

SEGURIDAD, GOBERNANZA Y CONECTIVIDAD MARÍTIMAS EN EL INDO-PACÍFICO: EL PAPEL CENTRAL DE INDIA Y OPORTUNIDADES PARA LA ASOCIACIÓN

Cristóbal Alvear-Garijo, Director del Observatorio España-India &
Mikel Herrera Pilar, Analista del Observatorio España-India

28 de marzo de 2023

El Concept Paper ha sido elaborado en el marco de la participación del Dr. Samir Saran, presidente del Observer Research Foundation (ORF), en el II Diálogo España-India de su Programa para 2023 bajo el título “**¿Por qué India Importa? Seguridad, Gobernanza y Comercio en el Indo-Pacífico**” en la sede de la Fundación Ramón Areces en Madrid, el 28 de marzo de 2023. El presente documento tiene como objetivo presentar los elementos relevantes que rodean al ámbito marítimo en el Indo-Pacífico, incluyendo asuntos de seguridad, gobernanza y conectividad. Este Concept Paper no pretende ser exhaustivo, pero sí accesible para todos los lectores, así como ofrecer una visión general de la presencia naval y marítima en la región, con un enfoque especial en India, junto con las principales asociaciones, desafíos y oportunidades que se presentan.

* Las opiniones y análisis expresados en este Concept Paper son exclusivamente de los autores. Este Concept Paper no refleja ninguna opinión o respaldo por parte de la Fundación Consejo España-India. Traducción al español del original en inglés (Carolina de Argumosa Diaz-Lladó).

Introducción: La creciente influencia marítima y naval de India en el Indo Pacífico

India como una potencia marítima y naval global

La geografía de India —una península con una línea costera de 7.517 km, una zona marítima de 2.305 mil kilómetros cuadrados, nueve estados costeros, 1.382 islas y una extensa red de vías navegables— muestra una **clara vocación marítima**. Sus 200 puertos, incluidos 12 puertos principales de propiedad estatal, manejan 1.400 millones de toneladas de carga marítima cada año, lo que representa el 95% del comercio de India en volumen y el 68% en valor (Economic Advisory Council to the Prime Minister of India, 2020). Para garantizar este flujo comercial, asegurar las rutas marítimas de comunicación se ha convertido en una prioridad para las autoridades indias. En los últimos años, Delhi ha fortalecido su enfoque marítimo a través del **refuerzo de su poder naval**. Con el objetivo de convertirse en un líder marítimo global, India ha formulado la *Maritime India Vision 2030*, que busca asegurar un crecimiento acelerado del sector marítimo en la próxima década (ver Figura 1), y la Armada India se ha comprometido a alcanzar plena autosuficiencia, o "Atmanirbhar", para el centenario de su independencia en 2047. El nombramiento de su primer *National Maritime Security Coordinator* (NMSC) en febrero de 2022 refleja el firme compromiso de India con el ámbito marítimo. El **sector marítimo ha adquirido una centralidad reforzada en las políticas gubernamentales** como resultado del crecimiento de los intereses de India en el ámbito marítimo y de la Economía Azul. El Gobierno indio ha promovido una serie de iniciativas para el desarrollo del dominio marítimo y la utilización sostenible de los recursos oceánicos, dirigidas a los océanos Índico y Pacífico, incluyendo el *India's Blue Economy: A Draft Policy Framework* y la *Indo-Pacific Oceans Initiative* (IPOI).

TRÁFICO EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DE INDIA Abril 2022 a Feb 2023, en miles de toneladas				INDICADORES CLAVE DE RENDIMIENTO	2020	OBJETIVO 2030
1	Deendayal Port Trust	Gujarat	127.217	Principales puertos con >300 MTPA capacidad de manipulación de carga	0	3
2	Paradip Port Trust	Odisha	121.863	% de carga en transbordo gestionada por puertos indios	25%	>75%

3	Jawaharlal Nehru Port Trust	Maharashtra	75.941	% de la carga gestionada en los principales puertos por PPP/otros operadores	51%	>85%
4	Vishakhapatnam Port Trust	Andhra Pradesh	66.725	Tiempo promedio de rotación de buques (contenedores)	25 hours	<20 hours
5	Mumbai Port Trust	Maharashtra	57.958	Tiempo promedio de almacenamiento de contenedores	55 hours	<40 hours
6	Chennai Port Trust	Tamil Nadu	44.617	Promedio de salida diaria de buques (tonelaje bruto)	16.500	>30.000
7	Haldia Dock Complex	Kolkata	44.231	Pasajeros de cruceros anuales	468.000	1.500.000
8	New Mangaluru Port Trust	Karnataka	37.267	% de participación de marineros indios en todo el mundo	12%	>20%
9	VO Chidambaranar Port Trust	Tamil Nadu	34.406	% de energía renovable en los principales puertos	<10%	>60%
10	Cochin Port	Kerala	31.365	Clasificación global en reciclaje de buques	2	1

Figura 1: Un vistazo al sector portuario de India

Fuente: Asociación de Puertos de India e IBEF

India y la Región del Océano Índico

El Océano Índico es el océano natal de India. No solo los encuentros históricos de India con otras civilizaciones asiáticas y los principales intercambios comerciales, religiosos y culturales han sido marítimos, sino que también la seguridad de India y su futuro crecimiento están ahora vinculados a la seguridad de la Región del Océano Índico (ROI) y los recursos y rutas que la rodean. **El Océano Índico se ha vuelto cada vez más central** en la agenda internacional de India, siendo la *Neighbourhood First Policy* un pilar dentro de la política exterior de India. Por lo tanto, India otorga una importancia primordial a la seguridad marítima y la gobernanza en el Océano Índico, así como a su papel regional líder como **socio de seguridad preferido para los estados litorales e islas y como el first responder (el primero en responder) en la región**. La iniciativa *Security and Growth for All in the Region* (SAGAR), liderada por el primer ministro Modi, ha estado enfocada en esta cooperación regional desde 2015. India ha participado en diferentes **grupos multilaterales con países vecinos** para abordar los desafíos de seguridad en el Océano Índico, como el *Colombo Security Conclave* (CSC), y también ha ampliado su presencia en todo el Océano Índico gracias a los *Indian Navy's Mission-Based Deployments* (Despliegues Basados en Misiones de la Marina) (ver Figura 2). India ha llevado a cabo el *Milan Biennial Naval Exercise* desde 1995, que en su edición de 2022 reunió a 42 países, incluidos los socios de India en el Diálogo de Seguridad Cuadrilateral (Quad) —Estados Unidos, Australia y Japón—, y la 3ª edición del *Goa Maritime Conclave* en 2021, que reunió a los jefes de la armada y los jefes de las agencias marítimas de los litorales del ROI.

