ESPAÑA INDIA 2020

Una reflexión conjunta sobre el pasado, presente y futuro de las relaciones bilaterales

DOCUMENTO DE TRABAJO 2

Relaciones económicas y comerciales

FUNDACIÓN CONSEJO ESPAÑA INDIA | SPAIN INDIA COUNCIL FOUNDATION

CON LA COLABORACIÓN DE

Indo Spanish Chamber of Commerce

Dirección y redacción: Cristóbal Alvear
Coordinación y producción: Berta Fuertes y Vega Yubero, Fundación Consejo España-India
Documentación y revisión: Mikel Herrera
Diseño y maquetación: www.nolsom.com

Madrid, octubre 2020

© 2020 Fundación Consejo España-India
C/ Serrano Galvache, 26.
28033 Madrid
www.spain-india.org

Encuentro organizado por la Fundación Consejo España-India con el ministro de Finanzas, Comercio e Industria del estado indio de West Bengal, Dr. Amit Mitra, en octubre de 2015

2.1.

Marco de las relaciones económicas y comerciales bilaterales

El acuerdo de comercio y cooperación económica entre España e India de 1972 es el primer convenio de cooperación en el histórico de nuestras relaciones bilaterales. Asimismo, la comisión mixta hispano-india –que se establece en este acuerdo– es el diálogo bilateral más longevo hasta la fecha y que en un mayor número de ocasiones se ha reunido (hasta once veces). Este marco jurídico para los ámbitos económico y comercial queda completado por el convenio para evitar la doble imposición y prevenir la evasión fiscal en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio de 1993 y su protocolo de modificación firmado en 2012. El acuerdo de promoción y protección recíproca de inversiones fue terminado en 2017 ante su denuncia por la parte india, aunque está en remanencia hasta 2031 para aquellas inversiones efectuadas antes de su terminación. El nuevo marco de protección de inversiones quedaría enmarcado en el acuerdo bilateral de comercio inversiones India-Unión Europea (BTIA), todavía en fase de negociación.

La inversión y el comercio bilaterales, históricamente escasos a diferencia de los intercambios de India con otros países europeos, están sensiblemente por debajo del peso de las economías española e india en el contexto global (ver Ilustración 10). El volumen del comercio bilateral entre los dos países, con una balanza comercial favorable a India, ha crecido significativamente en los últimos años, pero sigue siendo inferior al comercio comparado entre India y la Unión Europea y entre España y otros países de Asia (ver Ilustración 11). La inversión bilateral ha experimentado una gran expansión en la última década, especialmente en el caso de empresas españolas en India en sectores como las infraestructuras de transporte, la automoción o las energías renovables, y también respecto a empresas indias en España en sectores como las tecnologías de la información, la automoción o la industria farmacéutica. Sin embargo, sigue existiendo un enorme potencial de crecimiento teniendo en cuenta la capacidad de atracción de inversión extranjera directa que ejercen ambos países en sus respectivas áreas geográficas (ver Ilustración 12).

El impacto del COVID-19 a nivel económico y comercial, todavía por determinar, está también afectando a nuestros intercambios a corto plazo. Sin embargo, la aceleración de algunos paradigmas económicos podría generar sinergias conjuntas en la recuperación de ambas economías. Entre estas tendencias que invitan al optimismo a medio y largo plazo se encuentran el impacto económico y comercial de las nuevas dinámicas geopolíticas, la transformación del modelo económico y productivo, los planes de apoyo a la inversión bilaterales y multilaterales y la consolidación de India como uno de los principales mercados globales ver Ilustración 13).

ILUSTRACIÓN 10 / **Economías de España e India en perspectiva comparada**

Producción	España	India
PIB nominal en 2019, en miles de millones de dólares	1.394	2.875
PIB nominal per cápita en 2019, en dólares	29.614	2.104
Crecimiento del PIB en 2019	1,98%	5,02%
PIB PPA en 2019, en miles de millones de dólares	1.987	9.612
PIB per cápita PPA en 2019, en dólares	42.214	7.034
Clasificación global respecto a su PIB nominal en 2019, sobre 187 países	13	5

Fuente: Banco Mundial

Distribución sectorial en 2019, porcentaje del PIB	España	India
Agricultura	2,7%	16%
Industria	20,2%	24,9%
Servicios	67,9%	49,9%

Fuente: Banco Mundial

Distribución sectorial en 2019, en miles de millones de dólares	España	India
Agricultura	37	459
Industria	282	715
Servicios	946	1.434

Fuente: A partir de datos del Banco Mundial

Estructura de la demanda en 2018, porcentaje del PIB	España	India
Consumo privado	58,2%	59,3%
Consumo público	18,6%	11,2%
Formación bruta de capital	20,3%	31,3%
Exportaciones de bienes y servicios	35%	19,7%
Importaciones de bienes y servicios	32,4%	23,6%

Fuente: ONU

Estructura de la demanda en 2018, en miles de millones de dólares	España	India
Consumo privado	828	1.651
Consumo público	264	312
Formación bruta de capital	289	870
Exportaciones de bienes y servicios	499	549
Importaciones de bienes y servicios	460	657

Fuente: ONU

Sector público	España	India
Saldo presupuestario en 2019, porcentaje del PIB	-2,6%	-7,4%
Deuda pública en 2019, porcentaje del PIB	96,4%	69%
Deuda pública en 2019, en miles de millones de dólares	1.320	2.010

Fuente: FMI

Comercio	España	India
Balanza comercial en 2019, en miles de millones de dólares	-38,1	-159,7
Arancel promedio de importación en 2019	5,1 (UE)	17,6

Fuente: OMC

Precios	España	India
Inflación en 2019	0,8%	4,54%

Fuente: FMI

Índices globales	España	India
Índice de Competitividad Global 2019, sobre 141 países	23	68
Ease of Doing Business Index 2020, sobre 190 países	30	63

Fuente: Banco Mundial; Foro Económico Mundial

ILUSTRACIÓN 11 / **Relaciones comerciales India-UE y España-Asia en perspectiva comparada**

Relaciones comerciales India-UE en 2019

	Principales destinos de las exportaciones de bienes de India a la UE en 2019, en millones de euros			Principales exportadores de bienes de la UE a India en 2019, en millones de euros			Principales socios comerciales de India en la UE en 2019, en millones de euros		
1	Alemania	7.522	1	Alemania	11.920	1	Alemania	19.442
2	Países Bajos	5.310	2	Bélgica	6.678	2	Bélgica	11.280
3	Francia	5.261	3	Francia	5.773	3	Francia	11.034
4	Italia	5.155	4	Italia	4.001	4	Italia	9.156
5	Bélgica	4.602	5	Países Bajos	2.352	5	Países Bajos	7.662
6	España	3.952	6	España	1.345	6	España	5.297

Fuente: Comisión Europea

Relaciones comerciales España-Asia (excepto Oriente Medio) en 2019

	Principales destinos de las exportaciones de España a Asia, en millones de euros			Principales exportadores de Asia a España, en millones de euros			Principales socios comerciales de España en Asia (excepto Oriente Medio) en 2019, en millones de euros	
1	China	6.800	1	China	29.143	1	China	35.943
2	Japón	2.730	2	Japón	4.359	2	Japón	7.089
3	Corea del Sur	2.250	3	India	4.324	3	India	5.658
4	India	1.334	4	Corea del Sur	3.123	4	Corea del Sur	5.373
5	Hong Kong, China	915	5	Taiwán	1.325	5	Taiwán	1.846

Fuente: Secretaría de Estado de Comercio

ILUSTRACIÓN 12/ **Inversión extranjera directa en la UE y Asia (excepto Oriente Medio) en persepctiva comparada**

	IED en la UE en 2018, en miles de millones de dólares			IED en Asia en 2018 (excepto Oriente Medio), en miles de millones de dólares	
1	Países Bajos	70	1	China	139
2	España	44	2	Hong Kong, China	116
3	Francia	37	3	Singapur	78
4	Alemania	26	4	India	42
5	Italia	24	5	Indonesia	22

Fuente: UNCTAD

ILUSTRACIÓN 13/ **La proyección demográfica india en perspectiva comparada**

Países con mayor población en 2019

Posición	País	Población, en millones
1	China	1.398
2	India	1.366
3	Estados Unidos	328
4	Indonesia	271
5	Pakistán	217

Fuente: Banco Mundial

Estructura demográfica de India estimada para 2030, comparada con China y Estados Unidos

Rango de edad	China	Estados Unidos	India
Más de 65	18%	20%	8%
60-64	8%	6%	4%
50-59	14%	11%	11%
25-49	33%	33%	37%
15-24	11%	12%	16%
Menos de 15	16%	18%	24%

Población estimada de millennials y generación Z en 2030

	China	Estados Unidos	India
Proporción de la población total	60%	63%	77%
Población total estimada, en millones	864	216	1.155

Fuente: Foro Económico Mundial y a partir de datos del US Census Bureau, Chinese Academy of Social Sciences y la ONU

2.2.

La dimensión de las economías india y española en el contexto global

El Fondo Monetario Internacional (FMI) sitúa en 2019 a India como la quinta potencia económica del planeta, tras haber adelantado a Reino Unido y Francia en los últimos dos años, y a la economía española en decimotercer lugar, cuyo PIB es la mitad que el indio en términos nominales (FMI, 2019). En la última década, según el Banco Mundial, la economía india ha crecido en torno al 6,75%, superando a China en crecimiento medio durante los últimos cinco años, mientras que la española ha alcanzado un crecimiento tímidamente superior al 1% (cálculo sobre datos del Banco Mundial, 2019).

Apenas 32 millones de personas diferencian la población de China de la de India que según datos del Banco Mundial ascendía en 2019 a 1.366.418.000 habitantes. Proyecciones de crecimiento de Naciones Unidas indican que en 2027 India superará a China como país más poblado del mundo (Naciones Unidas, 2019a). En la actualidad, un 50% de la población india está por debajo de los 25 años y un 65% por debajo de los 35, contando con 700 millones de consumidores *millennials* y de la generación Z (Foro Económico Mundial, 2020a). Esta joven población, con una clase media en auge, está convirtiendo al mercado indio en uno de los mayores del mundo. El Foro Económico Mundial pronostica que India será en 2030 el tercer mercado del mundo en términos de consumo, sólo por detrás de China y Estados Unidos (Foro Económico Mundial, 2019b) (ver Ilustración 13).

