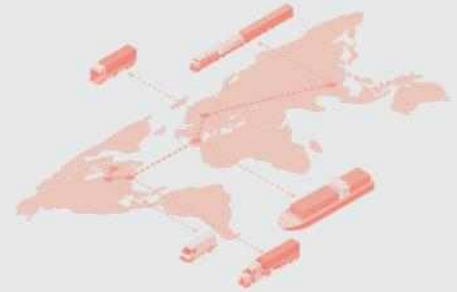




인도 물류 인프라 시장동향 및 진출전략

인도 물류 인프라 시장동향 및 진출전략



목 차

제1장 인도 물류 인프라 시장 개요	7
1. 물류 인프라 시장 동향	7
2. 관련 정책 동향	17
3. 분야별 발주 예상 프로젝트	22
제2장 주요 부문별 현황	24
1. 물류 전반	24
2. 도로	27
3. 철도	32
4. 항만	40
5. 공항	46
제3장 진출전략	51
1. 국별 동향	51
2. SWOT 분석	56
3. 진출전략	58
참고자료	61

요약

□ 물류 인프라 시장 활성화 배경

- 코로나 규제 완화 이후 소비·투자·무역·생산 부문이 모두 개선되며, 러-우 전쟁 등 외부요인에도 올해 7%대 경제성장 전망
- IPEF(인도-태평양 경제 프레임워크, '22.5.23.)와 UAE와의 CEPA 체결('22.2.18.) 등으로 국제 교역량 및 물동량 증가 추세
- 국산화와 수출을 강조하는 'Make in India' 추진을 위해 현대식 고속 통신과 통합물류 체계를 갖춘 인프라를 구성하여 제조업 육성의 기반을 마련하고자 노력

□ 물류 인프라 시장 수요

- 전자상거래의 급성장, 수출 증가 및 소득 증대로 향후 5년 내 물동량이 연간 7% 성장률을 보일 것으로 전망(글로벌 물류사 Agility)
- 인도 화물의 71%를 차지하는 도로 운송을 비롯해 철도, 항공, 해상 모두 운송량이 증가하며 지속적 성장세를 보임
- 철도 운송량은 '22.4월 기준 전년 동월 대비 약 9.4%, 주요 12개 항만의 물동량은 FY21/22* 기준 전년 대비 7.09% 증가

* 인도 회계연도(FY)는 4월부터 차년도 3월

□ 주요 부문별 현황

- (물류 전반) 물류비용 절감을 위해 도로, 각종 운송 인프라, 창고, 운송수단간 연결성과 디지털화 등에 초점을 맞춘 정책 시행
 - '국가 물류 정책(National Logistics Policy)', '통합물류 인터페이스 플랫폼(Unified Logistics Interface Platform)' 등 추진

- **(도로)** FY21/22에 232.5억 달러 규모의 124개 민관 협력(PPP) 프로젝트가 진행, 정부지원으로 민간부문 투자가 확대
 - 올해 도로교통부 배정 예산은 약 260억 달러로 전년도 실 지출 대비 약 51.9% 증가
 - 건설장비 수입세 인하 등 투자 유치 및 금융지원 정책 추진
- **(철도)** 인도는 세계 4위 규모의 철도 길이 및 열차 수 보유, 동서부 화물전용회랑 프로젝트와 2030년 국가철도계획 등을 추진
 - 올해 철도부 배정 예산은 총 189.7억 달러이며 인도 정부는 철도 용량 확대 및 현대화 도모
 - 투자 유치를 위해 R3I(철도 수송 능력 창출), R2CI(광산의 철도 연결 개선) 정책 추진 중, 철도 전기화를 위한 민간 자본 투입 촉진
- **(항만)** 국가 무역량의 95%와 총 무역액의 68%를 차지하지만, 낙후된 항만 인프라와 낮은 디지털화 및 기계화 수준 등 제약 존재
 - 전년도 대비 7% 정도 증가한 약 2.3억 달러 예산 배정
 - 물류운송환경 개선을 위한 '사가르말라 항만개발 계획', 향후 10년간 해양 부문의 성장 계획인 '해양 인도 비전 2030' 등 추진
- **(공항)** 여객 수는 FY21/22 기준 1.8억 명으로 평년 대비 절반 수준이며 월간 물동량도 '22.4월 기준 23만 톤으로 회복세가 미진, 인도 정부는 '26년까지 공항수 확대 및 공항 정비에 집중 언급
 - 민간 항공부에 올해 14억 4천만 달러의 예산이 배정되었으며, 이는 작년 실 예산 지출액 대비 약 85% 가량 낮은 수치
 - 지역연결계획(RCS)의 일환으로 National Civil Aviation Policy 2016, UDAN 등 추진

□ 진출 전략

- 한국 기업은 인도 내 수요에 부응하는 기술력과 역량, 인력 보유, 물류 인프라 부흥에 따라 동반 성장하는 건설장비 부문에서의 프로젝트로 진출 유망
 - 한국의 감리·설계 등 전문적인 역량과 기술적 장점을 바탕으로 IIG 등 온라인플랫폼을 활용해 입찰 예정 프로젝트 등 수시 확인
- 노무, 행정 리스크 등을 줄이기 위해 현지에 대한 이해도가 높고 대관업무를 수행할 파트너사와 합작법인 형태로 진출 기회 모색
 - 파트너사 선택 시 위협요소를 줄이기 위해 법인설립 이전에 LOI, MOU 등 사전 계약 단계에서부터 내용을 꼼꼼히 검토하여 법적인 권리와 의무사항을 명확히 해야 함
- 인도의 반중정책과 인프라 부문의 민간·외국기업 유치 정책을 고려하여, PPP, JV 방식 등 수익성 및 가능 여부를 검토하여 진출전략 수립
 - 인도 정부는 공항 인프라 현대화 및 신규 공항 개설, '탄소중립 공항' 등 관련 인프라 개발 노력
 - 공항 내 스마트 시스템 도입, 현대화된 인프라 구성 등에 있어 우리 기업의 기술력을 활용한 진출방안 모색 가능
- 최근 인도 내 증가세를 보이는 브라운필드형 투자방식*을 통해 리스크를 최소화하는 방식도 고려
 - * 현지에 존재하는 기업 혹은 시설을 인수하거나 합작하는 형태

