



# ALERTA de MERCADO

## “India se convertirá en la tercera economía más grande del mundo para 2027.”<sup>1</sup>

*India se convertirá en la tercera economía más grande del mundo para 2027, superando a Japón y Alemania, según proyecciones del FMI y firmas como Jefferies y Morgan Stanley. Actualmente, India es la quinta economía global con un PIB de 3,7 billones de dólares y se espera que alcance los 5 billones en los próximos tres años.*

*El crecimiento de India es impulsado por la demanda interna, inversiones en infraestructura, digitalización y la transición energética. Además, se beneficia de una población joven y una fuerza laboral creciente. Las reformas estructurales del gobierno han mejorado la gobernanza y el entorno empresarial, apoyando un crecimiento económico sostenido*

*En esta línea, el Fondo Monetario Internacional (FMI) ha elevado su pronóstico de crecimiento económico para India en 2024, incrementándolo del 6.3% al 6.7%. Este aumento se debe a una mayor resiliencia en la demanda interna y un gasto robusto del consumidor, especialmente en áreas rurales. India sigue siendo la economía de mayor crecimiento entre las grandes economías mundiales, con una previsión de crecimiento del 6.5% para los años fiscales 2025 y 2026.*

### Análisis de la Fundación Valenciaport

En los últimos años, India se ha venido posicionando como una **economía dinámica** y de **rápido crecimiento**. Con un **PIB** que se estimó en **3,5 billones de dólares en 2023**, India ha ascendido a la **quinta posición entre las economías más grandes del mundo** y, según las proyecciones realizadas por el Fondo Monetario Internacional (FMI), aspira a convertirse en **tercera economía** más grande del **mundo** para el **año 2027**.

En esta línea, no cabe duda de que las **políticas macroeconómicas prudentes** y las **importantes reformas estructurales** han seguido impulsando el crecimiento económico del país, permitiendo una mayor participación en la economía global. Además, con una población de aproximadamente 1.428 millones de personas en 2023 según estimaciones de la ONU, India ha superado a China y se ha convertido en el país más poblado del mundo. El **rápido crecimiento demográfico**, combinado con una población joven y en edad de trabajar, destaca a India como un **mercado** con un **inmenso potencial**.

A modo de caracterización, India tiene una **economía diversificada** con **varios sectores clave**, según el Banco Mundial. La **agricultura** es **fundamental**, aportando el **16,7% del PIB** y **empleando** al **44%** de la **población**, con productos principales como trigo, arroz,

---

<sup>1</sup> Noticia original publicada por “Forbes” y disponible en: <https://www.forbes.com/sites/benjaminlaker/2024/02/23/india-to-become-third-largest-economy-by-2027-implications-for-leaders/>

maíz y caña de azúcar, alcanzando cifras récord en 2022-23. La **industria** representa el **25,7% del PIB** y **emplea al 25% de la población**, abarcando manufactura, textiles, químicos, automotriz y farmacéutica, con sectores emergentes como biotecnología y energías renovables en crecimiento. El **sector servicios** es el **más dinámico**, aportando el **48,4% del PIB** y **empleando al 31%** de la fuerza laboral, destacando tecnologías de la información, servicios financieros y salud, y mostrando un crecimiento notable en comercio electrónico, energías renovables y entretenimiento digital.

De acuerdo con el FMI, al focalizar en la evolución de los **principales agregados macroeconómicos** (Tabla 1), después de un fuerte crecimiento del PIB del 7,2% en 2022, se proyectaba una desaceleración hasta el 6,3% en 2023 y 2024-25 debido a condiciones meteorológicas adversas y un deterioro en las perspectivas internacionales. No obstante, el inicio del ejercicio 2023-24 mostró un **robusto crecimiento** impulsado por la **inversión pública** y el **consumo privado**. Como resultado, India alcanzó una **tasa de crecimiento del PIB** del **7,3% en 2023**, consolidándose como una de las economías de más rápido crecimiento a nivel mundial.

En cuanto a sus **finanzas públicas**, Como se observa en la Tabla 1, el **déficit fiscal** de India fue de 9,06 lakh crore de rupias entre abril y octubre de 2023-24, representando el 50,7% de la estimación anual, una mejora respecto al 58,9% del año anterior. El FMI prevé que el déficit presupuestario disminuya del 8,5% en 2024 al 8% en 2025. La **relación deuda/PIB** aumentó a 81,9% en 2023 y se espera que llegue al 82,2% en 2025. Por su parte, El FMI estimó una **inflación anual** del 5,4% del año 2023, con una disminución a 4,6% en 2024 y a 4,1% en 2025.