Sin embargo, el objetivo del Gobierno indio de convertirse en una economía de 5 billones de dólares en los próximos años puede verse comprometido por la coyuntura actual. Las previsiones económicas han sufrido un inédito impacto por la pandemia del COVID-19 (En Detalle 3). En el escenario post-Covid-19, las previsiones de recuperación son más favorables para el entorno económico asiático en general y para India en particular. Este optimismo se basa en la fortaleza de su mercado interno que, aunque se ha desplomado en un 60% durante el confinamiento según la Reserva Federal de India, mantiene previsiones optimistas para la siguiente década (*Reserve Bank of India*, 2020a).

EN DETALLE 3

El impacto de la pandemia del COVID-19 en las economías de España e India.

India y España están experimentando una desaceleración económica pronunciada como consecuencia de la pandemia COVID-19 en paralelo con el retroceso de la economía mundial. Los estrictos confinamientos implementados en India y en España han supuesto una significativa paralización de las actividades económicas. En India, el confinamiento se extendió durante el primer semestre de 2020 en cuatro fases diferenciadas del 25 de marzo al 31 de mayo, con una estricta prohibición de movimientos entre estados y de la actividad no esencial, permitiendo una relajación de medidas durante las 4 últimas semanas. Durante el mismo periodo, el confinamiento se prolongó en España del 15 de marzo al 20 de junio de 2020, parándose de forma generalizada la actividad económica durante las dos primeras semanas de abril y con una relajación de las medidas de forma escalonada desde el 11 de mayo.

Las consecuencias económicas han sido inmediatas con una caída del 17,8% de la economía española en el segundo trimestre de 2020 y de la india de un 23,9% (Instituto Nacional de Estadística, 2020; *Ministry of Statistics and Programme Implementation,* 2020a). Las predicciones de las principales instituciones económicas internacionales han ido ajustándose a la baja en los últimos meses. En el caso de India, en septiembre de 2020 el Banco Asiático de Desarrollo ha empeorado su previsión, situando la caída del PIB indio en un 9% para el año fiscal 2020-2021 frente al 4% de junio (Banco Asiático de Desarrollo, 2020a; Banco Asiático de Desarrollo, 2020b). De manera similar, la agencia de calificación Moody's estimó en septiembre de 2020 que el PIB indio se verá reducido en un 11,5% en el mismo año fiscal, frente a su anterior pronóstico del 4% (Moody's, *The Indian Express*, 2020). En cuanto a España, en septiembre de 2020 el Banco de España descartó un escenario de recuperación temprana y empeoró sus previsiones de crecimiento, anunciando una caída de hasta un 12,6%, cifra similar a la pronosticada por el FMI en octubre de 2020, un 12,8% (Banco de España, 2020; FMI, 2020a) (ver Ilustración 14).

La economía india ha experimentado tanto una brusca caída de los principales indicadores durante el confinamiento como una significativa mejoría en los meses posteriores. Aunque el desempleo rozó el 24% en abril y mayo, en julio de 2020 se redujo hasta el 7,43%, cifra que es inferior al 7,6% con el que terminó 2019. El 30 de septiembre de 2020, la tasa de desempleo ya se situaba en un 6,7% (*Centre for Monitoring Indian Economy*, 2020). Del mismo modo, la abrupta caída del Índice de Producción Industrial, de un 57,6% en abril de 2020 respecto al año anterior, fue del 34,7% en mayo de 2020 respecto al año anterior –un considerable repunte de la producción industrial todavía en época de confinamiento–, y del 10,4% en julio de 2020 (*Ministry of Statistics and Programme Implementation*, 2020b). Esta fortaleza que demuestra la economía india y su mercado interior, a pesar de haber sufrido una de las mayores contracciones del PIB durante esta pandemia y uno de los más estrictos confinamientos, invitan al optimismo en su recuperación.

ILUSTRACIÓN 14/ **Previsión de crecimiento de España e India en 2020 y 2021**

Previsión de variación del PIB de India, revisión septiembre/octubre 2020			Previsión de variación del PIB de España, revisión septiembre/octubre 2020		
Entidad	Año fiscal 2020-2021	Año fiscal 2021-2022	Entidad	Año natural 2020	Año natural 2021
Banco Asiático de Desarrollo	-9%	8%	Banco de España	Entre -10,5 y -12,6%	Entre 4,1 y 7,3%
CRISIL	-9%	10%	Bankinter	Entre -12,2 y -14%	Entre 4,4 y 9,6%
Fitch Ratings	-10,5%	11%	BBVA	-11,5%	6%
FMI	-10,3%	8,8%	Comisión Europea	-12,4%	5,4%
Goldman Sachs	-14,8%	15,7%	Fitch Ratings	-13,2%	6,2%
India Ratings and Research	-11,8%	9,9%	FMI	-12,8%	7,2%
Moody's	-11,5%	10,6%	OCDE*	-11,6%	5%
OCDE	-10,2%	10,7%	Funcas	-13%	7,9%
Media	-10,9%	10,6%	Media	-12,4%	6,3%

*Previsión de diciembre.

Fuente: Banco Asiático de Desarrollo; Banco de España; Bankinter; BBVA; Comisión Europea; CRISIL; Fitch Ratings; Fundación de las Cajas de Ahorros (Funcas); Goldman Sachs; India Ratings and Research; OCDE; Moody's

2.3.

Los efectos económico-comerciales de la nueva coyuntura regional y multilateral.

Los recientes diferendos sino-indios en las fronteras terrestres, las tensiones en el Indo-Pacífico y la perturbación en las cadenas de suministro en los últimos meses tienen una proyección económica sobre unas relaciones comerciales de India con China que son, en origen, desequilibradas. Las importaciones chinas a India supusieron casi un 14% del total de las importaciones indias en el año fiscal 2019-20 mientras que las exportaciones indias a China fueron en el mismo periodo un 5% del total de las exportaciones (*Department of Commerce,* 2020).

Diferentes medidas han sido tomadas por el gobierno indio en los últimos meses para superar esta dependencia comercial de china y la influencia económico-social de sus empresas en territorio indio. A nivel tecnológico, India ha prohibido 59 aplicaciones de móvil de origen chino incluida la famosa Tik Tok, la app más descargada en India en 2019, que había alcanzado la cifra de los 125 millones de usuarios activos (*Business Insider*, 2020). A nivel de producción, se persigue la deslocalización de la producción en China de empresas globales y el fomento de su relocalización en India para acceder al mercado local.

Los mayores beneficiarios de estas medidas, en paralelo al alineamiento político y de liderazgo entre India y Estados Unidos, son los gigantes tecnológicos estadounidenses. Los usuarios indios han encontrado en las opciones tecnológicas estadounidenses una alternativa patriótica frente a las plataformas chinas. Instagram por Tik Tok, UberEats por Zomato, Amazon o Flipkart –propiedad de Walmart– por Alibaba, o Google por Tencent, son algunos de estos ejemplos. En el contexto de esta guerra tecnológica, las multinacionales americanas han

optado por incrementar su inversión en India, como demuestran las recientes inversiones en Jio, la plataforma digital de Reliance, de 5.700 millones de dólares por parte de Facebook y de 4.500 millones de dólares por parte de Google (*Foreign Policy,* 2020).

Existe un mayor entendimiento en la política comercial de Estados Unidos e India en los últimos años, así como en un reciente repliegue de su protagonismo en las negociaciones comerciales globales, en el seno de organizaciones como la Organización Mundial del Comercio (OMC). En 2014, India retiró su apoyo a la Ronda de Doha al no obtener garantías de protección a largo plazo de su programa de subsidios agrícolas. Asimismo, a finales de 2019 India se retiró de la Asociación Económica Integral Regional (RCEP, por sus siglas en inglés), llamado a ser el mayor tratado de libre comercio del mundo. El acuerdo está formado por los miembros de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), junto con sus seis socios de libre comercio regionales (excepto India) –Australia, China, Japón, Nueva Zelanda y Corea del Sur–.

La apuesta del gobierno de India por dirigir el programa *Make in India* hacia el autoabastecimiento mediante la sustitución de las importaciones, reflejada en la nueva campaña *Self-Reliant India,* podría generar una nueva vía proteccionista en el medio y largo plazo. Entre las medidas que baraja el gobierno indio se encuentran la imposición de descuentos fiscales y medidas de apoyo a la industria local, la preferencia por las empresas productoras de bienes en el país en contratos gubernamentales y la imposición de barreras no arancelarias que provoquen una reducción de las importaciones. El efecto que estas políticas puedan tener en la inversión extranjera directa y, por tanto, en el crecimiento económico de India serán decisivas para su continuidad en el tiempo y para la calibración de su magnitud.

Sin embargo, dada la coyuntura geopolítica y los desequilibrios de la estructura económica india y la enorme dimensión económica de la crisis sanitaria en España, ambos países se encuentran en un momento de transición económica que les obliga a mirar al exterior y que supone, ahora más que nunca, una nueva oportunidad para mirarse mutuamente. En el caso de India, para aumentar sus relaciones con aliados comerciales que garanticen nuevas cadenas de suministros que aminoren la dependencia de China. En el caso de España, como ocurrió en la crisis de 2008, para garantizar la sostenibilidad de sus empresas ante la crisis de su mercado interior mediante su internacionalización (ver En Detalle 4).

En una economía con la complejidad de India, la función de las oficinas económicas y comerciales, dependientes de la Secretaría de Estado de Comercio, como responsables de las relaciones institucionales económicas y comerciales, es esencial para aprovechar estas oportunidades de crecimiento mutuo. Del mismo modo, la labor informativa, de acompañamiento y de promoción que realizan junto al ICEX es fundamental para la participación de la empresa española en la economía y mercado indio (ver Caso 3). El nombramiento de Arancha González Laya como ministra de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, entre cuyos principales objetivos se encuentra la dinamización de la diplomacia económica española y quien ha visitado India en varias ocasiones y ha mantenido numerosas reuniones con distintos ministros del Gobierno indio en su anterior cargo como directora ejecutiva del Centro de Comercio Internacional, es también un importante activo. Tener una interlocutora como González Laya, con un reconocido prestigio en el ámbito del comercio internacional, es una oportunidad para que India vaya ocupando un lugar acorde con su importancia estratégica en la diplomacia económica española.

EN DETALLE 4

Las sinergias bilaterales ante la transformación del modelo económico y productivo.

En el proceso de transformación del modelo económico y productivo que están experimentando India y España existen numerosas oportunidades fruto de las complementariedades entre ambas economías. Ante la apuesta por la deslocalización de China, el comercio de bienes con alto valor añadido, como los productos auxiliares a las cadenas de producción o los productos finales sin sustitutivo local que permitan dar continuidad a una cadena de valor india muy dependiente de China, pueden tener una fuerte demanda en el medio y largo plazo.

