

유망진출산업 분석시리즈 (6) 인도

I. 경제현황 및 한-인도 경제협력 관계	1
II. 국가개발계획 및 투자환경	4
III. 유망진출산업	7
1. 인프라 산업 개요	7
2. 운송인프라 산업	11
3. 에너지·유틸리티 인프라 산업	17
4. 방위 산업	24
IV. 우리기업의 진출방안	26



해외경제연구소 공식 모바일 앱
• 최신 연구자료 실시간 업데이트
• 구글 플레이와 애플 앱스토어에서
'해외경제정보'로 검색

확인: 팀 장 이해경 (6255-5707)
hyekyung@koreaexim.go.kr

작성: 선임조사역 김찬수 (6255-5704)
avik@koreaexim.go.kr

I. 경제현황 및 한-인도 경제협력 관계

1. 성장잠재력

□ 풍부한 노동력과 거대 내수시장 보유

- 인도는 13억 명(세계 2위)의 인구를 보유하고 있으며, 유엔경제사회국(UNDESA)에 의하면 2022년에 중국을 넘어 세계 1위의 인구대국이 될 전망이다. 2016년 GDP(2.2조 달러, 세계 7위) 대비 민간소비 비중 61%, 내수 비중 99%로 거대 내수시장을 형성하고 있으며 향후 중산층 인구 급증으로 내수시장 규모는 더욱 확대될 전망이다.
- PwC(2012)에 의하면, 중산층¹⁾ 인구가 2010년 1.7억 명에서 2021년 3억 명으로 증가할 것으로 전망되며, 신흥 중산층²⁾ 인구도 4.7억 명에서 5.7억 명으로 증가할 것으로 예상된다.
- 2015년 기준 생산가능인구와 14세 이하 인구 비중이 각각 65.6%, 28.8%이며 생산가능인구가 증가추세를 유지하고 있어, 향후 풍부한 노동력 공급이 예상된다.

□ R&D 투자 등에 따른 우수한 과학기술력과 높은 ICT 서비스 수출 비중

- 2016년 상위 3개 기업의 평균 R&D 지출비³⁾를 기준으로 조사대상 42개국 중 인도는 14위로 대규모 R&D 투자가 이루어지는 것으로 평가됨.
- 세계경제포럼의 2016~17년 글로벌경쟁력지수(GCI)⁴⁾에 따르면, 고등교육 관련 인도는 조사대상 138개 국 중 29위를 기록하는 등 고등교육의 질이 높은 것으로 평가됨.
- 2013년 기준 대졸 이상 졸업생 중 과학 및 공학 졸업자 비율이 조사대상 102개 국 중 8위를 기록하는 등 과학 및 공학에 강점이 있음.

1) 가계 연소득: INR300,000 ~ 850,000(달러: 5,614 ~ 15,907, 2012년 평균환율 53.44 적용)

2) 가계 연소득: INR150,000 ~ 300,000(달러: 2,807 ~ 5,614, 동일환율 53.44 적용)

3) EU JRC Industrial R&D Investment Scoreboard 2016.

4) Global Competitiveness Index.

- 무역에서 통신기기, 컴퓨터, 정보서비스 수출이 차지하는 비중⁵⁾이 조사 대상 126개 국 중 아일랜드, 이스라엘, 코스타리카와 함께 공동 1위를 차지함.

2. 경제 현황

□ 2016년 화폐개혁에 따른 소비 위축 등으로 경제성장세 다소 둔화

- 경제성장률은 지속적인 경제개혁 노력 등으로 2015년 7.5%의 고성장을 달성하였으며, 2016년에는 인프라부문에 대한 정부지출 확대와 농업 부문 호조에도 불구하고 화폐개혁⁶⁾에 따른 소비 위축 등에 따라 6.5%로 전년 대비 소폭 둔화된 것으로 추정됨.

□ 중앙은행의 물가안정목표제 도입 이후 물가안정세 유지

- 2015년에는 물가 안정을 위한 물가목표 공식 도입, 원자재 가격 하락 등으로 4.9%의 소비자물가상승률을 기록하였으며, 2016년에도 화폐개혁에 따른 소비심리 위축과 식료품가격 하락 등으로 물가안정목표 (2.0%~6.0%) 범위 내인 5.0%의 물가 안정세가 유지된 것으로 추정됨.

□ 인프라 구축에 따른 재정지출 확대 등으로 만성적인 재정수지 적자 지속

- 비효율적인 조세제도와 낮은 징수율로 인한 세수 부족과 더불어, 연료 및 식료품 보조금 지급 등 선심성 정책에 따른 정부지출 증가로 인하여 만성적인 재정수지 적자가 지속됨. 2016년에도 인프라부문에 대한 정부지출과 함께 농촌 및 농민 관련 예산 확대에 따라 GDP 대비 재정수지 적자 비중은 -3.8% 수준을 기록한 것으로 추정됨.

- 인도 정부는 2016년 11월 화폐개혁 실시를 통해 비공식경제 축소로 세원 확대, 2017년 7월 상품서비스세 법안 시행 추진과 함께 GDP 대비 재정수지 적자 비중을 2017 회계연도까지 -3.2%(2018 회계연도 이후 -3%)로 제한하는 등 재정건전화를 위해 노력하고 있음.

5) WTO Trade in Commercial Services database(2015).

6) 2016년 11월 인도 정부가 '지하경제 및 통화위조' 근절을 목표로, 통용되는 주류 화폐인 500루피와 1,000루피 등 고액권 현금에 대해 통용을 금지하고 신권으로 교체하는 조치를 취함. 인도에서는 현금거래가 대부분으로 동 조치에 따라 일시적으로 현금부족 및 소비위축 현상이 나타남.

□ 유가하락에 따른 원유수입 감소 등에 따라 경상수지 적자 감소세

- 저유가에 따른 원유수입⁷⁾ 감소 등 상품수지 적자 축소 등에 힘입어 경상수지 적자는 감소세에 있으며, 2016년 GDP 대비 경상수지 적자는 전년 -1.1%에서 -0.4% 수준으로 개선된 것으로 추정됨.

<표 1>

주요 경제지표

단위: %, 억 달러

구 분	2013	2014	2015	2016 ^e	2017 ^f
경제성장률	6.7	7.2	7.5	6.5	7.0
소비자물가상승률	9.9	6.7	4.9	5.0	5.1
재정수지 / GDP	-4.5	-4.0	-3.9	-3.8	-3.2
경상수지 / GDP	-2.6	-1.3	-1.1	-0.4	-0.5
외환보유액	2,765	3,035	3,343	3,487	3,562

자료: IMF, EIU

3. 한-인도 경제협력 관계

□ 해외직접투자 현황: 우리나라의 제16위 해외직접투자 대상국

- 우리나라의 인도에 대한 해외직접투자는 자동차 및 트레일러, 1차 금속, 전기장비 등 제조업 위주로 투자가 이루어지고 있으며 투자금액은 2016년 12월 말 누계 기준 43.7억 달러(신규법인 수 864건)를 기록함.

□ 교역 현황: 우리나라의 제11위 교역 대상국이며 무역수지 흑자 감소세

- 인도는 2016년 기준 우리나라의 제8위 수출대상국, 제23위 수입대상국임. 2010년 1월 한-인도 포괄적경제동반자협정(CEPA)이 발효되어 교역규모가 2009년 122억 달러에서 2011년 205억 달러로 증가함.
- 2012년 이후 지속적인 수입 감소로 양국간 교역이 2011년 205억 달러에서 2016년 158억 달러로 감소세를 보이고 있음.

7) 인도는 2015년 기준 세계 3위의 원유소비국으로, 대부분을 수입에 의존하고 있음. 원유 수입규모는 회계년도 기준 2013~2014년 1,640억 달러에 달했으나 유가하락 등으로 2015년 절반 수준인 829억 달러로 급감하였으며 2016년에도 690억 달러로 감소한 것으로 추정됨.

- 상품 양허, 서비스 추가 자유화 등을 위한 한·인도 CEPA 개선협상이 2016년 10월(서울)과 2017년 2월(뉴델리)에 개최되는 등 양국간 CEPA 개선협상이 진행되고 있음.

〈표 2〉 한·인도 교역 규모 단위: 백만 달러

구 분	2014	2015	2016	주요 품목
수 출	12,782	12,030	11,596	철강판, 무선통신기기, 자동차부품
수 입	5,275	4,241	4,189	석유제품, 알루미늄, 정밀화학원료
교역규모	18,057	16,271	15,785	-

자료: 한국무역협회

II. 국가개발계획 및 투자환경

1. 주요 국가개발계획

□ 세계경제포럼의 글로벌경쟁력지수 (2016-2017)에 의하면, 인도의 인프라 부족은 세제, 부패, 세율, 열악한 공중보건 등과 함께 사업상 애로사항으로 인식됨. 인도의 인프라 부문 경쟁력은 조사대상 138개국 중 68위를 기록하였음.

- 특히, 전력공급의 질(88위) 등 기반시설이 취약한 것으로 평가되었음.

〈표 3〉 인도 인프라 순위 및 점수

항목	순위/138	점수(만점: 7점)
교 통 전 반	51	4.5
도 로	51	4.4
철 도	23	4.5
항 만	48	4.5
항공 운송	63	4.5
전 력 공 급	88	4.3

출처: Global Competitiveness Index(2016-2017).