I 인도 물류 인프라 시장 개요

1 물류 인프라 시장 동향

가. 물류 시장 활성화 배경

- ◆ FY22/23 연방예산안, 운송·인프라 예산으로 50.9% 증가한 3조 5,135억 루피(약 457억 달러) 배정
- ◆ 러-우 전쟁 등 외부요인에도 불구하고, 코로나 규제완화에 따른 물류시장 활성화 추세

□ 코로나19로 침체된 경기 부양

- '21년 코로나19 2차 대유행으로 인도는 FY20/21* 마이너스 성장률(-6.6%)을 보였으나, 이후 높은 백신접종률('22.6월 기준 19억 회 접종)을 바탕으로 소비·투자·무역·생산 부문 모두 개선되며, FY21/22 경제성장률 7.5% 전망
- * 인도 회계연도(FY)는 당해연도 4월부터 차년도 3월로 FY21, FY20/21 등으로 표기
- (소비) '소비자신뢰지수*'가 '21.5월에 24개월 중 최저치 기록 후 하반기 기점으로 회복세 진입, '22.3월 전년 동월 대비 35%p 가량 대폭 상승
- * 경제의 전반적인 건전성을 보여주는 지표로, 인플레이션 기대치 및 소비자 전망 포함
- (투자) FY21/22 對인도 FDI 유입액은 587.73억 달러로 전년 대비 1% 감소하였으나, 코로나 이전 FY19/20(499.77억 달러) 대비 17.6% 가량 증가
- (무역) FY21/22 인도 對세계 수출액은 4,219억 달러, 수입액은 6,119억 달러로 사상 최대치이며 이는 전년 대비 각각 44.6%, 55.3% 증가한 수치
- (생산) FY21/22 인도 산업생산지수는 전년 대비 11.3% 가량 상승

< 최근 3개년 인도 GDP 성장률 >

회계연도	1분기 (4-6월)	2분기 (7-9월)	3분기 (10-12월)	4분기 (이듬해 1-3월)	연간
FY19/20	5.4%	4.6%	3.3%	3.0%	4.0%
FY20/21	△24.4%	△6.6%	0.7%	2.5%	△6.6%
FY21/22	20.1%	8.4%	5.4%	4.1%(잠정)	8.7%(잠정)

출처: 인도통계청(MOSPI)

- 인도도 러-우 전쟁으로 인한 공급망 혼란과 물가 상승의 영향을 받고 있으며, 주요 금융기관은 FY22/23 인도 경제성장률 전망치 하향조정
 - (현황) '22.4월 도매물가지수(WPI)는 사상 최고치인 15.08, 소비자물가지수(CPI)는 8년 중 최고치인 7.79를 기록하며 수출 제한 정책 시행
 - * 밀 수출금지 발표('22.5.13.), 설탕 수출제한 조치('22.5.24.) 등
 - (전망) 물가 상승률은 FY22/23 2~3분기('22.7~12월)에 5.8~6.1%대로, 4분기('23.1~3월)에 5.2%대로 감소하여 중앙은행 관리범위인 6% 이내일 것으로 전망

< 코로나19 영향에 따른 인도 FY22/23 회계연도 경제성장률 전망 >

(단위 : %)

금융기관	전망치(발표일)	금융기관	전망치(발표일)
IMF(WEO)	9.0('22.1) → 8.2('22.4)	Morgan Stanley	7.9('22.1) → 7.6('22.5)
World Bank	8.7('22.1) → 8.0('22.4)	S&P	7.8('21.12) → 7.3('22.5)

출처: 각 사 언론보도 종합

- 그러나 FY22/23 첫 달인 4월에 인도 물동량은 긍정적 수치를 보이며, IPEF(인도-태평양 경제 프레임워크, '22.5.23.) 및 UAE와의 CEPA 체결('22.2.18.) 등으로 향후 국제적 경제 교류는 늘어날 전망
 - * 모디 정부의 물류 선진화 계획에 힘입어 '22년 물류 전반 성장 전망을 보이며, 내륙운송 송장(도로 물동량) 상승추세, 철도운송도 전년 동기대비 15% 가량 상승

□ 자국 제조업 육성(Make in India) 기반 마련

- 'Make in India' 추진 배경
 - 新기업정책, 국내외 투자활성화를 위해 제조업 중심 경제 성장과 고용 창출을 추구하는 'Make In India' 캠페인 시작('14.9월)

< Make In India >

- (비전) 제조업 육성 → 고용확대·소득증진 → 신성장동력 확보 및 지속가능 성장
- (목표) GDP 중 제조업 비중 16%('14년) → 25%('22년), 제조업 일자리 1억 개 창출 등
- (방향) 25개 중점산업 육성, 외투 제한완화, 기업환경개선, 주요 수입품 국산화 유도

- 코로나 위기를 글로벌 공급망의 중심으로 도약할 기회로 활용할 것을 주장하며 '자주 인도(Self-reliant India)' 표방('20.5월)

- Make in India 2.0 버전인 자주 인도 정책을 통해 **국산화와 수출 강조**
- '20년 이후 주요 산업 14개 분야의 **인도 내 생산을 독려하는 '생산 연계 인센티브(Production Linked Incentives; PLI)' 정책 추진**
- PLI는 당초 모바일 및 관련 부품 국산화 지원 프로그램이었으나 자립 인도 이후 **다양한 품목으로 확대**

< PLI Scheme >

- **(분야)** ▲모바일·부품 ▲전기전자기기 ▲의료기기 ▲의약품 ▲의약품원료 ▲식품 ▲통신 기기 ▲태양광 PV 모듈 ▲백색 가전 ▲첨단 화학전지 ▲섬유 ▲드론 ▲자동차·부품 ▲특수철강 ▲반도체 등 총 14개 (* 모바일·부품 + 전기전자기기)
- **(내용)** 인도 정부와 약정한 목표(매출증가액·투자액 등) 달성 시 4~6년간 수출액 혹은 매출액의 일정 비율을 현금 인센티브로 지급

