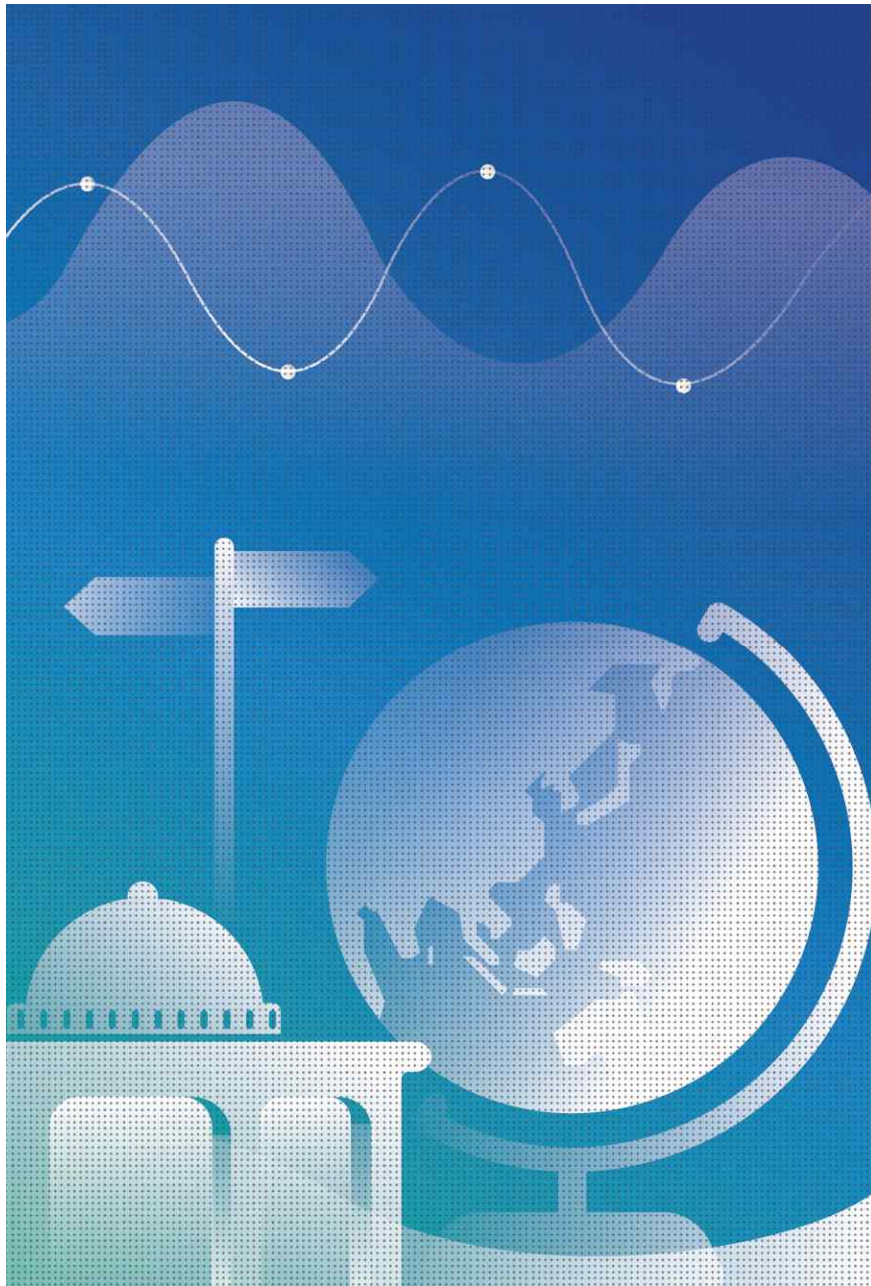


# 이슈보고서

지역연구팀

VOL.2021-지역이슈-15(2021.12)

## 인도의 자동차 시장(전기차 중심) 현황 및 시사점



### CONTENTS

- I. 세계 및 인도 자동차 산업 동향
- II. 인도 전기차 산업 현황 및 인도 정부의 정책
- III. 인도 내 주요 자동차 기업들의 전기차 대응 동향과 시사점

#### 작성

선임조사역 김은수 (02-6252-3595)

[ekim@koreaeixm.go.kr](mailto:ekim@koreaeixm.go.kr)

## <요 약>

### I. 세계 및 인도 자동차 산업 동향

- **(세계 자동차 산업)** 전 세계 자동차 생산량은 2017년 약 9,660만 대로 최고점을 찍은 후 하향세를 보이고 있으며, 2020년에는 코로나19 사태 등에 따른 생산 차질과 수요 감소 등으로 약 7,640만 대로 감소하였음. 반면, 기후변화 대응을 위한 탄소배출량 감소가 각국의 주요 정책 이슈가 되면서 하이브리드를 포함한 친환경 자동차 시장은 고속 성장 중임.
- **(인도 자동차 시장)** 인도는 2020년 전 세계 자동차 생산 6위, 소비 5위를 기록한 자동차 강국으로 2018년까지 지속적으로 시장이 확대되어 왔으나, 코로나19 사태에 따른 생산 차질, 차량용 반도체 공급 이슈 등으로 최근 시장이 위축된 상황임. 한편 낮은 소득수준, 짧은 출퇴근 거리, 도심의 극심한 교통 혼잡, 교통 인프라 미비 등으로 인해 오토바이, 스쿠터 등 이륜차, 삼륜차의 시장 점유율이 높은 상황임.
- **(우리기업의 인도 진출)** 현대차, 기아차 등 우리나라 기업들은 소형 승용차, 소형 SUV 등을 중심으로 현지 생산능력을 지속적으로 확충해 왔으며 특히 SUV의 경우 2021년 10월 기준 양사의 합산점유율이 34.5%에 달하는 등 현지 시장에 안착한 것으로 평가됨. 다만, 완성차 수출이나 중소기업체의 부품 수출은 인도 정부의 'Make in India' 기치 하의 고관세 정책으로 인해 수출확대는 쉽지 않은 상황임.

### II. 인도 전기차 산업 현황 및 인도 정부의 정책

- **(산업 현황)** 인도 정부는 국제사회의 탄소중립 달성 요구, 대도시의 극심한 대기오염, 원유 수입 증가와 그로 인한 경상수지 적자 등의 과제 해결을 위해 내연기관 자동차에서 전기차로의 전환(이륜차, 삼륜차 포함)을 위해 다양한 정책을 발표·시행해 오고 있음. 그러나 2020년 7월 기준 공식적으로 등록된 전기차(이륜차, 삼륜차 포함)는 약 52만 대에 불과하고 이륜차와 삼륜차의 판매량이 전체 판매량의 17%, 79%를 차지하여, 승용차 및 상용차의 전기차 시장규모는 미미한 수준임.
- **(정부정책 및 효과)** 인도 중앙정부는 2012년부터 전기차 보급 확대를 위해 NEMMP2020, FAME I·II 등을 통한 전기차 기술개발, 보조금 지급, 제조업자에 대한 인센티브 제공, 충전 인프라 설치 등을 위한 정책을 시행하였으나 그 효과는 미미한 수준에 그침. 이는 기존의 내연기관 사륜차 보유자에 대한 전기차 전환 인센티브 부족, 까다로운 보조금 수혜 조건, 구체적인 충전 인프라 확충 계획 및 통할 정부기관의 부재, 주요 부품의 자국산 강제 등이 요인으로 지적되고 있음.