□ 'Make in India' 정책 등으로 제조업 육성과 해외투자 활성화 추진

- 2014년 12월 모디 정권은 10대 국정과제*를 선정한 이후, 향후 지속 가능한 성장과 고용 창출을 위하여 해외투자 유치에 적극적임.

* 제조업 육성, 외자유치를 통한 경제성장, 투명성·효율성·예측가능성 제고, 인프라 개발, 사회보장 확대, 교육·보건·수자원 개선 등으로 구성

- 이를 위해 제조업 활성화 정책인 'Make in India*' 등을 적극 추진하여 해외 주요 기업의 투자를 장려하고 있음. 더불어 스마트시티 구축, 초고속 철도 건설 등에 대한 해외투자 유치를 적극 도모함.

* 자동차, 화학, 정보통신, 의약 등 총 25개의 제조업 분야를 선정·육성하여 제조업 산업비중을 2015년 17%에서 2022년까지 25%로 확대할 계획

- 특히 인센티브 제공 등 투자환경 개선으로 2015년 7월 미국 제너럴모터스는 마하라슈트라주 공장 설립에 10억 달러, 스웨덴 이케아는 동년 10월 25개 매장 설립에 15억 달러를 투자하는 등 정책 효과가 가시화되고 있음.

- 인도정부는 법인세 인하 등 제조업 육성을 위해 세제 지원을 강화함

- 2016년 신규 제조업 법인세율 5%p 인하, 영세기업 법인세율 1%p 인하 등의 조치를 취하고 2017년에도 영세 중소기업에 대해 법인세를 5%p 인하함.

- 또한 인도 정부가 지난 16년 동안 추진해 온 '상품서비스세(The goods and service tax: GST) 단일화('17. 7월부터 시행) 법안' 이 2016년 8월 통과되어 해외투자 유입이 더욱 활성화될 것으로 기대됨.

□ 외국인직접투자 지분제한 완화 등 규제 개혁

- 2015년 3월 이후 방위 및 보험산업의 외국인 지분 제한을 기존 26%에서 49%로 완화함. 또한 기존의 유통업(단일 브랜드)에 이어 전기전자, 통신분야 등의 분야에서 외국인 지분 제한을 전면 해제함.

- 또한 부동산의 경우 동년 5월 이후 최소 납입자본금 기준(10백만 → 5백만 달러), 자본금 납입 기한(영업개시 6개월 이전 → 프로젝트 개시 6개월 이전), 최소 건축부지면적 조건(5만 m² → 2만 m²) 등이 완화됨.

2. 투자환경

□ 열악한 사업환경

- 세계은행의 Doing Business 2017 보고서('16년 10월 발표)에 의하면, 인도의 기업경영여건은 조사대상 190개 국가 중 130위로 하위권을 기록함.
 - 소액투자자 보호(13위), 전기공급(26위), 자금 조달(44위) 등은 양호한 반면, 건축인허가(185위), 세금 납부(172위), 법적분쟁해결(172위), 창업(155위) 등에서 행정처리 절차가 많고 상당한 시간이 소요됨.
- 세계경제포럼의 2016~17년 글로벌경쟁력지수(GCI)에 따르면 인도의 기술 준비도(Technological readiness) 부문 경쟁력은 조사대상 138개국 중 110위를 기록하였음.
 - 특히, 인구 100명 당 광대역 이동통신 가입자수(127위) 등 ICT 사용 수준이 취약한 것으로 평가되었음.

□ 과도한 공공채무로 인해 은행부문 부실화에 대한 지원 제약

- 각종 보조금 정책, 부실 공기업 지원 등으로 재정수지 적자가 누적됨에 따라 2016년 GDP 대비 공공채무 비율은 51.8%로 인도네시아(31.6%), 필리핀(42.3%), 태국(46.3%) 등에 비해 높은 수준임.
 - 2016년 공공채무 이자비용이 재정수입의 약 35%를 차지하는 등 외부 충격 대응 등을 위한 재정여력이 크지 않음.
- 은행 부문은 국영은행을 중심으로 자산부실화 문제가 지속되고 있으며, 국영은행이 전체 은행업계 자산의 75% 수준을 차지함.
 - Moody's에 의하면 상업은행의 부실채권(NPL) 비율은 2016년 3월 말 7.8%에서 2016년 9월 말 9.1%로 상승함.
 - 국영은행은 2019년까지 GDP의 2% 수준인 450억 달러의 자본확충이

필요할 것으로 추정되나 정부는 국영은행 지원을 위해 110억 달러를 승인한 상태로, 국영은행 자체적인 자본조달이 어려울 경우 정부의 국영은행에 대한 추가적인 지원이 필요할 것으로 전망됨.

□ 관료주의와 부정부패 만연

- 국제투명성기구(Transparency International)가 발표한 2016년 부패인식 지수(Corruption Perceptions Index)에서 인도는 조사대상 176개 국 중 79위로 중국, 브라질, 벨라루스 등과 같은 순위를 기록함.
- 모디 정권 출범 이후 4,000억 달러 규모의 블랙머니 특별수사팀 신설 등 공직사회 개혁을 위한 강력한 정책을 추진함에도 불구하고 공무원의 부정부패 사건이 지속적으로 발생하고 있음.
 - 2015년 12월 인도 중앙조사국(CBI)은 2,200명의 부정부패 연루 공무원 관련 조사를 착수할 계획이라고 밝힌 바 있음.

Ⅲ. 유망진출산업

1. 인프라 산업 개요

(1) 건설·인프라 산업 정책

- 인도 정부는 60조 원 규모의 도로 인프라 확장, 고속철도 투자, 항만 현대화, 가스관 사업 등 10대 인프라 프로젝트를 발주할 계획으로 인프라 중심의 경기부양 정책을 강화할 예정임.
- 인도는 2017년에 모디 정부의 정책수립 및 집행기관인 인도국가개조 기구(NITI⁸⁾)를 10대 인프라 사업 선정기관으로 결정함.
 - 기존에는 다수의 주정부가 산발적으로 PPP를 추진하면서 한정된 국내재원의 배분문제와 실행 역량의 부족으로 좌초되었으나 이제부터는 중앙정부가 10대 인프라 사업을 주도하고 외국인투자를 활성화할 계획임.

8) National Institution for Transforming India의 의장이 모디 총리임.

〈표 4〉 인도 10대 인프라 프로젝트 계획의 주요 내용

항목	주요 내용
도로 · 교량	<ul style="list-style-type: none"> · 바랏말라(Bharatmala) 프로젝트: 구자라트 주에서 미조람 주까지 동서 연결 도로사업 · 뭄바이 트랜스하버 링크(MTHL) 및 시바지 기념관(Shivaji Memorial) 건설 · 세투 바랏탐 교량 프로젝트: 208개 국도 교차 철도건널목을 교량(rail over bridge)으로 대체, 1,500개 교량 점검 · Rashtriya Rajmarg Zila Sanjoyokta Pariyojna: 100개의 District 소재지를 고속도로와 연결하는 사업 · 차르담(Chardham) 고속도로 프로젝트: 우타라칸트 주 내 힌두교 성지인 차르담까지의 고속도로 건설 사업 · 첸넵강 교량 프로젝트: 잠무 카슈미르 주 도다지역 첸넵강에 높이 359m의 세계에서 가장 높은 교량 건설
철도	<ul style="list-style-type: none"> · 아루나찰 프라데시 철도 프로젝트: Tawang-Bhalukpong 간 철도 · 교량 건설 및 North Lakhimpur-Bame-Silapathar 간 광궤철도 건설
항만 · 수로	<ul style="list-style-type: none"> · 사가르말라(Sagarmala) 프로젝트: 6개의 megaport 등 현대화 사업 · 강가강 내륙수로 및 파라딤 항만 개발사업
가스관	<ul style="list-style-type: none"> · 구자라트 - 우타르 프라데시 연결 가스관 사업: 구자라트 주 칸들라 해안과 우타르 프라데시 주 고락부르를 연결하는 가스관 사업

자료: www.financialexpress.com.

□ 인프라 부문 FDI 유치 정책 및 규제 완화

- 인도 정부는 도로, 철도, 공항, 항만 등 대부분의 인프라 프로젝트에 FDI를 100%까지 허용함.

〈표 5〉 인도 인프라 부문 FDI 규제현황

분야		FDI 허용한도	승인방식
도로 및 교량 사업		100%	자동승인
철도 사업		100%	자동승인
공항	신규 프로젝트	100%	자동승인
	진행 중 프로젝트	100%	74% 미만: 자동승인 74% 이상: 정부승인
항공	정기운송편, 정기국내여객편	49% (비거주 인도인 100%)	자동승인
	비정기운송편	100%	자동승인
	헬리콥터 및 수상비행기	100%	자동승인

자료: 인도 산업진흥국(DIPP).