- 화물전용회랑과 스마트시티를 개발하여 현대식 고속 통신과 통합물류 체계를 갖춘 **현대식 인프라를 구성, 제조업 육성의 기반 마련**
- 인도 투자의 애로사항인 인프라 문제를 해결하고자 16개 중앙 및 주정부 인프라 계획을 통합하는 국가인프라개발계획(PM Gati Shakti) 발표('21년)
- Make In India 정책에 따라 철도, 건설, 통신 인프라 부문 등 외국인 투자 확대를 위한 **규제완화로 관련 정책 발표 이후 FDI 증가 추세**
- (철도·건설) FDI 자동승인 경로* 통해 100%까지 가능, 승인요건 완화** 등
 - * 정부(FIBB)의 사전승인이 필요한 경우와 정부승인이 불요한 자동승인 경로가 존재. 제조업 및 서비스 부문 FDI 장려를 위해 절차를 간소화한 자동승인 제도를 시행 중
 - ** 모디 정부 출범 및 Make In India 이후, △철도 부문 FDI 자동승인을 0%→100%로 확대 △건설 부문 최소 투자액(1,000만 달러→500만 달러) 및 최소 부지규모(5만㎡→2만㎡) 조건 완화

< Make In India 정책 이후 인도의 FDI유입 변화 >

(단위: 십억 달러)



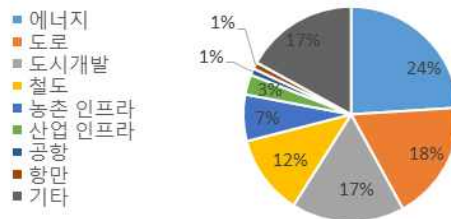
출처: 인도 무역진흥청(DPIIT) 자료 바탕으로 뉴델리무역관 편집

나. 인프라 시장 현황 및 수요

□ 인프라 시장 자본 지출 현황

- 경제성장 및 인프라 투자 강화를 위해 정부는 111조 루피(1.5조 달러) 규모의 **국가인프라구축계획(National Infrastructure Pipeline) 발표**(’19.12월)
 - 5개년(FY19/20~FY24/25) 투자계획에 따라, 에너지(24%), 도로(18%), 도시 건설(17%), 철도(12%) 순으로 예산이 할당되어 자본 투자가 활발히 진행
 - 섹터별 자본 점유율은 **州政府(40%), 중앙정부(39%), 민간(21%)** 순
 - 총 프로젝트는 9,364개로 그 중 2,429개의 프로젝트가 진행 중
- 부문별 자본 지출 현황(1) - NIP 계획

< NIP 계획에 따른 부문별 자본지출 전망(FY19/20 ~ FY24/25) >



(단위: 천만 루피)

부문	FY20	FY21	FY22	FY23	FY24	FY25	총계 ('20-'25)
도로	332,559	383,283	356,966	252,780	240,761	332,659	2,033,823 (18%)
도시개발 (대중교통, 주거 등)	298,174	462,208	404,134	234,858	217,164	159,862	1,919,267 (17%)
철도	133,387	262,465	308,800	273,831	221,209	167,870	1,367,563 (12%)
농촌 인프라 (교량, 도로 등)	140,313	176,803	210,811	111,877	107,057	27,055	773,915 (7%)
산업 인프라 (물류 등)	19,070	43,066	44,845	35,129	23,021	10,520	314,957 (3%)
공항	18,667	21,655	24,820	21,334	25,386	5,141	143,448 (1%)
항만	13,357	18,104	20,649	15,863	7,724	10,002	121,194 (1%)

주: 연도 구분 없이 상시지원(No Phasing)되는 지출액은 총계에만 합산, 표에선 제외
출처: 인도 재무부, 인도 브랜드자산재단(IBEF) 자료 종합

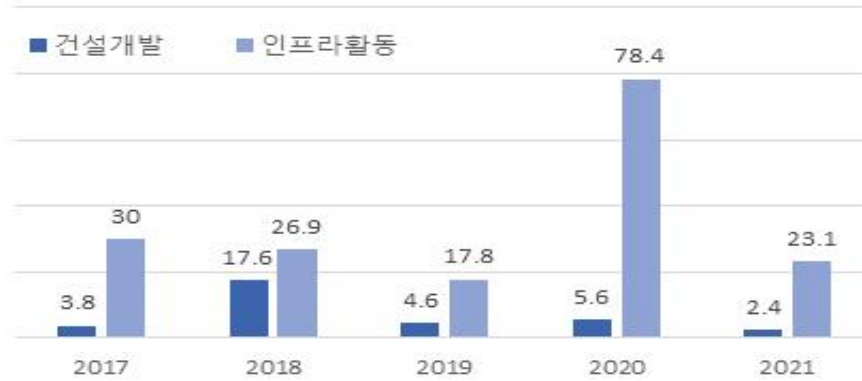
- 부문별 자본 지출 현황(2) - FY22/23 연방예산안
 - 도로, 철도 등 물류 인프라에 대한 투자 확대로 정부의 자본지출을 FY21/22 5조 5,400억 루피(약 721억 달러)에서 FY22/23 7조 5,000억 루피(약 977억 달러)로 35.4% 가량 대폭 인상
 - 총리 인프라부흥계획(PM Gati Shakti)을 주요 정책으로 복합운송 인프라와 철도 등 100조 루피(13억 5,000만 달러) 규모 자본 투자계획 발표
 - * 비싼 물류비(약 13% 차지)와 열악한 교통망으로 인도 기업의 수출경쟁력은 굉장히 낮은 상태이며, 유가 상승 시기에는 큰 단점으로 작용 → 효율적 인프라 수요 ↑
 - (도로) 사람과 물자의 신속한 이동을 위해 '22~'23년 2,000억 루피(약 27억 달러)의 별도 자금을 동원하여 25,000Km의 고속도로를 확장
 - (철도) 향후 3년간 400대의 인도 준고속열차(Vande Bharat Trains)가 도입될 예정이며, '22~'23년에 언덕이 많은 동북부 산지지역을 중심으로 민관협력(PPP) 방식의 60Km 규모 3개 로프웨이 프로젝트 수행
 - (물류) 향후 3년 내 복합운송을 위한 물류터미널 100개가 도입되고, '22~'23년 민관협력(PPP) 방식을 통해 4개의 복합운송 물류단지 설립