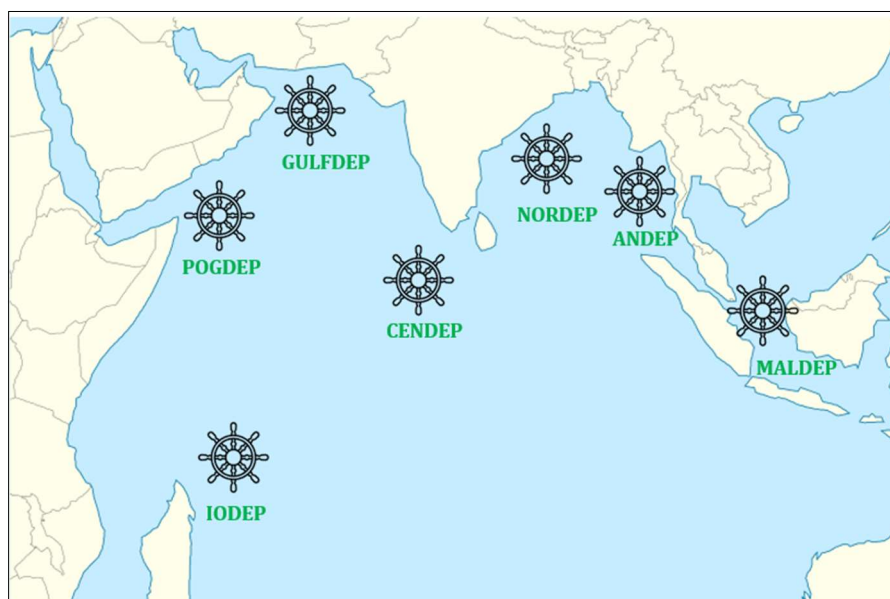


Figura 2: Mapa de las Misiones de India en la Región del Océano Índico

Fuente: Elaboración propia – Datos: National Maritime Foundation, India

India y la Región del Océano Pacífico

En el encuentro de India con el Océano Pacífico, el Golfo de Bengala desempeña un papel estratégico debido a su ubicación central en el Indo-Pacífico. El Océano Pacífico es donde se despliega la red de alianzas de India **construida sobre un creciente compromiso estratégico con los países del Pacífico**. Más allá de las alianzas bilaterales con los países de la región, las alianzas minilaterales desempeñan un papel clave. Desde 2020, los cuatro miembros del Quad participan conjuntamente en los ejercicios navales anuales Malabar, cuya última edición se llevó a cabo en el Mar de China Oriental en noviembre de 2022. India también se ha unido recientemente al ejercicio marítimo plurinacional Kakadu, organizado por la Armada Australiana, y ha firmado un acuerdo con Nueva Zelanda para compartir información sobre transporte marítimo. Temas clave para India en la actualidad, como la **conectividad y las cadenas de suministro resilientes, están muy relacionados con la estabilidad y la libertad de tránsito en el Océano Pacífico**. Como resultado de la firma del *Shared Vision of Maritime Cooperation in the Indo-Pacific* y de un Acuerdo de Cooperación en Defensa con Indonesia durante la visita del primer ministro Modi en 2018 —seguida de la firma de una visión compartida adicional en el Indo-Pacífico con Australia en 2020—, India ha obtenido acceso al puerto de Sabang en el norte de Sumatra, en la cabeza del Estrecho de Malaca. La *Indo-Pacific Oceans Initiative* ha convertido **la cooperación marítima de India en un enfoque holístico** más allá del pilar de seguridad y el ámbito del Océano Índico, estableciendo asociaciones específicas con diferentes países, incluidos socios del Pacífico como Australia en ecología marítima y Japón en conectividad.

1. Seguridad Marítima en el Indo-Pacífico

Los principales desafíos de seguridad que ponen en peligro un Indo-Pacífico seguro y próspero

La región marítima del Indo-Pacífico, que reúne importantes áreas de pesca, las rutas marítimas de comunicación más críticas a nivel mundial y recursos naturales sin explotar, se enfrenta a **conflictos y disputas marítimas significativas**. Además de la importancia estratégica de los cuellos de botella regionales, incluyendo los estrechos de Hormuz y Malaca —los dos más importantes para el comercio de petróleo y gas—, el Mar de China Meridional y el Océano Índico son puntos cruciales en términos de seguridad. La expansión del gigante asiático en el Mar de China Meridional y su presencia ubicua en el Océano Índico han generado una creciente concienciación en la región. Además, el Indo-Pacífico ha sido testigo de cómo las potencias extrarregionales, incluyendo los Estados Unidos, han aumentado su presencia naval, mientras que las potencias regionales se están convirtiendo en potencias marítimas. Se han promovido **nuevas coaliciones navales, asociaciones para el desarrollo de capacidades y alianzas basadas en reglas** entre países afines. Junto con los desafíos de la competencia naval, el escenario marítimo en el Indo-Pacífico también **enfrenta desafíos de seguridad no convencionales**, que incluyen el terrorismo marítimo, desastres naturales y provocados por el hombre, tráfico de armas y drogas, y pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). Dentro de estos desafíos de seguridad multifacéticos, la piratería rampante —en la costa de Somalia, el Golfo de Guinea, el Estrecho de Malaca, los Mares de Sulu y Celebes— ha impulsado esfuerzos conjuntos por parte de países regionales junto con actores panregionales y extrarregionales, promoviendo en los últimos años una cooperación más sólida.