(2) 건설 · 인프라 산업 투자환경

□ 건설·인프라 산업 강점 및 기회 요인

<표 6> 건설·인프라 산업 강점 및 기회 요인

강점	<ul style="list-style-type: none"> ○ 인도의 운송, 전력, 도시 인프라 및 관개 부문 수요 증가 등에 따라 인프라 펀드가 인도 인프라시장을 겨냥함. - AIIB는 자체 1.5억 달러 투자, 민간 투자 6억 달러 유치 등 총 7.5억 달러 규모의 '인도 인프라 펀드' 사업을 2017년 6월 승인하였으며, 에너지 및 유틸리티, 교통 및 물류, 통신, 광대역, 도시 PPP 사업, 의료, 교육 등 분야에 2018년 투자를 시작해 2028년까지 운용할 예정임.
기회	<ul style="list-style-type: none"> ○ 인도 정부는 민간부문의 인프라 참여를 촉진하기 위해 노력함. ○ 도시 등 인프라 개발에 대한 정부의 주도는 전부문에 걸쳐 중요한 사업 기회를 만들고 있음. ○ 성장 및 인수 등을 통해 더 큰 기업 형성으로 국내 산업이 더 체계화 될 기회가 있음. 이는 건설의 질을 전반적으로 개선할 전망이다. ○ 정부는 민간기업이 PPP를 통해 인프라에 투자할 수 있도록 개혁조치를 시행함. ○ FDI 규제 완화로 제조업 및 상업 프로젝트에 대한 건설 수요가 늘어날 전망이다.

자료: BMI India Infrastructure Report Q2 2017.

□ 건설·인프라 산업 약점 및 위협 요인

<표 7> 건설·인프라 산업 약점 및 위협 요인

약점	<ul style="list-style-type: none"> ○ 명확한 운영 및 자금조달 규정 부족 등 PPP 체계 및 규정이 일관성이 없고 투명성이 결여됨. ○ 정부기관의 관료적 비효율로 인해 사업 추진일정 지연 및 투자 저해 가능성이 있음 ○ 숙련된 PM(project manager) 및 엔지니어 부족 등으로 국내 기술이 낮은 수준임. ○ 채권시장 미성숙 등으로 인도 내 은행부문의 장기차입 능력이 제한됨.
위협	<ul style="list-style-type: none"> ○ 관료적 형식주의, 투명성 부족 및 관료주의적 복잡성 등으로 인해 사업의 효율적 시행이 쉽지 않음. ○ 토지 수용 이슈는 인프라 및 건설 사업에 큰 지연을 초래하고 있음. 보상 및 환경 승인관련 부적절한 시스템으로 투자가 지연되고 일부 경우에는 사업 진행이 어려워짐.

자료: BMI India Infrastructure Report Q2 2017.

(3) 건설·인프라 산업 동향 및 전망

- 인도 인프라 프로젝트는 토지취득 분쟁, 비효율적인 관료주의 및 주별로 일관성 없는 규정 등으로 인해 지연되는 경향이 강함.
 - 2005~2015년 사이에 착수한 프로젝트는 평균 419일 정도 지연되었고 대규모 전력 및 운송 프로젝트는 지연되는 경향이 강함.
- 2015년 기존 ‘토지취득법’⁹⁾에 대한 개정안을 도입하려던 모디 총리의 시도는 실패하였으나, 주정부 차원에서 토지취득법 개혁안 제정을 추진하는 등 토지취득 문제는 개선되고 있음.
 - BJP가 우위인 구자라트 주 및 라자스탄 주는 주정부 차원에서 토지 인수절차 개혁안을 승인함.
- 도시화 추세 확대에 의해 기존 인프라 개선 및 신규 보건, 교육 및 사회적 주택 시설 등이 필요할 것으로 전망됨.
 - 인구의 1/3 이상이 도시 지역에 거주함에 따라 교통, 에너지·유틸리티 수요가 증가함.
- 기존 PPP 체계를 개선하려는 정부의 노력으로 고속도로 및 철도 인프라 사업이 가속화될 전망이다.
 - 다수 인프라 개발회사의 과다 차입으로 일부 은행은 부실대출에 시달리고 프로젝트는 지연됨.
 - 정부는 진행이 지체된 일부 고속도로 및 철도 사업에 대해 개발회사 및 금융기관의 부담을 축소하는 방식¹⁰⁾으로 추진하기로 결정함.
- 2017년 3월 발간된 ADB 보고서에 의하면, 경제성장을 지원하기 위해 인도는 2030년까지 5.15조 달러 규모의 인프라 투자가 필요할 것으로 전망됨.
 - 농촌지역을 중심으로 도로, 철도, 수자원 네트워크가 저개발 상태이며

9) Land Acquisition Law.

10) Hybrid Annuity Model: 사업비의 40%는 건설 중에 정부가 5년간 매년 8%씩 지급하고 나머지 60%는 사업주가 조달하고, 사업 완공 후에 정부로부터 변동금액으로 지급받음.

물류체증을 유발함. 또한 인구의 약 25%는 전력을 공급받지 못하고 있음.

- 정부의 규제개혁 추진으로 향후 사업환경이 점진적으로 개선될 것으로 예상되고 정부 주도 개발계획 등으로 인도 건설·인프라 산업은 향후 10년 간 연평균 6.2% 성장할 것으로 전망됨.

<표 8> 건설·인프라 산업 전망 단위: 억 달러

구 분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
운송 인프라	222	228	247	269	295	322	351
에너지·유틸리티 인프라	402	410	444	487	537	593	652
주거용·비주거용 건축	935	946	1,022	1,122	1,236	1,363	1,499
계	1,559	1,584	1,713	1,878	2,068	2,278	2,502

자료: BMI India Infrastructure Report Q2 2017.

2. 운송인프라 산업

(1) 운송인프라 부문 정책

- 인도는 연방국도 프로젝트 등 정부 주도로 도로 인프라 개발을 추진 중임.

- 인도 제조업의 물류운송을 위해 도로 인프라 개발이 필수적이며 제조업 육성정책(‘Make in India’)의 주요 항목에 도로 인프라 산업이 포함됨.

- 대부분의 철도시설이 낙후되어 있어 철도망 현대화 사업을 추진

- 2015년 이후 5년간 1,400억 달러 규모를 투자하여 철도 용량 확대와 철도 인프라 현대화를 추진

- 2020년 일 승객 용량을 2천 1백만 명에서 3천만 명으로, 트랙 길이를 115천 km에서 138천 km로, 연간 화물용량을 10억 톤에서 15억 톤으로 확대 추진

(2) 운송인프라 부문 동향 및 전망

□ 인도 도로 인프라 현황

- 인도 도로는 화물의 약 65%와 승객의 약 85%를 수송하며 특히, 연방 국도는 도로 네트워크의 약 1.79%에 불과하지만 총 도로 교통량의 약 40%를 수송함.

〈표 9〉 인도 도로 네트워크 현황

도로 분류	길이(km)	비중
National Highways	97,991	1.79%
State Highways	167,109	3.05%
Other PWD ¹¹⁾ roads	1,101,178	20.12%
Rural roads	3,337,255	60.99%
Urban roads	467,106	8.54%
Project roads	301,505	5.51%
계	5,472,144	100%

자료: Ministry of Road Transport & Highways.

- 인도 정부는 제12차 경제개발 5개년 계획(2012~2017)에 인프라 개발을 위해 1조 달러, 이 중 도로 인프라 확충에 2,000억 달러를 배정함.

- 황금의 4각(5,846km) 및 동서·남북(7,142km) 연방 국도 건설, 도로 확장·개선(31,512km) 등을 위해 약 600억 달러를 투입하는 연방국도 프로젝트¹²⁾를 진행 중임.

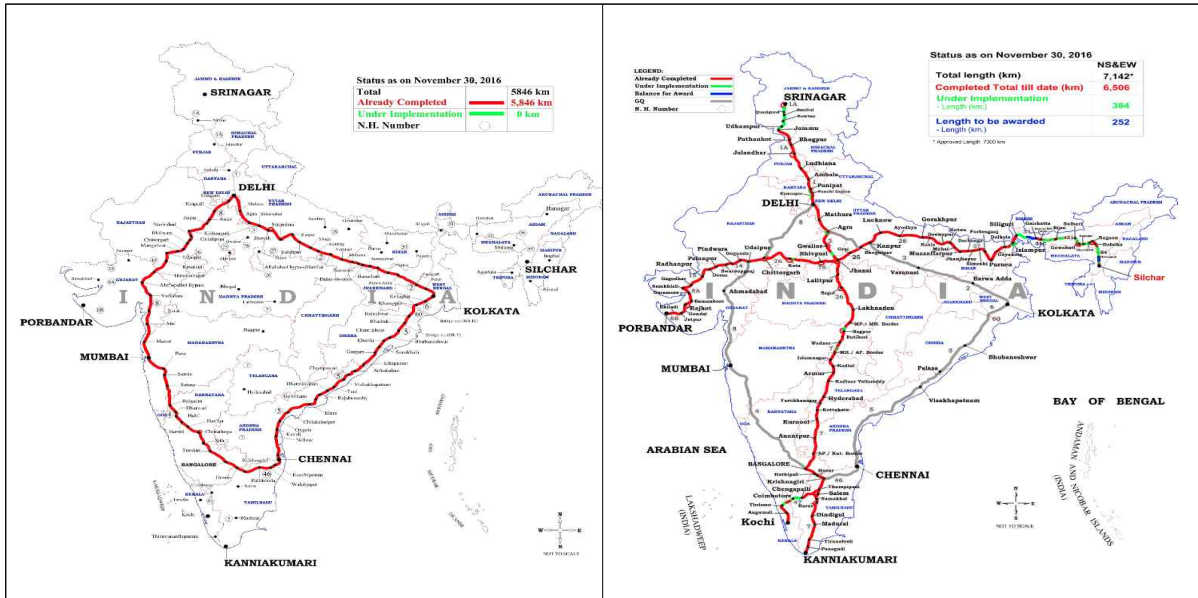
— 황금의 4각 연방 국도(Golden Quadrilateral): 델리-뭄바이(1,419km), 뭄바이-첸나이(1,290km), 첸나이-콜카타(1,684km), 콜카타-델리(1,453km)를 잇는 68억 달러 규모의 연방국도 사업은 2012년 1월 완료됨.