Tabla 1. Principales agregados macroeconómicos de India

Indicadores de crecimiento	2022	2023	2024 (E)	2025 (E)	2026 (E)
PIB (miles de millones de USD)	3.353,47	3.572,08	3.937,01	4.339,83	4.789,83
PIB (crecimiento anual en %, precio constante)	7,0	7,8	6,8	6,5	6,5
PIB per cápita (USD)	2.366	2.500	2.731	2.984	3.265
Saldo de la hacienda pública (en % del PIB)	-9,3	-8,7	-7,9	-7,7	-7,3
Endeudamiento del Estado (en % del PIB)	81,7	82,7	82,5	81,8	80,9
Tasa de inflación (%)	6,7	5,4	4,6	4,2	4,1

Fuente: Fondo Monetario Internacional (2024)

India ha avanzado considerablemente en su apertura al **comercio internacional** (Tabla 2), con el **comercio** representando aproximadamente el **50% de su PIB en 2023**, según el Banco Mundial. A pesar de estos avances, India enfrenta un **déficit comercial estructural** debido a su elevada **dependencia** de las **importaciones de energía**. Este déficit ha fluctuado en respuesta a las variaciones en los precios internacionales de los hidrocarburos, mostrando un déficit 240.667 millones de USD para 2023.

Tabla 2. Indicadores de apertura comercial de India

Indicador	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Importación de Bienes (millones de USD)</b>	505.600	486.059	373.202	573.092	720.441	672.667
<b>Exportación de Bienes (millones de USD)</b>	317.590	324.340	276.410	395.426	453.415	432.000
<b>Comercio Exterior (% del PIB)</b>	43,6	39,9	37,8	45,7	49,4	50,0
<b>Balanza Comercial (millones de USD)</b>	-188.010	-161.719	-96.792	-177.666	-267.188	-240.667

Fuente: Organización Mundial del Comercio (2024)

Si bien India tradicionalmente ha seguido una **política proteccionista** para proteger su industria local y fomentar el desarrollo interno, en tiempos recientes ha avanzado significativamente en su integración en la economía global. Prueba de ello es que India es miembro de numerosas organizaciones económicas internacionales, como el Fondo Monetario Internacional (FMI), la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) como socio de diálogo, la Comunidad del Pacífico Insular (CPI), el Plan Colombo, la Commonwealth, el G-15, el G-20, el G-24, el G-77 y la Organización Mundial del Comercio (OMC). No obstante, todavía persisten preocupaciones sobre el proteccionismo por la implementación de medidas e iniciativas restrictivas como la "*Self-Reliant India*".

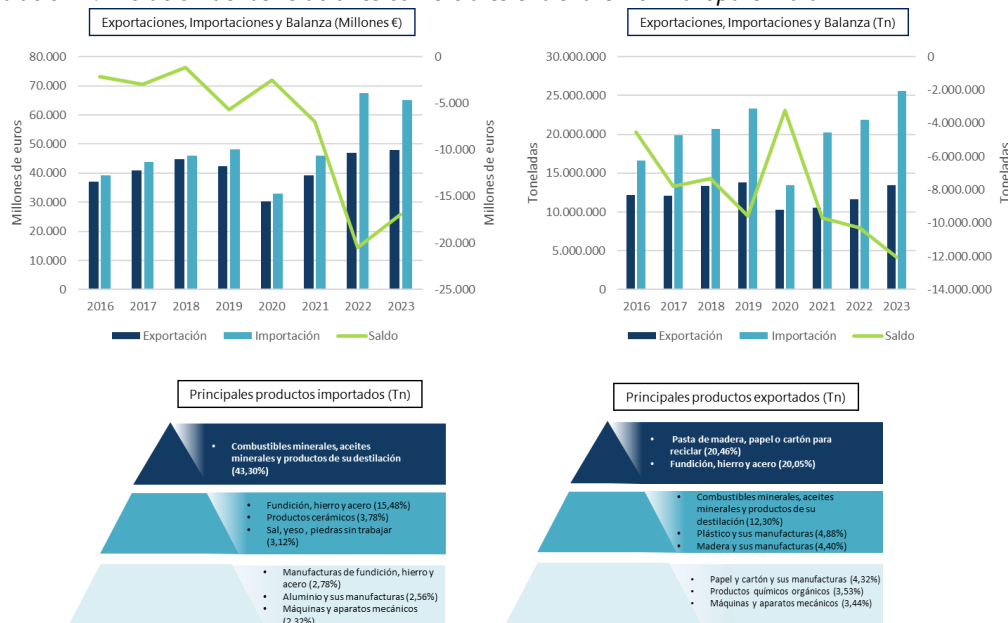
Por su parte, las **relaciones entre India y la Unión Europea (UE)** están regidas por la **Declaración Conjunta de 1993** y el **Acuerdo de Cooperación de 1994**. Las negociaciones para un Acuerdo Bilateral de Comercio e Inversiones (BITA) se iniciaron en 2007, pero se estancaron en 2013. En noviembre de 2018, la UE aprobó una nueva estrategia hacia India, complementada por la estrategia de conectividad entre Europa y Asia, y en 2020 se firmó una "asociación estratégica" para guiar las relaciones hasta 2025. En mayo de 2021, India y la Unión Europea adoptaron una **Declaración Conjunta** para negociar tres acuerdos clave: el **Acuerdo de Libre Comercio (ALC)**, la **protección de Indicaciones Geográficas (IGs)** y la **protección de inversiones (API)**. En este contexto, actualmente se lleva a cabo la séptima ronda de negociaciones para el ALC, uno de los tratados más complejos debido a las barreras comerciales y al tamaño de las economías involucradas.