□ FDI 투자 현황

- 개요
 - 인프라 부문 개선을 위한 방대한 재원이 필요하나, GDP의 6~7%대 재정적자로 인해 투자가 용이하지 않음
 - 소도시 개발, 주택, 도로 등 인프라 개발 부문에 대해 FDI를 100% 자동승인 허용함에 따라 인프라 부문 FDI 유입액은 증가 추세
 - '00.4월~'21.12월 누적 FDI 유입액은 건설개발(주거 등), 인프라 활동(도로 등) 부문에 각각 261억 달러, 263억 달러를 기록
 - * 건설개발, 인프라 활동 합산 누적 FDI는 산업분야 순위상 3위로 9.16%의 비중 차지
 - FY14/15 이전에는 건설개발 부문 FDI 유입액이 더 높았으나, 16년도부터 인프라 활동에 대한 투자가 많아지며 역전된 상황
 - * '21년 연간 기준 건설개발에 2.4억 달러, 인프라 활동으로 23.1억 달러 FDI 유입

< 인프라 부문 FDI 유입액('17~'21년) >

(단위: 억 달러)



출처: 인도 무역진흥청(DPIIT) 자료 바탕으로 뉴델리무역관 편집

○ 주요 국가별 FDI 투자 규모

- 누적액 기준으로 미국, 네덜란드, 일본 등이 주요 對인도 투자국이며, 향후 미국과 일본의 적극적인 對인도 투자진출이 지속될 것으로 예상
- (미국) 인도를 신흥국 중 투자가 유망한 국가로 전망함에 따라 자국 거대기업들은 인도의 디지털 및 통신 부문에 집중 투자
- (일본) 인도-일본 정상회담('22.3월)에서 향후 5년간 인도에 5조 엔(약 372억 달러)을 투자할 것임을 발표, 인도 내수시장 진출을 위한 노력 지속 예정
- (UAE) FY19/20 대비 최근 2개년 투자액이 크게 증가, 인도-UAE CEPA 체결('22.2월)로 양국의 직접투자가 증가할 것으로 전망

< 국가별 對인도 3개년 투자현황 >

(단위: 백만 달러)

순위	국가명	FY19/20	FY20/21	FY21/22	2000.4월-2022.3월	
					누적액	비중(%)
3	미국	4,223	13,823	10,549	54,151	9.20
4	네덜란드	6,500	2,789	4,620	41,260	7.01
5	일본	3,226	1,950	1,494	31,901	6.27
6	영국	1,422	2,043	1,647	30,599	5.42
8	독일	488	667	728	13,590	2.30
9	UAE	339	4,203	1,032	12,225	2.07
13	한국	496	1,192	300	5,182	0.88
21	중국	164	225	12	2,442	0.41

주: 모리셔스(1위), 싱가포르(2위) 등 선진국 조세피난처 역할로 분류되는 지역 제외
출처: 인도 상공부('22.5.) 자료 바탕으로 뉴델리무역관 편집

○ 주요 국가별 FDI 투자 분야

- (미국) 인도 전자상거래·통신 시장이 빠르게 확대되는 가운데, 아마존 및 월마트 등 기존 진출기업을 비롯해 구글, 마이크로소프트 등 거대 기업이 최근 2년 동안 활발히 진출 → 최근 2년 동안 누적 FDI의 45%에 달하는 243억 달러 유입
- (일본) '00.4월~'19.12월 누적 기준, 자동차(20%), 서비스(15%), 제약(13%), 야금(8%), 통신(7%) 순으로 투자를 하고 있으며, 마루티 스즈키/도요타(자동차), 미쓰비시/미쓰이(상사), 유니클로(섬유) 등 주요기업들이 진출
- (중국) 알리바바, 텐센트를 필두로 인도 스타트업 지분을 적극적으로 인수해왔으나, '20.6월 접경지역 내 첫 유행사태 발생 이후 반중정서가 심화되어 FDI 자동승인 경로 금지 및 중국 앱 영구 금지조치 등으로 중국의 FDI는 점차 줄어들고 있음

□ 물류 인프라에 대한 수요

- 글로벌 물류사 Agility에 따르면 인도의 2022년 신흥시장 물류지수 (Emerging Markets Logistics Index)는 7.21로 중국(8.50)에 이어 2위를 기록
 - * 신흥시장 물류지수: 국내외 산업규모 및 현황, 시장 안정성 및 접근성을 토대로 평가
- '20년 인도 물류비용은 연간 2,150억 달러에 이르며, '19~'25년 연평균 10.5%의 성장률을 보일 것으로 기대 (시장조사업체, Research and Markets)
 - * 인도의 물류비용은 자국 총 GDP의 14% 수준으로 BRICS 평균(11%), 미국과 유럽 기준(8-10%) 대비 높은 편으로 물류 인프라 구축에 수요가 매우 높은 상황
- '21년 상업 활동으로 약 46억 톤의 화물을 생산하고 있으며, 연간 총 물동량은 3조 톤-km 규모
- 전자상거래의 급성장과 수출 증가, 소득 증대로 향후 5년 내에는 GDP 성장률 전망치와 유사하게 물동량도 7% 연간성장률을 보일 것으로 기대

< (좌)인도 GDP 성장과 물류활동 전망/(우) 수단별 물류운송 점유율 >

(단위: (좌) 톤-KM / (우) %)