A nivel de inversiones, las deslocalizaciones de producción desde China ofrecen un entorno óptimo para entrar en el creciente mercado indio. Los beneficios fiscales en sectores como la sanidad, la electrónica, las telecomunicaciones y la producción de bienes de equipo pueden ser incentivos interesantes para la internacionalización en India. Asimismo, nuevas reformas normativas, como una flexibilización de la ley del suelo, pueden ofrecer un impulso para proyectos de energías renovables y telecomunicaciones.

La dinamización económica en los sectores de tecnologías de la información y farmacéutico pueden animar a las empresas indias a entrar en el mercado europeo desde España. La internacionalización en España ofrece a las empresas indias unos costes inferiores en perspectiva comparada, un buen tejido óptimo de servicios empresariales para el soporte de las operaciones, también para Latinoamérica, y un lugar con excelente calidad de vida para sus expatriados.

Las sinergias que representan las economías indias y españolas son, sin duda alguna, una oportunidad para invertir en el crecimiento sostenible mutuo en el medio y largo plazo, como reiteradamente expresan las autoridades indias. Para dar continuidad a esta oportunidad es necesario que las empresas españolas participen en la cadena de valor india, ya sea a nivel tecnológico, con producto auxiliar o mediante su implantación, ya sea con filiales o con acuerdos con socios locales.

CASO 3

La esencial labor del ICEX y las Oficinas Económicas y Comerciales de España ante la complejidad de India

ICEX España Exportación e Inversiones y las **Oficinas Económicas y Comerciales de Nueva Delhi y Mumbai** trabajan de forma coordinada con las principales organizaciones empresariales, incluidas Cámaras de España, CEOE y la Cámara de Comercio Indo-Española, en la promoción de la internacionalización de la economía y de la empresa española en India, así como en la atracción y la promoción de las inversiones indias en España. Las Oficinas Económicas y Comerciales de Nueva Delhi y Mumbai también colaboran estrechamente en esta labor con las principales asociaciones empresariales y de comercio indias.

India ha sido escogido como uno de los **PASE (Países con Actuación Sectorial Estratégica) en 2019** tanto por el margen para el crecimiento de las exportaciones y de mejora de la tasa de cobertura, como por el potencial de atracción de la inversión india en España. Entre los sectores estratégicos identificados se encuentran el sector ferroviario y de infraestructuras de transporte, industrial, agua, agroalimentario y de bienes de consumo.

Dada la complejidad del mercado y la dificultad de acceso a información relevante y precisa, el papel de ICEX y las Oficinas Económicas y Comerciales de Nueva Delhi y Mumbai

es esencial para facilitar la internacionalización de la empresa y la exportación del producto español en India. En el último año, desde las Oficinas Económicas y Comerciales de Nueva Delhi y Mumbai se han resuelto **más de 1.000 consultas de empresas españolas.**

Desde ICEX y las Oficinas Económicas y Comerciales de Nueva Delhi y Mumbai se está realizado un esfuerzo de **acompañamiento al tejido empresarial español durante la pandemia del COVID-19**, tanto informativo mediante webinarios e informes como de adaptación digital, incluidas las misiones directas virtuales en diversos sectores, que van desde los bienes industriales a los de consumo.

Entre sus principales funciones y acciones desarrolladas se encuentran:

-**Labor informativa**:

- Informes generales sobre India: incluyendo informes económicos y comerciales y guías de internacionalización, de comercio digital, de contratación pública, de inversiones, de negocios, de trámites aduaneros, de repatriación de capitales o de tributación para expatriados.
- Informes sectoriales sobre India: incluyendo más de cuarenta estudios de mercados desde 2018, y sus resúmenes ejecutivos, y decenas de fichas sector e informes de las principales ferias (Ver Ilustración 15).
- Informes sobre oportunidades de negocio: tanto de alianzas público-privadas como de las principales instituciones financieras internacionales.
- Aula virtual: webinarios específicos sobre India.
- Redes sociales: a su labor activa de información en español en Twitter a través de @ICEXIndia, se ha añadido una nueva cuenta @SpainBiz_India para información en inglés.

- **Labor de promoción**:

- Promoción con Pabellón ICEX: ICEX y las Oficinas Comerciales de India están presentes en las grandes ferias de los sectores estratégicos que se celebran anualmente en el país.
- Realización de Showrooms: promoción en los sectores estratégicos y apertura de mercado en nuevos sectores.
- Programas de Invest in Spain: presentación sobre las oportunidades de inversión en sectores estratégicos a inversores indios y promoción de la inversión en España de manera directa a grandes empresas e inversores.
- Celebración de Partenariados Multilaterales para el desarrollo: que incluyen encuentros sectoriales con representantes de las principales instituciones de financiación multilateral, la administración local y empresas públicas relevantes a efectos de licitaciones, que actúan como agencias ejecutoras.

-**Labor de acompañamiento:**

- Servicios de apoyo a la internacionalización: incluyendo identificación de socios comerciales, agendas de reuniones, información personalizada de mercados exteriores, invitaciones a España de compradores y prescriptores, compra de pliegos para licitaciones, apoyo logístico o asesoramiento en comercio electrónico.
- Servicios de información sobre financiación: Incluyendo el
- Fondo para Internacionalización (FIEM), un instrumento financiero que cada vez financia más proyectos en India.
- Centros de negocios: despachos disponibles en las oficinas económicas y comerciales de Nueva Delhi y Mumbai para empresas españolas.

Pero la función de las Oficinas Económicas y Comerciales no se detiene ahí, sino que además de ser el instrumento especializado de la administración española para la internacionalización de nuestra economía y la prestación de servicios y asistencia a las empresas y emprendedores españoles en el exterior, son responsables de las **relaciones institucionales económicas y comerciales** y de generar información económica de los países de su demarcación. De esta manera destaca en India su labor, bajo las directrices de la **Secretaría de Estado de Comercio**, en la celebración de la **Comisión Económica Mixta España-India,** la estrecha colaboración con la Cámara de Comercio Indo-Española, el apoyo a la celebración del **Foro de CEOs España-India,** o la coordinación con la **Delegación Comercial de la UE en el país**, entre otras muchas.

ILUSTRACIÓN 15 / **Sectores de los estudios de mercado de ICEX**

Sectores	Número de estudios de mercado	Estudios de mercado (desde el 1 de enero de 2018 hasta el 1 de octubre de 2020)
Alimentación y distribución	9	Fruta (2019); Vino (2019); Aceite de oliva (2019); Bebidas no alcohólicas (2019); Productos gourmet (2019); Ingredientes y aditivos (2018); Distribución mayorista de alimentación (2018); Distribución minorista de alimentación (2018); Hortaliza (2018)
Maquinaria y equipos auxiliares	8	Maquinaria de limpieza (2020); Maquinaria para la cadena de frío (2020); Maquinaria de envasado y embalaje (2020); Maquinaria de construcción y minería (2019); Maquinaria de envasado y embalaje (2019); Máquina herramienta (2018); Maquinaria agrícola (2018); Maquinaria para el procesado de alimentos (2018)
Hogar, decoración y moda	7	Textil hogar (2019); Iluminación (2019); Electrodomésticos (2018); Calzado (2018); Productos de limpieza (2018); Baldosa (2018); Pinturas y esmaltes (2018)
Infraestructura y construcción	5	Carreteras (2019); Ferrocarril – alta velocidad y red convencional (2019); Metro (2019); Transporte y conexiones intermodales (2018); Productos químicos en la construcción (2018)
Sostenibilidad ambiental y energías renovables	5	Energía eólica (2019); Tratamiento y gestión de residuos sólidos (2018); Tratamiento de agua potable y residual (2018); Tratamiento de agua (2018); Energía fotovoltaica (2018)
Educación	3	Educación superior (2019); Enseñanza del español (2019); Educación secundaria (2018)
Economía digital	2	Fintech (2020); E-commerce B2C y B2B (2018)
Estética y Belleza	2	Cosmética (2020); Belleza y cuidado personal (2019)
Agroquímicos y fertilizantes	1	Agroquímicos (2020)
Salud	1	Equipamiento médico (2020)
Automoción	1	Componentes de automoción (2019)

Fuente: ICEX

2.4.

La dimensión europea de las relaciones económico-comerciales bilaterales

La Unión Europea ha sido en 2019 el mayor socio comercial de India con un comercio bilateral de 80 mil millones de euros, el 11.1% del total del comercio indio, al mismo nivel de Estados Unidos y por delante de China con el 10.7%. La UE es además el segundo mayor destino de las exportaciones indias, con un 14% del total, sólo superado por Estados Unidos (Comisión Europea, 2020a). Según el Ministerio de Comercio e Industria del Gobierno indio, el comercio entre ambas partes alcanzó los 116 mil millones de dólares en el año fiscal 2018-2019 y la UE supuso el 17,33% de sus exportaciones totales (57,2 mil millones de dólares) y 11,37% de sus importaciones (58,43 mil millones de dólares). A pesar de que el comercio bilateral de bienes ha crecido un 72% en la última década, India es el décimo socio de la Unión Europea en comercio de bienes con un 1.9%

ILUSTRACIÓN 16 / **Relaciones UE-India: bienes de consumo, servicios e inversión**

Comercio bilateral de bienes en 2018 y 2019	2018	Crecimiento entre 2017 y 2018	2019	Crecimiento entre 2018 y 2019
Exportación de bienes de la UE a India, en miles de millones de euros	40,1	8,4%	38,2	-4,7%
Exportación de bienes de India a la UE, en miles de millones de euros	37,8	5%	39,6	4,8%
Comercio bilateral de servicios en 2017 y 2018	2017	Crecimiento entre 2016 y 2017	2018	Crecimiento entre 2017 y 2018
Exportación de servicios de la UE a India, en miles de millones de euros	13,5	16,4%	14,2	5,1%
Exportación de servicios de India a la UE, en miles de millones de euros	14	17,6%	15,4	10%
Inversión bilateral en 2018	Inversión de India en la UE, en miles de millones de euros	Inversión de la EU en India, en miles de millones de euros	Inversión bilateral total, en miles de millones de euros	
	2,6	67,7	70,3	

Fuente: Comisión Europea

del comercio de bienes total de la Unión Europea en 2019, muy por detrás de EEUU –15.2%–, China –13.8%– y Reino Unido –12.6%–. El comercio bilateral de servicios ha crecido sustancialmente de 22,3 mil millones de euros en 2015 a 29,6 mil millones de euros en 2018 (Comisión Europea, 2020a) (ver Ilustración 16).