Estos esfuerzos destacan el compromiso de ambas regiones por fortalecer sus lazos comerciales y de inversión, adaptándose a los desafíos globales y regionales. Prueba de ello, es que, en 2023, **India** es el **décimo socio comercial** de la **UE**, con intercambios que representan alrededor del **8%** del total de bienes intercambiados por la UE (Eurostat). Por su parte, la **UE** se posiciona como el **cuarto socio comercial** más importante para India, constituyendo alrededor del **11%** del comercio total del país (OMC).

Sin embargo, a pesar del crecimiento y el dinamismo en las relaciones comerciales, y aunque las relaciones comerciales han mostrado una recuperación tras la desaceleración provocada por la COVID-19 en 2020, la **balanza comercial** sigue mostrando un saldo

negativo, con la UE importando más de India de lo que exporta (Ilustración 1). Atendiendo a los **principales productos**, la **UE importa desde India combustibles minerales** (43,30%) y **hierro y acero** (15,48%). En contraste, los principales productos **exportados** por la **UE a India** son **pasta de madera** (20,45%) y **hierro y acero** (20%) y, del mismo modo, **combustibles minerales** (12,30%).

Ilustración 1. Evolución de las relaciones comerciales entre la Unión Europea e India



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Datacomex (Eurostat)

Asimismo, atendiendo a los principales **países exportadores** de la UE hacia India en 2023 (Tabla 3), destacan **Alemania** (16,93%), **Polonia** (14,69%) e **Italia** (14,08%). Por otro lado, los principales **países** dentro de la UE que **importan** desde India son **Italia** (21,30%), **Países Bajos** (15,85%) y **Francia** (12,26%). Esta distribución refleja la dinámica comercial y las principales rutas de intercambio entre la UE e India.

Tabla 3. Principales países europeos exportadores a India y principales destinos de importación desde India en Europa

