Secretaría Permanente en Türkiye, este proceso se vio ralentizado debido a la disminución de la participación de Uzbekistán en las Cumbres posteriores y a las reservas expresadas por Turkmenistán sobre ciertas cuestiones.

Un hito trascendental se alcanzó durante la Cumbre de Najichevan en 2009, donde se ru-





bricó el Acuerdo de Najichevan para la creación del Consejo de Cooperación de los Estados de Habla Túrquica.

Finalmente, en 2009, durante la Cumbre de Najichevan, se estableció el Consejo de Cooperación de Estados de Habla Túrquica, también conocido como el Consejo Túrquico. La creación de esta organización reflejó la determinación política predominante en las reuniones de los líderes, con el objetivo fundamental de fomentar una colaboración extensa entre estos Estados de Habla Túrquica.

Este acuerdo entró en vigencia en noviembre de 2010. Asimismo, durante la 10ª Cumbre celebrada en Estambul en 2010, el Consejo de Cooperación de los Estados de Habla Túrquica dio inicio oficialmente a sus funciones.

De acuerdo con el Acuerdo de Najichevan, las cumbres se celebran una vez al año, y las reuniones del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores tienen lugar un día antes de estas cumbres anuales.

Hasta la fecha, se han llevado a cabo diez Cumbres en diferentes ubicaciones, que incluyen Almaty, Bishkek, Gabala, Bodrum, Astana, Cholpan-Ata, Bakú, Estambul y Samarkanda. Además, también se realizaron cumbres extraordinarias y cumbre informales.

En 2021, durante la cumbre celebrada en Estambul, se tomaron decisiones muy relevantes para esta organización. En primer punto, el Consejo Túrquico fue renombrado como “Organización de Estados Túrquicos”. El presidente de Türkiye, Recep Tayyip Erdoğan, anunció esta decisión y expresó que este nuevo nombre y estructura permitirían un mayor desarrollo y fortalecimiento de la OET. Desde una perspectiva legal, este cambio es de gran importancia, ya que confiere a la organización un estatus “pleno de derecho”. Esto implica la capacidad de implementar nuevos mecanismos de toma de decisiones y adaptarse para la inclusión de nuevos miembros en el futuro.

Otro aspecto relevante de la Cumbre de Estambul fue la oficialización del proceso de unificación de todos los Estados túrquicos en una sola organización. Turkmenistán recibió oficialmente el estatus de observador. Esta decisión se basa en el Artículo 16 del Acuerdo de Najichevan, que establece que el estatus de observador puede otorgarse a Estados, organizaciones internacionales y foros internacionales. Aunque los observadores no participan en la toma de decisiones de la organización, desempeñan un papel importante en sus actividades.

Durante la Cumbre de Estambul, también se firmó el “Reglamento de los Socios de la Organización de Estados Túrquicos”. Este documento establece los instrumentos para la cooperación futura de la organización con terceros países y crea una base legal para la expansión de la cooperación con ellos. Prácticamente, cualquier Estado puede convertirse en socio si está dispuesto a contribuir de manera significativa al desarrollo de la cooperación mutuamente beneficiosa en áreas específicas. Esto sugiere que la OET se centrará en la ampliación de su colaboración con terceros países en lugar de aumentar el número de Estados miembros u observadores.



Un tercer resultado crucial de la Cumbre de Estambul fue la adopción oficial de su estrategia de desarrollo a largo plazo, conocida como “Visión del Mundo Túrquico 2040”. Este documento se divide en cuatro áreas de cooperación: política y seguridad, económica y sectorial, entre personas y con terceros. Establece las prioridades para la cooperación a largo plazo entre los Estados miembros y observadores de la organización, enfocándose en aspectos políticos, económicos y culturales.

Se puede tomar los principales hitos de las distintas cumbres que se dieron en la siguiente tabla:

Cumbre	Año	Ubicación	Tema Principal	Hitos Destacados
Primera	2011	Almaty, Kazajistán	Establecimiento de la Cumbre	Fundación de la Cumbre.
Segunda	2012	Bishkek, Kirguistán	Cooperación Educativa, Científica y Cultural	
Tercera	2013	Gabala, Azerbaiyán	Transporte y Conectividad	Acuerdo sobre Transporte y Conectividad.
Cuarta	2014	Bodrum, Turquía	Cooperación en el Turismo	
Quinta	2015	Astana, Kazajistán	Medios y Tecnologías de la Información	Discusión sobre Medios y Tecnologías de la Información.
Sexta	2018	Cholpon-Ata, Kirguistán	Juventud y Deporte	Hungría recibió el estatus de observador en el Consejo Turco.
Séptima	2019	Bakú, Azerbaiyán	Apoyo a las Pequeñas y Medianas Empresas	Se dio la bienvenida a Uzbekistán como nuevo miembro de la organización.
Octava	2021	Estambul, Turquía	Tecnologías Verdes y Ciudades Inteligentes	Cambio de nombre a “Organización de Estados Túrquicos”. Ingreso de Turkmenistán como observador. Entre los temas clave de la agenda se encontraba el establecimiento del Turkic Investment Fund y la aprobación de la Turkic World Vision-2040, que establece los objetivos y tareas a medio y largo plazo de la Organización.



Novena	2022	Samarkand, Uzbekistán	Nueva Era para la Civilización Turca	Compromiso con la Visión Turca del Mundo 2040
Décima	2023	Astana, Kazajistán		

Fuente: Elaboración propia.

OBJETIVOS GENERALES Y ESTRUCTURA DE LA ORGANIZACIÓN

Tal como se expresó en líneas anteriores, la conformación de la OET se enmarcó en los esfuerzos de los Estados Túrquicos por establecer mecanismos de cooperación para fortalecer los vínculos en distintas áreas, pero en particular en el intercambio económico.

En el artículo 2 del Acuerdo de Najichevan se expresan los principales fines que persigue la organización. Entre estos se destacan:

- El fortalecimiento de la confianza mutua, la amistad y las buenas relaciones de vecindad entre las Partes;
- El mantenimiento de la paz, el fortalecimiento de la seguridad y la confianza en la región y en el mundo en general;
- La búsqueda de una posición común en cuestiones de política exterior que sean de interés recíproco, incluidas las que se planteen en el marco de las organizaciones y foros internacionales;
- La coordinación de medidas para combatir el terrorismo internacional, el separatismo, el extremismo, la trata de seres humanos, el tráfico de estupefacientes, y la asistencia a los encargados de aplicar políticas internacionales de control del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas;
- La promoción de una cooperación regional y bilateral eficaz en las esferas de la política, el comercio y la economía, la aplicación de la ley, el medio ambiente, la cultura, la ciencia y la tecnología, la técnica militar, la educación, la energía, el transporte, el crédito y las finanzas y otras esferas de interés común;
- La creación de condiciones favorables al comercio y las inversiones, una mayor simplificación de los trámites aduaneros y de tránsito con el fin de facilitar la circulación de bienes, capitales, servicios y transferencia de tecnología y la simplificación de las operaciones financieras y bancarias;
- El logro de un crecimiento económico integral y equilibrado, y del desarrollo social y cultural en la región mediante la adopción de medidas conjuntas sobre la base de una aso-





ciación equitativa para mejorar constantemente las condiciones de vida de las poblaciones de las Partes;

- La discusión de cuestiones orientadas a garantizar el estado de derecho y la buena gobernanza, así como los derechos humanos y las libertades fundamentales, de conformidad con las normas y principios de derecho internacional generalmente reconocidos;
- El fomento de la interacción en el campo de la ciencia y la tecnología, la educación, la salud, la cultura, los deportes y el turismo;
- El fomento de la interacción entre los medios de difusión para las masas y la comunicación entre las Partes con el fin de promover, popularizar y difundir el gran patrimonio cultural e histórico de los pueblos túrquicos;
- El debate de cuestiones relativas al intercambio de información jurídica con objeto de fomentar la interacción y la asistencia jurídica recíproca, y la cooperación en relación con distintas ramas del derecho.

Los Estados miembros desarrollaron distintos órganos que dieron forma a la organización tal como se la conoce actualmente:

El primer órgano destacado es el **Consejo de Jefes de Estado**, que ocupa un papel central en la toma de decisiones de la organización. Este consejo está presidido por el país que asume la **Presidencia** en ejercicio, siguiendo un orden alfabético establecido. La misma cumple la función de anfitriona de la reunión ordinaria del Consejo de Jefes de Estado, presidirá el Consejo de Cooperación hasta que se celebre otra reunión de la OET en el cual se renuevan sus autoridades.

El **Consejo de Jefes de Estado**, tal como expone el Acuerdo de Najichevan lleva a cabo sus funciones mediante la organización de reuniones periódicas de los líderes de los Estados miembros. En el marco de estas reuniones, se abordan diversos asuntos de importancia:

1. Se analizan temas relacionados con las acciones de los Estados miembros en la resolución de problemas internacionales actuales.
2. Se establecen los principales lineamientos de cooperación entre los Estados miembros
3. Se evalúan las actividades realizadas

Estas reuniones del Consejo de Jefes de Estado se celebran de manera anual. Además, es posible convocar reuniones extraordinarias del Consejo de Jefes de Estado si existe acuerdo entre los Estados miembros.





En segundo lugar, se encuentra el **Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores**, que desempeña las siguientes funciones esenciales:

1. Analizar los asuntos relacionados con la labor actual llevada a cabo por la organización.
2. Identificar las cuestiones internacionales de mayor relevancia que deben ser discutidas durante las reuniones del Consejo de Jefes de Estado.
3. Aprobar la plantilla de personal y el informe financiero presentado por la Secretaría.

Por lo general, las reuniones del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores se celebran previamente a las reuniones del Consejo de Jefes de Estado, y se llevan a cabo en el mismo lugar que estas últimas.

Asimismo, es posible convocar reuniones extraordinarias del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores si existe acuerdo entre los Estados miembros.

El **Consejo de Funcionarios Superiores** estará compuesto, como mínimo, por un representante de cada uno de los Estados Partes.

Las funciones principales del mismo comprenden:

1. Coordinar las actividades realizadas por la Secretaría.
2. Revisar y otorgar su aprobación a los proyectos de documentos elaborados por la Secretaría antes de su consideración por parte del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores y su posterior aprobación por parte del Consejo de Jefes de Estado.

Otro órgano de la misma es el **Consejo de Ancianos**, es una institución de carácter permanente que opera en calidad de consejo asesor y consultivo bajo los auspicios de la OET.

Con el fin de facilitar la realización de los objetivos y las funciones de la organización, las Partes acuerdan establecer una **Secretaría** que funcionará como el órgano ejecutivo permanente de la institución. La Secretaría tendrá su sede en Estambul, Türkiye.

Las atribuciones de la Secretaría incluyen:

1. Tomar medidas administrativas, organizativas, protocolarias y técnicas necesarias para organizar las reuniones del Consejo de Jefes de Estado, el Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores, el Consejo de Funcionarios Superiores y otras reuniones bajo la jurisdicción del OET.
2. Preparar proyectos de documentos.
3. Mantener un archivo de documentos.
4. Servir como centro de intercambio de documentos e información presentados por las



Partes y recibidos de otras organizaciones y foros internacionales.

- 5. Difundir información relevante sobre la organización.
- 6. Ejercer otras funciones y responsabilidades establecidas por el Consejo de Jefes de Estado, el Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores y el Consejo de Funcionarios Superiores.
- 7. Preparar un proyecto de plantilla de personal y someterlo a la aprobación del Consejo de Funcionarios Superiores.
- 8. Presentar informes sobre sus actividades financieras al Consejo de Funcionarios Superiores.

La Secretaría será dirigida por el Secretario General, quien será designado por el Consejo de Jefes de Estado a propuesta del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores. El Secretario General, junto con los secretarios adjuntos de cada Parte (excluyendo al Estado de su propia nacionalidad), será designado por rotación siguiendo el orden alfabético. Su mandato será de tres años sin posibilidad de renovación.

Además, la Secretaría gozará de capacidad jurídica internacional para cumplir sus propósitos y funciones, incluyendo la capacidad de celebrar tratados con el acuerdo de todas las Partes, adquirir y disponer de bienes, presentarse ante tribunales y abrir cuentas bancarias y realizar transacciones financieras en efectivo y otros activos líquidos.

Adicionalmente de estos órganos, la organización actúa como una entidad paraguas que engloba diferentes mecanismos de cooperación preexistentes. Estos incluyen la Organización Internacional de Cultura Túrquica (TURKSOY), la Asamblea Parlamentaria de los Países de Habla Túrquica (TURKPA), la Academia Internacional Túrquica, la Fundación de Cultura y Patrimonio Túrquico y la Cámara de Comercio e Industria Túrquica.

Órgano	Funciones Principales	Conformación
Consejo de Jefes de Estado	- Toma decisiones clave.	País que asume la Presidencia en ejercicio (Uzbekistán actualmente).
Presidencia de la Organización de Estados Túrquicos	- Preside reuniones del Consejo de Jefes de Estado. - Cumple funciones específicas como país anfitrión de la reunión ordinaria del Consejo de Jefes de Estado.	País que ostenta la Presidencia en ejercicio (Uzbekistán actualmente).



Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores	- Analiza asuntos relacionados con la labor actual de la organización. - Identifica cuestiones internacionales relevantes para discutir en el Consejo de Jefes de Estado.	Ministros de Relaciones Exteriores de los Estados miembros.
Consejo de Funcionarios Superiores	- Coordina las actividades de la Secretaría. - Revisa y aprueba proyectos de documentos antes de ser considerados por el Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores y el Consejo de Jefes de Estado.	Representante de cada Estado Parte.
Consejo de Ancianos	- Opera como consejo asesor y consultivo.	Elegidos por cada Estado
Secretaría	- Realiza funciones administrativas, organizativas, protocolarias y técnicas para organizar reuniones. - Prepara proyectos de documentos. - Mantiene un archivo de documentos. - Difunde información relevante sobre la organización. - Funciones y responsabilidades establecidas por los órganos de la OET.	Secretarios adjuntos de cada Parte (designados por rotación). Secretario General (Kubanychbek Omuraliev de Uzbekistán actualmente).
Mecanismos de Cooperación Preexistentes	- Incluye entidades como TURKSOY, TURKPA, Academia Internacional Turquica, Fundación de Cultura y Patrimonio Turquico, Cámara de Comercio e Industria Turquica.	

Estructura de la Organización de Estados Turquicos. Fuente: Elaboración propia con base en el Acuerdo de Najicheván.





COOPERACIÓN ENTRE MERCOSUR Y OET

El MERCOSUR, en su espíritu de involucrarse con otros Estados y otros bloques regionales, establece una serie de mecanismos para la articulación del vínculo Extra-MERCOSUR. La organización ha otorgado una gran importancia a la cooperación internacional desde sus inicios en 1991. A lo largo de los años, este bloque regional ha participado en diversas iniciativas de cooperación con socios de todo el mundo. Estos esfuerzos tienen como objetivo fortalecer las capacidades de sus Estados Miembros y avanzar en el proceso de integración regional.

La cooperación internacional en el MERCOSUR se concibe como una herramienta clave para alcanzar estos objetivos. A través de esta cooperación, se han ejecutado numerosos proyectos con el apoyo de organismos internacionales y países cooperantes. Estos proyectos abarcan áreas temáticas prioritarias, como salud, educación, medio ambiente, género, comercio intrarregional y más.

En los últimos años, el MERCOSUR ha reconocido la necesidad de abordar las asimetrías entre sus Estados Miembros y compartir conocimientos y experiencias de manera horizontal. En este contexto, se ha dado un énfasis especial a la Cooperación Sur-Sur, con el objetivo de reforzar esta forma de cooperación en el bloque regional.

En 2014, los Estados Miembros aprobaron la “Política de Cooperación Internacional del MERCOSUR” mediante la Decisión CMC N° 23/14. Esta política establece los principios, objetivos y modalidades que deben guiar la cooperación técnica.

Sus objetivos generales incluyen el fortalecimiento de las capacidades de los Estados miembros, la profundización de la integración regional, la reducción de las asimetrías entre los países del bloque y el intercambio de conocimientos y experiencias.

La cooperación internacional en el MERCOSUR se desarrolla a través de dos modalidades principales:

Cooperación Intra-MERCOSUR: Se lleva a cabo mediante la asociación de dos o más Estados Miembros para realizar proyectos y programas que contribuyan a la consolidación del proceso de integración y al fortalecimiento de las capacidades técnicas e institucionales de los Estados Miembros.

Cooperación Extra-MERCOSUR: Implica la colaboración con terceros países, procesos de integración, organismos internacionales y asociaciones regionales. Los proyectos en esta modalidad pueden abordar los mismos objetivos que la cooperación Intra o apoyar el desarrollo de terceros países o procesos de integración.

En el sitio oficial del MERCOSUR se expresan los distintos acuerdos comerciales que mantiene vigente la organización, en los cuales se diferencian una gama de entendimientos que van desde el establecimiento de Tratados de Libre comercio, Acuerdos de Complementación Económica, Memorandos de entendimiento hasta Acuerdos preferenciales con distintos países y organizaciones.





Se exponen que se llegaron a tres Acuerdos Parciales de Complementación Económica (Comunidad Andina, Cuba y Perú), cuatro Acuerdos de Complementación Económica (Bolivia, Chile, Colombia y México), tres Tratados de Libre Comercio (Egipto, India e Israel) y un Acuerdo de Comercio Preferencial (con la Unión Aduanera de África del Sur - SACU). Además, desde el 2010 se firmaron tres Memorándum de Entendimiento con Türkiye en 2010, Líbano en 2014 y la Unión Económica Euroasiática en 2018.

Actualmente, se han establecido negociaciones comerciales a nivel internacional con diversos Estados y organizaciones desde 2015. Estas negociaciones han abarcado una amplia gama de temas. En estas se destacan:

- Australia y Nueva Zelanda: Se han mantenido conversaciones con estos países para fortalecer los lazos comerciales y económicos.
- Canadá: Las conversaciones con Canadá se han centrado en cuestiones comerciales, como el acceso a mercados y la cooperación en diversos sectores.
- Corea del Sur: Se exploraron posibles acuerdos comerciales con Corea del Sur.
- Japón: Diálogos exploratorios se llevaron a cabo con Japón para evaluar la posibilidad de un acuerdo de asociación económica.
- Marruecos: Se han retomado los contactos con Marruecos para discutir un acuerdo comercial que incluye el intercambio de información y estadísticas comerciales.
- Túnez: Se llevaron a cabo negociaciones para establecer una zona de libre comercio entre MERCOSUR y Túnez.
- Vietnam: Se exploraron las perspectivas comerciales y se trabajó en un documento base de discusión con Vietnam.
- Alianza del Pacífico: En 2014, la Alianza del Pacífico comenzó a formar parte de las negociaciones externas del MERCOSUR, con discusiones centradas en temas de cooperación y comercio regional.
- ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático): Se estableció un diálogo económico-comercial entre el MERCOSUR y la ASEAN, con el objetivo de fortalecer los vínculos comerciales.
- EFTA (Asociación Europea de Libre Comercio): Las negociaciones se iniciaron en 2017 para discutir temas como el acceso a mercados de bienes y servicios, entre otros.
- Unión Europea (UE): Las conversaciones con la UE comenzaron en 1991 y culminaron en un acuerdo intercontinental que abarca diversos aspectos comerciales y económicos, aunque este no pudo entrar en vigor.





¿CÓMO ES EL PROCESO DE NEGOCIACIONES EXTERNAS DEL MERCOSUR?

En documento fundamental que rige estos esfuerzos es la “Decisión CMC N° 16/18”, que establece el “Procedimiento para la suscripción de acuerdos en materia de cooperación internacional en el MERCOSUR”. Este documento sienta las bases y los procedimientos para la formalización de acuerdos de cooperación tanto dentro del bloque como con terceros países y organizaciones internacionales.

Un actor clave en la implementación de la cooperación internacional en el MERCOSUR es el Grupo de Cooperación Internacional (GCI). Este grupo, considerado como un órgano auxiliar del Grupo Mercado Común (GMC), está compuesto por un Coordinador Titular y un Alterno designados por cada Estado Parte. Su función principal es supervisar y coordinar los esfuerzos de cooperación tanto a nivel intra-MERCOSUR como extra-bloque.

El GCI cuenta con atribuciones significativas, que incluyen:

- Articular posiciones comunes: El GCI tiene la responsabilidad de desarrollar posiciones unificadas en nombre del MERCOSUR en foros internacionales donde se debaten temas de cooperación internacional.
- Definir prioridades estratégicas: Cada dos años, el grupo identifica y propone las áreas prioritarias en las que se enfocarán las acciones de cooperación tanto dentro como fuera del MERCOSUR.
- Gestión de proyectos: El GCI se encarga de identificar, seleccionar, negociar, aprobar técnicamente, dar seguimiento y evaluar los programas y proyectos de cooperación internacional.
- Negociación de acuerdos: El grupo lleva a cabo las negociaciones relacionadas con los programas y proyectos de cooperación, ya sea que se originen en los órganos de la estructura institucional del MERCOSUR o que sean recomendadas por terceros países, organismos internacionales o asociaciones regionales.
- El GCI también cumple funciones adicionales, como asesorar y coordinar en materia de cooperación internacional con otros órganos del MERCOSUR, evaluar y negociar propuestas de Acuerdos Marcos de Cooperación Internacional, aprobar términos de referencia de proyectos, designar a los coordinadores de proyectos, y mucho más.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE COOPERACIÓN EXTRA-MERCOSUR

Escenificando un posible acuerdo entre el MERCOSUR y la OET es valioso analizar los acuerdos preexistentes de la organización con otras organizaciones internacionales para comprender y abarcar los procesos que influyeron en la conformación como las temáticas incluidas en el mismo.



El MERCOSUR ha establecido una serie de acuerdos de cooperación internacional con diversas organizaciones, lo que refleja su compromiso con la colaboración global. La lista completa de acuerdos desde su creación es:

Socio	Año	Categoría
Comunidad Económica Europea	1995	Acuerdo Marco
Bolivia	1996	Acuerdo de Complementación Económica
Chile	1996	Acuerdo de Complementación Económica
Canadá	1998	Memorando de Entendimiento
Mercado Común Centroamericano	1998	Acuerdo Marco
Guyana	1999	Memorando de Entendimiento
Trinidad y Tobago	1999	Memorando de Entendimiento
EFTA (Asociación Europea de Libre Comercio)	2000	Memorando de Entendimiento
México	2002	Acuerdo de Complementación Económica
México	2002	Acuerdo de Complementación Económica
India	2003	Acuerdo Marco
Comunidad Andina	2004	Acuerdo de Complementación Económica
Egipto	2004	Acuerdo Marco
India	2004	Acuerdo Preferencial
Consejo de Cooperación de los Estados Árabes del Golfo	2005	Acuerdo Marco
Israel	2005	Acuerdo Marco
Perú	2005	Acuerdo de Complementación Económica
Cuba	2006	Acuerdo de Complementación Económica
Pakistán	2006	Acuerdo Marco
Rusia	2006	Memorando de Entendimiento
Israel	2007	Tratado
Singapur	2007	Memorando de Entendimiento
Jordania	2008	Acuerdo Marco
SACU (Unión Aduanera de África Austral)	2008	Acuerdo Preferencial
Türkiye	2008	Acuerdo Marco
Corea del Sur	2009	Memorando de Entendimiento
Cuba	2010	Memorando de Entendimiento
Egipto	2010	Tratado
Palestina	2010	Acuerdo Marco

Siria	2010	Acuerdo Marco
Türkiye	2010	Memorando de Entendimiento
Palestina	2011	Tratado
Guyana	2013	Acuerdo Marco
Líbano	2014	Memorando de Entendimiento
Túnez	2014	Acuerdo Marco
Surinam	2015	Acuerdo Marco
Colombia	2017	Acuerdo de Complementación Económica
Unión Económica Euroasiática	2018	Memorando de Entendimiento

Fuente: Araujo, A. L., & De Souza Borba Gonçalves, J. (2021). Red de acuerdos y las negociaciones externas del MERCOSUR.

Uno de los antecedentes que recobra más importancia es el Memorando de Cooperación en cuestiones comerciales y económicas entre el MERCOSUR y la Unión Económica Euroasiática (UEE). Este pacto establece un marco para la cooperación económica y comercial entre ambos bloques, en el cual la UEE comprende a Rusia, Armenia, Bielorrusia, Kazajistán y Kirguistán.

Este Memorando se forjó con el propósito de profundizar las relaciones económicas y comerciales entre los bloques mencionados. Su importancia radica en el potencial para mejorar los términos de intercambio, diversificar mercados y productos de exportación, y crear un espacio creciente de oportunidades comerciales.

Es fundamental destacar que, en conjunto, ambas organizaciones representan más del 6,5% del PIB mundial, lo que subraya su influencia económica a nivel global.

El acuerdo abarca una amplia gama de áreas, desde el comercio y la facilitación del comercio hasta la cooperación en políticas macroeconómicas, energía, transporte, navegación, y sectores industriales y agrícolas. Estas áreas representan puntos de interés mutuo y potencial para el crecimiento económico y la diversificación.

El acuerdo establece una serie de mecanismos para poder fomentar el vínculo económico entre ambos bloques, los cuales se destacan:

- Facilitar la interacción entre organizaciones académicas, gremios y asociaciones comerciales a través de la coordinación de conferencias, seminarios prácticos y educativos conjuntos, mesas redondas, debates y otras actividades.
- Fomentar la organización de eventos y actividades de promoción para favorecer la cooperación comercial y económica.
- Promover a visitas de empresarios de la UEE y del MERCOSUR con el objetivo de fortalecer sus relaciones económicas existentes



- Intercambiar información sobre las experiencias de los participantes en sus procesos de integración regional, con énfasis en los desafíos que enfrentan y los medios que utilizan para superarlos

- Fomentar la cooperación económica y facilitación del comercio mediante el intercambio de información sobre los indicadores macroeconómicos y medidas sanitarias y fitosanitarias, normas de origen, medidas arancelarias y no arancelarias, asuntos aduaneros, reglamentos técnicos, normas y procedimientos de evaluación de la conformidad, salvaguardias, medido antidumping y compensatorias, regímenes aduaneros y políticas de competencias, entre otras.

- Empezar la cooperación en materia de MSF (Medidas sanitarias y fitosanitarias)

- Intercambiar información y experiencia en el campo de la administración aduanera, según las leyes y normas comunes de los Participantes

Además, para el desarrollo del mismo se conformó un Comité Conjunto sobre el Comercio y Cooperación Económica compuesto por representantes de la UEE, la autoridades estatales de los Estados miembros de ambos bloques. El Comité puede establecer Grupos de trabajo que se reunirán según corresponda a su solicitud.

Resulta claro que desde el inicio de la guerra en Ucrania en febrero de 2022, la situación del actor central de la UEE, la Federación de Rusia, se ha visto afectada por las medidas diplomáticas y económicas que el resto de la comunidad le ha impuesto, y ello ha llevado a una disminución de la voluntad de profundizar los vínculos con ese país y las organizaciones lideradas por Moscú.