Aunque la inversión europea en India es significativamente menor que la inversión europea en China –175 mil millones de euros en 2018– o Brasil –312 mil millones de euros en 2018–, ha crecido del 8% al 18% en la última década, haciendo de la Unión Europea el primer inversor en India con 68 mil millones de euros en 2018, cifra inferior a la inversión de las compañías europeas en India en las últimas dos décadas –50 mil millones de euros desde el 2000–. 6.000 empresas europeas están presentes en India creando un empleo directo de 1.7 millones de puestos de trabajo e indirecto de 5 millones (Comisión Europea, 2020).

India y la UE han reforzado su asociación en apoyo de la modernización sostenible impulsando la cooperación para apostar por una transición hacia una energía limpia, la eficiencia de los recursos y la economía circular, incluyendo la participación del Banco Europeo de Inversiones, lo que fomentará la internacionalización de la empresa europea en India. Sin embargo, a pesar de los compromisos políticos en la última crisis, la relación comercial de la UE con India sigue siendo el ámbito donde más difíciles están resultando los avances.

Los esfuerzos para lograr un acuerdo bilateral de Comercio Inversiones India-UE (BTIA), que crearía un marco jurídico de apoyo al comercio y protección de las inversiones, han resultado

El sector de la infraestructura de transporte ha experimentado gran expansión. En la imagen, terminal del aeropuerto de Indira Gandhi, en Delhi.

insuficientes. Las negociaciones están suspendidas desde 2013 después de dieciséis rondas que comenzaron en 2007. Mientras la negociación del BTIA está estancada, los acuerdos bilaterales de protección de inversiones entre India y los estados miembros están siendo terminados sin que se puedan ampliar o negociar nuevos, como es el caso de España. Un nuevo BTIA constituirá el factor esencial para ofrecer seguridad jurídica a las inversiones y promover el comercio bilateral claramente deficitario.

2.5.

El estado de la inversión bilateral y los sectores de mayor proyección

India ha sido en 2019 el noveno receptor de inversión extranjera directa global, el decimosegundo en 2018, y España, que llegó a ser el noveno en 2018, ha ocupado el puesto vigésimo noveno. España ha sido consecutivamente en 2018 y 2019 el decimotercer emisor global de IED (UNCTAD, 2019b; UNCTAD, 2020c). Sin embargo, la inversión bilateral, que en los últimos años ha experimentado una tendencia alcista, es inferior al papel que ambos países tienen en el contexto económico internacional (ver Ilustración 12).

De acuerdo con la Secretaría de Estado de Comercio de España, India ha sido el 54º inversor en España en 2018 y el 48º en 2019. India, por su parte, ha ocupado el puesto 22 en el destino de la inversión española en 2018 y el 38 en 2019. El stock de cifra de negocio de España en la India alcanzó los 4 mil millones de euros en 2017, con un stock de empleo superior a 15.500. El stock de India en España sólo supone el 0,06% del stock de IED total, con un stock de la cifra de negocio 267 millones de euros y un stock de empleo de 1.200. De acuerdo con el Departamento para la promoción industrial y el comercio interno de India, España es el decimosexto inversor en India, el octavo a nivel europeo, con cerca de 3.000 millones de dólares de inversión en las dos últimas décadas (*Department for Promotion of Industry and Internal Trade,* 2019) (ver Ilustración 17).

India se ha convertido en los últimos años en uno de los principales receptores de inversión extranjera directa. El programa *Make in India* ha flexibilizado los requisitos a la inversión extranjera directa, permitiendo que en la mayoría de sectores se pueda invertir por la ruta

ILUSTRACIÓN 17 / **Inversión bilateral, stock de inversión y stock de empleo desde 2017 a 2019**

	2017	Crecimiento entre 2016 y 2017	2018	Crecimiento entre 2017 y 2018	2019	Crecimiento entre 2018 y 2019
Flujo inversión bruta de India en España, en millones de euros	2,3	-40,1%	6,7	188,8%	13,6	103,8%
Flujo inversión bruta de España en India, en millones de euros	168	93,4%	130,3	-22,4%	20	-84,7%
Balanza inversión bruta España-India en millones de euros	165,7	99,6%	123,6	-25.4%	6,4	-94,8%
Flujo inversión neta de India en España, en millones de euros	2,3	-37,8%	6,7	194,4%	13,6	103,8%
Flujo inversión neta de España en India, en millones de euros	168	157,4%	129,8	-22,7%	-1,8	-101,4%
Balanza inversión neta España-India en millones de euros	165,8	168,9%	123,1	-25,8%	-15,4	-112,5%
Stock cifra de negocios de India en España, en millones de euros	200,1	23,9%	267,3	33,6%		
Stock cifra de negocios de España en India, en millones de euros	4.030	3,8%	1.119	-72,2%		
Stock de empleo de India en España	954	22,3%	1.193	25,1%		
Stock de empleo de España en India	15.510	-3,3%	15.077	-2,8%		

Fuente: Secretaría de Estado de Comercio

automática –sin necesidad de permiso previo del Gobierno indio– y hasta el 100% de la inversión –sin necesidad de contar con un socio local–. Esta flexibilización de las normas para la IED, junto con las reformas de simplificación a nivel burocrático, ha permitido que India ascienda 67 puestos entre 2016 y 2019 en el ranking de *Ease of Doing Business* hasta alcanzar el puesto 63, la mayor subida desde que el Banco Mundial elabora estas estadísticas.

Más de 200 empresas españolas tienen presencia en India ya sea con vehículos corporativos, como filiales o *joint ventures* con empresas locales, o no corporativos, como oficinas de proyectos, representación o compras, que se concentran principalmente en infraestructuras, energías renovables, componentes de automoción o comercio minorista monomarca. Sin embargo, España sólo supone el 0,64% del total de los flujos de inversión que entran en India (*Department of Commerce, Export Import Data Bank*, 2019).

La inversión india en España es difícil de analizar tanto por su reducida cifra, que la hace muy sensible a proyectos de gran calado que terminan distorsionando la evolución anual, como por las operaciones que las grandes empresas indias realizan en España a través de sedes sociales en otros países europeos, que no entran dentro de las estadísticas de IED. El flujo de inversión bruta de India en España en 2019 ascendió a 13,59 millones de euros, mientras que los años anteriores fue de tan solo 6,66, y 2,30 millones de euros consecutivamente en 2018 y 2017 (ver Ilustración 16). Las inversiones indias van destinadas fundamentalmente a la fabricación de vehículos de motor, agricultura, investigación y desarrollo, y comercio mayorista. Hay cerca de 50 empresas indias en España, especialmente en los sectores de las tecnologías de la información, automoción y farmacéutico.

2.6.

La balanza comercial y los sectores de mayor expansión

El flujo comercial entre España e India supuso en 2019 más de 5.500 millones de euros, con un crecimiento de un 28% en los últimos 5 años, lo que sitúa a España como el sexto socio comercial de India en la Unión Europea y a India como el tercer socio comercial de España a nivel asiático –sin contar con Oriente Medio– (ver Ilustración 11). Esta cifra de intercambio comercial está muy por debajo de los flujos de otros países europeos con India como Alemania que los cuadriplica, Bélgica que los triplica o Países Bajos que los duplica. Las relaciones comerciales entre India y España están sesgadas a favor de India sin que la tasa de cobertura comercial de España con India haya mejorado en los últimos años. El peso de las exportaciones españolas en la balanza comercial ha decrecido casi diez puntos porcentuales en los últimos 5 años, desde un 40% en 2015 hasta un 31,8% en 2019 (Secretaría de Estado de Comercio, 2020a).

Las exportaciones españolas en India han crecido un 7% en los últimos 5 años hasta alcanzar los 1.345 millones de euros en 2019. India ocupa en 2019 el puesto 39º como destino de la exportación española y España el puesto 43º como origen de la importación india. El número de empresas exportadoras españolas en India en 2017 fue de 6.362 destacando, sobre el total de exportaciones, los sectores máquinas y aparatos mecánicos con un 17,29%, productos químicos orgánicos con un 7,39%, materias plásticas y sus manufacturas con el 6,8%, y los extractos curtientes o tintóreos con el 6,6%. La exportación de máquinas y aparatos mecánicos ha mantenido el primer puesto en 2018 y 2019, con una cuota de exportación de 16,75% y 17.75% respectivamente (ver Ilustración 18).

Los productos españoles sufren fuertes aranceles, que llegan al 150% en el caso de productos como el vino, y barreras no arancelarias como las establecidas por el Plan de Cuarentena indio, vigente desde 2003, que regula las importaciones de productos frescos de origen vegetal a India (ICEX, 2019; *Department of Agriculture, Cooperation & Farmers Welfare*, 2020). A pesar de estas barreras al comercio, la consolidación de India como uno de los principales mercados globales con una clase media en auge hace que organizaciones como la Cámara de Comercio de España apuesten de forma decidida por el país surasiático (ver Caso 4).

Las exportaciones indias a España han crecido un 27% en los últimos 5 años hasta alcanzar los 4.230 millones de euros en 2019. India ocupa en 2019 el puesto 21 como origen de las importaciones españolas y España el puesto 23 como destino de las exportaciones indias. Entre los principales bienes indios de exportación a España en 2019 se encuentran las prendas de vestir con un 17,3%, los

productos químicos orgánicos con un 13,7% y los combustibles y aceites minerales con un 12,6%, tal y como reflejan los datos de la Secretaría de Estado de Comercio (ver Ilustración 18).

Para consolidar e impulsar este flujo de exportación entre España e India, las empresas de logística juegan un papel fundamental. Entre otros, el **Grupo Rhenus** amplió en julio de 2020 su capacidad de almacenaje en India con un nuevo mega-almacén de 350.000 metros cuadrados en Gurgaon que, junto al resto de instalaciones de Rhenus en este país, suman una capacidad de 1.9 millones de metros cuadrados dedicados a la logística. Otro caso reseñable es **Alonso Logistics India**, filial del Grupo Alonso en India, una de las transitarias de referencia en gestión de operativas con origen o destino India, que cuenta con personal y oficinas propias en el país.