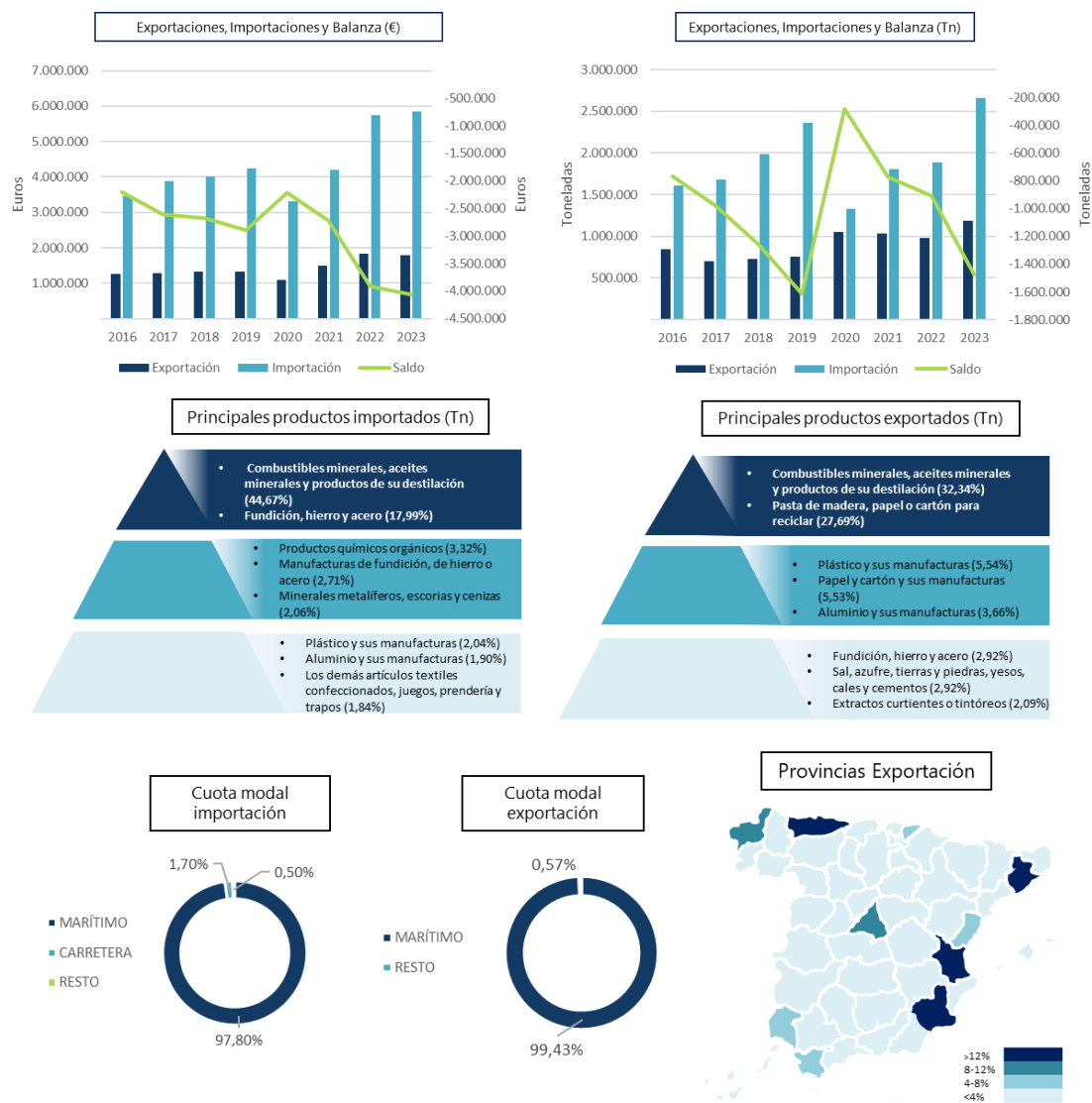
Principales países exportación (Tn)		Principales países importación (Tn)	
ALEMANIA	16,93%	ITALIA	21,20%
POLONIA	14,69%	PAÍSES BAJOS	15,85%
ITALIA	14,08%	FRANCIA	12,26%
ESPAÑA	8,81%	ALEMANIA	10,60%
BÉLGICA	8,20%	ESPAÑA	10,31%
PAÍSES BAJOS	7,96%	BÉLGICA	7,80%
SUECIA	4,87%	RUMANÍA	4,74%
FRANCIA	4,84%	POLONIA	4,00%
IRLANDA	2,74%	PORTUGAL	2,80%
AUSTRIA	2,45%	GRECIA	1,87%
GRECIA	2,32%	ESLOVENIA	1,46%
PORTUGAL	1,77%	DINAMARCA	1,26%
FINLANDIA	1,56%	IRLANDA	1,05%
RUMANÍA	1,46%	SUECIA	0,95%
BULGARIA	1,32%	CROACIA	0,64%
RESTO	5,98%	RESTO	3,10%

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Datacomex (Eurostat)

En línea con la tendencia general de la UE, la relación comercial entre **España** e **India** ha mostrado un **crecimiento constante** (Ilustración 2). Las exportaciones españolas a India han aumentado, pero el incremento en las importaciones desde India ha sido aún más pronunciado, tanto en volumen como en valor. Este desbalance en el crecimiento ha resultado en una ampliación del **déficit comercial**. Del mismo modo, el patrón de productos exportados e importados entre ambos países muestra una tendencia similar a la observada en el comercio entre la UE e India.

Por su parte, las **provincias** que más **contribuyen** a las **exportaciones** hacia India son **Valencia** (15,32%), **Barcelona** (14,99%), **Murcia** (14,71%) y **Asturias** (14,34%). Por otro lado, las principales **provincias importadoras** de productos desde India son **Barcelona** (43,44%), **Vizcaya** (10,08%), **Madrid** (9,68%), **Valencia** (7,23%) y **Tarragona** (4,89%).