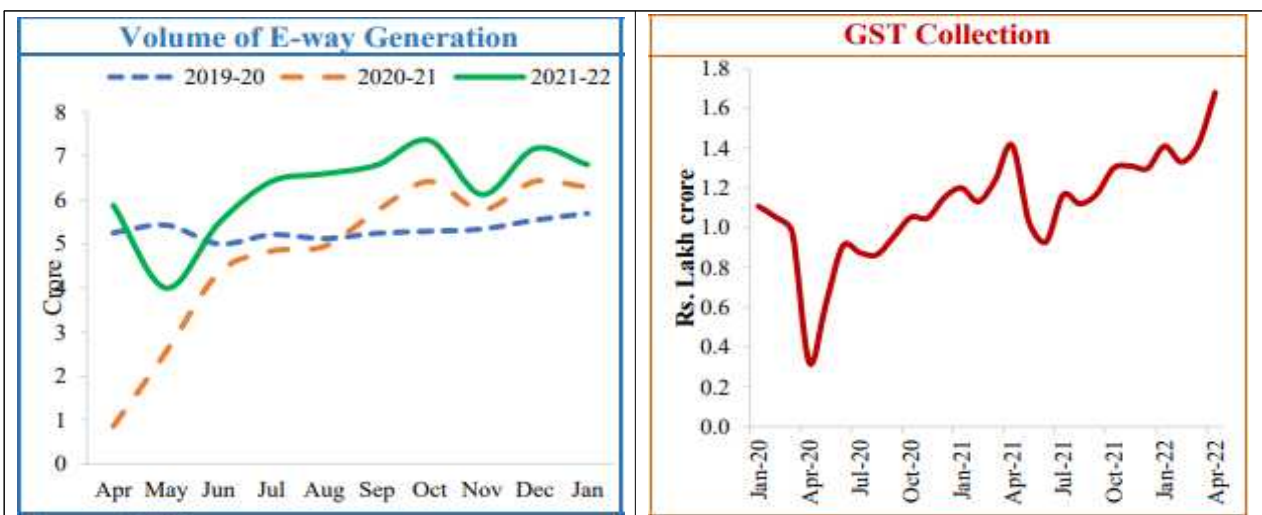


출처: NITI Aayog (인도 국가경제정책기구)

- (도로운송) 인도 화물의 약 71%가 도로를 통해 운송되고 있고, 17.5%는 철도를 통해, 나머지 11.5%는 해상, 파이프라인, 항공을 통해 운송됨
- 내륙운송 송장(E-way Bill)은 FY19/20, FY20/21 대비 금년 회계연도에 전반적으로 상승하며, 지속적으로 증가하는 추세를 보이고 있음

< 내륙운송 송장 생성건과 납부된 통합간접세 추이 >

(단위: (좌) 천만 건 / (우) 일조 루피)



주: 내륙운송 송장 변동추이(건)는 (FY19) 5.58억 → (FY20) 6.29억 → (FY21) 6.17억

출처: (좌) GSTN(통합간접세 플랫폼) / (우) 인도 재무부

- (철도운송) '22.4월 철도 운송량은 전년 동월 대비 약 9.4% 증가하였고 20개월간 꾸준히 최고치를 기록하는 등 철도운송 부문의 성장세 뚜렷
 - FY21/22 인도 철도 운송량은 14억 1,810만 톤으로 FY20/21 운송량인 12억 3,324만 톤보다 약 15% 증가했으며, FY22/23에 14억 7,500만 톤 예상
 - FY21/22 철도운송을 통해 1.43조 루피의 운임 수익을 달성했으며 이는 전년 수익 대비 15% 가량 증가한 수치, FY22/23 목표는 1.65조 루피
- (항공운송) 인도 공항 물동량의 약 60%는 국제 운송량, 나머지 40%는 국내 운송량에 해당하며 FY14/15부터 5년간 운송량은 지속 증가
 - 지난 3월 27일 이후 정기노선 운행 및 경제 정상화로 국제선과 국내선 여객 모두 큰 폭의 증가세를 기록하여 비즈니스 교류 상승
 - 인도 주요 국제공항의 항공화물은 금년 4월에 230,132 톤을 운송하여 전월 244,594톤 대비 6% 감소
 - 인도 정부는 향후 4년간 약 12억 달러를 투자하여 현재 141개인 국내 공항 수를 2026년까지 200개 이상으로 늘릴 계획을 발표했으며, 인도 공항 정비에도 집중할 것을 언급

< 인도 항공화물 및 여객 현황 >

구분		FY21/22	FY20/21	FY19/20	FY18/19	FY22-FY21 증감율(%)
화물 (천 톤)	국제선	1,961.11	1,521.42	2,003.12	2,200.18	28.9
	국내선	1,179.69	952.49	1,325.51	1,361.72	23.9
	합계	3,140.80	2,473.91	3,328.63	3,561.90	27.0
항공편수 (천 대)	국제선	211.83	134.82	431.85	452.64	57.1
	국내선	1,545.28	1,061.92	2,155.20	2,153.32	45.5
	합계	1,757.11	1,196.74	2,587.05	2,605.96	46.8
여객 (백만 명)	국제선	22.09	10.13	66.54	69.48	118.0
	국내선	166.80	105.25	274.51	275.21	58.5
	합계	188.89	115.38	341.05	344.69	63.7

출처: 인도항공협회

- 인도 화물운송은 코로나 이전 시기 물동량과 근접한 수치를 보이며 점차 회복해가는 추세를 보이고 있음

< FY21/22 주요 공항별 월별 취급 화물 >

(단위: 톤)

공항	11월	12월	1월	2월	3월	4월
델리	75,093	81,544	73,740	67,631	80,461	78,415
뭄바이	62,965	68,389	59,371	58,112	69,278	65,623
벵갈루루	34,353	35,122	32,973	31,881	36,109	32,437
첸나이	26,993	29,264	25,780	25,272	32,351	30,578
하이데라바드	11,813	12,602	11,171	11,285	13,004	12,402
콜카타	12,445	12,024	10,719	9,785	13,391	10,677
소계	223,662	238,945	213,754	203,966	244,594	230,132