ILUSTRACIÓN 18 / **Comercio bilateral de bienes desde 2017 a 2019**

Evolución comercio de bienes entre 2017 y 2019	2017	Crecimiento entre 2016 y 2017	2018	Crecimiento entre 2017 y 2018	2019	Crecimiento entre 2018 y 2019
Exportaciones de España a India, en millones de euros	1.274	1,3%	1.330	4,4%	1.345	1,2%
Exportaciones de India a España, en millones de euros	3.880	12,1%	4.013	3,4%	4.231	5,4%
Comercio de bienes total, en millones de euros	5.154	9,2%	5.343	3,7%	5.576	4,4%

Principales bienes exportados de España a India en 2018 y 2019

2018			2019		
Elemento	Valor, en millones de euros	Porcentaje del total	Elemento	Valor, en millones de euros	Porcentaje del total
Máquinas y aparatos mecánicos	223	16,75%	Máquinas y aparatos mecánicos	239	17,75%
Productos químicos orgánicos	115	8,68%	Aparatos y material eléctrico	96	7,12%
Tanino, materias colorantes	95	7,15%	Productos químicos orgánicos	92	6,83%

Principales bienes exportados de India a España en 2018 y 2019

2018			2019		
Elemento	Valor, en millones de euros	Porcentaje del total	Elemento	Valor, en millones de euros	Porcentaje del total
Prendas de vestir	716	17,84%	Prendas de vestir	730	17,26%
Productos químicos orgánicos	504	12,57%	Productos químicos orgánicos	579	13,68%
Fundición, hierro y acero	351	8,74%	Combustibles, aceites minerales	531	12,56%

Fuente: Secretaría de Estado de Comercio

CASO 4

La apuesta de la Cámara de Comercio de España por India

La Cámara de Comercio de España es una institución al servicio de las empresas y los emprendedores que, en el ámbito del comercio exterior, ofrece servicios de información –como la subcontratación industrial, la base de datos de comercio exterior y el directorio de empresas exportadoras e importadoras–, de apoyo en trámites –certificados de origen, cuadernos de admisión temporal de mercancías, legalizaciones de documentos comerciales o certificados de libre venta y consumo– y de ayuda a la internacionalización y exportación. El **Programa Internacional de Promoción (PIP)**, financiado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), está destinado a la promoción de productos y servicios, la información a los procesos de internacionalización y la mejora de la presencia y competitividad en mercados exteriores.

La Cámara de Comercio de España organiza con los países que son los principales destinos de las exportaciones españolas tanto encuentros a nivel gubernamental como actividades a nivel empresarial y comercial. En 2018, alrededor de **6.000 empresas participaron en las más de 500 actividades promovidas** por cámaras en el exterior.

En sus relaciones con India como país prioritario, la Cámara de Comercio de España lideró el **Encuentro Empresarial España-India de 2018** con motivo de la visita de la Secretaria de Comercio de India, Rita Teaotia, evento que se celebró en la Sede de la Cámara de Comercio de España en Madrid. Entre las actividades celebradas en 2018 con India a nivel empresarial y comercial están un **encuentro empresarial en Nueva Delhi liderado por la Cámara de Comercio de España** y la participación en la delegación oficial que acompañaba al Director General de Comercio e Inversiones de la Secretaría de Estado de Comercio en su viaje a India.

En esta apuesta por India, la Cámara de Comercio de España ha identificado a la Cámara de Comercio de Valladolid, con la creación del **India Help Desk for Business Solutions,** como cámara especializada en India.

Este India Help Desk es un punto informativo y de conexión para el desarrollo de negocios India-España. El India Help Desk cuenta con la colaboración de la Casa de la India y con la interlocución directa de la Embajada de la India en España, la Universidad de Valladolid y el Ayuntamiento de Valladolid, entre otras entidades colaboradoras.

El India Help Desk facilita el contacto directo de las empresas interesadas con las instituciones, expertos y agentes implicados, promoviendo así un asesoramiento específico para la implantación, operativa comercial, acceso a oportunidades de negocios y proyectos. Dentro de esta labor de especialización de la Cámara de Comercio de Valladolid también se organizó una **misión comercial directa de carácter multisectorial a India en 2019**, incluyendo las ciudades de Nueva Delhi, Mumbai y Ahmedabad, con apoyo de Fondos FEDER y la colaboración de las Oficinas Económicas y Comerciales de España en Nueva Delhi y Mumbai.

2.7.

El partenariado público-privado y la financiación multilateral para proyectos de infraestructuras

La financiación multilateral ha apostado claramente por participar en el desarrollo económico de India. Instituciones financieras internacionales como el Banco Mundial –y su Corporación Financiera Internacional–, el Banco Asiático de Desarrollo (ADB, por sus siglas en inglés) o el Banco Europeo de Inversiones desarrollan proyectos y actividades de consultoría en colaboración con el Gobierno indio a través de sus propios mecanismos de financiación. India ha sido el principal país receptor de la inversión del Banco Mundial durante varios años consecutivos, con una inversión total en los últimos 20 años de 273.402 millones de dólares en 1.096 proyectos de los que 485 han sido en el sector del transporte (Banco Mundial, 2020a). Por su parte, el Banco Asiático de Desarrollo ha participado de forma acumulada en 730 proyectos desde 1986 con una financiación de 47.980 millones de dólares de los que 176 proyectos con una financiación de 17.100 millones de dólares han sido en el sector de transportes (Banco Asiático de Desarrollo, 2020c). El Banco Europeo de Inversiones, presente en India desde 1993, ha participado en 19 proyectos con una inversión de 3.480 millones de euros, el 42% en el sector transporte (Banco Europeo de Inversiones, 2020).

Junto a la financiación multilateral, los partenariados público-privados (PPP) han supuesto una herramienta esencial para la participación de inversores extranjeros en la implementación y desarrollo de proyectos de infraestructura pública india. El gobierno de India creó en 2006 un comité de evaluación, *Public Private Partnership Appraisal Committee* (PPPAC), para simplificar la evaluación y aprobación de estos proyectos. De forma específica para el sector de carreteras se ha desarrollado en los últimos años el modelo *Hybrid Annuity Model* (HAM) que actualmente ya es el modelo más usado por *National Highway Authority of India* (NHAI). Desde 2004 se han llevado a cabo más de 1.900 proyectos de este tipo, con una inversión total superior a los 350.000 millones de dólares (*Department of Economic Affairs*, 2020).

Uno de los sectores en los que el partenariado multilateral y público-privado ha tenido un mayor éxito en India ha sido el de las infraestructuras de transporte. El gobierno de India ha desarrollado en las últimas dos décadas un ambicioso plan de desarrollo de infraestructuras, aprobando en 2019 una inversión de 1,5 billones de dólares para los próximos cinco años (ver Ilustración 19). India tiene una red de carreteras estatales de 5,5 millones de kilómetros de las cuales sólo el 2% son autopistas, soportando el 40% del tráfico total. En el año fiscal 2019-20, India construyó 3.979 kilómetros de autopistas (*National Investment Promotion and Facilitation Agency*, 2020a). En este ámbito de las infraestructuras de carreteras, España ya ha demostrado ser un socio estratégico para India en la construcción, desarrollo y operación de infraestructuras viarias (ver En Detalle 4).

En otros ámbitos del sector de infraestructuras de transporte como el ferrocarril (ver En Detalle 5) o los aeropuertos, estas sinergias bilaterales todavía no se han implementado con el potencial que tienen. La red ferroviaria india es la cuarta más extensa del mundo con un total de 67.415 kilómetros, la que más personas transporta con más de 23,12 millones de pasajeros diarios y la cuarta en términos de tráfico de mercancías con 3,36 millones de toneladas al día. *Indian Railways* es el mayor empleador de India, y octavo del mundo, con cerca de 1,27 millones de trabajadores (*Ministry of Statistics and Programme Implementation*, 2020c). Entre los proyectos que cuentan con una proyección de

ILUSTRACIÓN 19 / **Crecimiento de la obra pública en India**

Red de infraestructuras de transporte de India en 2019

Red ferroviaria, en km	Autopistas, en km	Número de puertos	Número de aeropuertos
68.155	132.499	224	137

Fuente: Ministry of Statistics and Programme Implementation; Ministry of Road Transport & Highways; Ministry of Shipping; Ministry of Civil Aviation

Incremento anual del tráfico de pasajeros en la red de infraestructura de transporte de India entre 2016 y 2019

Transporte ferroviario, en millones de pasajeros		Transporte aéreo, en millones de pasajeros	Nacionales	Internacionales	Transporte marítimo, en millones de pasajeros	
AF 2016-2017	120	AF 2016-2017	36,4	4,6	AF 2016-2017	0,65
AF 2017-2018	70	AF 2017-2018	37,9	6,2	AF 2017-2018	1,51
AF 2018-2019	150	AF 2018-2019	31,9	4	AF2018-2019	0,49

AF: Año fiscal

Tráfico total de pasajeros en la infraestructura de transporte india en AF 2018-2019, en millones de personas

Ferroviario	8.440	Aéreo	344,7	Marítimo	25,1

Fuente: India Brand Equity *Fuente: : Airports Authority of India* *Fuente: Ministry of Shipping*

Inversión estimada en infraestructuras de transporte de India entre 2020 y 2025, en miles de millones de dólares

Carreteras y autopistas	Ferrocarril	Puertos	Metro	Aeropuertos
286	182	60	27	19

Fuente: Kearney

inversión de 190.000 millones de dólares del sector de ferrocarril en el periodo 2020-2025 se encuentran el proyecto de alta velocidad entre Mumbai-Ahmedabad, el incremento de la velocidad en líneas de conexión entre grandes zonas urbanas como Delhi-Agra, Chennai-Hyderabad o Mumbai-Goa, dos corredores de mercancías en el oeste -Jawaharlal Nehru Port a Dadri- y otro en el norte -Ludhiana a Dankuni-, la electrificación y la renovación de los raíles de toda la red en 2025, la producción de nuevas locomotoras y vagones, y el rediseño de 90 estaciones como centros de alto tránsito (*National Investment Promotion and Facilitation Agency*, 2020b).

India es el tercer mayor mercado de aviación civil en el mundo en términos de billetes de vuelos domésticos vendidos, y el de mayor crecimiento. 91 compañías aéreas operan en India, incluidas 86 internacionales, en los 137 aeropuertos de la Autoridad Aeroportuaria de India (AAI) y los 6 que se gestionan mediante Partenariados Público-Privados (PPP) (*Airports Authority of India*, 2019). El gobierno de India anunció en 2019 la creación de 100 nuevos aeropuertos hasta 2025 (The Economic Times, 2019). En el ámbito de la navegación aérea civil, en torno al 80% del cielo de India se vigila con radares de **Indra** y 38 aeropuertos utilizan sus sistemas de control aéreo y sus sistemas de aterrizaje instrumental.