### III. 인도 내 주요 자동차 기업들의 전기차 대응 동향과 시사점

- **(사륜 전기차 시장현황)** 사륜 전기차는 2020년 기준 약 4,000 대가 판매될 정도로 미미한 수준임. 이는 소득수준 대비 높은 가격수준, 미비한 충전 인프라 외에도, 개인용 사륜 전기차가 중앙정부의 보조금 수혜 대상에서 제외되고 상업용의 경우에도 가격, 현지화율, 1회 충전시 운행거리 등에서 까다로운 요건을 만족시켜야 보조금 수혜가 가능하기 때문인 것으로 보임.
- **(현지기업 동향 및 시사점)** 타타, 마힌드라 등 현지 제조사들은 그룹 내 수직 계열화를 통한 배터리 내재화, 외국계 제조사와의 저가 전기차 공동 개발 등 확대되는 친환경 자동차 시장에 적극적으로 대응하고 있는 것으로 파악됨. 우리 기업도 기존 소형 전기차 모델의 추가 출시와 맞춤형 저가 모델의 개발·출시 등을 준비 중인 바, 전기차 배터리·부품의 현지 공급망 구축과 친환경 자동차 기업의 이미지 구축 등이 필요한 것으로 보임.



## I. 세계 및 인도 자동차 산업 동향

### 코로나19 사태의 여파로 세계 자동차 생산량 감소, 전기차 생산량은 고속 성장 중

- 전 세계 자동차 생산량은 2017년 약 9,660만 대로 최고점을 찍은 후 하향 추세를 보이고 있으며, 특히 2020년에는 코로나19 사태에 따른 락다운(lockdown)으로 인한 차량 생산 지연, 수요 감소 등의 요인들이 겹쳐 2019년 대비 13.4% 감소한 약 7,640만 대를 기록하였음.
  - \* 글로벌 자동차 생산량(백만 대): ('16) 92.7 → ('17) 96.6 → ('18) 95.5 → ('19) 90.9 → ('20) 76.4
  - 글로벌 자동차 판매량(백만 대): ('16) 91.5 → ('17) 92.7 → ('18) 92.7 → ('19) 89.0 → ('20) 77.1 (자료: Marklines)
- 2021년부터 주요국의 백신 보급과 경기 부양책 시행으로 자동차 수요가 회복되고 있으나, 변이 바이러스의 지속적 발생, 차량용 반도체 공급 부족, 원자재 가격 상승 등의 요인으로 단기간에 2019년 이전 수준을 회복하기는 어려울 것으로 전망됨.<sup>1)</sup>
  - \* 향후 자동차 시장 전망(백만 대) : ('21) 80.7 → ('22) 85.3 → ('23) 93.7 → ('24) 100.4 (자료: LMC Automotive)
- 동남아 지역에서의 변이 바이러스 확산으로 인해 반도체를 비롯한 차량 부품의 공급 부족 문제가 장기화되고 있으며, 이후에도 각국의 코로나 확산 대응이 자동차 생산의 변수로 작용할 전망이다.
- 최근 동향을 보면 2021년 2분기 생산량은 전년 동기 대비 43.6% 증가한 1,953만 대, 판매량은 전년 동기 대비 32.1% 증가한 2,079만 대를 기록하였으나 3분기에는 동남아 코로나 재확산에 따른 차량용 반도체 공급난 심화로 생산량은 전년 동기 대비 18.6% 감소한 1,725만 대, 판매량은 전년 동기 대비 14.5% 감소한 1,796만 대를 기록함.
  - 3분기 지역별 생산 비중은 중국(32.9%), EU(13.0%), 미국(12.2%), 일본(9.4%), 인도(6.2%) 순이며, 판매 비중은 중국(31.9%), 미국(19.5%), EU(13.5%), 일본(5.7%), 인도(5.1%)의 순으로 5개 시장이 전체의 75.7%를 차지하였음.
- 한편, 기후변화 대응을 위한 탄소배출량 감축이 선진국을 중심으로 각국의 주요 정책 이슈가 되면서 글로벌 차량 제조사들이 친환경 자동차\*를 경쟁적으로 개발-판매함에 따라 친환경 자동차 시장은 지속적으로 확대\*\*되고 있는 상황임.
  - \* 친환경자동차: EV(순수 전기차), HV(하이브리드), PHV(플러그인 하이브리드), FCV(수소 전기차), MHV(마일드 하이브리드) 등
  - \*\* 글로벌 친환경자동차 생산량(백만 대): ('16) 2.4 → ('17) 3.2 → ('18) 4.1 → ('19) 4.4 → ('20) 5.3 → ('21.10월) 7.8
- 2021년 3분기 하이브리드를 포함한 친환경 자동차 판매량은 전년 동기 대비 88.2% 증가한 265만대로 전체 자동차 판매량의 14.7%를 차지하였음.
  - \* 친환경 자동차 판매 비중은 순수 전기차(45.0%), 하이브리드(28.4%), 플러그인하이브리드(16.0%)로, 각국의 친환경 정책이 강화됨에 따라 순수 전기차의 비중이 확대되고 하이브리드 방식의 비중은 축소되는 추세
- 전기차의 충전 인프라 부족, 느린 충전 속도 등의 불편함으로 하이브리드 방식이 아직까지 친환경 자동차에서 큰 비중을 차지하고 있으나, 전기차 판매량이 207.8%로 빠른 성장세를 보이고 있어 조만간 하이브리드 방식의 자동차 판매량을 넘어설 것으로 전망됨.