— 동서·남북 연방 국도: 북부 Srinagar-남부 Kanyakumari, 서부 Porbandar-동부 Silchar을 연결하는 80억 달러 규모의 사업으로 2016년 10월 말 현재 약 91% 완료됨.

11) Public Works Department of State/Union Territory

12) National Highway Development Project(2000년 ~ 2018년).

<그림 1> 인도 Golden Quadrilateral 및 동서·남북 연방 국도 네트워크



자료: National Highways Authority of India.

□ 공해, 교통 혼잡, 연료 소비를 줄이기 위한 목적으로 인도 내 대도시 중심으로 광역철도(Metro-Rail) 프로젝트 추진

- 델리, 뭄바이, 첸나이 등에서 메트로가 운행 중으로 대도시를 중심으로 지방 소도시까지 이어지는 광역철도망 구축을 추진 중임.
- 광역철도 프로젝트에 투입될 객차의 경우 ‘Make in India’ 정책의 영향으로 합작 등을 통해 인도에서 생산될 예정임.

□ 인도 정부의 철도 네트워크 개선 노력을 반영해 2017/18 회계연도 철도 예산에 196억 달러 규모(전년 대비 8.2% 증가)의 자본적 지출이 포함됨.

<표 10> 인도 철도망 현황

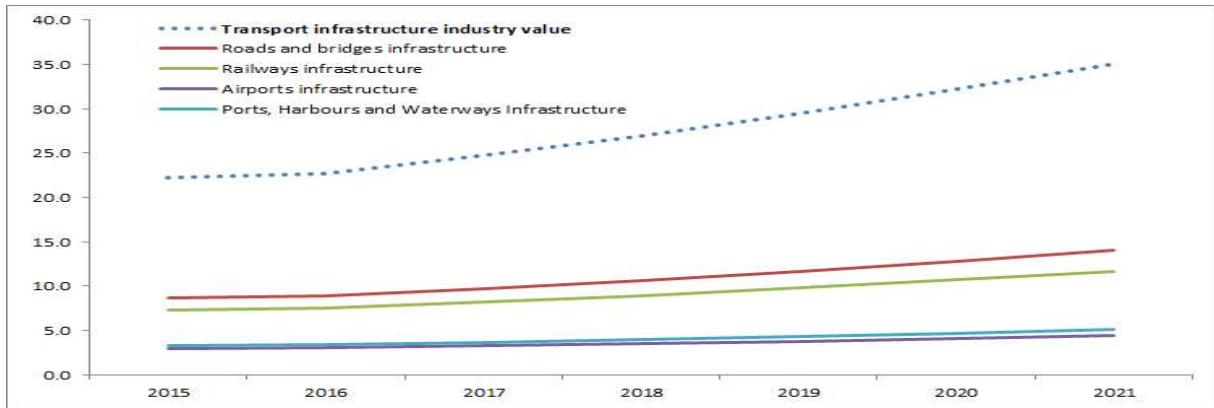
항 목	현 황
총 매 출	264.1억 달러
탑승객 수익금	71.3억 달러
화물 물동량	11억 톤
철 도 길 이	8만 9,919km

자료: IBEF(2015년 기준).

□ 도로·철도사업 추진 및 점진적인 규제환경 개선 등으로 운송인프라 부문은 향후 10년 간 연평균 5.4%의 성장을 지속할 것으로 전망됨.

- 정부의 고속도로, 화물 회랑 및 도시철도 개발 지원계획 등으로 도로 및 철도 부문은 향후 여타 운송인프라 부문에 비해 높은 성장을 지속할 것으로 예상된다.
- 도로·교량 부문은 시장규모 측면에서 운송인프라 부문 중 가장 높은 비중을 유지하고, 가장 높은 성장률을 보일 것으로 전망됨.

<그림 2> 운송인프라 부문별 산업 전망 단위: 십억 달러



자료: <http://www.bmiresearch.com>.

(3) 주요 추진사업

□ 27억 달러 규모의 인도 최장 뭄바이 해상교량사업

- 뭄바이 광역개발청(MMRDA¹³)이 추진하는 27억 달러 규모의 인도 최장 뭄바이 해상교량 사업(Mumbai Trans Harbor Link)¹⁴은 타네 만을 가로질러 나바 쉐바 지역과 뭄바이섬 남부 세리 지역을 연결하는 22km 구간의 교량을 건설하는 사업임.
- 동 해상교량 건설사업은 사업비의 85%를 일본국제협력기구(JICA)의 저리 차관으로 조달할 예정으로, 뭄바이 광역개발청은 2017년 하반기에 착공해 2021년에 완공할 계획이나 시공사 선정이 지연되고 있음.
- 동 사업에 SK건설과 대우건설이 각각 현지업체와 컨소시엄을 이루어 입찰에 참여해 일본의 IHI 인프라스트럭처시스템과 중국 중철대교국집단¹⁵ 등과 수주 경쟁을 벌이고 있음.

13) Mumbai Metropolitan Region Development Authority.

14) 인도 본토에 있는 나바 쉐바(Nhava Sheva) 지역과 뭄바이섬 남부 세리(Sewri) 지역을 바다 위로 연결하는 22km 길이의 해상교를 건설하는 사업으로 완공되면 인도 최장 교량이 됨.

15) 세계 2위의 인프라건설업체인 중국철도그룹(China Railway Group)의 자회사임.

<표 11> 주요 운송 인프라 추진사업

사업명	금액 (백만달러)	규모 (km)	재원 및 참여기업	완공 예정	진행상황
Mumbai Metro Rail Project	8,030	147	Construction: Veolia Group[France] Reliance Industries [India] MTR Corporation[Hong Kong] SNCLavalin[Canada] Operator: Mumbai Metropolitan Region Development Authority(MMRDA)[India]	2021	Under Construction
Delhi Metro Rail – Phase IV	7,980	104	Operator: Delhi Metro Rail Corporation[India] Sponsor: Delhi Government[India]	NA	Approved
New Delhi(Delhi) –Chennai(Tamil Nadu) High-speed Railway Line	32,600	1,754	Sponsor: Government of India[India] Feasibility: China Railway Siyuan Survey & Design Group[China]	NA	Feasibility studies/EIA underway
Ahmedabad(Gujarat) –Mumbai(Maharashtra) High-Speed Railway PPP Project	14,700	508	Feasibility: Japan International Cooperation Agency (JICA) Italferr[Italy] Systra[France] Operator: Rail India Technical & Economic Services (RITES)[India]	2021	At planning stage
Delhi– Chandigarh– Amritsar(Punjab) High Speed Railway Project	20,800	430	Feasibility: Rail India Technical & Economic Services (RITES)[India] Systra[France] Operator: Rail Vikas Nigam Limited (RVNL)[India]	NA	At planning stage

자료: BMI Indonesia Infrastructure Report Q2 2017.

□ (일본) 장기적으로 체계적인 대 인도 경제협력

- 2006년 글로벌전략적파트너쉽(GSP16) 격상 이후 일본의 대 인도 경제 협력이 본격 강화되었고 인도는 일본 ODA의 최대 수혜국17)으로 부상함.
- 2015년 12월 양국 정상회담에서 인도는 첫 고속열차 프로젝트를 일본과 계약하는 등 양국은 전방위 협력을 추진함.
 - 인도는 2015년 12월에 구자라트주 아마다바드와 마하라슈트라주 뭄바이 간 505km를 연결하는 고속열차 사업18) 관련 일본 신칸센으로 건설하기로 결정하고, 일본은 사업비 1조 8천억 엔 중 최대 81%를 차관으로 제공하는 협정을 체결함.

16) Global Strategic Partnership

17) 2007년~2015년 누계 승인액 기준 168억 달러

18) 2018년 착공해 2023년 완공을 목표로 하며, 소요시간은 기존 8시간에서 2시간으로 단축 예정

□ 한국기업 진출현황

- 한국기업은 철도 건설 및 차량 수출에 집중하여 2013년 삼성물산이 델리메트로공사가 발주한 델리메트로 사업을 수주함.
 - 델리 메트로의 일부에 현대로템의 차량이 투입되는 등 차량 제조기업의 인도진출이 본격화됨.
- 한국토지주택공사는 2017년 3월 마하라슈트라주 깔리안-돔비블리시와 스마트시티 건설을 위한 전략적 파트너쉽 양해각서를 체결함. 한편, 철도시설공단은 철도역사 개발사업 등을 추진 중임.