EN DETALLE 5

La participación de España en el desarrollo de infraestructuras de carreteras de India

Numerosas empresas españolas en el sector de las infraestructuras de carreteras han demostrado las sinergias en innovación y capacidad en la construcción y operación de este plan de infraestructuras viarias. Estas empresas, cuya experiencia internacional se ha forjado en muchos casos en la compleja orografía de Latinoamérica, han resultado ser socios esenciales del tejido empresarial indio para el desarrollo de infraestructuras viarias de India. Sin embargo, la presencia española sigue estando muy por debajo de su potencial. Importantes empresas españolas del sector, tanto grandes como pymes, todavía no han apostado por su implantación en India.

Entre las grandes empresas españolas que ya están implantadas en India en el ámbito de la construcción de carreteras se encuentran el **Grupo San José**, cuyo proyecto de ensanche y mejora del tramo 133 kilómetros de carretera de dos carriles entre las localidades de Raebareli y Banda fue inaugurado por el propio primer ministro Modi a finales de 2018, o la sevillana **Ayesa**, a la que en 2015 la *Uttar Pradesh Expressways Industrial Development Authority* (UPEIDA) adjudicó los servicios de consultoría y supervisión en la construcción de la autovía entre Agra-Lucknow. En 2019 UPEIDA volvió a confiar en ellos con la supervisión de un tramo de la autovía Purvanchal, entre Sansarpur y Haidariya.

Peaje en Karnata.

Isolux fue durante diez años (2006-2016), con cuatro autopistas en concesión, el primer promotor europeo de grandes infraestructuras en India. Las concesiones de Isolux Infrastructure se gestionan en la actualidad por **Roadis**, el mayor gestor europeo de autopistas en India con 707 kilómetros de autopista bajo gestión, con un tráfico de 91.776 vehículos diarios y una plantilla de 1.558 trabajadores. Estas concesiones son, localizadas en el norte y noroeste de India, la NH-1 (Panipat-Jalandhar), la NH-2 (Varanasi-Aurangabad), la NH-6 (Hazira-Maharastra) y la NH-8 (Kishangarh-Beawar). En el sur de India, **Abertis** adquirió en 2017 la NH-44 (Hyderabad-Jadcherla) y la NH-45 (Trichy-Ulundurpet), resultado de su perseverancia con el mercado indio (ver Caso 5).

En el plano tecnológico, **Indra** ha desplegado sus sistemas tanto de peaje, en los estados de Karnataka y de Andhra Pradesh, como de gestión de tráfico para autovías en el estado de Rajasthan. El centro de control del túnel de Chenani, el más largo de Asia Meridional y del Sudeste asiático, está dotado con la solución de gestión integral Traffic Management System de su línea de soluciones Mova Traffic. La compañía catalana **Tecsidel** ha firmado la implantación de sus sistemas inteligentes de peaje (ITS, por sus siglas en inglés) en algunas de estas infraestructuras de gestión española, como es el caso de la NH-1 de Roadis o la NH-44 y NH-45 de Abertis.

EN DETALLE 6

Las sinergias en el sector del ferrocarril

Los más de veinticinco años de alta velocidad desde la inauguración de la primera línea en 1992 ha permitido a España desarrollar uno de los ferrocarriles más modernos y avanzados del mundo. Actualmente la red de alta velocidad alcanza los 3.402 kilómetros, siendo la más extensa de Europa y la segunda en todo el mundo, solo por detrás de China (ADIF). Las empresas españolas son líderes mundiales en el sector, teniendo el sello español proyectos señeros internacionales como el tren de **alta velocidad Meca-Medina**. En la apuesta de India por la modernización de sus ferrocarriles, España puede ser un aliado estratégico desde la construcción, operación y mantenimiento de vías hasta la fabricación de material rodante, pasando por servicios auxiliares como la señalización o el *ticketing*.

En el ámbito de la ingeniería y consultoría esta colaboración ya se está llevando a cabo como demuestran empresas como **TYPSA**, que lidera el consorcio que lleva a cabo el *project management* para la construcción de un tramo de doble vía de 46 kilómetros del *Eastern Dedicated Freight Corridor*; **Abengoa**, que ha completado más de 500 km de electrificación de líneas de corriente alterna en India; **Grupo Cobra**, que ha participado en la instalación de sistemas de electrificación en varios proyectos de la red ferroviaria india; o **Ardanuy Ingeniería,** que lleva a cabo para Rail Vikas Nigam Limited la gestión de proyecto y consultoría-construcción de una nueva línea de ferrocarril en el tramo Virbhadra-Rishikesh y los servicios de consultoría de la línea Chikjajur-Bellary en Karnataka, y en asociación con la multinacional india Larsen & Toubro la gestión de proyecto de la línea de ferrocarril eléctrico de vía doble de Mughalsarai (Uttar Pradesh) a New Sonnagar (Bihar), del Eastern Dedicated Freight Corridor.

En la fabricación de material rodante cabe destacar el caso de **Danobat** del grupo Mondragón, que ha fabricado una línea de mecanizado, ensamblaje e inspección de ejes, ruedas y juegos de ruedas completamente automática para la compañía pública india IRCON. Es la línea de juegos de ruedas más compleja de India y ha jugado un papel determinante en la modernización de la fabricación de juegos de ruedas en el país surasiático. La disposición de **Talgo** de construir su material rodante en India, como ya hacen multinacionales como Alstom o GE que han inaugurado plantas en India para la producción local de sus prototipos, puede ser clave para participar en los ambiciosos planes de desarrollo de los ferrocarriles indios.

CASO 5

Abertis, el éxito de la perseverancia y el compromiso con la economía india

Abertis es uno de los operadores de referencia internacional en la gestión de autopistas de peaje, con cerca de 8.600 kilómetros de vías de alta capacidad y calidad en 16 países de Europa, América y Asia. Es el primer operador nacional de autopistas en países como España, Chile, y Brasil, y tiene una importante presencia también en Francia, Italia, México, Puerto Rico y Argentina.

En su internacionalización en India, Abertis ha demostrado el éxito de la perseverancia con el mercado indio. Tras varios años apostando por India, constante en su compromiso de internacionalización en el país, en 2017 adquirió dos autopistas en India, la NH-44 y la NH-45, por un importe total de 128 millones de euros. A través de su **filial Isadak**, Abertis gestiona el 100% de la concesionaria Trichy Tollway Private Limited (TTPL) para la NH-45, y el 100% de Jadcherla Expressways Private Limited (JEPL) para la NH-44.

La autopista NH-45 está localizada en el Estado de Tamil Nadu. Con una longitud de 94 kilómetros, la NH-45 representa un corredor de gran importancia para India, conectando las áreas industriales de Trichy y Madurai con la capital del Estado, Chennai. **La NH-44 se encuentra en el Estado de Telangana**, en el centro-sur de India. Esta autopista forma parte del corredor primario de tráfico norte-sur y conecta Hyderabad con Bangalore, los dos principales centros tecnológicos del país. A lo largo de sus 58 kilómetros atraviesa una zona altamente industrializada, comercial y minera.

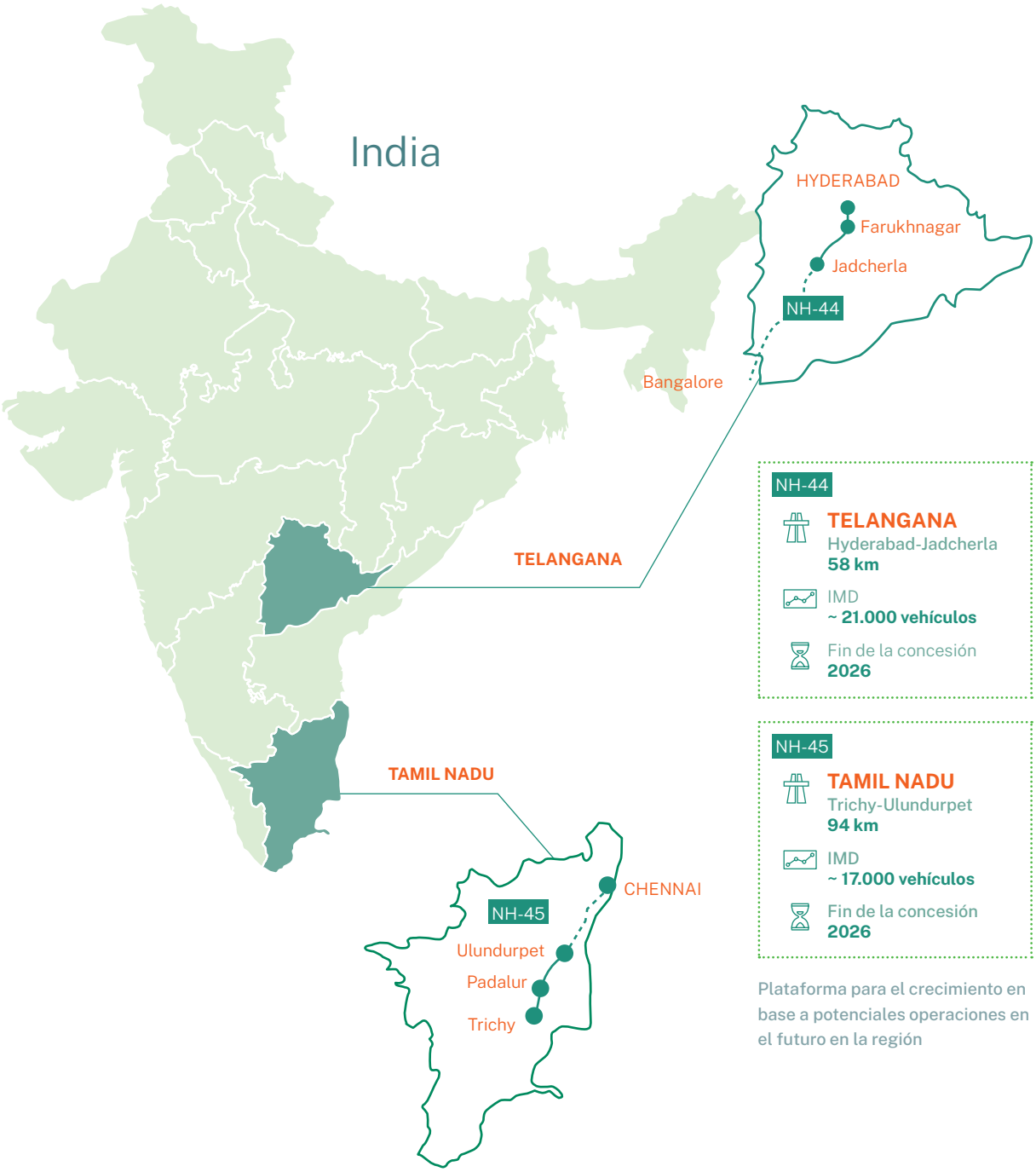
La presencia de Abertis en India también supone un **compromiso con la innovación y la seguridad vial del país**. Abertis invierte en tecnología e ingeniería inteligente para asegurar la máxima seguridad y comodidad en sus carreteras. A nivel global, entre 2013 y 2016 Abertis redujo en un 12% el número de accidentes y en un 24% el número de víctimas. En India, Abertis ha logrado **reducir un 26% el número de accidentes y un 42% el número de víctimas** desde su llegada, reducción que tiene más valor al combinarlo con un incremento del tráfico en el mismo periodo del 35%. Este compromiso con la seguridad vial se complementa con la promoción de una red internacional de Cátedra Abertis de Gestión de Infraestructuras del Transporte.