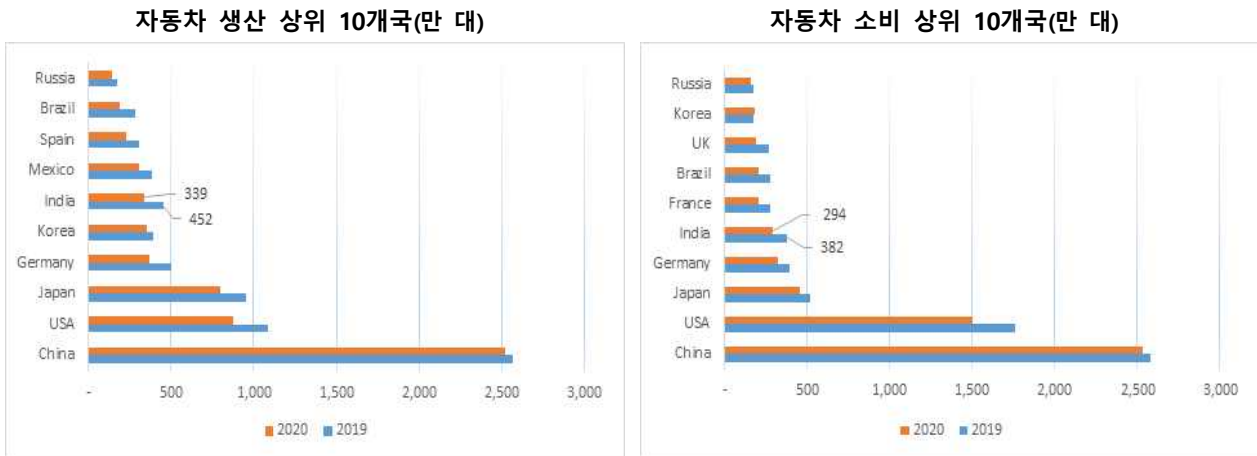
1) 이하 '자동차 산업 2021년 2분기 및 3분기 동향 보고서'(한국수출입은행 해외경제연구소) 참조



## 인도의 자동차 시장도 코로나19 사태로 위축

- 자동차 산업 포털인 Marklines에 의하면 인도는 2020년 기준 세계 자동차(이륜차, 삼륜차 제외) 생산 6위 및 소비 5위를 기록한 자동차 강국이며, 대규모 자본 투자와 축적된 기술력 등을 필요로 하는 자국 자동차 브랜드(타타, 마힌드라) 보유 국가임.
- 인도의 자동차 관련 산업은 2018/19회계연도<sup>2)</sup> 기준 매출 570억 달러, 수출 152억 달러로 인도 GDP의 2.3% 및 총수출의 4%를 점유하고 약 500만 명을 고용하는 등 인도 제조업의 중추를 담당하는 핵심 산업임(인도자동차부품협회, ACMA).

[그림 1] 세계 자동차\* 생산·소비 상위 10개국



\* 이륜차, 삼륜차 제외  
자료: Marklines

- [그림 2]와 같이 인도의 전체 자동차 생산량\*은 2019년까지 지속적으로 성장해 왔으나, 2020년 이후로 코로나19 사태에 따른 생산 차질, 수요 감소 등으로 시장이 위축된 상황임.

\* 이륜차와 삼륜차가 많은 인도 자동차 시장의 특수성으로 인해 시장분석 시 이륜차 및 삼륜차 포함

- 낮은 소득수준(전체 인구의 절반 이상이 농업에 종사), 짧은 출퇴근 거리<sup>3)</sup>, 도심 지역의 극심한 교통 혼잡, 포장도로를 비롯한 교통 인프라의 미비 등으로 인해 젊은층을 중심으로 오토바이, 스쿠터 등의 이륜차가 주요 운송수단으로 선호되어 이륜차의 비중이 80% 내외로 매우 높은 상황이나, 점차 사륜 승용차 비중이 증가하는 추세임.

\* 2018/19회계연도 차종별 판매량(만 대): 이륜차 2,118(81.2%), 승용차 338(14.6%), 상용차 101(3.1%), 삼륜차 70(1.2%)

- 완성차 수출의 경우 코로나19 이전에는 개도국 앞 이륜차 중심으로 꾸준히 증가해 왔으며, 주요 자동차 제조사들이 중동, 아프리카 등 제3국으로의 우회 수출을 위해 인도를 생산기지로 활용해온 점도 인도의 자동차 수출 증가에 영향을 미친 것으로 보임.

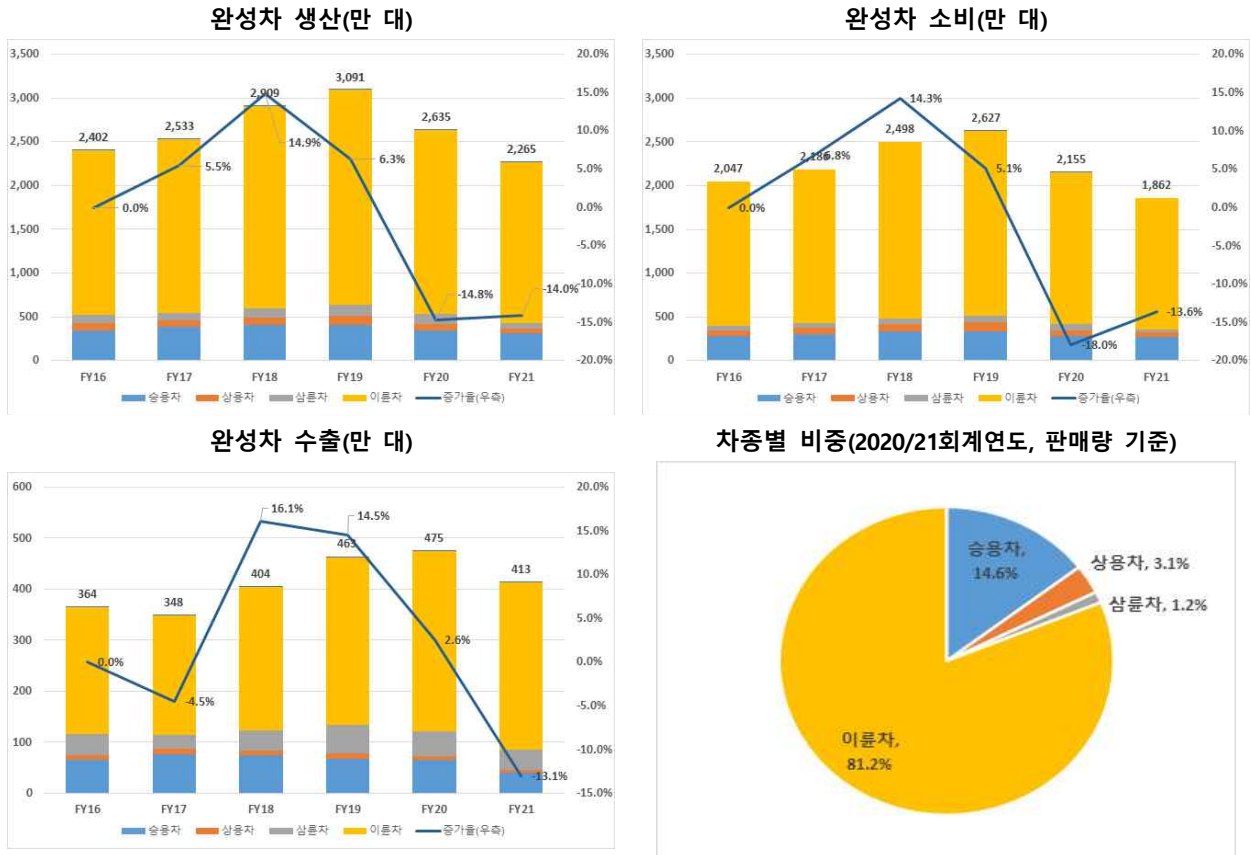
\* 2018/19회계연도 차종별 수출량(만 대): 이륜차 328(70.9%), 승용차 68(14.6%), 삼륜차 57(12.3%), 상용차 10(2.2%)

2) 인도의 회계연도는 4월 초부터 이듬해 3월 말까지임.