<표 12> 최근(2015년 이후) 인도에 대한 한국기업의 수주사업 단위: 천 달러

업체	공사명	발주처	계약금액	공사기간
유 신	돌레라 산업단지 ABCD 빌딩 및 활성화 지역 인근 도로 감리	돌레라 산업단지 개발공사	3,009	2016/07/14 2023/01/13
이 산	인도 아쌈주 교통안전개선 사업 실시설계 (Stage-1) 용역	앗삼주 공공사업부	781	2016/10/06 2017/10/05
유 신	비하르 주 파트나 지역 마하트마 간디 교량 (4차선) 인근 신규 교량 및 접속도로 설계	인도 고속도로 기술자 아카데미	456	2016/03/07 2017/03/06
이 산	West Bengal 고가도로 및 ROB 시공감리 용역	Calcutta-Haldia Port Road Co. Ltd.	353	2016/05/30 2022/11/30
동명기술공단	OPRC 도로과업을 위한 DPR, 입찰서류, 모니터링 및 엔지니어링 서비스	구자라트 도로빌딩부	60	2016/06/23 2020/06/23

출처: www.icak.or.kr.

3. 에너지·유틸리티 인프라 산업

(1) 에너지·유틸리티 인프라 정책

- 공공부문이 에너지·유틸리티 산업을 계속 주도할 전망이며, 화력 발전에서 신재생에너지·원전으로 전력산업 개편을 추진함.
 - 인도 정부의 기후변화 행동계획¹⁹⁾에 따라 2020년까지 신재생에너지의 비중을 15%로 확대할 계획임.
 - 인도 정부는 2022년까지 170GW²⁰⁾ 규모의 태양열·풍력·바이오메스 등 신재생에너지 발전용량 설치를 목표로 함.
 - 인도는 2022년까지 태양광 발전용량을 100GW로 확대하는 목표²¹⁾를 진행 중으로 안드라 프라데시, 텔링가나, 마디아 프라데시, 라자스탄, 구자라트와 카르나타카 주 등에서 태양열 발전단지(Solar Park)를 건설 중임.
 - 인도 정부는 원자력 발전용량 비중을 현행 2.5%에서 2050년까지 25%로 확대하는 등 원자력 발전을 확대할 계획임.
 - 인도 정부는 2014년 12월 러시아와 원자력협력계약을 체결하고 동 계약에 따라 러시아가 향후 20년에 걸쳐 12기의 원자력 발전소를 건설할 예정임. 또한 2015년 1월 미국과도 원자력협력계약을 체결함.
- 인도 정부의 신재생에너지에 대한 보조금·인센티브 정책 운영으로 외국인 및 민간 부문 참여 유도
 - 발전차액지원제(GBI)²²⁾는 신재생에너지원으로 생산한 전력요금을 최대 25년 간 보증함으로써 신재생에너지 산업으로 투자를 유치하는데 성공함.

19) National Action Plan on Climate Change

20) 태양광 100GW, 풍력 60GW, 바이오메스 10GW

21) Jawaharlal Nehru National Solar Mission

22) Generation Based Incentive(Feed-in Tariff의 인도식 명칭): 신재생에너지 발전에 의하여 공급한 전기의 전력거래 가격이 정부 고시 기준가격보다 낮은 경우에 그 차액을 지원하는 제도.

- 인도 정부는 동북지역에 태양광발전소 설치를 장려하기 위해 70%의 보조금을 제공하며, 여타 지역에는 30%의 보조금을 제공함.
- 태양광 패널의 관세를 5% 줄임으로써 Roof-Top 태양광패널 설치비용이 15~20% 정도 줄어들 전망임.

<표 13> 인도 신재생에너지 주요 인센티브 현황

항목	주요 내용
태양광	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2013년 4월 MNRE²³⁾는 국가태양광미션의 2단계 참여를 위해 그 웹사이트에 게시한 가이드라인(안)에서 아래 인센티브가 포함됨. <ul style="list-style-type: none"> - Grants for solar projects: MNRE는 신규 태양광 사업 초기비용의 40%까지 보조금 지급을 제안함. - Imported equipment: MNRE는 사업 개발비용을 줄이기 위해 장비 수입에 대한 규제 완화를 제안함. - Local equipment: MNRE는 사업비를 줄이기 위해 선정된 현지제조 태양광제품에 대한 보조금 지급을 제안함.
풍력	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2012년 4월 정부는 풍력에너지에 대한 GBI 프로그램을 중단하고, 정부는 가속상각을 장비비용의 80%에서 15%로 제한하는 등 풍력발전단지에 대한 세제 혜택을 축소함. 이에 따라 풍력발전단지의 매력도가 크게 축소됨. ○ 2013년 8월 인도 정부는 풍력발전단지에 대한 GBI를 부활하여 소급 등록을 허용함. <ul style="list-style-type: none"> - 정부는 풍력 kWh 당 0.5 루피(약 0.01달러)를 지급하고 1MW 당 1천만 루피(약 15만 5천 달러)가 지급되면 지급을 중단함. 사업 당 총 대금은 최소 4년 이상 최대 10년 이하 동안 수령하여야 함.

자료: 자료: BMI India Infrastructure Report Q2 2017.

(2) 전력산업 투자환경

□ 전력산업 강점 및 기회 요인

23) Ministry of New and Renewable Energy

<표 14> 전력산업 강점 및 기회 요인

강점	<ul style="list-style-type: none"> ○ 인도는 시장규모가 크고 성장전망이 밝음. ○ 인도는 수력발전 잠재력이 약 84GW로 평가됨. ○ 2011년 인도내 사상 최대 규모의 우라늄 매장고를 발견하였으며, 이에 따라 인도 원자력발전 부문이 발전할 수 있음. ○ 인도는 명목 GDP 기준 세계 6위, PPP 기준 세계 3위의 경제대국임. 인도는 대규모 내수시장을 보유하고 있으며 내수증가가 경제성장의 원동력임.
기회	<ul style="list-style-type: none"> ○ 모디총리는 신재생에너지를 강력하게 지원하고 있으며 정부는 2014년 이후 2022년 신재생에너지 목표치를 상향함. ○ 2014년 집권 이후 환경규정을 완화하여 기업들이 신사업 개발을 쉽게 할 수 있도록 지원함. ○ 인도 전력소비는 향후 10년 동안 2배로 증가할 전망이다. ○ 수력 및 태양광 발전 잠재력이 큰 편임. ○ 대규모 가스 발견으로 가스 수입을 제한할 여력이 생기고 가스화력발전소 개수가 늘어날 것으로 기대됨. ○ 신재생에너지 금융지원 등 미국과의 협력 확대로 낙관적인 전력산업 전망이 더욱 고무됨. ○ 미국 및 러시아와의 원자력 계약은 향후 원자력발전 사업 확대잠재력을 나타냄. ○ 석탄화력발전 우위에도 불구하고, 향후 10년 동안 천연가스 및 원자력 등 여타 에너지원의 의미있는 성장이 기대됨.

자료: BMI India Infrastructure Report Q2 2017.

□ 전력산업 약점 및 위협 요인

<표 15> 전력산업 약점 및 위협 요인

약점	<ul style="list-style-type: none"> ○ 발전용량이 부족하고 전력 낭비가 상당하며 전력 수요가 이용가능성 (availability)을 크게 초과함. ○ 산악지역인 북부 및 북동부 지역 수력발전 사업은 생태·환경 논란과 시위와 소송 등으로 지연됨. ○ 부패, 약한 정부정책 및 열악한 법률 집행으로 기업의 법적 위험과 운영비가 증가됨. ○ 조달기간(lead times)이 길고 행정처리 비용 등으로 사업비가 증가하고 공급사슬(supply chains)이 지연됨. ○ 연정 파트너 및 외부 정당이 자체적인 어젠다를 추구하여 정부 정책 결정이 복잡해짐.
위협	<ul style="list-style-type: none"> ○ 석탄을 발전소 주 연료로 지속적으로 사용함에 따라 환경손실이 높음. ○ 원자력발전의 자금공급 제약이 향후 동 부문 성장에 주요 과제가 될 전망이다. ○ 인도는 원유 수입 의존도가 높아 무역수지가 적자를 나타내고 있으며 에너지 가격 주도의 물가상승과 유가상승에 취약함. ○ 연료 부족은 지속되고 있는 문제이며, 추가 용량 건설로 인해 향후에도 아주 긴급한 문제가 될 수 있음. ○ 송배전 손실이 총전력생산의 20% 수준으로, 송배전 네트워크가 비효율적임.

자료: BMI India Infrastructure Report Q2 2017.

(3) 에너지·유틸리티 인프라 부문 동향 및 전망

- 2016년 기준 발전용량은 약 316GW 수준이며, 에너지원별 발전비중은 석탄이 70.7%로 가장 높으며, 수력 10.0%, 천연가스 8.2%, 신재생에너지 6.4% 순임.
- 석탄화력발전은 발전단가가 낮으며 건설중인 발전용량도 상당한 규모로 적어도 2025년까지 계속 인도 발전원별 구성(power mix)의 주축을 유지할 전망이다.