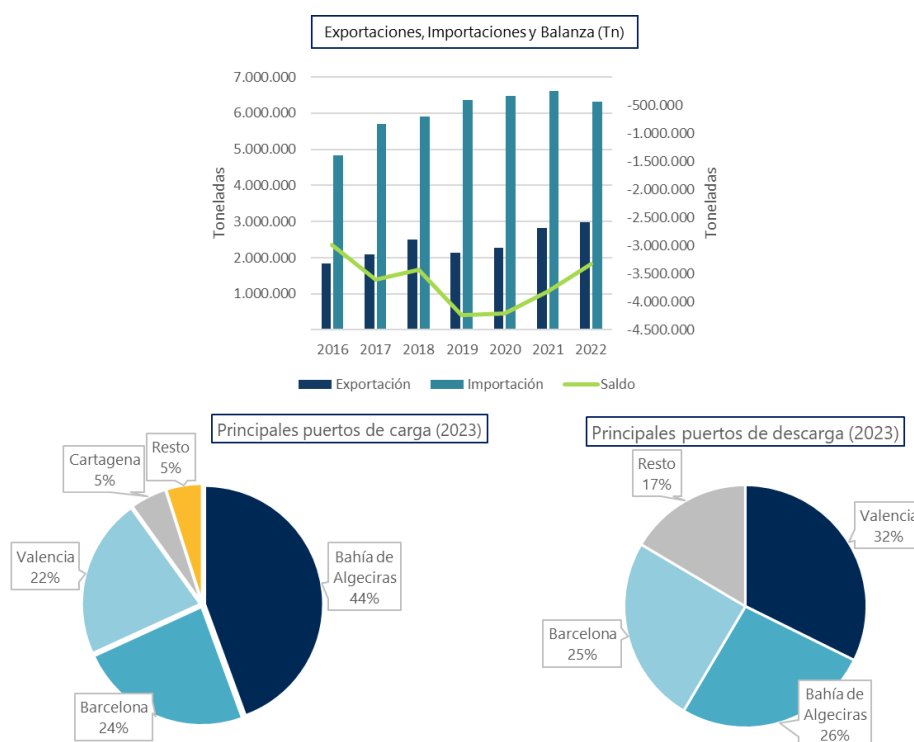
Ilustración 2. Evolución de las relaciones comerciales entre España y la India



Fuente: Elaboración propia en base a datos de Datacomex

Como se desprende de la ilustración anterior, el **transporte marítimo** predomina y juega un papel crucial en las relaciones comerciales entre España e India. De nuevo, al examinar los datos del Sistema Portuario Español, se observa una **tendencia creciente** en el tráfico gestionado por sus puertos, con un volumen de importaciones significativamente mayor que el de exportaciones. Al observar los **principales puertos** que manejan este tráfico (Ilustración 3), se destaca que la **Bahía de Algeciras** gestiona el 44,43% de la **carga**, seguida de **Barcelona** (23,75%) y **Valencia** (21,90%). En cuanto a la **descarga**, **Valencia** lidera con un 32,32%, seguida por la **Bahía de Algeciras** (26,18%) y **Barcelona** (25,02%).

*Ilustración 3. Evolución del tráfico histórico de los puertos del Sistema Portuario Español en relación con la India; principales puertos de carga y descarga en el año 2023*



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Puertos del Estado

Focalizando en la **oferta marítima**, el **Departamento de Puertos de India** desempeña un **papel esencial** en el **desarrollo** y la **gestión** de **12** importantes **puertos**, con el objetivo de proporcionar la capacidad de manejo de carga necesaria para satisfacer las crecientes demandas del comercio exterior del país. Los **puertos indios manejan** aproximadamente el **90%** del **volumen** y el **70%** del **valor** total del comercio exterior de India, destacándose como un componente vital de la infraestructura comercial del país.

Para hacer frente a la expansión comercial, se prioriza el aumento de la capacidad portuaria. Además de la ampliación de los principales puertos, se está promoviendo la eficiencia operativa mediante la implementación de tecnologías avanzadas, la digitalización y la optimización de procesos. Como resultado, se ha observado un **incremento notable** en la **capacidad instalada** y en la **carga manejada por los**




**puertos**, junto con **mejoras significativas** en **indicadores de eficiencia**, como el **tiempo medio de entrega** y la **producción diaria por atraque**.