Competencia marítima en el Indo-Pacífico

En la nueva era de la competencia entre grandes potencias, **los principales actores en el Indo-Pacífico se están focalizando en convertirse en potencias marítimas**. Mientras que la presencia militar de actores no regionales en el Indo-Pacífico tradicionalmente ha sido naval, los principales jugadores regionales están centrando sus esfuerzos en fortalecer sus armadas para enfrentar los nuevos desafíos de seguridad marítima en el Indo-Pacífico. Por lo tanto, entre las principales potencias marítimas de la región, el gasto naval está aumentando dentro del presupuesto de defensa. La presencia de Estados con armas nucleares en el Indo-Pacífico ha **impulsado la escalada militar** y países como China o India tienen como objetivo una armada nuclear de nueva generación en la próxima década. El *United States Indo-Pacific Command*, además de su sede en Hawái y las bases navales en Diego García, Djibouti y Bahrein, cuenta con instalaciones de reparación en Japón y Guam,

Singapur alberga el *Logistics Group Western Pacific* y los buques de combate litoral de EE. UU. desplegados en rotación, y Filipinas ha designado nueve ubicaciones para la cooperación combinada bajo el *Enhanced Defense Cooperation Agreement*. China, después de establecer su primera base militar en el extranjero en Djibouti en 2017, está buscando un puesto de avanzada permanente de la marina en las Islas del Pacífico. El **Navy's Maritime Capability Perspective Plan 2022-23 de India tiene como objetivo contar con 200 buques para 2037**, de los cuales 45 buques y submarinos se encuentran en diversas etapas de construcción, centrándose en el desarrollo de capacidades más que en números (ver Figura 3).

TAMAÑO DE LA ARMADA INDIA, en junio 2019		PRINCIPALES PLATAFORMAS DE COMBATE, en septiembre 2022	
Personal Activo	67.252	Portaaviones	2
Personal de Reserva	75.000	Destructores	11
Buques y Submarinos	150	Submarinos Nucleares	2
Aviones	300	Submarinos Convencionales	16

Figura 3: Fuerza Naval de India en la Actualidad

Fuente: Elaboración propia – Datos: Press Information Bureau, Indian Government, y Indian Navy

Hacia la colaboración marítima a través del minilateralismo y la participación en asociaciones regionales y bilaterales

El Indo-Pacífico ha sido el catalizador de una renovada red de asociaciones que trasciende las alianzas multilaterales y plurilaterales tradicionales. La aparición de una **diversidad de coaliciones marítimas** ha reconfigurado el panorama marítimo del Indo-Pacífico, incluyendo el *Quad* y el pacto de seguridad *AUKUS* —entre Estados Unidos, Reino Unido y Australia— que han captado la atención global, y la expansión de iniciativas regionales, como las patrullas marítimas. Más allá de este enfoque minilateral, las principales potencias regionales y extrarregionales han dirigido su compromiso hacia las **asociaciones**

regionales, especialmente *la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN)* y la *Indian Ocean Rim Association (IORA)*, como los principales foros para el Sudeste Asiático y el Océano Índico, como se evidencia en la participación de Australia, China, India, Japón, Nueva Zelanda, República de Corea, Rusia y Estados Unidos en la *Reunión de Ministros de Defensa de las Naciones del Sudeste Asiático*. Además, el **enfoque bilateral ha seguido siendo fundamental en la relación regional**. El desarrollo de asociaciones bilaterales para el fortalecimiento de capacidades navales, la participación conjunta en ejercicios navales y de patrulla, el despliegue de infraestructuras para la seguridad marítima o los acuerdos de apoyo logístico mutuo son algunas de las principales iniciativas logradas por los socios regionales. En el caso de India, más allá de su liderazgo y papel preferido entre los socios vecinos en el área del Océano Índico, India está dispuesta a fomentar **asociaciones para el fortalecimiento de capacidades con socios afines**. Por ejemplo, la ciberseguridad ha sido un ámbito en el que han proliferado las iniciativas de fortalecimiento de capacidades, como se muestra en el lanzamiento de la *Asociación de Ciberseguridad del Quad*.

2. Gobernanza marítima en el Indo-Pacífico

Fomentando un Indo-Pacífico basado en normas

Las reclamaciones de soberanía del gigante asiático en el Mar China Meridional, especialmente en las islas Paracel y Spratly militarizadas, han sido disputadas bajo la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (UNCLOS) por países regionales como Brunéi, Indonesia, Malasia, Filipinas, Taiwán y Vietnam. Aunque un Código de Conducta legalmente vinculante entre China y la ASEAN todavía está en negociación, los esfuerzos de actores regionales y extrarregionales concuerdan en fomentar un **orden marítimo basado en normas**. El reciente acordado Tratado de Alta Mar de Naciones Unidas ¹, después de dos décadas de negociaciones y con el papel clave de la presidencia de Singapur y la participación de la UE, EE. UU., Reino Unido y China, ha sido visto como una **victoria del multilateralismo** (UN NEWS, 2023). Sin embargo, las opciones de salida para las partes sobre las condiciones para el establecimiento y gestión de futuras Áreas Marinas Protegidas revelan la rivalidad geopolítica entre las grandes potencias en la región del Indo-Pacífico, especialmente en el Ártico y el Mar de China. Instituciones como el *Indian Ocean Naval Symposium* (IONS) —donde India juega un papel principal— y el *Western Pacific Naval Symposium* (WPNS) —que incluye a Chile y Perú como miembros—, junto con la *Indian Ocean Rim Association* (IORA), el *Expanded ASEAN Maritime Forum* (EAMF) y la *Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation* (BIMSTEC) proporcionan los principales **espacios de discusión sobre la gobernanza marítima en el Indo-Pacífico** (ver Figura 4).