<표 16> 인도 발전형태별 발전 및 발전용량 비중

단위: %

자원 종류	발전 비중		발전용량 비중	
	2016 ^e	2021 ^f	2016 ^e	2021 ^f
석탄	70.7	69.2	67.9	64.6
천연가스	8.2	8.4		
석유	1.1	0.7		
원자력	3.6	4.0	2.2	2.2
수력	10.0	8.9	16.8	14.2
신재생에너지	6.4	8.7	13.1	19.0

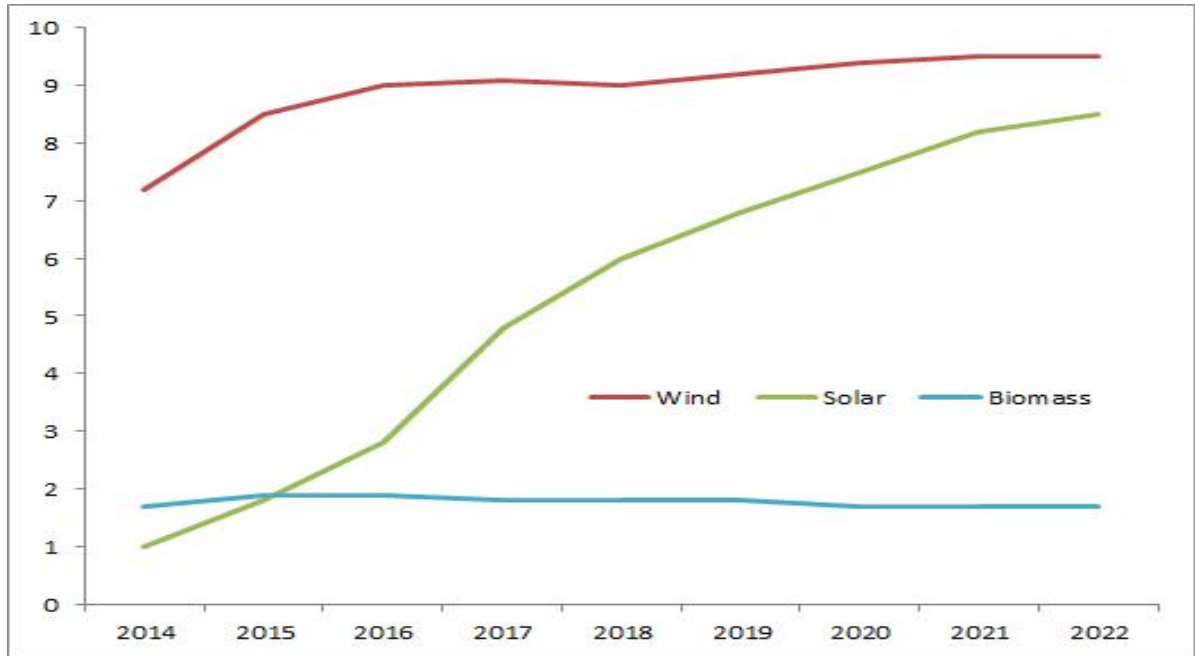
주: 발전용량 및 발전용량 비중 전망은 정부 정책목표와 차이가 있음.

자료: BMI India Power Report Q2 2017.

- 풍력 및 태양광 등 신재생에너지 용량이 2017~18년 경 수력발전 용량을 능가할 것으로 예상되는 등 전력 부문에서는 수력을 제외한 태양광 등 신재생에너지 부문의 성장이 두드러질 전망이다.
- 인도 정부의 신재생에너지 육성정책 등으로 신재생에너지 발전용량 비중은 2016년 13.1%에서 2021년 19.0%로 확대될 전망이다.

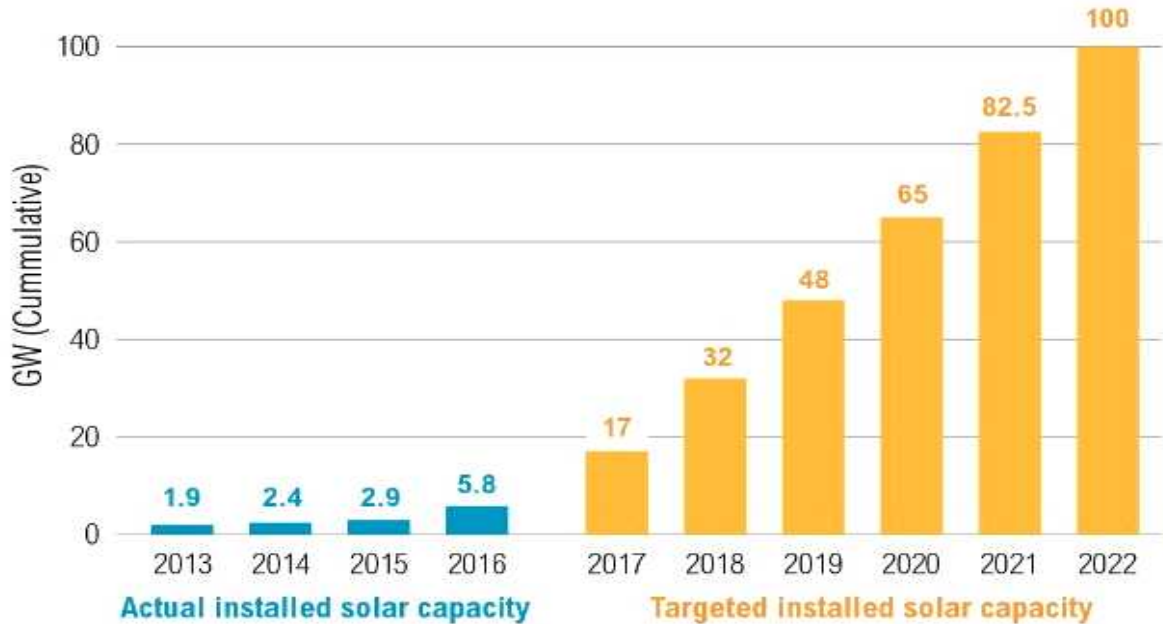
<그림 3> 인도 발전용량 대비 신재생에너지 발전용량 비중

단위: %



자료: <http://www.bmiresearch.com>.

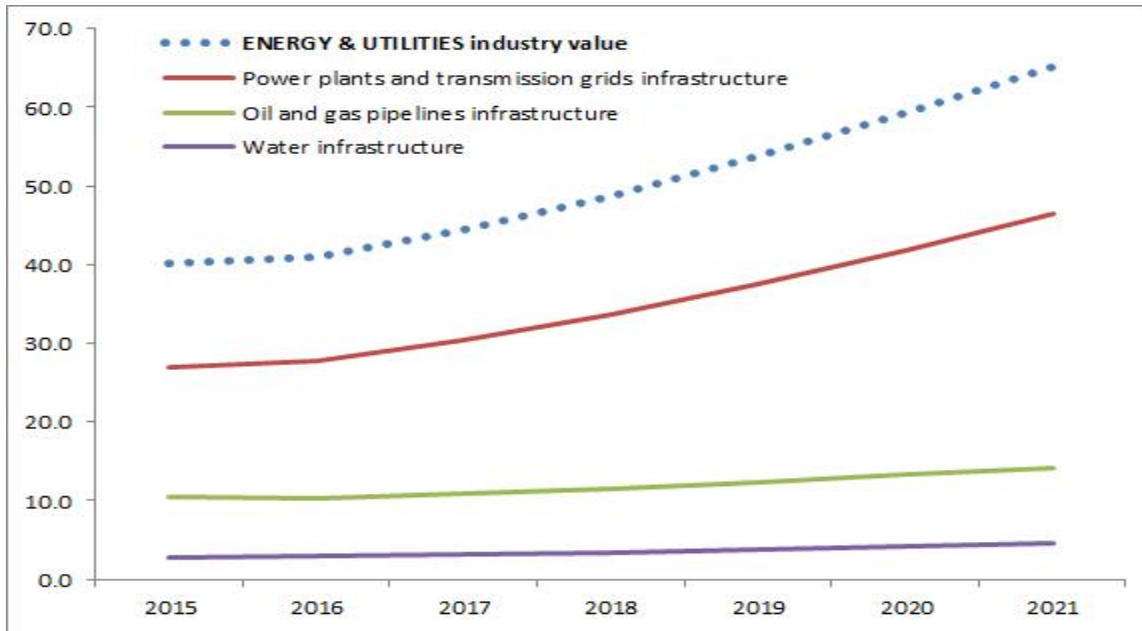
<그림 4> 인도 태양광 발전 전망



자료: Bloomberg New Energy Finance, The Economic Times.

□ 석탄화력 발전 및 신재생에너지 발전 확대 등으로 에너지·유틸리티 인프라는 향후 9년 간 연평균 6.6% 성장할 것으로 예상됨.

<그림 5> 에너지·유틸리티 인프라 부문별 산업 전망 단위: 십억 달러



자료: <http://www.bmiresearch.com>.

(4) 주요 추진사업

□ 인도 천연가스 배관 및 LNG 재기화 공급사업

- 한국가스공사는 2016년 11월 인도 천연가스 배관 및 LNG 재기화 공급사업²⁴⁾ 참여를 공동으로 추진하기 위해 미국 FPE, SK해운, 산업은행과 MOU를 체결하였으며, 동 사업의 경제성이 확보될 경우 천연가스 배관 건설과 운영관리에 참여하게 됨.
- 2016년 3월 미국 FPE(Fairwood Peninsula Energy)²⁵⁾는 한국가스공사에 인도 H-Energy의 ‘인도 천연가스 배관 건설사업’ 참여를 제안한 바 있음.
- 한국가스공사는 인도 동부지역 천연가스 배관사업을 성공적으로 추진하여 향후 LNG 터미널, CNG 및 도시가스사업 등 인도 천연가스 인프라 사업에 지속적으로 참여할 계획임.