ALCANCE GEOGRÁFICO Y ÁREAS DE COOPERACIÓN DE LA OET

La OET plantea un amplio abanico en su agenda con respecto a los ejes de cooperación de la misma. En este punto es importante comprender que la organización a través de su estructura plantea una oportunidad única para cooperar, ya que el hecho de adoptar un enfoque global en su estructura puede abarcar distintos campos de vinculación entre los Estados miembros y también por fuera de la misma.

Pensar y estructurar un posible marco de cooperación entre los distintos bloques devienen en las posibles estrategias que plantean los mismos. En el caso de la OET se enmarca en un contexto propicio para el desarrollo de estrategias de vínculos, ya que desplegó una nueva doctrina en la cual se desprenden las áreas de trabajo de la organización.

Los distintos ejes de cooperación se desarrollaron en el documento **Turkic World Vision 2040**, lo que permite entender y comprender los marcos en los cuales la organización apuesta para el desarrollo de sus miembros.

El “Turkic World Vision-2040” es un documento estratégico que surgió después de más





de un año de preparación. Este esfuerzo fue posible gracias al compromiso de la Secretaría de la OET, las contribuciones de los Estados Miembros y la orientación del Ministerio de Asuntos Exteriores de Türkiye.

Tal como se expuso en palabras anteriores, la Cumbre de Estambul marcó un hito importante en la evolución de la cooperación turca con la adopción del documento “Turkic World Vision-2040”. Este documento estratégico representa un logro significativo al establecer las bases para la futura cooperación en el mundo túrquico.

La implementación de este documento se realizará a través de una serie de hojas de ruta estratégicas que se renovarán cada cinco años de acuerdo con las prioridades de la organización.

El “Turkic World Vision-2040” se organiza en cuatro pilares principales, alineados con los mecanismos de cooperación existentes en la OET:

1. Cooperación política y de seguridad:

La cooperación política es un objetivo central de la OET. Según el Acuerdo de Najichevan, figura entre las metas y objetivos primordiales de la organización. Incluye cumbres anuales de Jefes de Estado, reuniones periódicas de Ministros de Asuntos Exteriores y reuniones extraordinarias cuando surgen cuestiones urgentes. El Consejo de Ministros de Asuntos Exteriores y el Consejo de Ancianos prestan apoyo consultivo y asesor a la cooperación política. También ejercen la diplomacia internacional para promover los intereses y valores de los Estados miembros.

El documento establece una serie de objetivos clave. En primer lugar, se subraya la necesidad de fortalecer los mecanismos de consulta política multilateral entre los Estados Miembros. Este fortalecimiento es esencial para facilitar un diálogo continuo sobre cuestiones de política internacional y regional de interés común. Además, se promueve la sinergia entre las instituciones nacionales y otros actores relevantes para lograr los objetivos de la OET. Esto implica una mayor capacidad para aprovechar la cooperación turca y promover la colaboración en áreas como la gobernanza, el Estado de derecho y la infraestructura legal.

La cooperación cultural y académica también se considera fundamental en este contexto. El documento destaca la importancia de trabajar en estrecha colaboración con organizaciones de cooperación turca como TURKSOY, la Academia Turca, la Fundación de Cultura y Patrimonio Turco y TURKPA. Esto implica una colaboración en áreas que van desde la cultura hasta la educación y la ciencia, fortaleciendo así los lazos entre los Estados Miembros.

Además, se enfatiza la necesidad de mantener la coherencia entre las agendas de la OET y otras organizaciones internacionales prominentes, como las Naciones Unidas y sus agencias especializadas. Esto garantiza que la cooperación turca esté alineada con los objetivos globales y regionales más amplios.

En cuanto a la **Cooperación de Seguridad**, el “Turkic World Vision-2040” aborda varios desafíos críticos. Se establece la importancia de construir una red de cooperación y compartir





información entre los Estados Miembros para abordar amenazas como la radicalización, el extremismo violento, la Islamofobia, la xenofobia y el terrorismo. Esto no solo fortalece la seguridad en la región, sino que también promueve la estabilidad y la paz.

Además, se promueve la cooperación y coordinación efectiva entre las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley para combatir el crimen organizado transnacional, que incluye el comercio ilegal de drogas, la migración irregular, la trata de personas, el tráfico ilícito de armas y otros delitos económicos, financieros y cibernéticos. Esta cooperación garantiza que los Estados Miembros puedan abordar de manera efectiva las amenazas que trascienden las fronteras nacionales.

2. Cooperación económica y sectorial:

El pilar de cooperación económica y sectorial del “Turkic World Vision-2040” refleja la visión de los Estados Miembros para el crecimiento económico sostenible y la prosperidad en el mundo túrquico. Este pilar aborda una amplia gama de áreas, desde la economía en sí hasta el transporte, las tecnologías de la información y la comunicación, la energía, el turismo, la salud, el medio ambiente y la agricultura.

La cooperación económica es una piedra angular de las actividades de la OET, tanto entre sus Estados miembros como con el resto del mundo. La Secretaría, en colaboración con los ministerios competentes, facilita programas de formación, visitas técnicas, foros empresariales y reuniones para reforzar los lazos económicos. Se hace hincapié en el beneficio mutuo, aprovechando el potencial económico de los Estados miembros para el crecimiento colectivo. La cooperación económica es fundamental para alcanzar los objetivos generales de la organización.

En el ámbito de la cooperación económica, los objetivos son ambiciosos. Se busca avanzar hacia la libre circulación de bienes, capitales, servicios, tecnologías y personas entre los Estados Miembros.

La diversificación de las actividades económicas se considera crucial para aumentar la resiliencia económica. Esto incluye un enfoque en las tecnologías digitales en constante evolución. La cooperación para construir una economía del conocimiento futura y fortalecer la infraestructura de producción en diversos sectores es esencial para el crecimiento económico sostenible.

La cooperación también se extiende a la promoción de políticas de desarrollo económico sostenible y la creación de instrumentos financieros e inversiones para apoyar al sector privado. Además, se enfatiza la importancia de movilizar fondos internacionales para financiar proyectos de infraestructura a gran escala que benefician a todos los Estados Miembros.

El documento también destaca la necesidad de crear un entorno favorable para el desarrollo de startups y emprendimientos innovadores, así como para mejorar la cooperación en zonas económicas. La cooperación público-privada y la promoción de la inversión extranjera directa son elementos clave en este esfuerzo.





En el ámbito del transporte y las aduanas, se busca establecer el Corredor Internacional Transcaspio Este-Oeste como la ruta de transporte más corta y segura entre Asia y Europa. Esto implica la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros y de tránsito entre los Estados Miembros y la inversión en infraestructura de transporte.

En el campo de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC), se promueve la armonización de políticas y regulaciones, el desarrollo de programas conjuntos de gobierno electrónico y servicios digitales, y la colaboración en servicios e infraestructura de TIC.

En cuanto a la Cooperación Energética, se busca establecer una asociación estratégica entre los Estados Miembros para garantizar un suministro de energía seguro, sostenible, competitivo y asequible. Esto incluye la cooperación en infraestructura energética estratégica y la promoción de energías renovables.

El turismo es otro sector clave en el que se promueve la cooperación. Los Estados Miembros buscan destacar su rica herencia cultural y promover varios tipos de turismo, desde el ecoturismo hasta el turismo culinario y de aventura.

En cuanto a la cooperación en salud, se busca fortalecer los recursos humanos y las capacidades institucionales en el sector de la salud a través del intercambio de conocimientos y mejores prácticas. Además, se promueve la inversión conjunta y la asociación público-privada en la industria de la salud.

El pilar de Medio Ambiente enfatiza la importancia de la protección ambiental y la acción conjunta para prevenir y responder a desastres naturales y provocados por el hombre. También se destaca la necesidad de utilizar tecnologías digitales verdes y fomentar el desarrollo urbano sostenible.

Finalmente, en el sector de Agricultura, se movilizan recursos públicos y privados para lograr un desarrollo agrícola sostenible. Esto incluye la promoción de la agricultura orgánica y prácticas agrícolas modernas, así como establecer una colaboración eficaz con las organizaciones internacionales pertinentes, como la FAO, el FIDA, IOFS y PNUD

3. Contacto entre las personas:

El tercer pilar del “Turkic World Vision-2040” se centra en la cooperación entre personas, destacando la importancia de fortalecer los lazos culturales y sociales entre los Estados Miembros. Este pilar aborda una serie de áreas clave, desde la cultura y la educación hasta la ciencia, la juventud, el deporte, las diásporas, los medios de comunicación y la cooperación con organizaciones de la sociedad civil.

En el ámbito de la cultura, se busca promover actividades sociales, culturales y educativas conjuntas para descubrir las similitudes culturales y enriquecer el sentido de unidad entre las sociedades turcas. Esto incluye la preservación y repatriación del patrimonio cultural turco, así como la cooperación en la nominación de elementos culturales para la Lista Representativa del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad de la UNESCO.





La educación y la ciencia son áreas cruciales. Se busca la armonización de planes de estudio y sistemas de créditos para mejorar la cooperación en la educación superior entre los Estados Miembros. Además, se fomenta el desarrollo de sistemas educativos en línea con estándares internacionales y se promueven métodos de aprendizaje innovadores y el uso práctico de la tecnología.

La cooperación también se extiende a la investigación científica sobre la historia, cultura, idioma, literatura y geografía turca. Se destaca la importancia de la cooperación académica y la movilidad de estudiantes, investigadores y académicos.

En el ámbito de la Juventud y el Deporte, se buscan proyectos para empoderar a los jóvenes de los Estados Miembros, fomentar la cooperación y coordinación entre ellos y mejorar sus habilidades, como el espíritu empresarial. Se organizan torneos y actividades deportivas para promover la unión de las sociedades turcas a través del deporte.

Las Diásporas también representan un enfoque importante. Se busca desarrollar un marco estratégico para la participación de las diásporas en los países de origen y movilizar a las diásporas académicas para apoyar la educación superior e instituciones científicas en el mundo túrquico.

En el ámbito de la Información y los Medios de Comunicación, se destaca la importancia de los medios emergentes y en desarrollo para aumentar la conciencia de los valores compartidos y fomentar la cooperación entre los ciudadanos de los Estados Miembros. Se busca fortalecer la cooperación entre las instituciones de medios públicos y privados y promover la innovación y el periodismo de calidad.

Por último, la Cooperación con Organizaciones de la Sociedad Civil tiene como objetivo crear un entorno propicio para la colaboración de las organizaciones de la sociedad civil de los Estados Miembros. Esto incluye la promoción de valores comunes y el fomento del diálogo y la comprensión, así como la participación activa en el desarrollo socioeconómico y político de los países respectivos.

4. Cooperación con actores externos:

El cuarto pilar del “Turkic World Vision-2040” se centra en la cooperación con actores externos, destacando la importancia de fortalecer las relaciones con organizaciones internacionales y regionales, así como con terceros países. Este pilar se basa en el objetivo de desarrollar asociaciones basadas en proyectos y sectores para el beneficio y aumentar la visibilidad e influencia de la OET como un actor internacional confiable.

La cooperación con Organizaciones Internacionales se destaca como un componente esencial. Se busca mejorar la cooperación con organizaciones internacionales y regionales, así como con terceros países. Esto incluye el desarrollo de asociaciones basadas en proyectos y sectores para lograr un beneficio mutuo y aumentar la visibilidad de la OET en la escena internacional. Se hace hincapié en el fortalecimiento de las relaciones institucionales con





organizaciones como las Naciones Unidas (ONU), la Organización de Cooperación Islámica (OCI), la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE) y la Conferencia sobre Interacción y Medidas de Fomento de la Confianza en Asia (CICA). También se busca establecer nuevas relaciones de colaboración con instituciones regionales relevantes, como la Unión Europea (UE), la Organización de Cooperación Económica del Mar Negro (BSEC), la Organización de Cooperación Económica (ECO) y el Grupo de Visegrád.

La Cooperación Humanitaria y de Desarrollo es otro aspecto clave de este pilar. Se busca construir relaciones con la comunidad de donantes para abordar las necesidades de desarrollo de los Estados Miembros. Esto incluye la iniciación de un diálogo regular con la comunidad de donantes y la provisión de una perspectiva regional en la asistencia de los donantes para alinear lo máximo posible las intervenciones de los donantes con las necesidades y prioridades identificadas en el marco de Vision 2040. Además, se promueve la solidaridad con el Sur Global y se contribuye a la cooperación Sur-Sur y triangular para el bienestar de los países y personas del Sur, su autosuficiencia nacional y colectiva y el logro de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

El documento establece que se llevarán a cabo proyectos conjuntos con países que tienen necesidades de desarrollo y con aquellos Estados Miembros que tienen soluciones, lo que permitirá compartir conocimientos técnicos o económicos y habilidades necesarias. En resumen, la Cooperación con Partes Externas en el “Turkic World Vision-2040” busca fortalecer las relaciones globales y promover la cooperación en áreas clave como el desarrollo sostenible y la ayuda humanitaria. Estos esfuerzos están destinados a contribuir al bienestar de los Estados Miembros y al logro de objetivos globales.

Estas distintas áreas de cooperación dentro de la Organización de Estados Túrquicos ponen de relieve su enfoque polifacético de la colaboración regional, que abarca un amplio conjunto de ejes en los cuales se busca promover los intereses y el bienestar de sus miembros.