ASOCIACIONES/ INICIATIVAS	MIEMBROS	AÑO DE FUNDACIÓN
PACIFIC ISLANDS FORUM (PIF)	18 Estados en Oceanía	1971
INDIAN OCEAN COMMISSION (IOC)	Comoras, Madagascar, Mauricio, Reunión (Francia) y Seychelles	1982
WESTERN PACIFIC NAVAL SYMPOSIUM (WPNS)	22 países que limitan con el Océano Pacífico	1987

¹ Acuerdo, en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, sobre la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica marina de las áreas situadas más allá de la jurisdicción nacional, 4 de marzo de 2023

INDIAN OCEAN RIM ASSOCIATION (IORA)	23 países que limitan con el Océano Índico, incluyendo a India	1997
BAY OF BENGAL INITIATIVE FOR MULTI-SECTORAL TECHNICAL AND ECONOMIC COOPERATION (BIMSTEC)	Bangladesh, Bután, India, Myanmar, Nepal, Sri Lanka y Tailandia	1997
QUAD	Australia, Japón, India y EEUU	2007
INDIAN OCEAN NAVAL SYMPOSIUM (IONS)	25 Estados miembros en el Océano Índico	2008
ASEAN MARITIME FORUM	10 Estados miembros en el Sudeste Asiático	2010
INFORMATION FUSION CENTRE - INDIAN OCEAN REGION (IFC-IOR)	11 países asociados en la Región del Océano Índico	2018
AUKUS	Australia, Reino Unido y EE. UU.	2021

Figure 4: Principales asociaciones marítimas regionales en el Indo-Pacífico

Fuente: Elaboración propia

La centralidad de la Maritime Domain Awareness

La *Maritime Domain Awareness* (MDA), como la comprensión efectiva del ámbito marítimo que podría afectar la seguridad, la economía o el medio ambiente marino (OMI, 2018), proporciona una **concienciación situacional y fomenta la toma de decisiones coordinada para mitigar las amenazas marítimas no convencionales**. Los obstáculos en la gestión de datos y el intercambio de información son los principales desafíos para mejorar la MDA en la actualidad. El **Quad ha tomado la iniciativa de promoverla** como un requisito fundamental para la paz, la estabilidad y la prosperidad en el Indo-Pacífico (US Department of State, 2022). En la Cumbre de Tokio 2022, los líderes del Quad lanzaron la

Indo-Pacific Partnership for Maritime Domain Awareness (IPMDA), que ofrece una imagen de conciencia del dominio marítimo casi en tiempo real, integrada y rentable. La integración y expansión de centros de fusión regionales² y la recopilación de datos comercialmente disponibles a través de sistemas de identificación automática y tecnologías de radiofrecuencia son iniciativas clave dentro de esta asociación. **Los actores regionales están impulsando sus estrategias de MDA**, como *el India's National Maritime Domain Awareness (NMDA)*. La exhibición regional de las misiones de India, que tienen como objetivo impulsar las capacidades de vigilancia y de golpes de precisión, incluyen el *Coastal Surveillance Radar Systems (CSRS)*, el *Indian-Navy-led Information Fusion Centre Indian Ocean Region (IFC IOR)* y un *Humanitarian Assistance and Disaster Relief (HADR)* para los Estados insulares.

Hacia la gobernanza oceánica y la economía azul en el Indo-Pacífico

Los **objetivos y metas relacionados con los océanos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible** son fundamentales para el Indo-Pacífico, teniendo en cuenta los efectos perjudiciales del cambio climático en la región, como el aumento del nivel del mar, los desastres climáticos, las amenazas a los medios de vida y los desafíos en la seguridad alimentaria, entre otros. La explotación continua de los recursos naturales, la alta demanda de energía, la contaminación por plástico o la INDNR son algunos de los desafíos más preocupantes. **Los recursos oceánicos son clave para las economías del Indo-Pacífico**. En 2020, los países asiáticos representaron el 70 por ciento de la pesca total, el 97 de la producción total de algas y el 84 por ciento de todos los pescadores y piscicultores (FAO, 2022). India, que cuenta con una flota de 250.000 barcos de pesca, sustenta a más de 4 millones de pescadores (Economic Advisory Council to the PMI, 2020). Dada la importancia de los océanos del Indo-Pacífico para las economías regionales, así como para la economía global como corredores económicos clave, **proteger la economía Azul** se ha convertido en uno de los principales objetivos de los países de la región, promoviendo un modelo económico que garantice el crecimiento al tiempo que protege el uso sostenible de los recursos involucrados. El Gobierno de India, a través del *Maritime India Vision 2030*, el borrador de la *Política Nacional para la Economía Azul de India 2020* y el programa "*Pradhan Mantri Matsya Sampada Yojana*" (PMMSY) —para lograr una Revolución Azul mediante el desarrollo sostenible y responsable del sector pesquero—, ha sentado las bases para un aumento sostenible de la contribución de la economía azul al PIB de India. La estrategia india muestra cómo se necesita un enfoque regional cooperativo para proteger los valiosos recursos marinos y enfrentar conjuntamente las amenazas transnacionales, como en el caso del Golfo de Bengala.

² Incluyendo el Centro de Fusión de Información para la ROI, con sede en India; el Centro de Fusión de Información con sede en Singapur, la Agencia de Pesca del Foro de las islas del Pacífico, con sede en las Islas Salomón; y el Centro de Fusión del Pacífico, con sede en Vanuatu.