ILUSTRACIÓN 20 / **Presencia de Abertis en India**

EL GRUPO ENTRA POR PRIMERA VEZ EN EL CONTINENTE ASIÁTICO

Abertis adquiere dos autopistas en India

Dos corredores viarios clave para el país



NH-44

TELANGANA

Hyderabad-Jadcherla

58 km

IMD

~ 21.000 vehículos

Fin de la concesión

2026

NH-45

TAMIL NADU

Trichy-Ulundurpet

94 km

IMD

~ 17.000 vehículos

Fin de la concesión

2026

Plataforma para el crecimiento en base a potenciales operaciones en el futuro en la región

Ideas y propuestas para la dinamización de las relaciones económicas y comerciales

A pesar del aumento de nuestros intercambios comerciales y de inversiones en los últimos años, existe un gran margen de crecimiento para nuestras relaciones económicas y comerciales. Las predicciones indican que India se convertirá en menos de diez años en la primera potencia demográfica, el tercer mercado de consumo del mundo y la tercera potencia económica mundial. La consolidación de India como mercado interno, con más de 700 millones de consumidores *millennials* y de la generación Z, invita a que la empresa y el producto español siga apostando por India. Asimismo la tendencia de deslocalización de la producción en India desde otros puntos asiáticos es una oportunidad tanto para que India gane peso en el total de importaciones asiáticas en España como para que la inversión española apueste por India y entre en su mercado con producción local.

La atracción de la inversión india a España y el aumento de la inversión española en India siguen teniendo un gran potencial de desarrollo. La ambiciosa agenda de reformas económicas, que ha conseguido que India ascienda en el ranking del *Ease of Doing Business* del Banco Mundial de la posición 142 en 2015 a la posición 63 en 2020 por encima de países como Qatar, Colombia o Luxemburgo, los programas gubernamentales para convertir el país en un centro de producción global de manufacturas y las inversiones en planes de desarrollo de infraestructuras, siendo India uno de los principales receptores de fondos multilaterales en la región y a nivel mundial, también invitan a que la empresa española apueste por su implantación en India. En el proceso continuo de internacionalización que está llevando a cabo la empresa india en el mundo España no está posicionada como destino objetivo de su inversión a pesar de las ventajas significativas que ofrece España como mercado europeo y centro de operaciones para Latinoamérica con un coste operativo comparado muy competitivo y buena calidad de vida para sus empleados expatriados.

Entre las medidas recopiladas en este proceso de reflexión conjunta que podrían aprovechar las oportunidades de la nueva coyuntura económica global para apoyar el incremento de nuestros intercambios comerciales y de inversión se encuentran:

1. **Mantener el diálogo económico comercial** que ha venido desarrollando la Secretaría de Estado de Comercio, mediante la celebración periódica de la comisión mixta de cooperación económica y comercial, reforzándolo de modo que permita aumentar la cooperación bilateral en comercio e inversiones, incluyendo la eliminación de barreras no arancelarias y el fomento de la inversión en sectores donde existe oportunidad de crecimiento mutuo.

   Deberíamos aprovechar el activo de tener una ministra de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación experta en el ámbito comercial como Arancha González Laya y con gran experiencia en negociaciones con el Gobierno indio, en su anterior cargo como directora ejecutiva del Centro de Comercio Internacional, para **dinamizar la diplomacia económica española con India.**

2. Desde 2016 España e India no cuentan con un acuerdo de protección mutua de inversiones, a la espera de su firma a nivel europeo, impidiendo que las inversiones bilaterales disfruten de un marco jurídico de protección recíproca. La firma de un acuerdo bilateral de comercio e inversiones India-Unión Europea no sólo dotaría a nuestras inversiones de este marco jurídico de protección sino también

a nuestros intercambios comerciales de un acuerdo bilateral, que nunca ha existido hasta la fecha, que permitiría flexibilizar las hasta ahora grandes barreras comerciales arancelarias y no arancelarias. España podría **mantener un papel activo en el apoyo a las negociaciones del acuerdo comercial y de inversiones India-Unión Europea**.

3. España e India no han firmado hasta la fecha un MoU integral en ferrocarriles, el MoU en puertos de 2016 ha terminado en 2020 y el MoU de carreteras de 2012 no ha sido implementado de forma óptima. Estos sectores de infraestructuras de transporte, en los que España es líder mundial tanto en tecnología como en desarrollo de proyectos, ofrecen grandes sinergias de crecimiento mutuo ante los ambiciosos programas de desarrollo público-privado de infraestructuras en India con financiación multilateral. La firma de estos **MoUs sectoriales en el ámbito de las infraestructuras de transporte**, que además de fomentar un diálogo político permanente, la cooperación tecnológica bilateral y una plataforma de colaboración entre tejidos empresariales, promovería que hubiese un intercambio continuo tanto a nivel público como privado que permitiera la participación de España en el desarrollo del programa de infraestructuras de transporte de India.

4. El margen existente para el crecimiento de los intercambios comerciales y para el aumento de la inversión bilateral invita a que se siga trabajando en la misma línea de acción estratégica económico-comercial con India. Dada la actual coyuntura económica añadida a la dificultad que ha generado la pandemia del Covid-19, sería conveniente seguir apoyando la estrategia de internacionalización de la Secretaría de Estado de Comercio, que ha seleccionado a la India como país **PASE (País con Actuación Sectorial Estratégica) en su estrategia de los próximos años.**

5. El actual escenario económico global ofrece nuevas oportunidades tanto para que India atraiga la relocalización de parte de la producción manufacturera desde otros puntos de Asia como para que se utilice el producto tecnológico español como sustitutivo dentro de la cadena de valor de la industria india. Del mismo modo, la actual pandemia del Covid-19 y sus repercusiones en el ámbito de la higiene ha puesto de manifiesto las necesidades del mercado indio en procesado y envasado. Sería conveniente **apoyar la labor de las oficinas comerciales e ICEX en la promoción del producto español con alto componente tecnológico**, **el producto auxiliar a la cadena de producción y los productos finales sin sustitutivo local,** incluyendo la participación como país socio o mediante un pabellón propio en ferias de los sectores prioritarios como fabricación avanzada –IMTEX Bangalore–, procesado de alimentos –ANUTEC Mumbai– o embalaje y envasados –PACKEX Nueva Delhi–.

6. Cuando la coyuntura sanitaria lo permita, sería oportuno **retomar las visitas de misiones y delegaciones bilaterales** que permitan conectar los tejidos empresariales de ambos países de diferentes sectores mediante una acción coordinada de las principales actores bilaterales en el ámbito económico y comercial**.** A diferencia de lo que ocurre con otros países europeos con los que el tejido empresarial indio está más interconectado, con España el impulso de misiones y delegaciones por parte institucional es esencial para mantener un nivel óptimo de interlocución empresarial a nivel sectorial. Dado el esperanzador resultado de misiones virtuales, se podrían utilizar **sistemas híbridos** en los que primero

las empresas hicieran un *matchmaking* digital seguido de un contacto presencial en el marco de la misión o delegación.

7. Consolidada las relaciones con las grandes organizaciones empresariales –CII, FICCI y ASSOCHAM–, sería conveniente **aumentar la cooperación con organizaciones sectoriales de India**. Una colaboración fructífera con asociaciones que actúan como multiplicadores privados a nivel sectorial, como la *Internet Mobile Association of India*, para las aplicaciones móviles, o con el *Forum of Indian Food Importers*, para la promoción de productos, permitiría tener un mayor impacto en los intercambios entre los tejidos empresariales de ambos países.

8. **Promover programas innovadores de inversión en sectores de interés mutuo** con especial énfasis en los sectores de la automoción, energías renovables, tecnologías de la información, infraestructuras de transporte e industria farmacéutica. Se podría seguir el modelo de promoción implementado por otros países europeos como *Choose France,* una plataforma para promover la inversión en Francia al máximo nivel de representación gubernamental que se organiza en la víspera del *World Economic Forum* de Davos, aprovechando la presencia en Europa de grandes empresarios. España podría hacer eventos similares de carácter sectorial en las vísperas de encuentros internacionales como el Mobile World Congress de Barcelona.

9. **Seguir promoviendo canales directos de información para las empresas**, en colaboración con las principales organizaciones empresariales y cámaras de comercio, de aquellos **proyectos de infraestructuras con financiación multilateral de su sector**, incluyendo aquellos proyectos financiados por las instituciones financieras internacionales o por los instrumentos de ayuda externa de la Unión Europea. Las oficinas económicas y comerciales de España en la India pueden servir como fuentes de información directa de los proyectos de infraestructura que cuentan con financiación multilateral, así como organizar la celebración de Partenariados Multilaterales, como elementos de enlace directo entre los objetivos del Gobierno, las instituciones financieras multilaterales y las empresas españolas.

10. Dada la complejidad de la economía y el mercado indio, la labor de las instituciones es esencial para acompañar la internacionalización del producto y la empresa española. **Sería conveniente continuar apoyando la acción coordinada de ICEX, la Cámara de Comercio de España y la Cámara de Comercio Indo-Española** en India, incluyendo proyectos conjuntos con financiación específica.

* Las propuestas e ideas recogidas en este documento de trabajo no reflejan necesariamente la postura de la Fundación Consejo España-India, ni la de sus patronos, ni la de la Cámara de Comercio Indo-Española, ni la de ninguna de las entidades ni personas que han contribuido en este ejercicio.