3) 미국의 평균 출퇴근 거리는 26km이나, 인도의 경우 5km에 불과함(NITI Aayog).



[그림 2] 인도 자동차 산업 현황



자료: 인도자동차제조협회(SIAM)

- 이륜차 및 삼륜차 시장은 히어로, 바자, 혼다, TVS 모터, 피아지오, 마힌드라, 아틀 등 현지 기업 및 일본계 기업 등이 상위의 점유율을 차지하고 있음. 상용차 부문 또한 타타, 마힌드라, 아속 레이랜드, 아이어 등 4개 기업이 판매의 90% 이상을 차지하는 등 인도 기업들이 시장을 지배하고 있음.

[표 1] 인도 자동차 시장의 차종별 점유율(2020/21회계연도)

구분	1위	2위	3위	4위	5위
이륜차	Hero 37.0%	Honda 25.6%	TVS 14.3%	Bajaj 12.0%	Royal Enfield 3.8%
삼륜차	Bajaj 50.6%	Piaggio 29.0%	Mahindra 9.5%	Atul 7.1%	TVS 3.8%
상용차	Tata 42.3%	Mahindra 27.5%	Ashok Leyland 16.3%	VECV-Eicher 6.2%	Maruti-Suzuki 5.2%

자료: statista.com

- 사륜차 시장에서는 주요 기업들이 확대되는 시장을 선점하기 위해 공격적인 판매 정책을 추진 중임. 2만 달러 이하의 SUV, 해치백, 미니밴 시장에서 경쟁이 심화되고 있으며, 시장점유율 1위인 마루티 스즈키와 마힌드라는 일본 도요타, 포드 등과 협력하여 SUV 라인업을 강화하고 있음.<sup>4)</sup> 2021~22년에 총 31종, SUV의 경우 총 21종의 신규 모델이 출시될 예정임.

4) 이하 '2021 인도 전기차 시장진출 설명회 웨비나 참관기'(2021.8.10) 등 참조



- 사륜 승용차의 시장점유율은 마루티 스텔스(인도·일본 합작), 현대차(한국), 타타(인도), 기아(한국), 마힌드라(인도) 순이며, 코로나19 사태 및 차량용 반도체 공급 차질 등의 이슈로 전체 판매량은 전년 대비 감소하였으나 타타, 기아 등은 신차 출시 등의 효과로 전년 대비 개선된 실적을 기록하였음.
- 한편, 미국 자동차 산업을 대표하는 GM과 포드는 인도 현지 수요에 적절히 대응하지 못하고 판매 부진에 시달리다 각각 2017년과 올해에 생산 중단을 발표하였음.

[표 2] 인도의 승용차(사륜) 브랜드별 판매 현황

구 분	2020/21회계연도		2019/20회계연도	
	판매량	점유율	판매량	점유율
Maruti Suzuki India	1,162,752	48.7	1,340,430	48.3
Hyundai Motor Company	414,304	17.4	465,522	16.8
Tata Motors	187,809	7.9	162,489	5.9
Kia Motors	131,274	5.5	62,835	2.3
Mahindra & Mahindra	127,623	5.3	212,797	7.7
Toyota Kirloskar Motors	77,236	3.2	109,989	4.0
Renault India	75,286	3.2	85,649	3.1
Honda Cars India	71,423	3.0	116,264	4.2
Ford India	41,875	1.8	65,384	2.4
MG Motor India	26,739	1.1	19,011	0.7
Others	69,995	2.9	133,344	4.8
<b>총 합계</b>	<b>2,386,316</b>	<b>100.0</b>	<b>2,773,714</b>	<b>100.0</b>

자료: Mobility Outlook

### 현대차와 기아차는 현지 생산공장 운영을 통해 인도 자동차 시장에 안착

- 현대차는 1998년 인도 시장에 진출한 이래 소형 해치백, 소형 SUV를 중심으로 생산능력을 지속적으로 확대해 왔으며, 2018년의 경우 생산량이 71만 대\*에 이르는 등 현지에 안착한 것으로 평가됨. 기아차도 2019년 공장 준공 후 약 40만 대 생산능력을 목표로 현지 SUV, MPV 시장을 공략해 나가고 있으며, 양산 2년 만인 2020년에 흑자 전환하였음.

\* 현대차 연도별 생산 추이(만 대): ('17) 67.8 → ('18) 71.3 → ('19) 68.2 → ('20) 52.1

\* 기아차 연도별 생산 추이(만 대): ('19) 17.8 → ('20) 11.6 (출처: 회사 사업보고서)

- 2021년 10월 인도에서 판매된 총 10만 대의 SUV 중 현대차와 기아차가 각각 1.9만 대와 1.6만 대를 점유하여 양사 합산 점유율은 34.5%에 달하였고, 현대차 베뉴와 기아차 셀토스는 SUV 판매량 1,2위에 오르며 베스트 셀링 카로 기록됨(SIAM, Koreabizwire에서 재인용).