RECOMENDACIONES PARA LA COOPERACIÓN ENTRE LA OET Y MERCOSUR

Dado el creciente interés en fortalecer las relaciones internacionales y comerciales, proponemos la conformación de un marco de cooperación entre el MERCOSUR y la OET. Esta propuesta se basa en la necesidad de aprovechar las oportunidades económicas y comerciales que ofrecen ambas organizaciones, así como en la importancia de establecer relaciones estratégicas para fomentar el desarrollo sostenible y la estabilidad en la región en distintas áreas donde las organizaciones tienen un desarrollo y una presencia destacada.

Establecer una agenda de vinculación económica amplia: La cooperación entre el MERCOSUR y la OET puede extenderse a áreas económicas más amplias, como la energía, el transporte, la navegación y la cooperación industrial y agrícola. Esto fomentará un desa-





rollo más integral y sostenible, y aprovechará al máximo el potencial económico de ambas organizaciones.

Utilizar la base del Memorando con la UEE como base para establecer un mecanismo de cooperación con la OET: El Memorando de Cooperación Económica y Comercial entre el MERCOSUR y la UEE sienta las bases para la cooperación económica entre bloques regionales. Utilizar este acuerdo como punto de partida para establecer un mecanismo de cooperación con la OET proporciona una estructura sólida y eficiente para las negociaciones.

Identificar las áreas específicas del comercio que representa la OET para el MERCOSUR: Es fundamental comprender las necesidades y oportunidades en el comercio que la OET puede ofrecer al MERCOSUR. Esto implica identificar productos y áreas competitivas de cada Estado.

Promover la Cooperación en Ciencia y Tecnología: Establecer programas conjuntos de investigación y desarrollo en áreas de interés mutuo, como la tecnología agrícola, la producción de alimentos, la energía renovable y la ciberseguridad.

CONCLUSIONES

La creciente relevancia de los países euroasiáticos y de la OET abre las puertas para nuevos socios en el ámbito internacional. En este sentido, el MERCOSUR puede verse beneficiado de una estructura de cooperación multidimensional con el mundo túrquico, una región con la cual existen muchas oportunidades que actualmente están sub aprovechadas.

Como se ha visto, existe la voluntad de ambas organizaciones, MERCOSUR y OET, por ampliar sus vínculos globales en el marco de la cooperación Sur – Sur. Los desafíos a los que se enfrentan los países son similares y nuevos esquemas de trabajo común redundarán en beneficios para todos los actores involucrados.



BIBLIOGRAFÍA

Acuerdan con la Comisión Económica Euroasiática intercambio de bienes y servicios - Conexión Intal. (2019, 6 febrero). Conexión Intal. <https://conexionintal.iadb.org/2019/02/04/acuerdan-con-la-comision-economica-euroasiatica-intercambio-de-bienes-y-servicios/>

Araujo, A. L., & De Souza Borba Gonçalves, J. (2021). Red de acuerdos y las negociaciones externas del Mercosur. *Brazilian Journal of International Relations*, 10(1), 195-221. <https://doi.org/10.36311/2237-7743.2021.v10n1.p195-221>

Baghirov, O. (2022, 26 julio). *The Organization of Turkic States' Economic Potential and Cooperation Prospects among its Members*. <https://dergipark.org.tr/en/pub/perception/issue/71446/1149285>

Belmonte, N., & Belmonte, N. (2022, 14 septiembre). The Organisation of Turkic States: an attempt at a European Union in Central Asia. *Atalayar*. <https://www.atalayar.com/en/articulo/politics/organisation-turkic-states-attempt-european-union-central-asia/20220913175259158174.html>

Botta, P. (2018). *Memorándum entre el MERCOSUR y la UNIÓN ECONÓMICA EUROASIÁTICA*. Instituto de Relaciones Internacionales Universidad de la Plata. <https://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2018/12/opiniones-en-el-iri-botta-diciembre.pdf>

Bueno Martínez, R. (2022). Asia Central: de pivote a encrucijada. *Cuaderno de Estrategia*, 216, ISSN 1697-6924. https://www.ieee.es/publicaciones-new/cuadernos-de-estrategia/2022/Cuaderno_216.html

Carrizo Adris, G., & Eropunova, A. (2016). La Unión Económica Euroasiática (UEEA) y las relaciones interbloques El Memorándum de entendimiento con el MERCOSUR. *Revista Jurídica Electrónica*, 2(3). <http://repositorio.unlz.edu.ar:8080/handle/123456789/246>

Cinar, K. (2013). Turkey and Turkic Nations: A Post-Cold War Analysis of Relations. *Turkish Studies*, 14(2), 256-271. <https://doi.org/10.1080/14683849.2013.802925>

Dieguez, J. (2019). MERCOSUR firmará Memorándum con la Unión Económica Euroasiática (UEE). *MERCOSUR*. <https://www.mercosur.int/mercursos-firmara-memorandum-con-la-union-economica-euroasiatica-uee/>

Golden, P. B. (1992). *An introduction to the history of the Turkic peoples: ethnogenesis and state-formation in medieval and early modern Eurasia and the Middle East*. <http://altmetrics.ceek.jp/article/ci.nii.ac.jp/ncid/BA20471896>

Hosiyatovich, J. N., Kadirovich, R., & Ikromovich, I. (2023, 26 febrero). *Organization of Turkic States: Interoperation and Accounting System*. <https://www.journalzone.org/index.php/bjgesd/article/view/245>

Johanson, L., & Csató, É. Á. (2021). The Turkic languages. En *Routledge eBooks*. <https://doi.org/10.4324/9781003243809>

Kyzy, A. B. (2022). Importance of Organization of Turkish States from the Perspective of Uzbekistan. *ANKASAM | Ankara Center for Crisis and Policy Studies*. <https://www.ankasam.org/import>



tance-of-organization-of-turkish-states-from-the-perspective-of-uzbekistan/?lang=en

López, A. J. (2022). *Vista de MERCOSUR: el dilema de la agenda comercial externa*. <https://revistas.unlp.edu.ar/aportes/article/view/14611/13751>

Marcos, A. A. (2022). El sistema regional centroasiático tras 30 años de independencia: el papel de los grandes actores exteriores. *Cuadernos de estrategia*, 216, ISSN 1697-6924. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8783831>

Menges, K. H. (1995). *The Turkic languages and peoples: An Introduction to Turkic Studies*. Otto Harrassowitz Verlag.

MERCOSUR. (2018). *Memorando de cooperación en cuestiones comerciales y económicas entre el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la Comisión Económica Euroasiática (MERCOSUR/CMC/DEC. N° 15/18)*.

Mercosur. (2019, 21 enero). *Su funcionamiento - MERCOSUR*. MERCOSUR. <https://www.mercosur.int/quienes-somos/funcionamiento/>

MERCOSUR. (2019, 15 octubre). *Procedimientos suscripción acuerdos - MERCOSUR*. <https://www.mercosur.int/documento/procedimientos-suscripcion-acuerdos/>

MERCOSUR. (2021, 3 diciembre). *Presentación sobre el MERCOSUR y su Política de Cooperación Internacional - MERCOSUR*. <https://www.mercosur.int/documento/presentacion-sobre-el-mercosur-y-su-politica-de-cooperacion-internacional/>

Mercosur. (2023, 14 abril). *Cooperación internacional - MERCOSUR*. MERCOSUR. <https://www.mercosur.int/temas/cooperacion-en-el-mercosur/>

MERCOSUR firmó Memorandum con Unión Económica Euroasiática. (s. f.). Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. <https://cancilleria.gob.ar/es/actualidad/noticias/mercosur-firmo-memorandum-con-union-economica-euroasiatica>

Mustofaev, M. (2022, 26 julio). *The Organization of Turkic States: A New Approach to Global and Regional challenges*. <https://dergipark.org.tr/en/pub/perception/issue/71446/1149303>

Nadir Hosiyatovich, J., & Nadir Hosiyatovich, B. (2022). ORGANIZATION OF TURKIC STATES: INTEROPERATION AND ACCOUNTING SYSTEM. *British Journal of Global Ecology and Sustainable Development*, 13, 2754-9291.

Organización de Estados Túrquicos. (2021). *DECLARATION OF THE EIGHTH SUMMIT OF THE ORGANIZATION OF TURKIC STATES*.

Organization Chart | Türk Devletleri Teşkilatı. (s. f.). Türk Devletleri Teşkilatı. <https://www.turkicstates.org/en/organizasyon-semasi>

Organization of Turkic States. (s. f.). Türk Devletleri Teşkilatı. <https://www.turkicstates.org/en/turk-konseyi-hakkinda>

Organization of Turkic States. (2009). *Nakhchivan Agreement on the Establishment of the Cooperation Council of Turkic Speaking States*.





Organization of Turkic States | Ministry of Energy of Azerbaijan. (s. f.). Ministry of Energy of Azerbaijan. <https://minenergy.gov.az/en/beynelxalq-teskilatlarla-elaeqeler/turkdilli-dovletlerin-emek-dasliq-surasi>

Organization of Turkic States (@Turkic_States) / X. (2001, 16 marzo). Twitter. https://twitter.com/Turkic_States

Pedro Domínguez, N. (2022). Sujetos y objetos del nuevo Gran Juego la política exterior de Kazajistán y los Estados centroasiáticos. *Cuadernos de estrategia*, 216, ISSN 1697-6924. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8783833>

Portal Oficial del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay :: Importante acercamiento del MERCOSUR a los mercados de la Unión Económica Euroasiática. (s. f.). https://www.mre.gov.py/index.php/noticias/importante-acercamiento-del-mercosur-los-mercados-de-la-union-economica-euroasiatica?ccm_paging_p=157

Presidential Summits | Türk Devletleri Teşkilatı. (s. f.). Türk Devletleri Teşkilatı. <https://www.turkicstates.org/en/zirveler>

Pueblos túrquicos _ AcademiaLab. (s. f.). <https://academia-lab.com/enciclopedia/pueblos-turquicos/>

Reis, L. (2023). How the Economic Integration of Turkic Countries in Asia Can Lead to a Political Union and a Turkish Mega Nation Challenging China. *The Atlas Report*. <https://atlas-report.com/how-the-economic-integration-of-turkic-countries-in-asia-can-lead-to-a-political-union-and-a-turkish-mega-nation-challenging-china/>

Relacionamiento externo del Mercosur: ¿spillback? ¿encapsulation? o ¿buildup? (2020, 10 septiembre). Mercosur ABC. <https://www.mercosurabc.com.ar/relacionamiento-externo-del-mercosur-spillback-encapsulation-o-buildup>

Secretary General | Türk Devletleri Teşkilatı. (s. f.). Türk Devletleri Teşkilatı. <https://www.turkicstates.org/en/genel-sekreter>

Serbin Pont, A. (2021, 20 marzo). *Mercosur: Diversifying Partnerships*. AULA Blog. <https://aulablog.net/2019/01/07/mercosur-diversifying-partnerships/>

SPIEF-2022: particular proposals developed to stimulate trade and investment cooperation between EAEU and Latin America amid new economic reality. (s. f.). <https://eec.eaeunion.org/en/news/pmef-2022-vyrabotany-konkretnye-predlozheniya-po-stimulirovaniyu-torgovo-investitsionnogo-sotrudnich/>

Terrassa, D. (s. f.). *Pueblos túrquicos | La guía de Geografía*. <https://geografia.laguia2000.com/geografia-regional/asia/pueblos-turquicos>

«Turkic Economic Review» 2023 First Issue | Türk Devletleri Teşkilatı. (s. f.). Türk Devletleri Teşkilatı. https://www.turkicstates.org/en/yayinlar/turkic-economic-review-2023-first-issue_17

Turkic World Vision - 2040. (2022). Organización de Estados Túrquicos. <https://turkicstates.org/assets/pdf/haberler/turkic-world-vision-2040-2396-97.pdf>





Türkiye's Relations with MERCOSUR (Mercado Común del Sur/ Southern Common Market) / Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs. (s. f.). Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs.
<https://www.mfa.gov.tr/mercosur.en.mfa>



PROSPECTS FOR COOPERATION BETWEEN MERCOSUR AND THE ORGANIZATION OF TURKIC STATES

Alejo José Sanchez Piccat

Graduate in International Relations (Universidad Argentina de la Empresa), Master degree in National Defense (UNDEF – National Defense University).

Founder and director of *Politólogos al Whisky*, co-editor of *Zona Militar / Escenario Mundial*.

EXECUTIVE SUMMARY

The Organization of Turkic States (OTS) is an intergovernmental organization founded in 2009 with the overall objective of promoting comprehensive cooperation among Turkic states. Its current member states are Azerbaijan, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Uzbekistan and Türkiye. In addition, Hungary has become as an OTS observer state in 2018, Turkmenistan in 2021 and the Turkish Republic of Northern Cyprus in 2022.

This entity seeks to promote the various agendas proposed by its member states, as they encompass existing bilateral work areas such as the economy, science, education, transport, customs, tourism and other diverse fields. This makes it an instrument of international projection that is not limited to Central Asia and the Caucasus.

As one of its founding states, this regional bloc seeks to integrate the agendas of its member countries beyond their neighbors. In this context, it is important to explore the alternatives and prospects for cooperation between the Southern Common Market (MERCOSUR) and mentioned organization.

This paper seeks to identify and describe the areas in which the two regional blocs can work together and strengthen their relations. This research will not be limited to examining exclusively economic issues, but will also cover other axes of international interaction for the establishment of mutual agreements between the two.

It is argued that this cooperation is fundamental because of the geographical extension it offers, the diversification of the sources of cooperation, the strengthening of the international position and the synergies in areas such as trade, the economy, education, science, tourism and infrastructure. The strategic partnership between Mercosur and the OTS represents a key opportunity for development and stability in a globalized world.