Fuentes

Se ha recabado la visión y consideraciones anónimas de 200 personas e instituciones interesadas en nuestras relaciones bilaterales a través de encuestas y formularios online, así como de 80 de actores bilaterales a través de entrevistas virtuales personalizadas.

Abengoa (MCE: ABG). Información obtenida en: http://www.abengoa.es/

Abertis Infraestructuras SA. Información facilitada por la propia entidad. Adicionalmente, información obtenida en: https://www.abertis.com/es/ e http://isadak.com/

ADIF, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Infromación obtenida en: http://www.adif.es/es_ES/index.shtml

Aguas y Estructuras SA (AYESA). Información obtenida en: https://www.ayesa.com/en/sectors/infrastructure/transport/roads/

Ardanuy Ingeniería SA. Información obtenida en: http://www.ardanuy.com/es/referencias?pais=INDIA

Banco Mundial. Fuentes consultadas:

"Ease of Doing Business Index 2020". Disponible en: https://www.doingbusiness.org/en/rankings

"WorldBank Data". Disponible en: https://datos.bancomundial.org/

Banco Europeo de Inversión. "India and the EIB". Disponible en: https://www.eib.org/en/projects/regions/ala/india/index.htm

Cámara de Valladolid. Información obtenida en: https://www.camaravalladolid.com/

Centre for Monitoring Indian Economy. "Unemployment Rate in India". Disponible en: https://unemploymentinindia.cmie.com/

Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF) SA. Información obtenida en: https://www.caf.net/es/

Department of Agriculture, Cooperation & Farmers Welfare. "Plant Quarantine Information System". Disponible en: http://plantquarantineindia.nic.in/

Department of Commerce, Ministry of Commerce and Industry, Government of India. "Export Import Data Bank". Disponible en: https://commerce-app.gov.in/eidb/

Department of Economic Affairs. "Public Private Partnerships in India". Disponible en: https://www.pppinindia.gov.in/

Fondo Monetario Internacional. Fuente consultada: "World Economic Outlook Database". Disponible en: https://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2020/01/weodata/index.aspx

Grupo Alonso. Información facilitada por la propia entidad. Adicionalmente, información obtenida en: https://grupo-alonso.com/empresas/alonso-logistics-india/

Grupo Cobra. Información obtenida en: https://www.grupocobra.com/

Grupo Isolux Corsán. Información obtenida en: https://www.isoluxcorsan.com/es/

Grupo Mondragón. Información facilitada por la propia entidad. Adicionalmente, información obtenida en: https://www.danobatgroup.com/

Grupo Rhenus. Información obtenida en: https://www.rhenuslogistics.es/

Grupo San José GSJ. Información obtenida en: https://www.grupo-sanjose.com/

Grupo TYPSA. Información obtenida en: https://www.typsa.com/

ICEX España Exportación e Inversiones. Información obtenida en: https://www.icex.es/

Indra Sistemas SA. Información facilitada por la propia entidad. Adicionalmente, información obtenida en: https://www.indracompany.com/

Secretaría de Estado de Comercio del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Fuentes consultadas:

"DataComex". Disponible en: http://datacomex.comercio.es/

"DataInvex". Disponible en: http://datainvex.comercio.es/

Ministry of Commerce and Industry, Government of India. "Foreign Trade (Europe)". Disponible en: https://commerce.gov.in/InnerContent.aspx?Id=70

Ministry of Finance, Government of India. "Database of Infrastructure Projects in India".

Naciones Unidas. Fuente consultada: "UN Data". Disponible en: https://data.un.org/

National Investment Promotion and Facilitation Agency (Invest India).

"Roads and Highways". 2020a. Disponible en: https://www.investindia.gov.in/sector/roads-highways

"Railways". 2020b. Disponible en: https://www.investindia.gov.in/sector/railways

Oficinas económicas y comerciales de Nueva Delhi y Mumbai. Información facilitada por la propia entidad.

Organización Mundial del Comercio. Fuente consultada: "DATA". Disponible en: https://data.wto.org/

Patentes Talgo SA. Información obtenida en: https://www.talgo.com/es/

Roadis Transportation Holding SLU. Información obtenida en: https://www.roadis.com/memoria-anual-2019/es/proyectos/india

Tecsidel SA. información obtenida en: https://tecsidel.com/

US Census Bureau. "Population projections". Disponible en: https://www.census.gov/programs-surveys/popproj.html

Bibliografía

Abengoa. "Abengoa completa con éxito su segundo proyecto de electrificación ferroviaria en la India". Julio 2017.

Airports Authority of India (AAI). "Annual Report of AAI 2018-2019". Septiembre 2019.

Banco Asiático de Desarrollo.

"Asian Development Outlook Update, June 2020". Junio 2020a.

"Asian Development Outlook Update, September 2020". Septiembre 2020b.

"Asian Development Bank Member Factsheet: India". Mayo 2020c.

Banco de España. "Proyección de las principales macromagnitudes de la economía española". Septiembre 2020.

Banco Mundial.

"Private Participation in Infrastructure (PPI) – Country Snapshots: India". 2020a

"Perspectivas Económicas Mundiales". Junio 2020.

"World Development Indicators, July 2020". Julio 2020.

BBC News. "India bans TikTok, WeChat and dozens more Chinese apps". Junio 2020.

Bankinter. "Previsión del PIB en España para el 2020 y 2021". Octubre 2020.

BBVA Research. "Evolución esperada de la economía española ante la crisis de la COVID-19". Julio 2020.

Business Insider. "TikTok will have 125 million users in India this year, six times the size of Snapchat". Julio 2020.

Business Standard. "Moody's forecasts 11.5% contraction in India's economic growth in FY21". Septiembre 2020.

Cámara de Comercio de España. "Memoria de la Cámara de España 2018". Julio 2019.

Chinese Academy of Social Sciences. "Green Book of Population and Labor". 2019.

Comisión Europea.

"India – Trade Picture". Abril 2020a.

"2020 Economic Forecast". Julio 2020.

Department for Promotion of Industry and Internal Trade, Ministry of Commerce and Industry, Government of India. "Quarterly Fact Sheet – Factsheet on Foreign Direct Investment from April 2000 to December 2019". Diciembre 2019.

Dhingra, Anil y López Nadal, Gonçal. "Indo-Spanish Cultural Encounter (1956-2016)". CSPILAS, JNU. 2017.

Herrera, Andrés y otros. "Perspectiva económica y empresarial de las relaciones India-España".

Financial Express. "Talgo ready to 'Make in India' world-class trains; says Indian Railways plan for private trains brilliant". Febrero 2020.

Fondo Monetario Internacional (FMI).

"World Economic Outlook Update, June 2020". 2020a.

"India's Strong Economy Continues to Lead Global Growth". 2018.

"World Economic Outlook Database Report 2019".

Foreign Policy. "Why Google and Facebook are racing to invest in India". Julio 2020.

Foro Económico Mundial.

"Future of Consumption in Fast-Growth Consumer Markets: India". 2020a.

"Challenges and Opportunities Emerge as India Becomes Third-Largest Consumer Market by 2030". Enero 2019b.

Funcas. "Funcas empeora 3,2 puntos su previsión de caída del PIB, hasta el 13% en 2020". Septiembre 2020.

Fundación Consejo España-India.

"Ayesa supervisa la construcción de la autopista más larga de India". Abril 2015.

"Ayesa celebra su décimo aniversario en India". Julio 2019.

Grupo Alonso. "Grupo Alonso refuerza su presencia en la India con la apertura de una nueva oficina en Delhi". Enero 2018.

ICEX. "Guía de trámites aduaneros de importación en India". Junio 2019.

India Brand Equity Foundation. "Railways". Febrero 2020.

Indra.

"Indra se adjudica cuatro contratos para implantar su tecnología de gestión de tráfico y peaje en autopistas de la India por 10,2 M€". Octubre 2012.

"Indra renueva la red de vigilancia radar en India". Febrero 2013.

"La tecnología de Indra gestiona el túnel vial más largo del sudeste asiático y respalda la circulación ininterrumpida con los más altos estándares de seguridad". Julio 2017.

INE, Instituto Nacional de Estadística. "Contabilidad Nacional Trimestral de España: principales agregados, segundo trimestre de 2020". Septiembre 2020.

Kearney. "Harnessing the opportunities in India's transportation infrastructure". Abril 2020.

Ministry of Road Transport and Highways. "Road Transport Year Book 2016-2017". Septiembre 2019.

Ministry of Shipping. "Basic Port Statistics of India 2018-2019". Marzo 2020.

Ministry of Statistics and Programme Implementation, Government of India.

"Provisional estimates of GDP for the quarter April-June 2020-2021". Agosto 2020a.

"Quick estimates of index of industrial production and use-based index for the month of July, 2020". Septiembre 2020b.

"Indian Railways Year Book India 2018". 2019c.

Naciones Unidas

Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. "Growing at a slower pace, world population is expected to reach 9.7 billion in 2050 and could peak at nearly 11 billion around 2100". 2019a.

UNCTAD, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. "World Investment Report 2019". 2019b.

UNCTAD, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. "World Investment Report 2020". 2020c.

Organización Mundial del Comercio. "World Tariff Profiles 2020". 2020.

Reserve Bank of India.

"Financial Stability Report, July 2020". 2020a.

"Handbook of Statistics on Indian States 2018-2019". Marzo 2019.

Rhenus. "Rhenus amplía su capacidad de almacenaje en India con un nuevo

mega-almacén de 350.000 metros cuadrados". Junio 2020.

Roadis. "Informe de Gestión Consolidado de Roadis Transportation Holding, S.L.U. y dociedades dependientes correspondiente al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2019". Junio 2020.

SanJosé Constructora. "El Primer Ministro de la India inaugurará una carretera de 133 kilómetros realizada por SANJOSE". Diciembre 2018.

Secretaría de Estado de Comercio del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

"Comercio bilateral España-India". Abril 2020

"El sector exterior en 2019". Número 3124. 2020.

Tecsidel. "Tecsidel firma dos proyectos más en India". Abril 2019.

TYPSA. "Project Management para la Construcción de Tramo Ferroviario en el Eastern Dedicated Freight Corridor, India". Noviembre 2016.

The Economic Times.

"India plans to open 100 airports in five years". Octubre 2019.

"India to spend USD 1.4 trillion on infrastructure in next five years: Nirmala Sitharaman". Octubre 2019.

The Indian Express. "FY21 GDP: Moody's revises contraction forecast to 11.5%". Septiembre 2020.