3. Conectividad Marítima en el Indo-Pacífico

La libertad de navegación como pilar fundamental de un Indo-Pacífico libre y abierto

El Indo-Pacífico alberga el 65% de los océanos del mundo y concentra el 50% del comercio marítimo mundial (OTAN, 2022). En 2021, Asia se mantuvo como **el principal centro de manejo de carga marítima del mundo**, representando el 42% de las exportaciones y el 64% de las importaciones. En ese mismo año, los volúmenes en las rutas de transporte de contenedores aumentaron en un 15% en la ruta transpacífica y en un 10% en la ruta Asia-Europa (UNCTAD, 2022). Los **cueillos de botella estratégicos del Indo-Pacífico** desempeñan un papel clave en la necesidad de asegurar las vías marítimas de comunicación. Entre ellos, los estrechos de Hormuz y Bab el-Mandeb son cruciales para el suministro de energía a Asia, especialmente el primero, considerando que es el cuello de botella más importante del mundo para el tránsito de petróleo, con un promedio de 21 millones de barriles por día en 2018, más del 75% de los cuales se destinaron a países asiáticos (ver Figura 6). Dentro del Indo-Pacífico, el estrecho de Malaca está entre las vías navegables más transitadas, con casi 100.000 embarcaciones que lo atraviesan anualmente (ver Figura 5). **La necesidad de mantener la libertad de navegación** en esta región central para el comercio internacional ha requerido un esfuerzo conjunto para combatir las amenazas de seguridad no convencionales. La realización de ejercicios conjuntos y visitas a puertos entre socios del Indo-Pacífico con ideas afines para enfrentar la piratería y otros desafíos de seguridad ha fomentado coaliciones marítimas entre socios regionales y extrarregionales. Como ejemplo, la Operación ATALANTA de EUNAVFOR llevó a cabo ejercicios navales conjuntos con Corea del Sur, India e Indonesia entre 2021 y 2022. Debido a estas operaciones contra la piratería, la industria naviera ha retirado el Océano Índico como *High Risk Area* (HRA).

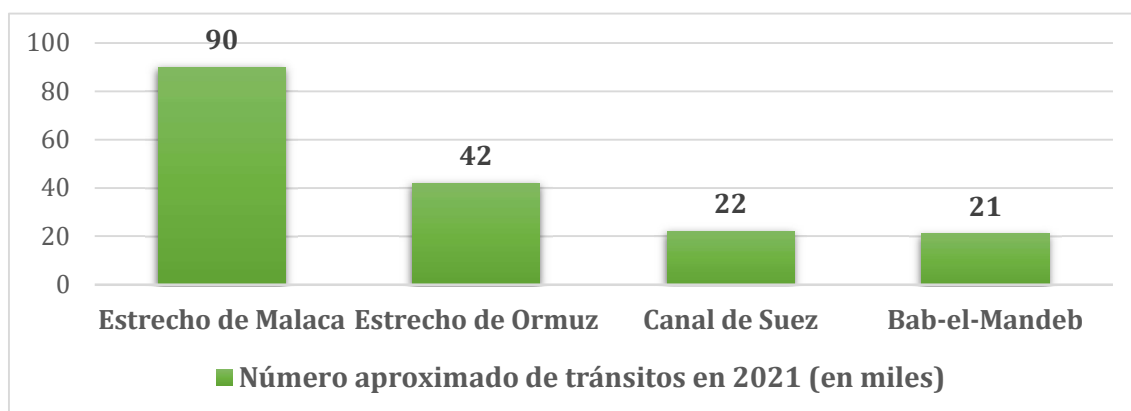


Figura 5: El estrecho de Malaca, el cuello de botella más transitado en la región

Fuente: Elaboración propia – Datos: International Maritime Security Construct, Institute of Physics y Egyptian Center for Strategic Studies

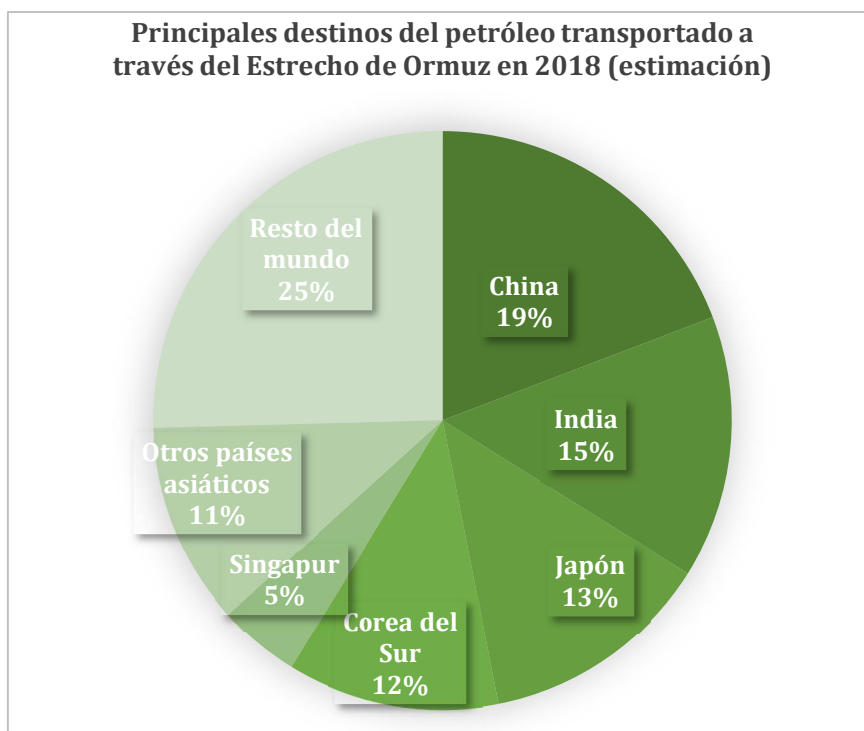


Figure 6: El estrecho de Hormuz, clave para el suministro de petróleo a Asia
Fuente: Elaboración propia – Datos: US Energy Information Administration (EIA)