KEY POINTS

- Establish a broad agenda of economic cooperation, including energy, transport, industrial and agricultural issues.
- Use the basis of the Memorandum of Understanding with the EEU (Eurasian Economic Union) as a basis for establishing a cooperation mechanism with the OTS.
- Identify competitive and complementary products and areas between the OTS and MERCOSUR.
- Promote science and technology cooperation and establish joint research and development programmes in areas of mutual interest, such as agricultural technology, renewable energy and cyber security.

INTRODUCTION

The Organization of Turkic States (OTS) is an intergovernmental body that aims to promote and advance comprehensive cooperation among Turkic states. The Nakhichevan Agreement served as the basis for the establishment of the organization on 3 October 2009. Today, the OTS is an organization in which Azerbaijan, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Türkiye and Uzbekistan are full members. In addition, Turkmenistan, Hungary and the Turkish Republic of Northern Cyprus are observer members of the organization.

The current population of the Member States and the OTS is approximately 173 million people, living in a large and important geopolitical area of 4.200.000 square kilometers. The role of the Organization's Member States in the world economy is also very important. The gross domestic product (GDP) of those countries is \$1.5 trillion. This is equivalent to 5.5 per cent of Asia's GDP. At the same time, the region's economies are developing rapidly. The average annual growth rate of industry is 8-12%. Trade between the countries of the OTS amounts to USD 1,197 billion¹.

The organization was created on the basis of four main characteristics that member states share: a common past, language, identity and culture. The organization aims to improve cooperation not only in the economy, but also in science, education, transport, customs and tourism. Multilateral cooperation in these areas within the OTS can make a positive contribution to regional development, especially in Central Asia and the Caucasus.





Economic co-operation remains a priority for the Organization. The Organization's objectives and tasks in the economic sphere, as set out in Article 2 of the Nakhichevan Agreement², indicate that economic co-operation is an important cornerstone of the OTS.

The economic objectives of the agreement include creating favorable conditions for trade and investment, simplifying customs and transit procedures to improve the efficient exchange of goods, capital, services and technology. It also aims to streamline financial and banking operations to achieve inclusive and equitable growth.

Although it unites the Turkic countries, the organization has an inclusive approach and aims to promote solidarity and closer ties between its member states. One of its goals is to become a regional instrument that not only facilitates cooperation among its members, but also connects them with other regions of the world. To achieve this, the OTS avoids working exclusively within the framework of its membership and cooperates with neighboring nations in various fields of work, in addition to economic and trade relations.

At this point, it is valuable to understand the opportunities for development that not only the organization as a whole represents, but also the potential of individual members in their own particularities. For this reason, the Turkic states have emerged in recent years as one of the potentialities when it comes to broadening the international agenda of the various countries. This paper aims to identify and describe the areas in which the two regional blocs can cooperate and strengthen their relations. It will not be limited to examining economic issues, but will also look at other aspects of international interaction in order to establish mutual agreements between the two organizations.

The importance of cooperation between the Southern Common Market (MERCOSUR) and the OTS is analyzed, highlighting the areas in which they could work together. It is argued that this cooperation is of paramount importance because of the opportunities it offers in terms of geographical scope, diversification of sources of cooperation, strengthening of international standing and synergies in areas such as trade, the economy, education, science, tourism and infrastructure. The strategic partnership between MERCOSUR and the OTS is an essential opportunity for development and stability in a globalized world.

TOWARDS A RAPPROCHEMENT BETWEEN THE OTS AND MERCOSUR

In the context of a globalization agenda from the 1990s onwards, various nation states, driven by a new global mainstream, embarked on strategies to cooperate and diversify their trade agendas. In this context, it is important and relevant to the development of possible frameworks for cooperation to understand the motivations that led to the formation of these organizations.

In the period leading up to the establishment of MERCOSUR in 1991, South America





underwent a series of political and economic changes that influenced the conception of this regional grouping.

Crucially, the region experienced a turbulent decade in the 1980s, marked by numerous economic crises. Many South American countries suffered from hyperinflation, high foreign debt and economic recession. The 1990s brought the need to stimulate economies and restore financial stability.

In addition, many South American countries moved from authoritarian regimes to democratic systems during this period. As a result, political stability and the guarantee of a democratic system became critical objectives for the region.

Globally, the 1990s saw the emergence of globalization and market liberalization. In this context, the countries of South America set out to integrate themselves into the evolving global economic dynamic.

To achieve this goal, Argentina, Brazil, Paraguay and Uruguay signed the Treaty of Asunción in 1991, which established MERCOSUR as a regional bloc. The main objective of the treaty was to create a common market in the region to promote economic growth and political cooperation among its members. MERCOSUR was created to promote trade within the region, standardize economic policies and encourage investment and cooperation in sectors such as agriculture, industry and infrastructure.

THE IMPULSES OF THE TURKIC STATES

The establishment of the OTS in 2009 was closely linked to political, economic and cultural developments in Central Asia and Eurasia in the 21st century.

First, several countries in the region sought greater economic, political and cultural cooperation to address common challenges and seize development opportunities. This led to the creation of an organization to promote cooperation within the region.

Secondly, it should be noted that some of the OTS member states, such as Azerbaijan, Kazakhstan, Kyrgyzstan and Uzbekistan, also Turkmenistan as an observer state were part of the Soviet Union until its collapse in 1991. After gaining independence, these countries set out to forge new political and economic identities. They encouraged regional cooperation as a means of achieving their goals.

In addition, the common linguistic and cultural influence between these countries and Türkiye, a member of OTS, played a key role in the formation of the organization. Türkiye has a natural interest in strengthening its ties with Eurasian countries because of the linguistic and cultural links they share.

Türkiye is in a unique position to strengthen its relations with Eurasian countries because of their deep historical and common cultural ties. These ties are based on centuries of cultural



and commercial exchanges that have left a lasting imprint on the language, religion and identity of these nations. Moreover, the linguistic similarity between Turkish and the languages spoken in the region facilitates communication and mutual understanding, laying the foundation for closer cooperation.

Economically, Türkiye benefits from its strategic position as a bridge between Europe and Eurasia. The region is rich in natural resources and the state is keen to exploit these opportunities to strengthen its trade and economic ties. Moreover, its role as an active diplomatic actor in multilateral organizations that include these countries provides it with an ideal platform to promote regional cooperation and address common issues, from security to economic development. Taken together, these factors make deepening ties with Eurasia a natural and strategic choice for Türkiye.

In this context, both organizations, MERCOSUR and OTS, have developed and evolved over time in different areas of international cooperation beyond their founding objectives. These parallel processes thus create the conditions for the establishment of mechanisms favorable to their members with other regional blocs.

One of the precedents that can be taken as a reference is the 2018 Memorandum of Understanding between MERCOSUR and the Eurasian Economic Commission³. The Memorandum laid the foundations for a future relationship that could improve terms of trade, diversify export markets and products, and create additional trade opportunities.

With this in mind, cooperation mechanisms can be established between the OTS and MERCOSUR to create opportunities for its member states.

UNDERSTANDING THE ORGANIZATION OF TURKIC STATES TO PROMOTE COOPERATION

In order to understand the origin of the OTS, it is important to define what is meant by “Turkic peoples”. They are configured as an ethnic group that shares a number of deeply rooted cultural, linguistic and historical characteristics.

The main characteristic is that people speak different languages that belong to the Turkic language family, which is spread over a wide geographical area from Eastern Europe to Central Asia and Siberia. However, it is important to note that although they share a common linguistic base, each ethnic group often develops its own specific Turkic-related language. For example, Turkish, Azerbaijani and Uzbek are examples of Turkic languages are spoken by different communities within Turkic countries.

Beyond linguistic similarities, these peoples also share a rich cultural heritage that includes historical elements, deep-rooted traditions, common customs, mythology and historical migration patterns. This common cultural heritage has been fundamental to the formation of cultural and ethnic identities throughout the region in which they live.





The following is a list of the main states in which the Turkic peoples are distributed. It should be made clear that there is no such thing as an ethnic totality in any one country, but rather a diversity of ethnicities and groups within each country; the generalization of a state as such does not denote or exclude the existence of other minorities present in the nations.

Naturally, when the term “Turkic” is used, the country that comes to mind is Türkiye, which, with over 80 million inhabitants, represents the majority of the population. Secondly, Azerbaijan is home to the Azerbaijani people, who constitute the ethnic majority in the Republic of Azerbaijan with a population of around 10 million, and another 25/30 million living in the Islamic Republic of Iran.

Kazakhstan has a population of around 19 million, with Kazakhs being the ethnic majority. Their cultural heritage is rooted in the steppes of Central Asia. Uzbekistan is the country with the largest Turkic population in Central Asia, with about 34 million inhabitants, mostly Uzbeks. Kyrgyzstan has a population of about 6 million, mostly ethnic Kyrgyz.

Turkmenistan is home to about 6 million people, mostly Turkmen, with a culture that reflects their nomadic heritage. In addition to the countries mentioned above, there are significant Turkic minorities in several other countries in Eurasia, including regions in Central Asia, the Caucasus, Eastern Europe and the Middle East.

These cultural ties, as discussed above, are what laid the foundation for the formation of the OTS. In this context, the common history and characteristics of the various states that make up the organization are an extremely valuable and relevant element for understanding the various processes of cooperation that take place not only within the organization, but also in its external environment.

BACKGROUND OF THE OTS

Following the collapse of the Soviet Union in 1991, five Turkic states - Azerbaijan, Uzbekistan, Kyrgyzstan, Turkmenistan and Kazakhstan - gained full independence.

These states sought membership in various regional organizations, including the Commonwealth of Independent States (CIS), the Organization of Georgia, Ukraine, Azerbaijan and Moldova for Democracy and Economic Development (GUAM), the Eurasian Economic Union (EEU), the Collective Security Treaty Organization (CSTO) and the Shanghai Cooperation Organization (SCO).

In parallel, there was a growing willingness on the part of Turkic leaders to argue that the common features of their societies could create more robust mechanisms of influence in the international arena.

These assertions led to numerous summits and initiatives between Türkiye and these states between 1992 and 2009. It is important to understand that the initial link between these countries was largely based on cultural affinity, which later evolved into economic cooperation.



This process was initiated at the First Summit of the Heads of Turkic-speaking States held in Ankara in 1992. This historic event brought together the leaders of the newly independent Turkic states, including Azerbaijan, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Turkmenistan and Uzbekistan, as well as Türkiye. Summits followed in various locations: Istanbul (1994), Bishkek (1995), Tashkent (1996), Astana (1998), Baku (2000), Istanbul (2001), Antalya (2006), Nakhichevan (2009) and Istanbul (2010).

The Tashkent Summit in 1996 marked an important milestone by recognizing the need to establish regular multilateral consultations and technical meetings and to ensure consistent implementation of the decisions taken. This led to the proposal to establish the Secretariat of the Summit of Turkic-speaking States.

The statute of such a secretariat was formally adopted at the Astana Summit in 1998. However, despite the decision taken at the Baku Summit in 2000 to establish a Permanent Secretariat in Türkiye, the process was slowed down by Uzbekistan's declining participation in subsequent summits and Turkmenistan's reservations on certain issues.

An important milestone was reached at the 2009 Nakhichevan Summit, where the Nakhichevan Agreement on the Establishment of the Cooperation Council of Turkic-speaking States was initialed.

Finally, the Cooperation Council of Turkic Speaking States, also known as the Turkic Council, was established at the Nakhichevan Summit in 2009. The creation of this organization reflected the prevailing political will at the Heads of State and Government meetings, with the basic aim of promoting comprehensive cooperation among these Turkic-speaking states.

This agreement came into force in November 2010. In addition, the Cooperation Council of Turkic-speaking States officially began its work during the 10th Summit held in Istanbul in 2010.

According to the Nakhichevan Agreement, summits are held once a year, and meetings of the Council of Foreign Ministers take place the day before these annual summits.

To date, ten summits have been held in various locations, including Almaty, Bishkek, Gabala, Bodrum, Astana, Cholpan-Ata, Baku, Istanbul and Samarkand. Extraordinary summits and informal summits have also been held.

In 2021, during the Istanbul Summit⁴, very important decisions were taken for this organization. First, the Turkic Council was renamed the "Organization of Turkic States". The President of Türkiye, Recep Tayyip Erdogan, announced this decision, stating that this new name and structure would allow for the further development and strengthening of the OTS.

From a legal point of view, this change is very important as it gives the organization "full" status. This implies the ability to implement new decision-making mechanisms and to adapt to the accession of new members in the future.

Another important aspect of the Istanbul Summit was the formalization of the process of unifying all Turkic states into a single organization. Turkmenistan was officially granted observer status. This decision is based on Article 16 of the Nakhichevan Agreement, which





states that observer status may be granted to states, international organizations and international forums. Although observers do not participate in the decision-making process of the organization, they play an important role in its activities.

The Istanbul Summit also witnessed the signing of the “Rules of Procedure of the Partners of the Organization of Turkic States”. This document sets out the instruments for the Organization’s future cooperation with third countries and creates a legal basis for expanding cooperation with them. Virtually any state can become a partner if it is willing to make a significant contribution to the development of mutually beneficial cooperation in specific areas. This suggests that the OTS will focus on expanding co-operation with third countries rather than increasing the number of member or observer states.

A third important outcome of the Istanbul Summit was the formal adoption of its long-term development strategy, known as “Turkic World Vision 2040”. This document is divided into four areas of cooperation: political and security, economic and sectoral, people-to-people and third party. It sets out the priorities for long-term cooperation between the organization’s member and observer states, focusing on political, economic and cultural aspects.

