



Rusia e India definen los factores que impulsarán el futuro del comercio

Description

Grandes inversiones colaborativas en logística y tecnología prometen impulsar una revolución comercial entre Rusia y la India

Por Dmitry Plotnikov

India y Rusia están impulsando los vínculos comerciales y de transporte con proyectos clave como el corredor Vladivostok-Chennai, que aspira a alcanzar 100.000 millones de dólares en comercio para 2030, un aumento del 40% respecto de los niveles actuales.

Al mismo tiempo, la visión marítima de la India se alinea estrechamente con los planes de Rusia, centrándose en el desarrollo portuario y la logística. Ambas naciones están expandiendo estas rutas en previsión de un crecimiento significativo del comercio marítimo mundial.

En el foro comercial indio-ruso celebrado el 5 de diciembre, tras una reunión entre los líderes de ambos países, se firmaron acuerdos que confirman la intención de desarrollar el comercio bilateral, las conexiones de transporte y la infraestructura. Entre los proyectos clave se incluyen los Corredores Marítimos Norte-Sur y Este, en particular la ruta Vladivostok-Chennai.

No se puede exagerar la importancia de esta reunión, especialmente considerando los ambiciosos planes de la India de implementar proyectos de infraestructura por un valor de más de un billón de dólares.

Plan de un billón de dólares

Los complejos y ambiciosos planes de la India para desarrollar el transporte, la infraestructura logística y el comercio se alinean con las iniciativas de Rusia. Dos importantes programas —Maritime India Vision 2030 y Maritime Amrit Kaal Vision 2047— están configurando una hoja de ruta unificada de inversión marítima de un billón de dólares para transformar los puertos de la India.

La atención se centra en las oportunidades de desarrollo de puertos y terminales de carga, terminales multimodales y construcción naval. El tráfico marítimo ha mostrado una notable mejora en el rendimiento de los puertos de contenedores.

Por ejemplo, se prevé que el primer puerto marítimo multipropósito de aguas profundas de la India, en Vizhinjam, tenga una capacidad anual de hasta 5 millones de TEU. Esto marca la primera fase de un plan de inversión más amplio de un

billón de dólares, que prioriza el desarrollo de puertos y terminales de carga multipropósito.

Mientras tanto, los analistas del Banco de Desarrollo de Eurasia (BED) estiman que el tráfico de contenedores a lo largo del Corredor Internacional de Transporte Norte-Sur (INSTC) podría alcanzar entre 325.000 y 662.000 TEU en 2030.

La inversión total en proyectos de infraestructura en curso o programados dentro del INSTC asciende a 38.200 millones de dólares. Si bien los volúmenes económicos actuales transportados a través del INSTC pueden parecer modestos, su papel podría ser significativo para el futuro del “Gran Salto Logístico” de la India.

El Corredor Marítimo Oriental (CMO), que conecta el puerto ruso de Vladivostok con el puerto indio de Chennai, representa otro avance crucial. El comercio marítimo internacional está creciendo, impulsado por una mayor demanda, la adopción de tecnología y actores emergentes como Vietnam e India. Se proyecta que el comercio marítimo representará alrededor del 83 % del comercio mundial para 2050.

En este contexto, el EMC es crucial tanto para Rusia como para la India, cuyo comercio bilateral asciende actualmente a casi 70 000 millones de dólares. Cabe destacar que este volumen ha crecido significativamente en los últimos cinco años.

Los dos países están trabajando activamente para incluir a Tailandia, Vietnam e Indonesia como paradas intermedias en la ruta, reconociendo el valor estratégico del crecimiento del comercio con estas naciones.

Dados estos avances y pronósticos, el plan de la India para desarrollar su infraestructura portuaria es lógico. Con proyecciones de un crecimiento económico que seguirá creciendo significativamente —convirtiéndose potencialmente en la segunda economía más grande del mundo para 2050, con un PIB de entre 25 y 30 billones de dólares— y su estratégica ubicación geográfica, la India está bien posicionada para desempeñar un papel importante en la EMC y otros corredores de transporte internacionales.

Mar de incertidumbre

La hoja de ruta de la India y la estrategia de transporte de Rusia para la infraestructura portuaria consideran tendencias clave como la competencia, el aumento del rendimiento y la sostenibilidad. El mundo está cambiando rápidamente, con cambios en la geopolítica, los patrones comerciales, la tecnología y las presiones climáticas. Sin embargo, una apuesta masiva a largo plazo basada en las tendencias actuales conlleva riesgos inherentes.

Actores emergentes como Vietnam, Tailandia e Indonesia también están realizando fuertes inversiones, lo que podría generar un exceso de capacidad en los centros regionales de transbordo o una intensa competencia de precios. Además, los puertos de contenedores líderes actuales, como Singapur y Shanghái, continúan impulsando su desarrollo y tecnología. Para alcanzar el nivel requerido, se requiere más que infraestructura; se requiere excelencia en eficiencia, digitalización y servicio.

Construir infraestructura es solo el primer paso. El éxito final dependerá de la excelencia operativa, la conectividad multimodal fluida y la eficiencia general. Es aquí donde Rusia podría compartir parte de su experiencia tecnológica con sus homólogos indios.

Al mismo tiempo, el cambio climático plantea desafíos. Según algunas estimaciones, alrededor de un tercio de los 3800 puertos del mundo podrían quedar inutilizables para 2050. Puertos como Shanghái, Houston y Lázaro Cárdenas en México podrían quedar inoperativos con tan solo un aumento de 40 centímetros en el nivel del mar.

Otros puertos clave, como Róterdam, ya se encuentran bajo presión. Esta situación crea una oportunidad para que los puertos indios y rusos bien planificados del Lejano Oriente adquieran importancia estratégica.

Enfoque de un solo activo

Considerando estos hechos y riesgos, los memorandos de entendimiento firmados por los presidentes Vladimir Putin y Narendra Modi podrían convertirse en un avance político y económico, si las iniciativas indias y rusas se perfeccionan

cuidadosamente en términos de integración, inversión y tecnología.

Se debe establecer una estructura de integración vertical. En lugar de centrarse únicamente en sectores individuales, como puertos marítimos o ferrocarriles, se deben utilizar modelos integrales de financiación y gestión interverticales. Un enfoque de “activo único” —que combine transporte, energía y digitalización como una única inversión— permitirá que los proyectos sean verdaderamente sostenibles.

Otra estrategia para captar iniciativas e inversiones es el uso de esquemas verticales de inversión extranjera directa (IED). La IED vertical regresiva, más cerca de las materias primas o los insumos de producción, puede reducir los riesgos de suministro y obtener control sobre insumos esenciales.

La IED vertical directa, más cerca de los clientes o mercados finales (en el Sudeste Asiático, Latinoamérica o a lo largo de la Ruta del Mar del Norte), puede asegurar el flujo de capital. China utiliza activamente este enfoque en la región, como lo demuestran los proyectos de infraestructura de la Iniciativa del Cinturón y la Ruta.

En ambos ejemplos, India y Rusia pueden ser socios mutuamente beneficiosos y lograr resultados mucho mayores juntos. Se requiere flexibilidad para considerar factores a corto y largo plazo, pero la acción coordinada es fundamental.

La firma de los memorandos de entendimiento es un primer paso positivo en un largo camino hacia la prosperidad conjunta. El camino por recorrer será largo, pero el esfuerzo promete recompensas valiosas.

Dmitry Plotnikov es miembro de la junta directiva del grupo DELO

El Maipo/BRICS/Asia Times

Date Created

Febrero 2026

www.elmaipo.cl