\* 2021년 10월 누적 기준 총 96만 대의 인도 내 SUV 중 현대차와 기아차는 37만 대로 시장점유율 38.5% 시현

[표 3] 현대차, 기아차의 인도 내 모델별 판매량

구 분		1위	2위	3위	4위	5위
현대차	모델명	Creta	i10 Grand	VENUE	i20 Elite	Xcent/Aura
	종류	SUV	Hatchback	SUV	Hatchback	Sedan
	판매량(천 대)	97	92	82	73	36
기아차	모델명	Seltos	Sonet	Carnival	-	-
	종류	SUV	SUV	mini van	-	-
	판매량(천 대)	97	38	5	-	-

자료: statista.com



## 우리나라의 대 인도 완성차 수출은 인도의 고관세 정책으로 인해 미미한 수준

- 우리나라의 대 인도 완성차 수출은 인도 정부의 완성차에 대한 고관세율(차종 등에 따라 60~100%) 부과로 인해 미미한 수준(2015~20년 평균 400만 달러)인 반면, 자동차 부품 수출액은 연간 9억 달러 이상을 유지하여 2020년 기준 대 인도 수출액의 8.5% 및 자동차 부품 수출총액의 5.4%를 차지함.
- 다만, 중소 부품업체들은 수출 확대에 어려움이 있는데, 이는 인도 정부가 'Make in India' 기치 아래 완성차와 부품의 자국 내 생산 장려를 위해 해당 물품에 고관세를 부과하고 한-인도 포괄적경제동반자협정(CEPA)에서 자동차 부품을 양허대상에서 제외하여 관세 혜택을 받지 못하기 때문으로 풀이됨.<sup>5)</sup>

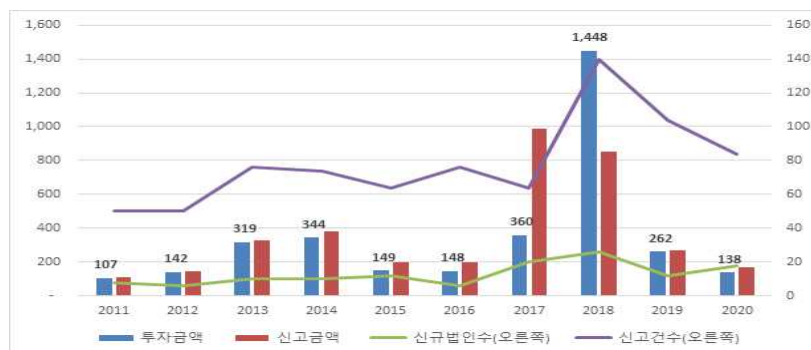
[그림 3] 우리나라의 대 인도 자동차 부품 수출 추이(백만 달러)



자료: KITA NET

- 2016년까지 1~3억 달러 내외에 그치던 자동차 및 부품 산업의 대 인도 투자액은 2017년 5월 기아가 안드라프라데시주에 신규 법인을 설립하고 10월에 공장 건설을 착공하며 2018년까지 급증하였음.
- \* 대 인도 자동차(부품) 투자 추이(백만 달러): ('16) 148 → ('17) 360 → ('18) 1,448 → ('19) 262 → ('20) 138
- 한편, 현대차·기아 계열사나 동반 진출한 부품 대기업을 제외한 중소 부품업체들은 상이한 문화, 인프라 미비 등으로 현지공장 설립이 쉽지 않고 현대차·기아를 제외한 완성차 매출처 발굴에 어려움이 있는 것으로 파악됨.

[그림 4] 우리 기업들의 대 인도 자동차(부품) 부문 직접투자 추이(백만 달러, 건)



자료: 한국수출입은행 해외경제연구소 해외투자통계

5) 이하 산업연구원, '인도 자동차 시장 동향 및 진출 시사점'(2019.7월) 참조

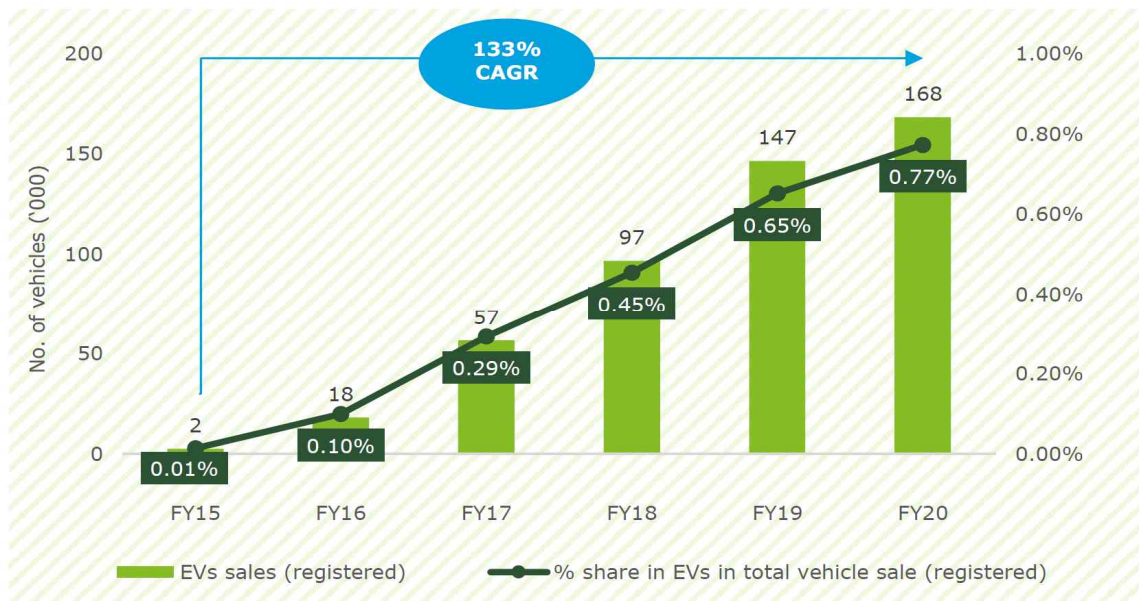


## II. 인도의 전기차 산업 현황 및 인도 정부의 정책

### 전기차 판매는 아직 미미한 수준... 삼륜차와 이륜차가 판매량의 96% 점유

- 인도 자동차 사업에서 전기차 도입은 국제사회의 탄소중립 달성 요구, 뉴델리 등 대도시의 극도로 심각한 대기오염, 경제개발 가속화 등에 따라 증가하는 원유 수입과 이에 따른 만성적인 경상수지 적자<sup>6)</sup> 등의 과제를 해결해줄 게임 체인저로 기대를 모으고 있음.
- 그러나 내연기관 자동차 대비 현저히 높은 차량 가격, 전기차 운행을 위한 충전 인프라 미비, 자체 배터리 생산기술 부재 등과 같은 문제들로 인해 전기차 판매는 당초 인도 정부의 정책목표 수준에 여전히 미치지 못하고 있음.
- 2020년 7월 기준 인도 내에 공식적으로 등록된 전기차(이륜차, 삼륜차 포함)는 약 52만 대에 불과함. 비록 인도 정부의 적극적인 전기차 도입 정책으로 전기차 판매는 증가 추세를 보이고 있으나 삼륜차와 이륜차가 각각 판매량의 79% 및 17%를 점유하고 있으며, 사륜차(버스 포함)는 4% 이하에 그침.

[그림 5] 인도의 연도별 전기차 판매 추이(천 대)



자료: NITI Aayog

- 삼륜차가 전기차 판매의 대다수를 차지한 배경으로는 삼륜차가 정부의 친환경 자동차 확대정책인 FAMEII의 보조금 수혜 대상인 점, 내연기관 삼륜차 대비 유지비가 저렴한 점, 상대적으로 충전이 용이한 점\* 등을 꼽을 수 있음.