The main milestones of the various summits are shown in the table below:

Summit	Year	Location	Main theme	Milestones
First	2011	Almaty, Kazakhstan	Establishment of the Summit	Foundation of the Summit.
Second	2012	Bishkek, Kyrgyzstan	Educational, Scientific and Cultural Cooperation	
Third	2013	Gabala, Azerbaijan	Transport and Connectivity	Agreement on Transport and Connectivity.
Fourth	2014	Bodrum, Türkiye	Cooperation in Tourism	
Quinta	2015	Astana, Ka- zakhstan	Media and Information Technology	Discussion on Me- dia and Informa- tion Technologies.





Sixth	2018	Cho pon-Ata, Kyrgyzstan	Youth and Sport	Hungary was granted observer status in the Turkic Council.
Seventh	2019	Baku, Azerbaijan	Support for Small and Medium-sized Enter- prises	Uzbekistan was welcomed as a new member of the organization.
Eighth	2021	Istanbul, Türkiye	Green Technologies and Smart Cities	Change of name to “Organi- zation of Turkic States”. Tur- kmenistan joins as observer. Among the key items on the agenda were the es- tablishment of the Turkic Investment Fund and the adoption of the Turkic World Vision-2040, which sets out the Organization’s medium- and long-term goals and tasks.
Ninth	2022	Sama kand, Uzbekistan	New Era for Turkish Civilization	Commitment to the Turkish World Vision 2040
Tenth	2023	Astana, Kazakhstan		

GENERAL OBJECTIVES AND ORGANIZATIONAL STRUCTURE

As mentioned above, the establishment of the OTS was part of the efforts of the Turkic states to establish cooperation mechanisms to strengthen ties in various fields, but especially in economic exchange.

Article 2 of the Nakhichevan Agreement expresses the main objectives of the organization. These include:





- Strengthening mutual trust, friendship and good neighborly relations between the Parties;
- Maintaining peace, strengthening security and confidence in the region and the world at large;
- Seeking a common position on foreign policy issues of mutual interest, including those arising in the framework of international organizations and fora;
- Coordinating action to combat international terrorism, separatism, extremism, trafficking in human beings and drug trafficking, and supporting those responsible for implementing international policies to control illicit trafficking in narcotic drugs and psychotropic substances;
- Promoting effective regional and bilateral cooperation in the fields of politics, trade and economics, law enforcement, environment, culture, science and technology, military technology, education, energy, transport, credit and finance and other areas of common interest;
- The creation of favorable conditions for trade and investment, the further simplification of customs and transit procedures to facilitate the movement of goods, capital, services and technology transfer, and the simplification of financial and banking operations;
- Achieving comprehensive and balanced economic growth and social and cultural development in the region through joint action based on an equitable partnership for the continuous improvement of the living conditions of the populations of the Parties;
- Discussion of issues aimed at ensuring the rule of law and good governance, as well as human rights and fundamental freedoms, in accordance with universally recognized norms and principles of international law;
- Encouraging interaction in the fields of science and technology, education, health, culture, sports and tourism;
- Encouraging interaction between the mass media and communication between the Parties in order to promote, popularize and disseminate the great cultural and historical heritage of the Turkic peoples;
- Discussing issues related to the exchange of legal information with a view to promoting interaction and mutual legal assistance and cooperation in various fields of law.

Member states have developed various bodies that have shaped the organization as it is known today:

The first prominent body is the Council of Heads of State or Government, which plays a central role in the organization's decision-making. It is chaired in alphabetical order by the country holding the Presidency. It hosts the regular meeting of the Council of Heads of State and Government and chairs the Co-operation Council until the next meeting of the OTS at which its powers are renewed.





The Council of Heads of State, as defined in the Nakhichevan Agreement, carries out its functions by organizing regular meetings of the Heads of State or Government of the member states. These meetings deal with a number of important issues:

1. It examines issues related to the actions of Member States in solving current international problems.
2. It establishes the main guidelines for cooperation between Member States.
3. It evaluates the activities carried out.

These meetings of the Council of Heads of State or Government are held annually. Extraordinary meetings of the Council of Heads of State or Government may also be convened if the Member States agree.

Secondly, there is the Council of Foreign Ministers, which has the following essential functions:

1. To analyze issues related to the ongoing work of the Organization.
 2. Identifying the main international issues to be discussed at meetings of the Council of Heads of State or Government.
 3. Approve the establishment plan and the financial report submitted by the Secretariat.
- Meetings of the Council of Foreign Ministers are normally held before and at the same venue as the meetings of the Council of Heads of State or Government.

Extraordinary meetings of the Council of Foreign Ministers may also be convened with the agreement of the Member States.

The Council of Senior Officials consists of at least one representative from each State Party.

Its main functions include

1. Coordination of the activities of the Secretariat.
2. To review and approve draft documents prepared by the Secretariat prior to their consideration by the Council of Foreign Ministers and subsequent approval by the Council of Heads of State and Government.

Another body is the Council of Elders, a permanent institution that acts as an advisory and consultative body under the auspices of the OTS.

Extraordinary meetings of the Council of Foreign Ministers may also be convened if there is agreement among the Member States.

In order to facilitate the achievement of the objectives and functions of the Organization, the Parties agree to establish a Secretariat, which shall act as the permanent executive body of the Institution. The Secretariat shall be located in Istanbul, Türkiye.





The powers of the Secretariat shall include:

1. To take the administrative, organizational, protocol and technical measures necessary for the organization of the meetings of the Council of Heads of State and Government, the Council of Foreign Ministers, the Council of Senior Officials and other meetings under the jurisdiction of the OTS.
2. Prepare draft documents.
3. Maintain an archive of documents.
4. Serve as a clearinghouse for documents and information submitted by Parties and received from other international organizations and fora.
5. Disseminate relevant information about the Organization.
6. Exercise such other functions and responsibilities as may be determined by the Council of Heads of State and Government, the Council of Foreign Ministers and the Council of Senior Officials.
7. Prepare a draft establishment plan and submit it to the Senior Officials Council for approval.
8. Report to the Council of Senior Officials on its financial activities.

The Secretariat shall be headed by a Secretary-General appointed by the Council of Heads of State or Government on a proposal from the Council of Foreign Ministers. The Secretary-General, together with the Deputy Secretaries of each Party (other than the State of which he is a national), shall be appointed by rotation in alphabetical order. Their term of office shall be three years, non-renewable.

In addition, the Secretariat shall have international legal capacity to carry out its purposes and functions, including the capacity to enter into contracts with the consent of all Contracting Parties, to acquire and dispose of property, to sue and be sued, and to open bank accounts and conduct financial transactions in cash and other assets.

In addition to these bodies, the OTS acts as an umbrella organization for several pre-existing cooperation mechanisms. These include the International Organization of Turkic Culture (TURKSOY), the Parliamentary Assembly of Turkic Speaking Countries (TURKPA), the International Turkic Academy, the Foundation for Turkic Culture and Heritage and the Turkic Chamber of Commerce and Industry.

Body	Main functions	Conformation
Council of Heads of State	- Make key decisions.	Country holding the Presidency- in-Office





Chairmanship of the Organization of Turkic States	- Chairs meetings of the Council of Heads of State. - It has specific functions as host country for the regular meeting of the Council of Heads of State	Country holding the Presidency-in-Office
Council of Foreign Ministers	- It analyses issues related to the current work of the organization. - Identifies relevant international issues for discussion in the Council of Heads of State.	Foreign Ministers of the Member States.
Council of Senior Officials	- It coordinates the activities of the Secretariat. - It reviews and approves draft documents before they are considered by the Council of Foreign Ministers and the Council of Heads of State.	Representative of each State Part
Council of Elders	- It operates as an advisory and consultative council.	Elected by each State
Secretariat	- Performs administrative, organisational, protocol and technical functions to organise meetings. - Prepares draft documents. - Maintains an archive of documents. - Disseminates relevant information about the organization. - Roles and responsibilities established by the bodies of the OTS.	Deputy Secretaries of each Party (appointed in rotation).





Pre-existing Co-operation Mechanisms	- It includes entities such as TURKSOY, TURKPA, International Turkic Academy, Turkic Culture and Heritage Foundation, Turkic Chamber of Commerce and Industry.	
--------------------------------------	--	--

The structure of the Organization of Turkic States. Source: Own elaboration based on the Nakhichevan Agreement.

POSSIBILITIES OF COOPERATION BETWEEN MERCOSUR AND OTS

MERCOSUR, in a spirit of engagement with other states and other regional blocs, is establishing a series of mechanisms for articulating the extra-MERCOSUR link. Since its inception in 1991, the organization has attached great importance to international cooperation. Over the years, this regional bloc has undertaken various cooperation initiatives with partners around the world. These efforts are aimed at strengthening the capacities of its member states and advancing the regional integration process.

International cooperation in MERCOSUR is seen as a key instrument for achieving these objectives. Through this cooperation, numerous projects have been implemented with the support of international organizations and cooperating countries. These projects cover priority thematic areas such as health, education, environment, gender, intra-regional trade and others.

In recent years, MERCOSUR has recognized the need to address asymmetries between its member states and to share knowledge and experience horizontally. In this context, special emphasis has been placed on South-South cooperation, with the aim of strengthening this form of cooperation in the regional bloc.

In 2014, the member states approved the “MERCOSUR International Cooperation Policy” through CMC Decision No. 23/14. This policy establishes the principles, objectives and modalities that should guide technical cooperation.

Its general objectives include strengthening the capacities of the member states, deepening regional integration, reducing asymmetries between the countries of the bloc and exchanging knowledge and experience.

International cooperation in MERCOSUR takes place through two main modalities:

Intra-MERCOSUR cooperation: This is carried out through the association of two or





more member states to carry out projects and programmes that contribute to the consolidation of the integration process and the strengthening of the technical and institutional capacities of the member states.

Extra-MERCOSUR cooperation: This covers cooperation with third countries, integration processes, international organizations and regional associations. Projects under this modality may have the same objectives as intra cooperation or support the development of third countries or integration processes.

MERCOSUR's official website lists the different trade agreements that the organization has in force, with a range of agreements ranging from the establishment of Free Trade Agreements, Economic Complementarity Agreements, Memoranda of Understanding and Preferential Agreements with different countries and organizations.

Three Partial Economic Complementarity Agreements (Andean Community, Cuba and Peru), four Economic Complementarity Agreements (Bolivia, Chile, Colombia and Mexico), three Free Trade Agreements (Egypt, India and Israel) and one Preferential Trade Agreement (with the Southern African Customs Union - SACU) have been concluded. In addition, three Memoranda of Understanding have been signed since 2010: with Türkiye in 2010, with Lebanon in 2014 and with the Eurasian Economic Union in 2018⁵.

Currently, trade negotiations have been taking place at the international level with various states and organizations since 2015. These negotiations have covered a wide range of issues. These negotiations have covered a wide range of issues:

Australia and New Zealand: Discussions have been held with these countries to strengthen trade and economic relations.

Canada: Discussions with Canada have focused on trade issues, including market access and co-operation in various sectors.

South Korea: Possible trade agreements with South Korea have been explored.

Japan: Exploratory dialogues were held with Japan to assess the possibility of an Economic Partnership Agreement.

Morocco: Contacts with Morocco were resumed to discuss a trade agreement, including the exchange of trade information and statistics.

Tunisia: Negotiations are under way to establish a free trade area between MERCOSUR and Tunisia.

Vietnam: trade prospects were examined and a basic document for discussions with Vietnam was prepared.

Pacific Alliance: In 2014, the Pacific Alliance became part of MERCOSUR's external negotiations, with discussions focusing on regional trade and cooperation issues.

ASEAN (Association of Southeast Asian Nations): An economic and trade dialogue has been established between MERCOSUR and ASEAN with a view to strengthening trade relations.





EFTA (European Free Trade Association): Negotiations were launched in 2017 to discuss issues such as market access for goods and services, among others.

European Union (EU): Talks with the EU began in 1991 and culminated in an intercontinental agreement covering various trade and economic aspects, but it has not entered into force⁶.

WHAT IS THE MERCOSUR EXTERNAL NEGOTIATIONS PROCESS LIKE?

The basic document governing these efforts is “Decision CMC N° 16/18”, which establishes the “Procedure for the Signature of International Cooperation Agreements in MERCOSUR”. This document establishes the bases and procedures for formalizing cooperation agreements both within the bloc and with third countries and international organizations.

A key player in the implementation of international cooperation in MERCOSUR is the International Cooperation Group (ICG). This group, which is considered an auxiliary body of the Common Market Group (GMC), is composed of a coordinator and a deputy coordinator appointed by each member state. Its main function is to monitor and coordinate cooperation efforts at both the intra-MERCOSUR and extra-MERCOSUR levels.

The GCI has important responsibilities, including

Formulating common positions: The GCI is responsible for developing common positions on behalf of MERCOSUR in international fora where issues of international cooperation are discussed.

Defining strategic priorities: Every two years, the Group identifies and proposes the priority areas on which cooperation activities will focus, both within and outside MERCOSUR.

Project management: The GCI is responsible for the identification, selection, negotiation, technical approval, monitoring and evaluation of international cooperation programmes and projects.

Negotiation of agreements: The Group negotiates cooperation programmes and projects, whether they come from the bodies of the MERCOSUR institutional structure or are recommended by third countries, international organizations or regional associations.

The GCI also carries out other functions, such as advising and coordinating international cooperation with other MERCOSUR bodies, evaluating and negotiating proposals for international cooperation framework agreements, approving project terms of reference, appointing project coordinators, and much more.



HISTORICAL BACKGROUND ON EXTRA-MERCOSUR COOPERATION

When considering a possible agreement between MERCOSUR and the OTS, it is useful to analyze the organization's existing agreements with other international organizations in order to understand and encompass the processes that have influenced their formation and the issues they cover.