24) 인도 동부 및 서부 해안지역에 부유식 가스 저장·재기화 설비(Floating Storage Re-gasification Unit) 2기 및 천연가스 배관 약 1,570km를 건설하여 도심지역, 산업단지, 발전소 및 비료공장 등에 천연가스를 공급하는 사업

25) 글로벌 천연가스 액화사업 전문기업으로, 미국의 육상가스를 멕시코만 해상의 FLNG(부유식 액화천연가스설비)에서 액화시켜 해외시장에 수출하는 사업을 추진

<표 17> 주요 에너지·유틸리티 사업 단위: 백만 달러

사업명	금액	규모 (MW)	재원 및 참여기업	완공 예정	현재상태
Mithivirdi Nuclear Power Plant, Bhavnagar, Gujarat	10,067	6,000	Operator: Nuclear Power Corporation of India (NPCIL)[India]	2024	Approved
Adani Solar Park, Rajasthan	9,345	10,000	Operator: Adani Group(50%)[India] Sponsor: Rajasthan Renewable Energy Corporation(50%)[India]	2022	At planning stage
Kowada Nuclear Power Plant, Srikakulam, Andhra Pradesh	15,660	9,564	Operator: Nuclear Power Corporation of India (NPCIL)[India] Construction: Hitachi[Japan] General Electric[United States]	2030	At planning stage
Kudankulam Nuclear Power Plant – Phase 2, Tamil Nadu	6,287	2,000	Sponsor: Government of Russia[Russia] Operator: Nuclear Power Corporation of India (NPCIL)[India]	NA	At planning stage
Jaitapur Nuclear Power Project, Maharashtra	16,000	9,900	Operator: Nuclear Power Corporation of India (NPCIL)[India] Equipment: Areva[France]	2024	At planning stage

자료: BMI India Infrastructure Report Q2 2017.

□ 한국기업 진출현황

- 한화큐셀은 인도의 리뉴 파워(ReNew Power)와 공동으로 인도에 현지법인을 설립하여 중부 텔랑가나 주에 148.8MW의 태양광 발전소를 건설한 바 있으며, 남부 타밀나두 주에 70MW의 태양광 모듈 공급 계약을 체결하는 등 인도 태양광 시장 개척을 본격화 함.
- 두산중공업도 우타라프라데시(UP) 주 전력청 사업 등 인도 화력발전 사업을 진행하고 있음.

<표 18> 최근(2015년 이후) 인도에 대한 한국기업의 주요 수주공사
단위: 천 달러

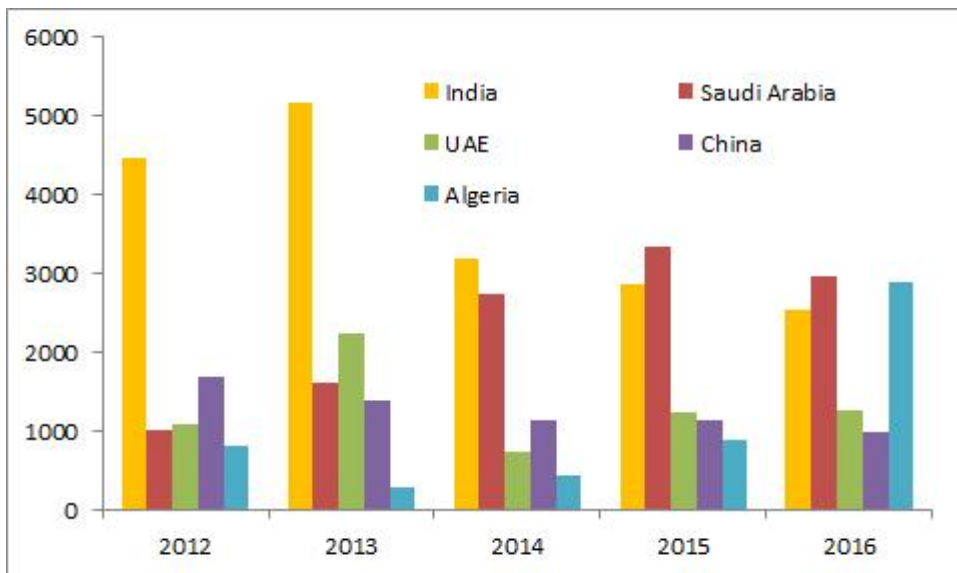
업체	공사명	발주처	계약금액	공사기간
두산중공업	하두아간즈 화력발전소 2호기 확장 공사 보일러 공급 (1 x 660MW)	UP주 전력청	152,782	2015/09/29 2019/09/28
두산중공업	오브라 C 660MWx2 화력발전 공사	UP주 전력청	1,161,282	2016/12/23 2021/04/22
두산중공업	자와하푸르 660MWx2 화력발전 공사	Jawaharpur Vidyut Utpadan Nigam Ltd	1,172,982	2016/12/23 2021/04/22

출처: www.icak.or.kr.

4. 방위산업

- 스톡홀름국제평화연구소(SIPRI)에 의하면, 인도는 2012~16년 기준 전세계 무기 수입규모의 13%인 182억 달러를 수입하는 등 세계 최대 무기 수입국임.

<그림 6> 세계 주요 무기 수입국(2012~16년 기준)



자료: SIPRI.

- 일본은 수륙 양용 해상구난기(US-226) 12대의 인도 수출을 추진 중으로 동 해상구난기 가격을 10% 인하키로 함으로써 양국간 방산협력이 탄력을 받을 전망이다.
- 인도는 2017년 4월 이스라엘과 20억 달러 규모의 대공 미사일 등 구매계약을 체결함.
 - 인도 정부는 이스라엘항공우주산업(IAI)으로부터 16억 달러 규모의 중거리 지대공 미사일(MR-SAM²⁷⁾)과 함상 발사가 가능한 장거리 지대공 미사일(LR-SAM)을, 또한 이스라엘 라파엘로부터 4억 달러 규모의 미사일 부품을 구매하기로 계약함.
- 한국과 인도 양국은 2017년 3월 외교·국방차관(2+2) 연석회의 개최에 합의하고 동년 4월 ‘한국-인도 조선분야 방산협력에 관한 양해각서(MOU)’에 서명하는 등 외교·국방 분야 협력을 강화함.
- 현대중공업은 인도 힌두스탄조선소와 전략적 협력관계를 맺고 있으며 인도 해군이 추진하는 1조 7천억 원 규모의 군수지원함 5척 건조사업은 현대중공업과 힌두스탄조선소가 함께 참여하는 협력사업이 될 전망이다.
 - 한국에서 선도함 1척을 건조하고 이후 나머지 4척을 인도 현지에서 건조하는 방안을 검토 중임.
- 한화테크윈은 인도 Larsen & Toubro(L&T)와 2017년 4월 인도군이 도입할 K-9 ‘바지라’²⁸⁾ 100문 수출 계약서에 서명함.
 - 인도 정부는 2017년 3월 6억 4,600만 달러 규모의 한화테크윈 K-9 자주포 개량형 ‘바지라’ 100문을 도입하는 계획을 승인한 바 있음.
 - 한화테크윈과 L&T의 합작비율이 50 대 50으로 한화의 L&T에 대한 수출금액은 3,700억 원 규모로 추산됨.
 - K-9 초기 인도분 10문은 한국에서 생산되며 나머지 90문은 인도 서부 마하라슈트라 주 푸네 인근 L&T 공장에서 한화테크윈의 기술지원을 받아 생산될

26) 일본의 해상자위대가 운용중인 일본 순수 국산 수륙 양용 해상구난 비행기로, 인도는 구난용으로 한정하지 않고 적 잠수함이나 함정의 영해 진입을 감시하는 초계기로 쓸 가능성도 있음.

27) 사거리 70km로 초음속 항공기와 무인기, 헬기, 미사일 등 요격용으로 사용되며 IAI가 인도 국방부 산하 국방연구개발 기구(DRDO)와 공동으로 개발함. IAI는 일부 미사일 조립공정을 인도기업과 협력해 인도 내 공장에서 진행할 계획임.

28) 한국 육군과 해병대가 운용하는 K-9 천둥 자주포를 인도의 더위와 사막지형 등을 고려하여 개량한 것으로 최대 사거리 40km로 30초에 3발의 포탄을 발사할 수 있는 것으로 알려짐.

예정임. 2020년까지 순차적으로 인도 정부에 인도될 예정으로 부품의 약 50%는 인도에서 조달할 방침임.

- K-9 자주포의 수출은 터키(2001년), 폴란드(2014년), 핀란드(2017년)에 이어 네 번째임.

○ LIG넥스원은 2017년 4월 인도 릴라이언스 디펜스와 협력협정을 체결하고 방공시스템이나 레이더 등 분야에서 협력할 계획임.