\* 릭사라고도 불리는 삼륜차는 다른 나라의 택시와 같이 인도의 일반 대중에게 대중교통 수단으로 활용되며, 주행거리가 짧고 충전이 상대적으로 용이

6) 2021년 5월 발표된 인도 중공업부(MHI)의 PLI 정책(Production Linked Incentive scheme 'National Program on Advanced Chemistry Cell Battery Storage')에 따르면 전기차로의 전환으로 연간 2~2.5조 루피(260~325억 달러 상당)의 원유수입 감소 효과가 있을 것으로 분석하였음.





## 중앙정부는 NEMMP2020, FAME I & II 등의 정책을 통해 전기차 보급 확대 추진

- 인도 중앙정부의 전기차 보급을 위한 대표적인 정책으로는 2012년 제시된 NEMMP2020(National Electric Mobility Mission Plan, 2012), 그리고 이를 구체화한 친환경 자동차 정책인 FAME(Faster Adoption and Manufacturing of Hybrid and Electronic Vehicle) I & II가 있음<sup>7)</sup>.
- NEMMP는 2020년까지 전기차와 하이브리드차 600만~700만 대 보급을 목표로 3조 루피의 재원을 차량 구매자와 제조업자에 대한 인센티브, 충전소 인프라 설치 등에 보조금의 형태로 지급하는 방안을 포함하고 있음.
- 당초 계획에 따르면 2020년 기준 인도의 전체 자동차 생산의 14~16%를 전기차가 점유해야 하나, [그림 5]와 같이 2020년 기준 전기차 비중은 1%에 미치지 못하는 것이 현실임.

[그림 6] FAME I & II 예산안(천만 루피)

Initial Allocation of Funds under FAME-I				Initial Allocation of Funds under FAME-II				
Component	2015-16 (Rs. cr)	2016-17 (Rs. cr)	Total Fund (Rs. cr)	Component	2019-20 (Rs. cr)	2020-21 (Rs. cr)	2021-22 (Rs. cr)	Total Fund (Rs. cr)
Technology Platform	70	120	190	Demand Incentives	822	4587	3187	8596
Demand Incentives	155	340	495	Charging Infrastructure	300	400	300	1000
Charging Infrastructure	10	20	30	Administrative Expenditure	12	13	13	38
Pilot Projects	20	50	70	<b>Total for FAME-II</b>	1134	5000	3500	9634
IEC/Operations	5	5	10	<b>Committed from Phase-I</b>	366	0	0	366
<b>Total</b>	260	535	795	<b>Total</b>	1500	5000	3500	10000

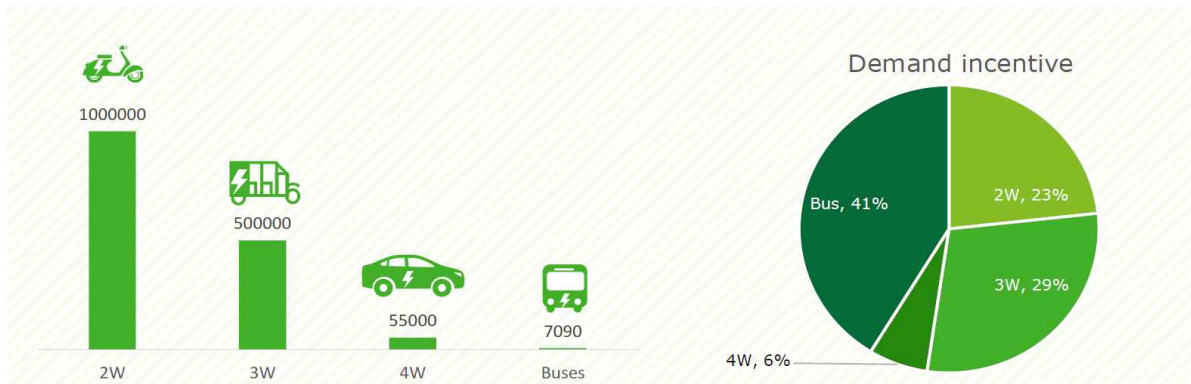
자료: NITI Aayog

- NEMMP2020을 구체화하기 위해 시행된 FAME I은 79.5억 루피의 예산을 바탕으로 2015/16회계연도 부터 2016/17회계연도까지 2년 간을 대상으로 시작되었으며, 시행 기간이 2018/19회계연도까지 2년 추가 연장되고 예산액도 10억 루피 증액되었음.
- FAME I은 전기차 기술 개발, 수요 창출, 시범사업 수행, 충전 인프라 구축 등 4개의 주요 영역에 초점을 맞추고 시행되었으나 승인된 예산의 40.1%인 35.9억 루피만 집행되었으며, 정책의 직접적인 수혜로 생산된 전기차는 이륜차, 삼륜차 중심 28만 대에 불과하였음.
- 인도 중공업부(Ministry of Heavy Industry)는 2019년 3월 FAME I 정책에 이어 1,000억 루피 규모의 FAME II 정책을 발표하였는데, 예산의 대부분을 전기차 수요 창출을 위한 보조금에 배정하였음.
- 동 계획에 따르면 이륜차 100만 대(23%), 삼륜차 50만 대(29%), 승용차 5만 5천 대(6%), 전기 버스 7천여 대(41%)에 보조금을 지원할 예정임.
- 그러나 현재 FAME II 예산의 집행률은 1%에 미치지 못하고 수혜 차량은 2.5만 대에 불과하며, 전기 버스의 경우 수혜 건수가 전혀 없는 것으로 알려짐.

7) 이하 내용은 인도 정부의 싱크탱크인 NITI Aayog, 'Status quo analysis of various segments of electric mobility' (2021.2월)에서 인용하였음.