MERCOSUR has concluded a number of international cooperation agreements with various organizations, reflecting its commitment to global cooperation. The full list of agreements since its creation is as follows:

Partner	Year	Category
European Economic Community	1995	Framework Agreement
Bolivia	1996	Economic Complementarity Agreement
Chile	1996	Economic Complementarity Agreement
Canada	1998	Memorandum of Understanding
Central American Common Market	1998	Framework Agreement
Guyana	1999	Memorandum of Understanding
Trinidad and Tobago	1999	Memorandum of Understanding
EFTA (European Free Trade Association)	2000	Memorandum of Understanding
Mexico	2002	Economic Complementarity Agreement
Mexico	2002	Economic Complementarity Agreement
India	2003	Framework Agreement
Andean Community	2004	Economic Complementarity Agreement
Egypt	2004	Framework Agreement
India	2004	Preferential Agreement
Cooperation Council for the Arab States of the Gulf	2005	Framework Agreement





Israel	2005	Framework Agreement
Peru	2005	Economic Complementarity Agreement
Cuba	2006	Economic Complementarity Agreement
Pakistan	2006	Framework Agreement
Russia	2006	Memorandum of Understanding
Israel	2007	Treaty
Singapore	2007	Memorandum of Understanding
Jordan	2008	Framework Agreement
SACU (Southern African Customs Union)	2008	Preferential Agreement
Türkiye	2008	Framework Agreement
South Korea	2009	Memorandum of Understanding
Cuba	2010	Memorandum of Understanding
Egypt	2010	Treaty
Palestine	2010	Framework Agreement
Syria	2010	Framework Agreement
Türkiye	2010	Memorandum of Understanding
Palestine	2011	Treaty
Guyana	2013	Framework Agreement
Lebanon	2014	Memorandum of Understanding
Tunisia	2014	Framework Agreement
Suriname	2015	Framework Agreement
Colombia	2017	Economic Complementarity Agreement
Eurasian Economic Union	2018	Memorandum of Understanding

Source: Araujo, A. L., & De Souza Borba Gonçalves, J. (2021). Network of agreements and MERCOSUR's external negotiations.





One of the most important precedents is the Memorandum of Trade and Economic Cooperation between MERCOSUR and the Eurasian Economic Union (EAEU). This pact establishes a framework for economic and trade cooperation between the two blocs, the EEU comprising Russia, Armenia, Belarus, Kazakhstan and Kyrgyzstan.

This agreement was forged with the aim of deepening economic and trade relations between the aforementioned blocs. Its importance lies in its potential to improve terms of trade, diversify export markets and products, and create a growing space for trade opportunities.

Crucially, the two organizations together account for more than 6.5% of world GDP, underlining their global economic influence.

The agreement covers a wide range of areas, from trade and trade facilitation to cooperation on macroeconomic policies, energy, transport, shipping, industry and agriculture. These areas represent points of mutual interest and potential for economic growth and diversification.

The Agreement establishes a number of mechanisms to promote economic relations between the two blocs, the most important of which are as follows:

- Facilitate interaction between academic organizations, trade unions and business associations through the co-ordination of conferences, joint practical and educational seminars, round tables, debates and other activities.
- Encourage the organization of events and promotional activities to promote trade and economic cooperation.
- Encourage visits by EEU and MERCOSUR businesspersons with a view to strengthening their existing economic relations.
- Exchanging information on the experience of the participants in their regional integration processes, focusing on the challenges they face and the means they use to overcome them.
- Promote economic cooperation and trade facilitation through the exchange of information on, inter alia, macro-economic indicators and sanitary and phytosanitary measures, rules of origin, tariff and non-tariff measures, customs matters, technical regulations, conformity assessment standards and procedures, safeguard measures, anti-dumping and counter-vailing measures, customs regimes and competition policies.
- Cooperation on sanitary and phytosanitary measures (SPS)
- Exchange of information and experience in the field of customs administration in accordance with the common laws and regulations of the Participants.

In addition, a Joint Committee on Trade and Economic Cooperation has been set up for the development of the Agreement, composed of representatives of the EEU and the authorities of the Member States of the two blocs. The Committee may set up working parties to meet at its request.





It is clear that since the outbreak of the war in Ukraine in February 2012, the situation of the central actor in the EEU, the Russian Federation, has been affected by the diplomatic and economic measures imposed on it by the rest of the community, and this has led to a decline in the willingness to deepen relations with Russia and Moscow-led organizations.

GEOGRAPHICAL COVERAGE AND AREAS OF COOPERATION OF THE OTS

The OTS has a broad agenda in terms of its areas of cooperation. It is important to understand that the structure of the organization provides a unique opportunity for cooperation, as a global approach in its structure can encompass different areas of engagement between member states and also outside the organization.

Thinking about and structuring a possible framework for cooperation between the different blocs is based on the possible strategies proposed by them. In the case of the OTS, it is framed in a context conducive to the development of linkage strategies, since it has introduced a new doctrine from which the organization's areas of work are derived.

The different axes of cooperation have been developed in the document "Turkic World Vision 2040"⁷, which allows us to understand and comprehend the framework in which the organization is committed to the development of its members.

The "Turkic World Vision-2040" is a strategic document that has been prepared for more than a year. This effort was made possible thanks to the commitment of the OTS Secretariat, the contributions of the Member States and the guidance of the Ministry of Foreign Affairs of Türkiye.

As mentioned above, the Istanbul Summit marked an important milestone in the development of Turkish co-operation with the adoption of the "Turkic World Vision-2040" document. This strategic document represents a significant achievement in laying the foundations for future cooperation in the Turkic world.

The implementation of this document will be carried out through a series of strategic roadmaps that will be renewed every five years according to the priorities of the Organization.

The "Turkic World Vision-2040" is organized around four main pillars, which are aligned with the existing cooperation mechanisms of the OTS:

1. Political and Security Cooperation:

Political cooperation is a key objective of the OTS. According to the Nakhichevan Agreement, it is one of the main goals of the organization. It includes annual summits of heads of state, regular meetings of foreign ministers and extraordinary meetings when urgent issues





arise. The Council of Foreign Ministers and the Council of Elders provide consultative and advisory support for political cooperation. They also conduct international diplomacy to promote the interests and values of member states.

The document sets out a number of key objectives. First, it underlines the need to strengthen the mechanisms for multilateral political consultation among member states. This strengthening is essential to facilitate ongoing dialogue on international and regional policy issues of common concern. It also promotes synergy between national institutions and other relevant actors to achieve the objectives of the OTS. This implies an enhanced capacity to leverage Turkish cooperation and to promote cooperation in areas such as governance, rule of law and legal infrastructure.

Cultural and academic cooperation is also seen as crucial in this context. The document underlines the importance of working closely with Turkish cooperation organizations such as TURKSOY, the Turkish Academy, the Turkish Culture and Heritage Foundation and TURK-PA. This implies cooperation in areas ranging from culture to education and science, thus strengthening the links between Member States.

It also emphasizes the need to maintain coherence between the agendas of the OTS and other prominent international organizations, such as the United Nations and its specialized agencies. This will ensure that Turkish cooperation is aligned with broader global and regional objectives.

In the area of security cooperation, the “Turkish World Vision-2040” addresses several critical challenges. It highlights the importance of building a network of cooperation and information sharing among member states to address threats such as radicalization, violent extremism, Islamophobia, xenophobia and terrorism. This will not only strengthen security in the region, but also promote stability and peace.

It also promotes effective cooperation and coordination between law enforcement authorities to combat transnational organized crime, including illicit drug trafficking, illegal migration, trafficking in human beings, illicit arms trafficking and other economic, financial and cybercrime. This cooperation ensures that Member States can effectively address threats that transcend national borders.

2. Economic and sectoral cooperation:

The Economic and Sectoral Cooperation Pillar of the Turkic World Vision-2040 reflects the Member States’ vision for sustainable economic growth and prosperity in the Turkic World. This pillar covers a wide range of areas, from the economy itself to transport, information and communication technologies, energy, tourism, health, environment and agriculture.

Economic cooperation is a cornerstone of OTS activities, both among its member states and with the rest of the world. The Secretariat, in cooperation with relevant ministries, facilitates training programmes, technical visits, business forums and meetings to strengthen





economic ties. The focus is on mutual benefit, harnessing the economic potential of member states for collective growth. Economic cooperation is fundamental to the achievement of the Organization's overall objectives.

In the area of economic cooperation, the goals are ambitious. The aim is to achieve the free movement of goods, capital, services, technology and people between Member States.

Diversification of economic activities is seen as crucial to increasing economic resilience. This includes a focus on evolving digital technologies. Cooperation to build the knowledge economy of the future and to strengthen the productive infrastructure in different sectors is essential for sustainable economic growth.

Cooperation also extends to the promotion of sustainable economic development policies and the creation of financial instruments and investments to support the private sector. In addition, the importance of mobilizing international funds to finance major infrastructure projects that benefit all Member States is underlined.

The document also highlights the need to create a favorable environment for the development of start-ups and innovative ventures, and to strengthen cooperation in economic zones. Public-private cooperation and the promotion of foreign direct investment are key elements in this effort.

In the field of transport and customs, the aim is to establish the international East-West Trans-Caspian Corridor as the shortest and safest transport route between Asia and Europe. This will involve the simplification and harmonization of customs and transit procedures between Member States and investment in transport infrastructure.

In the field of Information and Communication Technologies (ICT), the harmonization of policies and regulations, the development of joint e-government programmes and digital services, and cooperation in ICT services and infrastructure will be promoted.

In the field of energy cooperation, the objective is to establish a strategic partnership between Member States to ensure a secure, sustainable, competitive and affordable energy supply. This includes cooperation on strategic energy infrastructure and the promotion of renewable energy.

Tourism is another key sector where cooperation will be promoted. Member States are seeking to highlight their rich cultural heritage and promote different types of tourism, from eco-tourism to culinary and adventure tourism.

Cooperation in the health sector aims to strengthen human resources and institutional capacity in the health sector through the exchange of knowledge and best practices. It will also encourage joint investments and public-private partnerships in the health sector.

The environment pillar emphasizes the importance of environmental protection and joint action to prevent and respond to natural and man-made disasters. It also highlights the need to use green digital technologies and promote sustainable urban development.

Finally, in the agricultural sector, public and private resources will be mobilized to achieve





sustainable agricultural development. This includes promoting organic farming and modern agricultural practices, and establishing effective cooperation with relevant international organizations such as FAO, IFAD, IOFS and UNDP.

3. People-to-people contacts:

The third pillar of the Turkic World Vision-2040 focuses on people-to-people cooperation, emphasizing the importance of strengthening cultural and social ties between member states. This pillar addresses a number of key areas, ranging from culture and education to science, youth, sport, diaspora, media and cooperation with civil society organizations.

In the field of culture, the aim is to promote joint social, cultural and educational activities to discover cultural similarities and enrich the sense of unity between Turkish societies. This includes the preservation and repatriation of Türkiye's cultural heritage, as well as cooperation in nominating cultural elements for UNESCO's Representative List of the Intangible Cultural Heritage of Humanity.

Education and science are key areas. Harmonization of curricula and credit systems will be sought to improve cooperation in higher education between Member States. The development of online education systems in line with international standards will also be encouraged, as well as innovative learning methods and the practical use of technology.

Cooperation will also cover scientific research on Turkish history, culture, language, literature and geography. The importance of academic cooperation and mobility of students, researchers and academics will be emphasized.

In the field of youth and sport, projects will be sought to empower young people in the Member States, promote cooperation and coordination between them and improve their skills, such as entrepreneurship. Sports tournaments and activities will be organized to promote the unification of Turkish societies through sport.

Diasporas are also an important focus. The aim is to develop a strategic framework for diaspora engagement in countries of origin and to mobilize academic diasporas to support higher education and scientific institutions in the Turkic world.

In the field of information and media, the importance of emerging and developing media in raising awareness of shared values and fostering cooperation between citizens of Member States is highlighted. It aims to strengthen cooperation between public and private media institutions and to promote innovation and quality journalism.

Finally, cooperation with civil society organizations aims to create an enabling environment for civil society organizations in the Member States to work together. This includes the promotion of common values, dialogue and understanding, as well as active participation in the socio-economic and political development of the respective countries.





4. Cooperation with external actors:

The fourth pillar of the Turkic World Vision-2040 focuses on cooperation with external actors, emphasizing the importance of strengthening relations with international and regional organizations as well as third countries. This pillar is based on the objective of developing project- and sector-based partnerships for the benefit of the OTS and increasing its visibility and influence as a reliable international actor.

Cooperation with international organizations is highlighted as an essential component. Cooperation with international and regional organizations, as well as with third countries, will be strengthened. This includes the development of project- and sector-based partnerships to achieve mutual benefits and increase the visibility of the OTS on the international scene. Emphasis will be placed on strengthening institutional relations with organizations such as the United Nations (UN), the Organization of Islamic Cooperation (OIC), the Organization for Security and Cooperation in Europe (OSCE) and the Conference on Interaction and Confidence Building Measures in Asia (CICA). New partnerships will also be sought with relevant regional institutions such as the European Union (EU), the Organization of the Black Sea Economic Cooperation (BSEC), the Economic Cooperation Organization (ECO) and the Visegrád Group.

Humanitarian and development cooperation is another key aspect of this pillar. It seeks to build relationships with the donor community to address the development needs of Member States. This includes establishing a regular dialogue with the donor community and providing a regional perspective to donor assistance in order to align donor interventions as far as possible with the needs and priorities identified in the Vision 2040 framework. It also promotes solidarity with the Global South and contributes to South-South and triangular cooperation for the benefit of the countries and peoples of the South, their national and collective self-reliance and the achievement of the 2030 Agenda for Sustainable Development.