El Indo-Pacífico como centro de gravedad para el comercio global

El centro de gravedad para el comercio global y las actividades económicas se encuentra actualmente en el Indo-Pacífico. Se proyecta que el Indo-Pacífico será el mayor contribuyente al crecimiento global en los próximos 30 años, albergando en 2030 a 3 de las 5 principales economías mundiales y a 2,4 mil millones de nuevos miembros de la clase media, lo que representa el 90% de los nuevos miembros a nivel global (Comisión Europea, 2021). Aunque el 60% del comercio asiático es de naturaleza interregional, subregiones como el Sur de Asia tienen un comercio intrarregional mínimo, que representa menos del 5% (Brookings, 2020). Existen **muchos desafíos en torno a la conectividad marítima**, especialmente en relación con el transporte marítimo de mercancías. Los desequilibrios en los volúmenes de carga, la integración de la industria marítima, la productividad y competitividad de los puertos, y la facilidad en la gestión y las operaciones, entre otros factores, son elementos clave en la implementación de los buques portacontenedores en ciertas rutas. **El Proyecto Sagarmala de India tiene como objetivo modernizar el sistema portuario indio para adaptarse a la conectividad del futuro** (ver Figura 7). En el campo de la **conectividad digital**, hay una falta de cables submarinos en el Indo-Pacífico, como ocurre en la región del Golfo de Bengala. Esta brecha digital es especialmente

significativa entre los países de la región y dentro de las áreas rurales y urbanas, obstaculizando la integración sectorial y de conectividad. Más allá de las infraestructuras de internet, las diferencias regulatorias generadas por la fragmentación de la gobernanza de datos crean una barrera para el comercio digital regional y global.

PROYECTO SAGARMALA 2015-2035 en números			
Número de proyectos		Coste (miles de millones \$)	Porcentaje sobre el total
Modernización portuaria	236	16,2	19.7%
Conectividad portuaria	235	32,2	39.2%
Industrialización portuaria	35	32,7	39.9%
Desarrollo de comunidades costeras	68	1	1.2%
TOTAL	574	82,03	

Figura 7: Proyecto Sagarmala
Fuente: Elaboración propia- Datos: IBEF

El Indo-Pacífico y la generación de cadenas de suministro globales resilientes

La conectividad marítima ha adquirido una nueva dimensión de competencia geopolítica que ha alcanzado una relevancia máxima en la construcción de cadenas de suministro globales resilientes. China actualmente es una parte clave e inevitable de las cadenas de suministro globales y un socio comercial crucial para los países de la región. Desde la estrategia empresarial "China Plus One", que promueve la diversificación de la fabricación invirtiendo también en países alternativos, hasta "Altasia" —un grupo de países en la región³ que ofrecen una base manufacturera suficiente para competir en la relocalización de las cadenas de suministro con un menor coste laboral—, existe una mayor conciencia regional y global para **reducir la dependencia de China**. Para consolidar una mayor integración regional, los marcos de libre comercio tienen un papel decisivo a largo plazo. Además del área de libre comercio más grande del mundo, el *Acuerdo Integral de Asociación Económica Regional* —que incluye a China pero no a India—, otras coaliciones regionales son clave para ofrecer una asociación comercial que pueda fomentar la integración de las cadenas de suministro, como el *Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity* (IPEF) o el *ASEAN Free Trade Area* (AFTA). **Diferentes asociaciones tienen como objetivo promover cadenas de suministro resilientes**, como la *India-Australia-Japan Supply Chain Resilience Initiative*.

³ Bangladesh, Brunéi, Camboya, India, Indonesia, Japón, Laos, Malasia, Filipinas, Singapur, Corea del Sur, Taiwán, Tailandia y Vietnam.

Conclusión: ¿Cómo pueden España e India colaborar en la cooperación marítima en el Indo-Pacífico?

Del Euro-Atlántico al Indo-Pacífico

El tradicional atlantismo, que ha fomentado una relación cercana entre los aliados de la OTAN en América del Norte y Europa, ha visto cómo, a pesar de la agresión rusa a Ucrania, América del Norte centra su enfoque a largo plazo en el Indo-Pacífico. La iniciativa de la OTAN, *Futures in the Indo-Pacific*, tras la histórica participación de los líderes de Australia, Japón, Nueva Zelanda y la República de Corea en la Cumbre de la OTAN de 2022 en Madrid, fomenta una mayor cooperación en el Indo-Pacífico. Para un enfoque renovado del atlantismo, **Europa debería buscar una participación activa en el Indo-Pacífico** en cooperación con sus aliados de la OTAN. La recientemente publicada *Estrategia de Seguridad Marítima de la UE* otorga de hecho un lugar central al Indo-Pacífico. La Operación *EU NAVFOR Atalanta* se ha asociado con actores regionales, como Japón, con el cual se han llevado a cabo tres ejercicios navales conjuntos en el Mar Árabe. La UE y Japón están cerca de firmar un acuerdo administrativo destinado a sellar la cooperación y promover la interoperabilidad a largo plazo. **La participación de España en la Operación Atalanta** ofrece una oportunidad para su participación en la región. El cuartel general operativo se trasladó de Londres a la Estación Naval de Rota en España como resultado del Brexit y en febrero de 2023 el Capitán de Navío español Juan María Ibáñez Martín fue nombrado comandante del Grupo Operativo 456. India y España **comparten intereses comunes en la gobernanza marítima, junto con canales de interacción favorables** como el *Simposio Naval del Océano Índico (IONS)*, en el cual España participa con estatus de observador.

Asociación indoespañola en defensa y seguridad

Las conversaciones bilaterales celebradas en junio de 2022 entre los ministros José Manuel Albares y Dr. S. Jaishankar mostraron **el compromiso bilateral de mejorar la cooperación en la lucha contra desafíos de seguridad comunes**, incluyendo el terrorismo y el cibercrimen. Las empresas españolas han sido muy activas en su participación en la **cooperación de defensa indoespañola**. Airbus Defence and Space Spain suministrará 56 aviones C295, un avión de transporte táctico medio diseñado y fabricado en España, de los cuales 40 se fabricarán en India. Navantia está participando en la competición del proyecto P75(I) utilizando como diseño de referencia su S-80. Además, **la tecnología y la innovación española** se han revelado como aliados clave para el sector aeroespacial indio. La Autoridad de Aeropuertos de India (AAI) ha otorgado a Indra y a sus socios locales un contrato para implementar en Mumbai, Hyderabad, Bangalore, Navi Mumbai y Mopa (Goa) un sistema integrado para centralizar todas las fases de vigilancia y

control del tráfico aéreo en India, lo que ayudará a mejorar la seguridad de los vuelos, aumentar la capacidad y eficiencia de la gestión, y reducir retrasos, emisiones y contaminación acústica. UAV Navigation-Grupo Oesia, una empresa española especializada en el diseño y desarrollo de soluciones de control de vuelo de grado aeroespacial para sistemas no tripulados, ha firmado un acuerdo de colaboración con Zerosum Technologies, una empresa india especializada en aviación no tripulada.