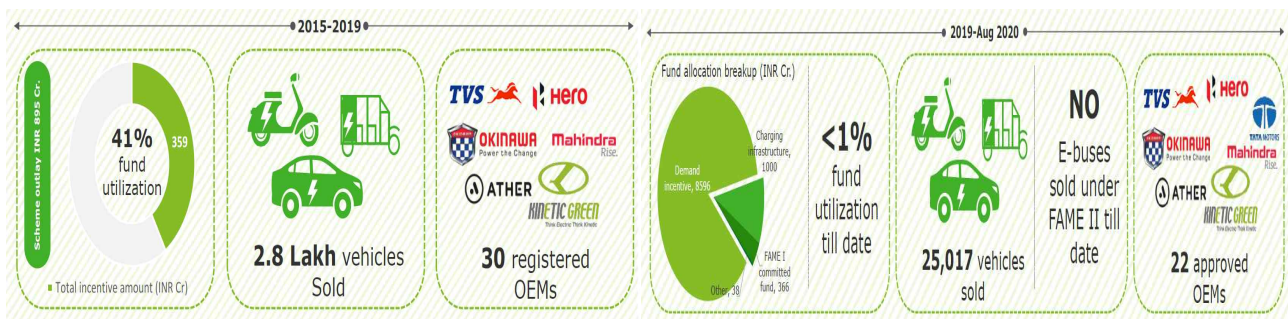


[그림 7] FAME2의 차종별 예산 배정 계획



자료: NITI Aayog

[그림 8] FAME I & II 정책 시행의 성과



자료: NITI Aayog

- FAMEII의 정책 목표 달성이 실패한 원인으로서는 내연기관 자동차 보유자에 대한 전기차로의 전환 인센티브의 부재, 까다로워진 보조금 수혜 조건\*, 4륜 자동차의 보조금 수혜 대상 제외, 구체적인 충전 인프라 확충 계획 및 인프라 관련 통할 정부 기관의 부재, 자국 내 생산 부품의 일부 사용 강제 등이 지적됨.

\* 전기 이륜차의 경우, FAME I에서는 최고속력 25km/h 이하 차량에 17천 루피, 그 이상인 차량에 22천 루피의 보조금을 지원하였으나, FAMEII에서는 1회 충전 시 주행거리 80km 이상 및 최고속력 40km/h 이상인 차량에 대해서만 20천 루피의 보조금 지급

- 한편, 인도 정부는 2021년 5월 중국산 수입 배터리에 대한 의존도를 낮추고 자국 내 배터리 생산 관련 산업의 육성, 일자리 창출 등을 목표로 ACC(Advanced Chemistry Cell) 배터리 부문에 대한 생산 연계 인센티브(PLI: Production Linked Incentive) 정책을 발표하였음<sup>8)</sup>.
- 동 정책은 배터리 제조능력 50GWh 달성을 위해 총 1,800억 루피의 예산을 투입한다는 계획으로, 모디 정부의 'Make in India' 정책 구체화, 4,500억 루피 상당의 외국인직접투자 유입, 2~2.5조 루피 상당의 원유 수입 대체 효과, 2,000억 루피 상당의 배터리 수입 대체 효과, 전기차 생산 촉진에 따른 온실가스 감축 등이 정책 효과로 기대된다고 밝히고 있음.

8) 인도 정부 발표자료, 'Cabinet approves Production Linked Incentive scheme "National Programme on Advanced Chemistry Cell Battery Storage"'(2021.5.12.), KOTRA News, '2021 인도 전기차 시장진출 설명회 웨비나 참관기'(2021.8.10) 등 참조



- 인도 정부는 경쟁입찰을 통해 정책 수혜 배터리 제조업체를 선정할 예정임. 입찰에 선정된 회사는 배터리 본격 양산 전에는 △선정 계약 후 2년 내 제조 시설 완공, △5년 내 최소 5Gwh 규모의 배터리 생산 △현지화율 25% 이상 △Gwh당 22.5억 루피 투자 등의 조건을 충족해야 하며, 본격 양산 후에는 5년 내 현지화율 60%를 달성해야 함. 인센티브는 양산 후 5년 간 분할 지급될 예정이며 에너지 밀도, 현지화율에 따라 조정될 수 있음.
- 중앙정부 외에 주 정부 차원에서도 다각화된 전기차 전환 정책을 추진 중으로, 안드라프라데쉬, 케랄라, 델리 등 최소 10개 이상의 주요 주 정부들이 국가 전기차 정책을 뒷받침할 세부 계획을 수립하였음. 이러한 세부 계획들은 공통적으로 이륜 및 삼륜차와 대중교통의 전기차 전환에 방점을 두고 있으며, 이를 통한 고용 및 투자 유치를 목표로 하고 있음.

[표 4] 인도의 주 정부별 전기차 관련 정책

주 정부	승인 시기	세부 내용
카르나타카 (Karnataka)	2017.9월	· 2030년까지 리ك샤, 택시 스쿨버스 등을 100% 전기차로 전환 · 전기차 소비세에 무이자 대출 제공 · 벵갈루루 내 112개의 충전소 설치
안드라프라데쉬 (Andhra Pradesh)	2018.6월	· 2024년까지 도로세 및 등록세 완전 면제 · 2024년까지 전기차 100만 대 판매, 10만 개의 전기차 충전소 설치 · 2030년까지 역내 모든 버스를 전기차로 전환
케랄라 (Kerala)	2019.3월	· 2022년까지 전기차 100만 대 판매 · 2025년까지 e-bus 6,000대 운용 · 도로세 및 통행료 면제
타밀나두 (Tamil Nadu)	2019.9월	· 2030년까지 연간 5% 이상의 버스를 전기차로 전환 · 2025년까지 모든 전기차 충전소에 대해 전기세 전면 면제 · 6개 주요 도시 내 e-릭샤 100% 보급
뉴델리 (New Delhi)	2020.8월	· 2024년까지 신규 등록 전기차 점유율을 25%까지 제고 · 구형 이륜차 폐차 시 인센티브 제공 · e-릭샤, 전기차 등 구매 시 약 3만 루피 수준의 인센티브 제공



### III. 인도 내 주요 자동차 기업들의 전기차 대응 동향과 시사점

#### 사륜 전기차는 인도 자동차 시장에서 극히 미미한 비중

- 사륜 전기차는 인도 시장에서 2020년 기준 약 4천 대가 판매될 정도로 아직 극히 미미한 위치에 그치고 있음. 브랜드별로는 타타(65%), MG(30%), 현대차(4%) 순\*으로, 타타의 경우 내연기관 파생 차종을 활용하여 외연을 확대해 나가고 있음.

\* 2020년 사륜 전기차 판매 현황: 타타 2,702대, MG 1,243대, 현대차 183대

- 개인용 사륜 전기차는 중앙정부 보조금 수혜 대상에서 제외되어 있으며, 상업용 사륜 전기차도 차량 가격 150만 루피(23.5백만 원 내외) 이하, 현지화율 최대 40%, 1회 충전 시 운행거리 최소 140km 등의 요건을 갖추어야 보조금 수혜가 가능한 상황임.
- 한편, 중앙정부는 2019년 8월 전기차 구매 시 납부 세율을 12%에서 5%로 인하한 바 있으며, 주 정부들은 개인용 전기차 구매자에 대한 혜택을 확대해 나가고 있음.
- 그러나 내연기관 차량 대비 높은 가격, 전기차 부품 수입에 대한 높은 관세, 충전 인프라 미비 등은 인도 시장에서 사륜 전기차의 빠른 확산에 걸림돌로 작용하고 있음.