En el contexto de los principales puertos de contenedores en India, **Mundra**, **Nava Sheva** y **Chennai** destacan por su volumen significativo de tráfico y su relevancia en el comercio exterior del país. Según la publicación "**TOP 200 Puertos de Contenedores, Edición 2024**" de la revista Transporte XXI, **Mundra** se sitúa en el puesto **número 26** con un movimiento de **7,2 millones de TEU**, consolidándose como el puerto de contenedores más importante del país. Le sigue **Nava Sheva**, con un tráfico de **6,4 millones de TEU**, y **Chennai**, con un movimiento de **1,6 millones de TEU**. Estos puertos son fundamentales para la capacidad de manejo y eficiencia en la red portuaria india. En contraste, otros puertos importantes como Cochín y Calcuta muestran cifras considerablemente menores, con tráficos de 754.000 y 753.000 TEU respectivamente.

Por su parte, el **índice de conectividad portuaria** también es crucial para comprender la capacidad y el tráfico de estos puertos. Según el *Port Liner Shipping Connectivity Index* (PLSCI) para el año 2024, desarrollado por la UNCTAD, **Mundra** ocupa la **posición 23** con un índice de 608,33, **Nava Sheva** está en el número **22** con un índice de 614,70, y **Chennai** se encuentra en el puesto **159** con un índice de 156,91. Estos datos subrayan la importancia estratégica de Mundra y Nava Sheva en la red de transporte marítimo global, mientras que Chennai, aunque con una posición más baja, sigue siendo un puerto relevante para la región sureste de India.

Focalizando en los tres principales puertos indios, la Tabla 4 muestra las **características operativas** en términos de **servicios**, **capacidad semanal**, **número total de navieras** y **número total de puertos de destino** para cada uno de los puertos bajo análisis. En esta línea, el **puerto de Mundra** se destaca por ofrecer un **elevado número de servicios** y una **amplia capacidad semanal** de 271.835 TEU, con 52 navieras y conexiones a 121 puertos, subrayando su robustez como hub de carga significativo. El **puerto de Nava Sheva**, con 76 servicios y una capacidad semanal superior de 290.969 TEU, opera con 55 navieras y mantiene conexiones con 132 puertos. Por su parte, el **puerto de Chennai**, aunque a una escala menor con 19 servicios y una capacidad semanal de 32.239 TEU, trabaja con 32 navieras y tiene conexiones con 32 puertos, satisfaciendo adecuadamente las necesidades logísticas de la región sureste de India.

*Tabla 4. Características operativas de los tres principales puertos de India*

 Puerto	Total servicios	Capacidad semanal (TEU)	Total navieras	Total puertos de destino
<b>MUNDRA</b>	76	271.835	52	121
<b>NHAVA SHEVA</b>	76	290.969	55	132
<b>CHENNAI</b>	19	32.239	32	32

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Alphaliner

Como conclusión, **India** se está consolidando como una importante **potencia global emergente**, con **aspiraciones** de convertirse en la **tercera economía mundial** en los próximos años. Su creciente relevancia en la economía global y en el comercio internacional, así como en la región Indo-Pacífica, subraya la necesidad de intensificar

los vínculos comerciales con el país. Un claro ejemplo de esta ambición es la reciente iniciativa de establecer una nueva naviera estatal con una flota de más de mil buques en la próxima década, siguiendo el modelo chino para asegurar el **control** de su **cadena de suministros**.

En este contexto, la **UE** y, por ende, **España**, tienen una **oportunidad clave** para **reforzar** sus **lazos comerciales**, que ya son sólidos. Prueba de ello es que, según el último informe del Instituto Español de Comercio Exterior (ICEX) sobre el perfil de los exportadores españoles, el valor de las exportaciones hacia India ha mostrado un incremento significativo en 2023, alcanzando los 1.523,4 millones de euros. Este crecimiento es reflejado por un total de **2.099 empresas españolas** que **exportaron a India** durante el año.

Por su parte, los **puertos**, como **canales** del tráfico marítimo entre India y Europa, desempeñan un **papel esencial** en esta dinámica. Fortalecer las relaciones existentes y aprovechar las infraestructuras portuarias robustas permitirá **capitalizar** las **oportunidades** que India ofrece. Además, los puertos actúan como **impulsores** del **tejido empresarial** de su *hinterland*, siendo una **puerta de acceso** crucial y jugando un **papel clave** en el desarrollo regional.