Áreas y sectores prioritarios clave a explorar

El *Indo-Spanish Joint Programme* (ISIP) ha demostrado la **complementariedad indoespañola en áreas prioritarias clave** donde España e India comparten intereses comunes y sinergias tecnológicas. La mayoría de estas áreas son fundamentales para la seguridad, gobernanza y conectividad en el Indo-Pacífico, incluyendo la gobernanza de datos, la transición energética y la sostenibilidad del transporte. Las conversaciones bilaterales de los ministros de Asuntos Exteriores en junio de 2022 identificaron **potenciales áreas a explorar** donde los dos países pueden colaborar. Entre estos nuevos campos de cooperación bilateral, el hidrógeno verde, la movilidad eléctrica, los materiales avanzados o la exploración en aguas profundas ofrecen oportunidades potenciales para la colaboración indoespañola en el Indo-Pacífico. Se podrían explorar asociaciones para el desarrollo capacidades en la **economía azul**, un sector en el que España es uno de los líderes de la Unión Europea, empleando a más de 830.000 personas y generando más de 30 mil millones de euros en facturación (Comisión Europea, 2020). Además, los recursos marítimos, la ecología, la investigación y la conectividad son áreas identificadas por India en su *IPOI* para una mayor cooperación marítima en los océanos Índico y Pacífico, áreas en las que países como Australia, Francia, Japón o Reino Unido ya están colaborando con India, y en las que España ha demostrado sus capacidades tecnológicas y conocimientos avanzados.

Bibliografía y Recursos online

- Airbus: “India formalises acquisition of 56 Airbus C295 aircraft”. Septiembre 2021.
- Alsaied, Jasmin: “How to Make the Indo-Pacific Partnership for Maritime Domain Awareness Work”. The Diplomat. Octubre 2022.
- Baruah, Darshana: “Maritime Competition in the Indian Ocean”. Carnegie Endowment for International Peace. Mayo 2022.
- Basu, Pratinashree: “Maritime India: The Quest for a Steadfast Identity”. Observer Research Foundation (ORF), Occasional Paper No. 339. Noviembre 2021.
- Bateman, Sam: “Maritime Security Governance in the Indian Ocean Region.” Journal of the Indian Ocean Region. Volume 12, Issue 1: The Indian Ocean Dialogue: an evolving forum for Indian Ocean maritime security issues. Febrero 2016.
- Bhowmick, Soumya y Nayak, Sohini: “Connectivity and Commerce Imperatives in the Indo-Pacific”. Observer Research Foundation, Issue Briefs and Special Reports. Enero 2022.
- Bianchi, Jack; Creery, Madison; Schramm, Harrison & Yoshihara, Toshi: “China’s Choices: A New Tool for Assessing the PLA’s Modernization”. Center for Strategic and Budgetary Assessments. 2022.
- Bose, Mrityunjay: “Navy to have around 200 ships in 15 years: WNC chief”. Deccan Herald. Diciembre 2022.
- Brookings. Sinha, Riya y Sareen, Niara: “India’s limited trade connectivity with South Asia”. Mayo 2020.
- Cabestan, Jean-Pierre: “China’s Military Base in Djibouti: A Microcosm of China’s Growing Competition with the United States and New Bipolarity”. Journal of Contemporary China, Volume 29 – Issue 125. Diciembre 2019.
- Center for Preventive Action: “Territorial Disputes in the South China Sea”. Global Conflict Tracker. Mayo 2022.
- Comisión Europea:
- “Questions and Answers: EU Strategy for Cooperation in the Indo-Pacific”. Septiembre 2021.
 - “Blue Indicators Online Dashboard”. 2020. Disponible en: <https://blueindicators.ec.europa.eu/access-online-dashboard>
- Economic Advisory Council to the Prime Minister, Government of India: “India’s Blue Economy: A Draft Policy Framework”. Septiembre 2020.
- Egyptian Center for Strategic Studies, Basant Gamal: “Phenomenal Performance: How the Suez Canal Exceeded Expectations in the Face of Challenges”. Noviembre 2022.
- Fallin, Danielle & B. Poling, Gregory: “Oceans of Opportunity: Southeast Asia’s Shared Maritime Challenges”. Center for Strategic & International Studies (CSIS). Septiembre 2021.
- FAO - Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura: “The State of World Fisheries and Aquaculture 2022: Towards Blue Transformation”. 2022.
- Gurjar, Sankalp: “How India is expanding its global naval presence”. Deccan Herald. Octubre 2022.
- Harding, Brian & Pohle-Anderson, Camilla: “China’s Search for a Permanent Military Presence in the Pacific Islands”. United States Institute of Peace. Julio 2022.

IBEF – India Brand Equity Foundation: “India’s Maritime Sector: Rising Above the Waves”. Mayo 2021.

Indian Navy:

“Combat Platforms”. Disponible en: <https://www.indiannavy.nic.in/content/combat-platforms>

“Goa Maritime Conclave – 2021”. Disponible en: <https://www.indiannavy.nic.in/content/goa-maritime-conclave-%E2%80%93-2021-0>

Indian Ports Association: “Monthly Traffic at Major Ports”. Disponible en: <http://ipa.nic.in/>

Institute of Physics: “Case Study of Ship Traffic Crowds in The Malacca Strait-Singapore by Using Vessel Traffic System”. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. Septiembre 2022.