출처: 인도항공협회

- (해상운송) FY21/22 주요 12개 항만의 물동량은 전년 대비 7.09% 증가한 720백만 톤, 주요 항구(나바쉐바항, 뭄바이항, 첸나이항 등)는 두 자릿수 증가세 기록
 - 중앙정부 관리하는 12개 주요 항구(Major Port)와 주정부 또는 주(州) 해양 위원회가 관리하는 205개의 비주요 항구(Non-Major Port)로 구분, 주요 항구는 인도 전체 해상운송 물동량의 약 61%를 차지
 - 인도 해상 운송은 가치 측면에서 무역의 약 70%를 처리하고 있으며, '05년부터 10년간 연간 화물 운송량이 10억 톤으로 2배 가량 증가
 - 최대 물동량을 기록하고 있는 딘다알항의 물동량은 8.11% 가량 증가한 반면 모르무가오항은 16.06%의 감소세를 보였음

< 주요 12개 항구 FY21/22 물동량 >

(단위: 천 톤, %)

해당 州 / 항구	물동량	전년 대비 증감률
1 구자라트, 딘다알	127,100	8.11
2 오디샤, 파라디프	116,132	1.38
3 마하라슈트라, 나바쉐바	75,997	17.26
4 안드라프라데시, 비사카파트남	69,030	△1.16
5 마하라슈트라, 뭄바이	59,891	12.32
6 웨스트벵갈, 콜카타	58,469	△4.72
7 타밀나두, 첸나이	48,564	11.51
8 카르나타카, 신망갈로르	39,296	7.66
9 타밀나두, 카마라자르	38,742	49.65
10 케랄라, 코친	34,550	9.67
11 타밀나두, 치담바라나	34,119	7.33
12 고아, 모르무가오	18,456	△16.06
총계 (주요 12개 항구)	720,346	7.09

출처: 인도항만협회, KITA 등 자료를 바탕으로 재편집

2 | 관련 정책 동향

가. 주요 정책 방향

□ 국가 인프라 구축 계획 (National Infrastructure Pipeline, NIP)

- 경제성장 및 인프라 투자 강화를 위한 5개년 국가 인프라 구축계획을 '19년에 발표하였으며, 그 규모는 111조 루피(약 1.5조 달러)에 달함
 - 당초 6,835개의 프로젝트 규모로 실시되었고, 40% 수준인 44조 루피 규모 프로젝트가 진행 중이며, 22조 루피 가량의 프로젝트는 시행 이전
 - FY22/23 연방예산안에서 인프라 부문을 강화하기 위해 10조 루피 (1,305억 달러)를 할당하였고, 국가 기반시설 파이프라인(NIP) 프로젝트 규모가 9,366개로 확장되어 FY24/25까지 지속적으로 진행될 예정
- 해당 계획은 운송, 에너지, 디지털, 농업, 사회 및 산업 인프라 부문의 하위 23개 부문으로 구성, 그 중 72% 가량을 상위 4개 부문이 차지
 - 상위 4개 부문은 도로(23%), 에너지(21%), 물과 위생시설(15%), 철도(12%)이며, 도시개발(대중교통, 주거), 산업 인프라(물류), 공항, 항만 등에 투자하고 있음
- 주별로 프로젝트를 시행 중이며, 타밀나두가 8.44조 규모로 가장 높은 액수의 프로젝트를 진행 중이며, 그 뒤를 안드라프라데시(8.04조), 마하라슈트라(7.69조), 우타르프라데시(5.26조) 등이 진행 중에 있음
 - 중앙 및 주정부에서 각각 39%를 진행하고, 민간 부문에서 22%를 진행
 - 총 예산의 18~20%는 중앙 정부를 통해, 24~26%는 주정부를 통해 조달될 것이며, 나머지는 채권, 금융기관, 민간 부문 등에서 조달될 것
 - 자본적 지출을 활성화하기 위해 정부자산 및 인프라를 민영화하는 국가 수익화 파이프라인(National Monetization Pipeline, NMP)을 시행
 - 관련 자금조달을 위해 2000억 루피 규모의 개발금융기관을 설립키로 하였으며, '21.3월 국립 인프라 개발은행(NaBFID)를 설립하는 법안 통과

□ 인프라 부흥 계획 (PM Gati Shakti Master Plan)

- 모디 총리는 인도 독립 75주년 행사에서 운송수단간 연결성 제고를 위한 7개의 핵심 엔진인 도로, 철도, 항공, 대중교통, 해운, 물류에 '24~'25년까지 약 100조 루피 규모의 투자를 단행할 예정임을 밝힘
 - 코로나19로 인한 물류비용 증가, 원유가격 상승, 공급망 위기 등으로 물류비용의 절감은 수출 경쟁력 확보에 있어 핵심 부문
 - '21.10월 16개 중앙부처 및 주정부의 인프라 계획을 통합하는 것을 목표
 - 플랫폼을 구축하고 프로젝트 맵핑 및 부처간 협업을 통해 사전계획 없이 진행되는 정부 프로젝트의 예산 및 시간 낭비를 최소화할 것으로 기대
- 인프라 부흥 계획은 수로 및 항만 개발, 회랑 개발 등 하기와 같은 다양한 프로젝트를 연결할 것으로 기대됨

< 인도 주요 물류/인프라 프로젝트 >

부문	프로젝트명	발표연도	세부내용
철도	화물전용 회랑 프로젝트 (Freight Corridors)	2007년	- 인도 전역을 잇는 철도 인프라인 '화물전용회랑(DFC, Dedicated Freight Corridors) 건설 프로젝트 - 현재 동부 DFC와 서부 DFC의 3,358Km의 화물 전용 철도 회랑 중 657Km가 '21.3월까지 완료되었고, '23.3월 최종 완료될 예정
항만	사가르말라 개발 계획 (Sagarmala and Inland waterways)	2015년	- 약 7,500Km 해안선 규모의 항구를 개발하는 인프라 프로젝트로 현재 5.48조 루피(740억 달러)의 투자 가치가 있는 802개 프로젝트로 확장된 상황 - '22.5월 기준 202개 프로젝트(9,928억 루피 규모)가 완료, 216개 프로젝트(2.12조 루피)가 시행 중이고, 384개 프로젝트(2.37조 루피)가 시행 예정 - 해상 노선을 활용하여 화물 운송 시 도로 운송에 비해 약 4배 이상의 화물량을 운반할 수 있고, 비용은 절반 수준 - 프로젝트 시행 이후 약 1만 건의 고용을 창출했으며, 향후 10년간 약 천만 건의 추가 고용 창출 예상
공항	UDAN 개발 계획 (Ude Desh ka Aam Naagrik)	2016년	- 힌디어로 "대중을 위한 공항"을 의미, 보조 항공노선과 지역공항 개발을 통해 인도의 2, 3군 도시들을 연결 - '19~'24년 내 2,500억 루피를 들여 100개의 신공항, 헬기장 등을 개발