□ 2026년까지 남아시아에서 잠수함 분야 투자가 증가할 전망으로 특히, 인도는 핵추진 잠수함과 재래식 잠수함에 총 145억 달러를 투자할 계획임.

IV. 우리기업의 진출방안

□ (기본방향) 인도는 대규모 내수시장과 높은 경제성장률에도 불구하고 열악한 사업환경과 낮은 ‘정치·치안’ 수준이 외국인투자 유입에 걸림돌로 작용함. 인도는 사업환경 및 ‘정치·치안’ 수준이 여전히 하위권에 머물고 있음.

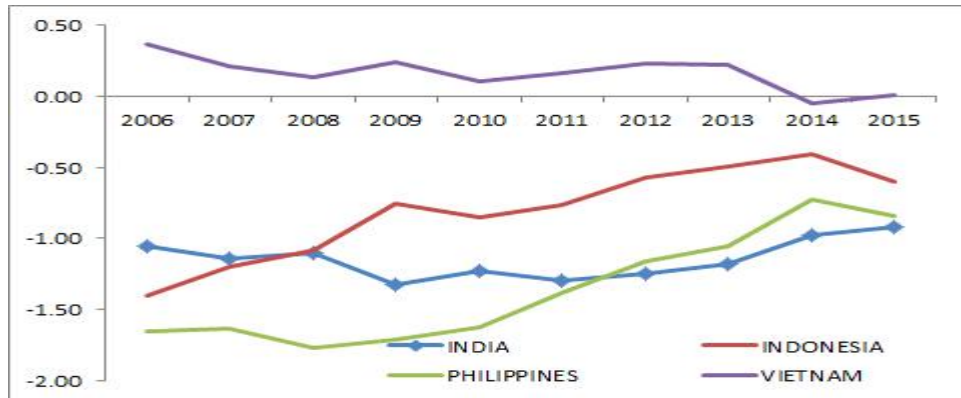
○ 사업환경 및 ‘정치·치안’ 수준 개선 등 추이를 지켜보면서 장기적 안목에서 점진적으로 진출을 고려할 시장으로 분석됨. 기업 입장에서는 지사 또는 현지법인을 설립·유지하면서 인도를 이해하고 준비하는 과정이 필요함.

— 사업환경 관련 Doing Business 지수는 발표년도 기준 2013년 189개 국 중 134위, 2014년 189개 국 중 142위, 2015년 189개 국 중 130위, 2016년 190개 국 중 130위를 기록하는 등 하위권 수준이 지속됨.

— 인도, 인도네시아, 필리핀, 베트남 등 아시아 주요 4개국의 정치·치안 지수²⁹⁾ 관련 인도네시아와 필리핀은 개선되고 있는 데 비해, 인도의 정치·치안 수준은 유의미한 개선은 이루어지지 않는 등 하위권임.

29) Political Stability and Absence of Violence/Terrorism: 정치 불안정 및 테러 등 정치적으로 의도된 폭력 가능성에 대한 지각 정도를 측정하며 높을수록 양호한 수준임.

〈그림 7〉 아시아 주요 4개국의 정치·치안 지수



자료: World Bank.

□ 투자개발형 사업을 수주하기 위해서는 공기업과 시공·설계사, 금융기관 등이 연합하여 팀을 이루고 현지 기업과의 협업으로 접근할 필요

○ 인도 정부 발주처는 민간 건설업체와의 면담보다는 공기업·정부기관의 대동을 선호해 중소·중견기업의 경우 사업 초기단계부터 공기업과 컨소시엄을 구성하는게 유리함.

□ 한·인도 경제협력 활성화를 위한 당국 간 협의회 등 논의 지속 추진

○ 한국 정부는 2017년 3월 말 인도 정부와 한·인도 경제협력 활성화를 위한 재무당국 간 경협촉진 실무협의회를 개최하였으며 2017년 6월 한·인도 재무장관회의에서 양국 간 경협 논의를 지속함.

— 2015년 한·인도 정상회담에서 논의된 ‘100억 달러 규모 금융패키지(수은 자금 90억 달러, EDCF 10억 달러)’ 실행을 위해 2017년 6월 EDCF 기본협정을 체결하고, 양국 수출입은행 간 인프라 분야 금융협력을 위한 양해각서(MOU)도 체결함.

— 양국은 금융패키지 지원 대상 후보 사업으로 뉴델리 복합역사 개발, 마하라슈트라주 스마트시티 개발 등을 검토하기로 함.

□ 인도 정부의 인프라 확충 정책에 따라 건설장비 시장은 지속적인 성장을 보일 것으로 기대되어 건설장비 시장에 진출할 필요

- 인도 인프라 건설에 정부 지원액이 확대됨에 따라 건설장비 산업 규모는 2013/14 회계연도 30억 달러 수준에서 2020년까지 160억~210억 달러로 확대될 것으로 기대됨³⁰⁾.
 - 인도 건설장비 제조협회³¹⁾에 따르면, 토목기계 및 건설장비 시장규모는 2020년까지 연평균 8.42% 성장할 것으로 전망됨.
- 인도 정부의 철도 현대화 계획에 따라 철도 건설 및 차량 수출뿐만 아니라 노후된 철도역사 재개발 사업이나 철도건설 기술제공 등 관련 분야로 확대할 필요
 - 롯데자산개발과 한국철도시설공단, 코레일 등 3개사가 공동으로 1조원 규모 뉴델리역 복합역사 개발사업에 참여를 추진 중임.
 - 동 사업 수주시 인도 전역 400개의 철도역사 재개발 사업에 대한 한국기업의 진출에 탄력이 붙을 것으로 전망됨.
- 인도는 풍부한 일조량 등 태양광 발전에 적합한 자연환경을 보유하고 있으며, 태양광 발전용량 확충 정책 등으로 태양광 발전시장은 지속적으로 성장할 전망으로 인도 태양광발전사업을 추진할 필요
 - 인도는 전국토의 절반 이상이 열대 기후로 1년 중 맑은 날씨가 약 300일 정도 유지되며, 일일 평균 태양광에너지는 m² 당 약 4~7kWh임.
- 중국·파키스탄과의 영토 분쟁 등에 따른 군비 수요와 인도 정부의 무기 현지생산 선호 등을 고려하여 방산제품 수출 추진
 - 방위산업은 특성상 국내 수요자가 거의 독점적으로 국내수요가 중단될 경우 인력과 시설을 활용할 수 없는 단점이 있어 해외 수요 발굴이 중요함.
 - 중국 및 파키스탄과의 영토 분쟁 등으로 2016년부터 10년간 1,200억 달러 이상을 국방비로 지출할 것으로 예상됨.

30) A.T. Kearney Building India's Earthmoving and Construction Equipment Industry(2014)

31) Indian Construction Equipment Manufacturers association(ICEMA)

- 인도 정부는 ‘Make in India’ 정책 기조에 맞추어 방위산업 관련 무기 수입을 줄이고 현지생산 방식으로 대체하는 것을 선호함.
- 이에 따라 방위산업 제품 수출시 현지생산 방식을 적극적으로 고려할 필요가 있음.

문의 : 해외경제연구소 지역연구팀
선임조사역 김찬수(02-6255-5704)
avik@koreaexim.go.kr

< 참 고 문 헌 >

BMI, India Infrastructure Report Q2 2017

_____, India Power Report Q2 2017

_____, India Renewables Report Q2 2017

FDI determinants in ASEAN and South Asia, with Reference to Relationship between FDI and the Investment Environment, 2016. 12

CARE Ratings, "Hybrid annuity projects - Risk mitigation for stakeholders?"

ATKearney, Building India's Earthmoving and Construction Equipment Industry, 2014

한국수출입은행, "인도 국가신용도 평가리포트" 2017. 3.

_____, "2016년 인도 투자환경위험평가" 2016. 8.

_____, "AIIB와 아시아·CIS 인프라 개발", 2017. 6

해외인프라수주투자 지원센터, "AIIB 출범에 따른 "동반진출 및 고부가가치 사업"의 아시아 인프라시장 진출방안 및 정책제언", 2016. 10

코트라, "2017 인도 진출전략", 2016. 11.

_____, "무한한 잠재력을 지닌 인도 태양광 시장", 2016. 6.

_____, "태양처럼 뜨거운 인도의 태양열 발전 투자동향", 2015. 11.

_____, "AIIB를 활용한 아시아 인프라시장 진출 확대전략", 2016. 10.

_____, "2016년 인도 건설장비 시장은 또 한번 밝음", 2016. 5.

_____, "인도 도로 인프라 산업, Highways 타고 질주 예상", 2015. 12.

_____, "인도 철도시장 현황", 2015. 10.

KIEP, "인도 모디(Modì) 정부의 경제개발정책과 한·인도 협력방안", 2015. 12.

_____, "인도 모디노믹스와 유망 진출산업", 대한상공회의소 세미나 발표자료, 2017. 4.

<http://www.bmiresearch.com>

<http://data.worldbank.org>

<http://en.wikipedia.org>

<http://defenceaviationpost.com>

<http://indianeconomy.net>

<https://www.eiu.com>

<http://nhai.org>

<https://www.ibef.org>

<http://www.financialexpress.com>

<http://www.kotra.or.kr>

<http://www.icak.or.kr>

<http://www.yonhapnews.co.kr>

<http://www.ois.go.kr>