[표 5] 인도 정부의 순수 전기차(EV) 부품 관세 인상 현황

항목	기존	개정	적용시기
EV SKD <sup>1)</sup>	15%	30%	2020.4월
	10%	15%	
배터리셀	5%	10%	2021.4월
배터리팩	5%	15%	
기타 부품	0%	15%	

1) SKD: Semi Knock Down

2) CKD(Complete Knock Down): 부품들을 그대로 수출하여 수출목적지에서 조립 후 완성품을 판매하는 방식. 개발도상국의 높은 관세를 회피하고 현지의 저렴한 인건비를 활용할 수 있는 장점이 있음.

#### 자동차 기업들은 전기차를 중심으로 친환경 자동차 개발에 주력

- 현재 인도 현지 자동차 기업들은 수출 및 내수 시장의 변화에 대응하기 위해 친환경 자동차(CNG, 하이브리드, 전기차 등) 개발을 강화 중임. 타타는 그룹 내 수직 계열화를 통해 배터리 내재화를 통한 전동화를 추진 중이고, 마힌드라는 포드와 공동으로 저비용 EV(순수 전기차)의 개발을 추진 중이며, 마루티 스즈키는 도요타와 제휴로 저가 하이브리드 차량의 개발을 추진 중인 것으로 파악됨.

\* CNG: Compressed Natural Gas

- 테슬라의 경우 초기투자를 최소화하여 신속히 인도 시장에 진출하기 위해 벵갈루루 주, 푸네 주 등에 기 진출한 다임러 벤츠, 도요타 등과의 제휴를 통해 완성차를 생산하고, 배터리는 덴소\*-도시바-스즈키 합작 현지 생산공장을 통해 공급받을 것으로 예상됨.

\* 도요타 지분 25% 보유



- 현대차와 기아차는 2024년까지 인도에서 각각 3종의 전기차를 출시할 계획으로, 전용 전기차 플랫폼인 E-GMP 기반의 아이오닉5와 EV6를 2022년에 우선 투입할 계획임<sup>9)</sup>. 또한, 내연기관 소형 SUV의 수요를 전기차 버전으로 전환하기 위해 현재 판매되고 있는 코나EV 부분 변경 모델(현대차)과 니로EV(기아)도 내년과 2023년에 순차적으로 현지에서 반조립(CKD) 형태로 생산, 출시할 예정임.
  - 한편, 전기차 보조금 수혜가 가능한 150만 루피 이하의 저가 모델로 시장을 공략하겠다는 전략에 따라 크기와 배터리 용량을 줄이고 가격을 낮춘 현지 맞춤형 전기차 모델도 2024년 출시를 목표로 개발 중임.
- \* 사륜 승용 전기차 판매 1위인 타타의 Nexon은 배터리 용량 30kWh, 1회 충전 시 최대 주행거리 300km, 가격은 150만 루피 내외임

[표 6] 인도의 친환경 연료 자동차 관련 업체 동향

OEM	기존 연료	대체 연료		현재 상황	향후 전략
		하이브리드 생산	EV 생산방식		
마루티 스즈키	가솔린	○	-	· BS6 디젤 개발 중 · 2020년 CNG 판매: 15만 대 · MHEV 판매: 월 3.5천 대 (누적 50만 대)	· CNG: 12개 모델로 확대 예정 · 도요타 제휴로 SHEV 기술 개발 추진 · 구자라트 주에 배터리 공장 설립 추진
타타	가솔린, 디젤	×	현지생산	· 150만 루피 이하 EV 모델 보유: Tigor, Nexon · EV 판매 1위(65%) · 브랜드 이미지 제고 등으로 내연기관 승용차 판매 증가 추세 - 2020년 월평균 1.4만 대 → 2021년 2.7만 대	· EV 라인업 확대(2022년, Altroz EV) · 그룹 차원에서 생태계 구축 중 - Tata Power(충전), Tata Autocomp (배터리팩, 부품), Tata Chemical(배터리셀) · Tata Chemical, 구자라트에 10Gwh 공장 설립 추진
마힌드라		×	현지생산	· UV 라인업 강점(99%) · EV 판매 미미(2020년 9대) · 벵갈루루 주에 EV 부품공장 보유	· 연비규제 대응을 위해 EV 라인업 강화 추진 · EV전용 플랫폼 구축을 위해 향후 3년간 300억 루피 투자 예정

\* BS6 : 2020년부터 발효된 인도의 신규 배기가스 배출 기준 / CNG: Compressed Natural Gas / MHEV: Mild Hybrid / SHEV: Strong Hybrid / UV: Utility Vehicle

## 요약 및 시사점

- 기후변화에 대응하는 온실가스 감축 정책, 원유의 높은 수입의존도, 빠른 도시화, 늘어나는 인구 등은 인도의 자동차 시장을 전기차 중심으로 재편하는 강력한 요인으로 작용하고 있음. 인도 정부도 전기차 시장 육성을 위해 FAME I & II로 대표되는 보조금 지급, 충전 인프라 확충을 위한 가이드라인, 전기차 충전 표준화 등 다양한 정책을 발표·시행해 왔음.
- 인도 중앙정부 및 주 정부의 이같은 노력에도 불구하고, 전기차 시장의 성장은 차량 가격이 저렴하고 평균 이동거리가 짧은 이륜차, 삼륜차 부문에 편중되고 있음. 사륜 승용차의 본격적인 전동화를 위해서는 기술 향상을 통한 배터리 가격 하락으로 내연기관 차량과의 비용 균등점(cost-parity)을 달성하는 것이 가장 큰 과제임. 또한, 정책적인 측면에서 개인용 사륜차에 대한 보조금 수혜 제외, 배터리 관련 부품에 대한 높은 관세와 불충분한 충전 인프라 등도 전기차 확산의 걸림돌로 지적됨.

9) autocarindia.com



- 이러한 여러 제약조건에도 불구하고 현재 Ola, Ather, Yulu 등 많은 스타트업 기업들이 이륜차, 삼륜차 시장을 중심으로 인도의 전기차 제조 시장에 진입하고 있으며, 인도 내의 기존 자동차 기업들도 현지 시장에서 확장성을 가질 수 있는 저가형 사륜 EV 모델을 중심으로 시장을 공략할 계획임.
- 인도 정부의 'Make in India' 정책이 유지되는 한 완성차 및 부품에 대한 높은 관세율은 상당 기간 지속될 가능성이 높으므로, EV 관련 배터리 및 부품의 현지 생산을 통한 공급망 구축이 요구됨. 이와 함께 현지 구매자들의 수요에 맞춘 저가형 전기차의 개발·출시를 통해 시장을 선점하고 친환경 기업의 이미지를 구축해 나가는 것이 필요할 것임.