			<ul style="list-style-type: none"> - '21.12월 기준 4번의 입찰을 거쳐 약 948개의 유효 노선이 최종 후보 항공사에 할당 - FY19/20 9개 공항 개발 완료, 20.12월까지 14개 공항이 개발되었고 FY22~FY23에는 각각 20개 공항 개발 예정
도로	<p>바라트말라 건설 계획 (Bharatmala Pariyojana)</p>	2017년	<ul style="list-style-type: none"> - '98년부터 추진된 고속도로 개발프로젝트의 종료와 함께 발족된 도로 및 고속도로 건설 프로젝트로, 10.63조 루피(약 1,400억 달러)를 투자하여 83,677Km 길이의 국도 및 고속도로, 그린필드형 고속도로를 설립 - 정부 도로건설 계획을 위한 단일 예산 중 가장 큰 규모 - 50개의 경제회랑, 24개의 물류단지과 북동지역 7개의 복합항만을 잇는 66개 IC(8,000Km), 116개 FR(7,500Km)을 건설하는 것을 목표로 함 - '22.3월 기준 20,411Km 구간의 프로젝트가 진행 중이며, 이중 8,134Km가 건설되었음. 14,389Km의 고속도로 프로젝트는 '23~'24년 입찰 진행. 기존 1단계 계획('17~'22) 완료 시점은 FY26/27까지 연기됨

출처: 인도 상공부, 재무부, 항만부 등 자료 종합

나. 예산 및 주요 플랫폼

□ FY22/23 연방 예산안 (FY22/23 Union Budget)

- '22년 2월 1일 인도 정부는 4가지 예산 배정의 우선순위와 함께 FY22/23 예산 편성액을 전년 대비 13.3% 증가한 39조 4,490억 루피로 발표
 - * 단, FY21/22에 실제로 지출된 금액(37조 7,000억 루피) 대비 4.6% 가량 증가
- 국가 인프라 파이프라인(NIP)와 인프라 부흥계획(PM Gati Shakti)의 연장선에서 인프라에 대한 투자 계획이 활발하게 진행
 - FY22/23 기준, 인프라 구축을 위한 공공자본 지출(Public Capital Investment)에 7.5조 루피를 할당했고, 정부 자산 현금화 정책으로 새로운 자본적 지출에 따라 유효자본지출(Effective Capital Expenditure)은 10.68조 루피(GDP의 4.1% 수준) 확장 전망
 - '23년도 자본 지출은 약 34% 가량 증가할 것으로 예상

< 최근 2개년 연방예산안 인프라 부문 비교표 >

	2022/23 연방 예산안	2021/22 연방 예산안
총 예산	39조 4,490억 루피	37조 7,000억 루피 (*실 지출)
인프라 부문 예산 (전년 대비 증감)	(총) 7.5조~10.68 루피 (35.4%~ 92.7%) - (도로) 1.99조 루피 (51.9%) - (철도) 1.4조 루피 (16.6%) - (항만) 170억 루피 (13.9%)	(총) 5.54조 루피 (*실 지출) (34.5%) - (도로) 1.31조 루피 (32.2%) - (철도) 1.2조 루피 (7.1%) - (항만) 158억 루피 (14.4%)
주요 내용	- (도로) '22-'23년 2천억 루피를 투입해 25,000Km의 고속도로 확장 - (물류) 통합물류 인터페이스 플랫폼(ULIP), PPP방식 4개의 복합운송 물류단지 설립(~'23) - (철도) 향후 3년간 400대의 준고속열차 및 복합 운송 물류터미널 100개 도입 - (교량) 60Km 규모 8개 PPP 방식 로프웨이 도입(~'23)	- '30년까지 미래철도시스템 계획을 시행할 예정, 세부 단계 중 하나로 '22.6월까지 동·서부 화물회랑(DFC) 지정 - 물류 시스템 개발 및 개선을 통해 물류 운송비용 절감 - 자금조달을 위한 2,000억 루피 규모 개발금융기관(DFI) 설립 - 바라트말라 프로젝트 세부 사항 현행화

출처: 인도 재무부, 2022/23 연방예산안, 2021/22 연방예산안

□ 주요 온라인 플랫폼

○ IIG(India Investment Grid)

- 국내외 투자자에게 NIP 계획에 따른 프로젝트뿐만 아니라, 인도 전역의 프로젝트를 기획 및 사전준비 단계부터 실시간 연결해주는 온라인 플랫폼
- NIP 프로젝트 관련 입찰 진행 현황과 그 외 프로젝트 전반적인 현황, 다가오는 입찰정보 등을 확인할 수 있음

○ PRAGATI(Pro-Active Governance And Timely Implementation)

- 주정부 프로젝트 및 주요 프로그램을 모니터링하기 위한 플랫폼
- 주요 이해 관계자들간 실시간 정보교환을 가능하게 하고, 투명성을 증대하며 정부 부처간 상호의존성을 줄여 프로젝트의 지연을 방지

○ eSuvidha

- 프로젝트 관리시스템(ePMS)으로 대규모 공공, 민간과 PPP 프로젝트의 셋업 및 시운전 승인을 신속하게 추적하고 이러한 프로젝트의 병목 현상을 제거
- Fast-Track Clearance를 가능하게 하는 플랫폼으로 활용 가능

○ 통합 인허가 프로세스

- 프로젝트 허가를 위한 공증문서(NOC) 신청 양식을 일원화하여 통합된 단일 온라인 플랫폼을 통해서 신청 가능토록 하고, 15일간 이의가 없을 경우 인정된 NOC로 해석됨
- 이전보다 건축 허가 과정이 효율적