The document states that joint projects will be carried out with countries that have development needs and with Member States that have solutions, enabling the sharing of technical or economic knowledge and necessary skills. In summary, cooperation with external parties in the “Turkic World Vision-2040” aims to strengthen global relations and promote cooperation in key areas such as sustainable development and humanitarian aid. These efforts are intended to contribute to the well-being of member states and the achievement of global goals.

These different areas of cooperation within the OTS underline its multi-faceted approach to regional cooperation, which encompasses a wide range of axes through which it seeks to promote the interests and welfare of its members.





RECOMMENDATIONS FOR OTS – MERCOSUR COOPERATION

Given the growing interest in strengthening international and commercial relations, we propose the establishment of a framework for cooperation between MERCOSUR and the OTS. This proposal is based on the need to take advantage of the economic and commercial opportunities offered by both organizations, as well as the importance of establishing strategic relations to promote sustainable development and stability in the region in various areas where the organizations have a strong development and presence.

Establish a broad agenda of economic linkages: Cooperation between MERCOSUR and the OTS can be extended to broader economic areas such as energy, transport, shipping, industrial and agricultural cooperation. This will promote broader and more sustainable development and maximize the economic potential of both organizations.

Use the basis of the Memorandum with the EEU to establish a cooperation mechanism with the OTS: The Memorandum of Economic and Trade Cooperation between MERCOSUR and the EEU lays the foundation for economic cooperation between regional blocs. Using this agreement as a starting point for establishing a cooperation mechanism with the OTS provides a solid and efficient structure for negotiations.

Identifying the specific areas of trade that the OTS represents for MERCOSUR: It is essential to understand the trade needs and opportunities that the OTS can offer MERCOSUR. This implies identifying the products and areas of competitiveness of each state.

Promote scientific and technological cooperation: Establish joint research and development programmes in areas of mutual interest, such as agricultural technology, renewable energy and cyber security.

CONCLUSIONS

The growing relevance of the Eurasian countries and the OTS opens the door to new partners in the international arena. In this sense, MERCOSUR can benefit from a multidimensional cooperation structure with the Turkic world, a region with which there are many opportunities that are currently underexploited.

As we have seen, there is a willingness on the part of both organizations, MERCOSUR and OTS, to expand their global links in the framework of South-South cooperation. The challenges facing the countries are similar, and new joint working arrangements will be beneficial to all actors involved.



BIBLIOGRAPHY

Acuerdan con la Comisión Económica Euroasiática intercambio de bienes y servicios - Conexión Intal. (2019, 6 febrero). Conexión Intal. <https://conexionintal.iadb.org/2019/02/04/acuerdan-con-la-comision-economica-euroasiatica-intercambio-de-bienes-y-servicios/>

Araujo, A. L., & De Souza Borba Gonçalves, J. (2021). Red de acuerdos y las negociaciones externas del Mercosur. *Brazilian Journal of International Relations*, 10(1), 195-221. <https://doi.org/10.36311/2237-7743.2021.v10n1.p195-221>

Baghirov, O. (2022, 26 julio). *The Organization of Turkic States' Economic Potential and Cooperation Prospects among its Members*. <https://dergipark.org.tr/en/pub/perception/issue/71446/1149285>

Belmonte, N., & Belmonte, N. (2022, 14 septiembre). The Organisation of Turkic States: an attempt at a European Union in Central Asia. *Atalayar*. <https://www.atalayar.com/en/articulo/politics/organisation-turkic-states-attempt-european-union-central-asia/20220913175259158174.html>

Botta, P. (2018). *Memorándum entre el MERCOSUR y la UNIÓN ECONÓMICA EUROASIÁTICA*. Instituto de Relaciones Internacionales Universidad de la Plata. <https://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2018/12/opiniones-en-el-iri-botta-diciembre.pdf>

Bueno Martínez, R. (2022). Asia Central: de pivote a encrucijada. *Cuaderno de Estrategia*, 216, ISSN 1697-6924. https://www.ieee.es/publicaciones-new/cuadernos-de-estrategia/2022/Cuaderno_216.html

Carrizo Adris, G., & Eropunova, A. (2016). La Unión Económica Euroasiática (UEEA) y las relaciones interbloques El Memorándum de entendimiento con el MERCOSUR. *Revista Jurídica Electrónica*, 2(3). <http://repositorio.unlz.edu.ar:8080/handle/123456789/246>

Cinar, K. (2013). Turkey and Turkic Nations: A Post-Cold War Analysis of Relations. *Turkish Studies*, 14(2), 256-271. <https://doi.org/10.1080/14683849.2013.802925>

Dieguez, J. (2019). MERCOSUR firmará Memorándum con la Unión Económica Euroasiática (UEE). *MERCOSUR*. <https://www.mercosur.int/mercotur-firmara-memorandum-con-la-union-economica-euroasiatica-uee/>

Golden, P. B. (1992). *An introduction to the history of the Turkic peoples: ethnogenesis and state-formation in medieval and early modern Eurasia and the Middle East*. <http://altmetrics.ceek.jp/article/ci.nii.ac.jp/ncid/BA20471896>

Hosiyatovich, J. N., Kadirovich, R., & Ikromovich, I. (2023, 26 febrero). *Organization of Turkic States: Interoperation and Accounting System*. <https://www.journalzone.org/index.php/bjgesd/article/view/245>

Johanson, L., & Csató, É. Á. (2021). The Turkic languages. En *Routledge eBooks*. <https://doi.org/10.4324/9781003243809>

Kyzy, A. B. (2022). Importance of Organization of Turkish States from the Perspective of Uzbekistan. *ANKASAM | Ankara Center for Crisis and Policy Studies*. <https://www.ankasam.org/importance-of-organization-of-turkish-states-from-the-perspective-of-uzbekistan/?lang=en>

López, A. J. (2022). *Vista de MERCOSUR: el dilema de la agenda comercial externa*. <https://revistas.unlp.edu.ar/aportes/article/view/14611/13751>



Marcos, A. A. (2022). El sistema regional centroasiático tras 30 años de independencia: el papel de los grandes actores exteriores. *Cuadernos de estrategia*, 216, ISSN 1697-6924. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8783831>

Menges, K. H. (1995). *The Turkic languages and peoples: An Introduction to Turkic Studies*. Otto Harrassowitz Verlag.

MERCOSUR. (2018). *Memorando de cooperación en cuestiones comerciales y económicas entre el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la Comisión Económica Euroasiática (MERCOSUR/CMC/DEC. N° 15/18)*.

Mercosur. (2019, 21 enero). *Su funcionamiento - MERCOSUR*. MERCOSUR. <https://www.mercosur.int/quienes-somos/funcionamiento/>

MERCOSUR. (2019, 15 octubre). *Procedimientos suscripción acuerdos - MERCOSUR*. <https://www.mercosur.int/documento/procedimientos-suscripcion-acuerdos/>

MERCOSUR. (2021, 3 diciembre). *Presentación sobre el MERCOSUR y su Política de Cooperación Internacional - MERCOSUR*. <https://www.mercosur.int/documento/presentacion-sobre-el-mercosur-y-su-politica-de-cooperacion-internacional/>

Mercosur. (2023, 14 abril). *Cooperación internacional - MERCOSUR*. MERCOSUR. <https://www.mercosur.int/temas/cooperacion-en-el-mercosur/>

MERCOSUR firmó Memorandum con Unión Económica Euroasiática. (s. f.). Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto. <https://cancilleria.gob.ar/es/actualidad/noticias/mercosur-firmo-memorandum-con-union-economica-euroasiatica>

Mustofaev, M. (2022, 26 julio). *The Organization of Turkic States: A New Approach to Global and Regional challenges*. <https://dergipark.org.tr/en/pub/perception/issue/71446/1149303>

Nadir Hosiyatovich, J., & Nadir Hosiyatovich, B. (2022). ORGANIZATION OF TURKIC STATES: INTEROPERATION AND ACCOUNTING SYSTEM. *British Journal of Global Ecology and Sustainable Development*, 13, 2754-9291.

Organización de Estados Túrquicos. (2021). *DECLARATION OF THE EIGHTH SUMMIT OF THE ORGANIZATION OF TURKIC STATES*.

Organization Chart | Türk Devletleri Teşkilatı. (s. f.). Türk Devletleri Teşkilatı. <https://www.turkicstates.org/en/organizasyon-semasi>

Organization of Turkic States. (s. f.). Türk Devletleri Teşkilatı. <https://www.turkicstates.org/en/turk-konseyi-hakkinda>

Organization of Turkic States. (2009). *Nakhchivan Agreement on the Establishment of the Cooperation Council of Turkic Speaking States*.

Organization of Turkic States |Ministry of Energy of Azerbaijan. (s. f.). Ministry of Energy of Azerbaijan. <https://minenergy.gov.az/en/beynelxalq-teskilatlarla-elageler/turkdilli-dovletlerin-emek-dasliq-surasi>

Organization of Turkic States (@Turkic_States) / X. (2001, 16 marzo). Twitter. https://twitter.com/Turkic_States

Pedro Domínguez, N. (2022). Sujetos y objetos del nuevo Gran Juego la política exterior de Kazajistán y los Estados centroasiáticos. *Cuadernos de estrategia*, 216, ISSN 1697-6924. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8783833>





Portal Oficial del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay :: Importante acercamiento del MERCOSUR a los mercados de la Unión Económica Euroasiática. (s. f.). https://www.mre.gov.py/index.php/noticias/importante-acercamiento-del-mercosur-los-mercados-de-la-union-economica-euroasiatica?ccm_paging_p=157

Presidential Summits | Türk Devletleri Teşkilatı. (s. f.). Türk Devletleri Teşkilatı. <https://www.turkicstates.org/en/zirveler>

Pueblos túrquicos _ AcademiaLab. (s. f.). <https://academia-lab.com/enciclopedia/pueblos-turquicos/>

Reis, L. (2023). How the Economic Integration of Turkic Countries in Asia Can Lead to a Political Union and a Turkish Mega Nation Challenging China. *The Atlas Report*. <https://atlas-report.com/how-the-economic-integration-of-turkic-countries-in-asia-can-lead-to-a-political-union-and-a-turkish-mega-nation-challenging-china/>

Relacionamiento externo del Mercosur: ¿spillback? ¿encapsulation? o ¿buildup? (2020, 10 septiembre). Mercosur ABC. <https://www.mercosurabc.com.ar/relacionamiento-externo-del-mercosur-spillback-encapsulation-o-buildup>

Secretary General | Türk Devletleri Teşkilatı. (s. f.). Türk Devletleri Teşkilatı. <https://www.turkicstates.org/en/genel-sekreter>

Serbin Pont, A. (2021, 20 marzo). *Mercosur: Diversifying Partnerships*. AULA Blog. <https://aulablog.net/2019/01/07/mercosur-diversifying-partnerships/>

SPIEF-2022: particular proposals developed to stimulate trade and investment cooperation between EAEU and Latin America amid new economic reality. (s. f.). <https://eec.eaeunion.org/en/news/pmef-2022-vyrabotany-konkretnye-predlozheniya-po-stimulirovaniyu-torgovo-investitsionno-go-sotrudnich/>

Terrassa, D. (s. f.). *Pueblos túrquicos | La guía de Geografía*. <https://geografia.laguia2000.com/geografia-regional/asia/pueblos-turquicos>

«Turkic Economic Review» 2023 First Issue | Türk Devletleri Teşkilatı. (s. f.). Türk Devletleri Teşkilatı. https://www.turkicstates.org/en/yayinlar/turkic-economic-review-2023-first-issue_17

Turkic World Vision - 2040. (2022). Organización de Estados Túrquicos. <https://turkicstates.org/assets/pdf/haberler/turkic-world-vision-2040-2396-97.pdf>

Türkiye's Relations with MERCOSUR (Mercado Común del Sur/ Southern Common Market) / Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs. (s. f.). Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs. <https://www.mfa.gov.tr/mercosur.en.mfa>

“Turkic Economic Review” 2023 First Issue | Türk Devletleri Teşkilatı. (n.d.). Türk Devletleri Teşkilatı. https://www.turkicstates.org/en/yayinlar/turkic-economic-review-2023-first-issue_17

Organization of Turkic States. (2009). Nakhchivan Agreement on the Establishment of the Cooperation Council of Turkic Speaking States.

MERCOSUR. (2018). Memorando de cooperación en cuestiones comerciales y económicas entre el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la Comisión Económica Euroasiática (MERCOSUR/CMC/DEC. N° 15/18).

Mustofaev, M. (2022). The Organization of Turkic States: A New Approach to Global and Re-





gional Challenges . PERCEPTIONS: Journal of International Affairs , 27 (1) , 105-120. <https://dergi-park.org.tr/en/pub/perception/issue/71446/1149303>

Para más información se recomienda visitar: *Red de Acuerdos - MERCOSUR*. MERCOSUR. <https://www.mercosur.int/relacionamiento-externo/red-de-acuerdos/>

Para más información sobre las negociaciones actuales del Mercosur se recomienda: Archivo de Noticias - MERCOSUR. MERCOSUR. <https://www.mercosur.int/media/noticias/> y Araujo, A. L., & De Souza Borba Gonçalves, J. (2021). Red de acuerdos y las negociaciones externas del Mercosur. *Brazilian Journal of International Relations*, 10(1), 195-221. <https://doi.org/10.36311/2237-7743.2021.v10n1.p195-221>

Turkic World Vision - 2040. (2022). Organización de Estados Túrquicos. <https://turkicstates.org/assets/pdf/haberler/turkic-world-vision-2040-2396-97.pdf>