Intercargo: “Shipping industry to remove the Indian Ocean High Risk Area”. Agosto 2022.

International Maritime Organization: “Enhancing maritime domain awareness in West Indian Ocean and Gulf of Aden”. Noviembre 2018.

International Maritime Security Construct. “Coalition Task Force Sentinel Celebrates First Anniversary”. November 2020.

Invest India – National Investment Promotion & Facilitation Agency: “Ports & Shipping”. Disponible en: <https://www.investindia.gov.in/sector/ports-shipping>

Javad Heydarian, Richard: “ASEAN finally pushes back on China’s sea claims”. Asia Times. Junio 2020.

J. Morgan, Peter; C. Huang, Michael; Voyer, Michelle; Benzaken, Dominique & Watanabe, Atsushi: “Blue Economy and Blue Finance: Toward Sustainable Development and Ocean Governance”. Asian Development Bank Institute. 2022.

Joshi, Manoj: “India and the Malacca conundrum”. Observer Research Foundation (ORF). Agosto 2020.

Lidarev, Ivan & V. Pant, Harsh: “India and maritime governance in the Indian ocean: the impact of geopolitics on India’s involvement in maritime governance”. Contemporary South Asia, Volume 30, Issue 2. Abril 2022.

McVeigh, Karen: “High seas treaty: historic deal to protect international waters finally reached at UN”. The Guardian. Marzo 2023.

Ministry of External Affairs, Government of India: “Visit of Foreign Minister of Spain to India”. Junio 2022.

National Maritime Foundation: “Indian Navy’s ‘Camping’ Expeditions in the Indian Ocean Region”. Abril 2018.

Navantia: “Navantia’s P75(I) Indian Submarine Online Industry Event”. Disponible en: <https://www.navantia.es/en/navantias-p75i-indian-submarine-online-industry-event/>

NTI: “China Submarine Capabilities”. Factsheet, Submarine Proliferation Resource Collection. Marzo 2023.

ONU COMTRADE Base de Datos. Disponible en: <https://comtradeplus.un.org/>

ONU Noticias: “UN delegates reach historic agreement on protecting marine biodiversity in international waters”. Marzo 2023.

OTAN - Organización del Tratado del Atlántico Norte:

“Regional Perspectives Report on the Indo-Pacific – Strategic Foresight Analysis”. Julio 2022.

“NATO launches new cooperation initiative with experts from partners in the Indo-Pacific region”. Enero 2023.

Pandit, Rajat: “Govt approves project to tackle real-time maritime threats”. The Times of India. Diciembre 2022.

Panneerselvam, Prakash: “China’s Emerging Subsurface Presence in the Indian Ocean”. The Diplomat. Diciembre 2022.

Patrick, Stewart: “The High Seas Treaty Is an Extraordinary Diplomatic Achievement”. Carnegie Endowment for International Peace. Marzo 2023.

Pejsova, Eva: “The EU’s Maritime Ambitions in the Indo-Pacific”. The Diplomat. Marzo 2023.

Permanente Court of Arbitration. Disponible en: <https://pca-cpa.org/en/cases/7/>

Press Information Bureau, Government of India, Ministry of Defence: “Strength of Defence Forces”. July 2019. Disponible en: <https://pib.gov.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=192200>

Rajan Chaturvedy, Rajeev: “Mapping India’s blue economy in the Bay of Bengal: opportunities and constraint”. Journal of the Indian Ocean Region, Volume 18, Issue 2: Special Section Dedicated to late Dr. Sam Bateman. Octubre 2022.

Roy Chaudhury: “From ‘net security provider’ to ‘preferred security partnerships’: the rhetoric, reality and result of India’s maritime security cooperation”. Journal of the Indian Ocean Region – Issue 2: Special section dedicated to late Dr. Sam Bateman. Septiembre 2022.

Saha, Pramesha & Abishek, Mishra: “The Indo-Pacific Oceans Initiative: Towards a Coherent Indo-Pacific Policy for India”. Observer Research Foundation, ORF Occasional Paper No. 292. Diciembre 2020.

Selva Royan, Emmanuel: “The New High Seas Treaty: Takeaways and answering the hard questions”. Modern Diplomacy. Marzo 2023.

Stashwick, Steven: “US Navy Expanding Ability to Sustain Operations in South China Sea”. The Diplomat. Octubre 2016.

Sweeney, Mike: “Submarines Will Reign in a War with China”. US Naval Institute. Marzo 2023.

The Standard: “‘Altaisia’ making moves to replace ‘Made in China’”. Marzo 2023.

The White House: “FACT SHEET: Quad Leaders’ Tokyo Summit 2022”. Briefing Room, Statements and Releases. Mayo 2022.

UAV Navigation – Grupo Oesía: “Colaboración entre UAV Navigation-Grupo Oesía y Zerosum Technologies para impulsar la industria aeroespacial de los UAS en India”. Febrero 2023.

UNCTAD – Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo:

“Analysis of maritime connectivity in ASEAN and Pacific Small Island Developing States (SIDS)”. Mayo 2022.

“UNCTAD’s Review of Maritime Transport 2022: Facts and Figures on Asia and the Pacific”. Noviembre 2022.

US Department of State: “Joint Statement on Australia-U.S. Ministerial Consultations (AUSMIN) 2022”. Media Note, Office of the Spokesperson. Diciembre 2022.

US Department of Defense:

“Philippines, U.S. Announce Four New EDCA Sites”. Febrero 2023.

“Readout of Secretary of Defense Lloyd J. Austin III's Meeting With Japanese Minister of Defense Hamada Yasukazu at the Pentagon”. Enero 2023.

“U.S.-Philippine Alliance Strengthens as it Enters New Phase”. Jim Garamone, DOD News. Febrero 2023.

US Energy Information Administration: “The Strait of Hormuz is the world's most important oil transit chokepoint”. Junio 2019.

Zhang, Rebecca: “The Quad, China, And Maritime Domain Awareness in the Indo-Pacific”. Australian Institute of International Affairs. Junio 2022.