< 프로젝트 관련 주요 플랫폼 웹사이트 >

명칭	이미지	웹사이트
IIG (India Investment Grid)		https://indiainvestmentgrid.gov.in/
PRAGATI (PRo-Active Governance And Timely Implementation)		https://pragati.nic.in/pragati/loginPage#nb
eSuvidha		https://esuvidha.gov.in/
통합 인허가 프로세스		https://industries.cg.gov.in/SIPB/sipb/forms.pdf

출처: 각 웹사이트 종합

3 분야별 발주 예상 프로젝트

□ 도로

발주처	National Highway Authority of India (NHAI)	규모	약 13.5억 달러
프로젝트 개요	<ul style="list-style-type: none"> • 발주시기: 2023 ~ 2027년 • 프로젝트 분야: 도로 및 교량 • 발주방식: EPC(설계+조달+시공) 		
상세 내용	<ul style="list-style-type: none"> • 마하라슈트라 주 푸네-아우랑가바드 고속도로 건설 프로젝트 • 225Km 규모 • 파이탄(Paithan)과 아흐메드나가르(Ahmednagar) 지역을 연결하는 4~6차선 규모의 고속도로 건설 • 바라트말라 프로젝트의 일부로 진행 중 • 현재 건설 중인 뭄바이-나그푸르 고속도로(701Km)와 연결, <ul style="list-style-type: none"> - 두 도시간 이동 시간을 4~5시간에서 약 2시간까지 감소할 것으로 기대 		
특이사항	<ul style="list-style-type: none"> • 해당 프로젝트는 2022년 4월에 발표되었으며, DPR과 사업타당성 검토는 진행 중임. • 관련 토지취득이 이루어지지 않았고, 건설 입찰이 아직 시작하지 않은 상황 		

□ 철도

발주처	Kerala Rail Development Corporation Limited (KRDCL)	규모	약 86억 달러
프로젝트 개요	<ul style="list-style-type: none"> • 발주시기: 2021년 ~ 2027년 • 프로젝트 분야: 철도 • 발주방식: Tender(입찰) 		
상세 내용	<ul style="list-style-type: none"> • 티루반탄타푸람(Thiruvananthapuram)에서 카사라고드(Kasaragod)까지의 준고속철도 노선 건설 프로젝트 • 총 530.6Km 규모로, 11개의 구역(Districts)을 연결 • 인도 중앙 철도부와 케랄라 주 정부의 합작회사인 케랄라 철도 개발 유한공사(KRDCL)간 추진 • 인도 남부 케랄라 전체 남북을 따라 교통을 용이하게 하여, 현재 12~14시간인 이동 시간을 4시간 미만으로 줄일 것으로 기대 • 준고속철도 사업은 EMU형 전동차를 9량 편성하고, 각각의 전동차는 12량까지 연장될 수 있을 것 		

특이사항	<ul style="list-style-type: none"> • '20.6월 케랄라 주에서는 해당 프로젝트 DPR을 승인하였으나, 세부 노선 정렬에 대해서 추가적으로 논의 중에 있음 • 사업을 위해서 1,383 헥타르 규모의 토지를 취득해야 하며, 이중 1,198 헥타르가 사유지임. • 관련 재원은 중앙·주정부의 주식형 펀드자금과 여러 대출기관의 자금을 활용하여 진행될 것이며, 중앙과 주정부는 케랄라 인프라 투자 기금 위원회로부터 210억 루피에 대한 행정 제재를 승인하였음
-------------	---

□ 항만

발주처	Mumbai Port Trust (MbPT)	규모	약 73.96백만 달러																
프로젝트 개요	<ul style="list-style-type: none"> • 발주시기: 2023년 4월 1일 ~ 2026년 3월 31일 • 프로젝트 분야: 항구 • 발주방식: PPP(민관협력 파트너십) 																		
상세 내용	<ul style="list-style-type: none"> • 민관협력방식(PPP)으로 뭄바이 항구 Princess Dock에 최첨단 마리나* 시설을 개발할 계획 * 마리나: 요트를 타는데 필요한 모든 시설을 갖춘 요트전용항구, 요트 탑승 뿐 아니라 산책로, 유람선, 관람시설 등을 모두 갖춘 폭넓은 개념으로 활용 • 총 8.2 헥타르의 부지에 건설될 예정 • 세부 계획 및 설계는 PPP 운영자가 수행할 예정 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">프로젝트 구분</th> <th style="text-align: center;">규모(헥타르)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">1. 마리나 서비스</td> <td>1. a) 수역시설</td> <td style="text-align: center;">5.2000</td> </tr> <tr> <td>1. b) 해안 산책로</td> <td style="text-align: center;">0.8400</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center;">2. 마리나 육상시설</td> <td>2. a) 조선소</td> <td style="text-align: center;">0.9800</td> </tr> <tr> <td>2. b) 보조시설</td> <td style="text-align: center;">1.0064</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">총 계</td> <td style="text-align: center;">8.0264</td> </tr> </tbody> </table>			프로젝트 구분		규모(헥타르)	1. 마리나 서비스	1. a) 수역시설	5.2000	1. b) 해안 산책로	0.8400	2. 마리나 육상시설	2. a) 조선소	0.9800	2. b) 보조시설	1.0064	총 계		8.0264
프로젝트 구분		규모(헥타르)																	
1. 마리나 서비스	1. a) 수역시설	5.2000																	
	1. b) 해안 산책로	0.8400																	
2. 마리나 육상시설	2. a) 조선소	0.9800																	
	2. b) 보조시설	1.0064																	
총 계		8.0264																	
특이사항	<ul style="list-style-type: none"> • DPR(프로젝트 세부시행 보고서)가 지속 수정되고 있음. • '22.5월 기준, 선정된 프로젝트 사업자는 마리나 건설에 대한 3년 기간을 포함해 50년간 항만 당국과 수익을 공유하는 방식으로 광고, 공간 임대, 관광 관련 활동을 할 수 있는 양허기간을 갖게 됨 																		

II 주요 부문별 현황

1 물류 전반

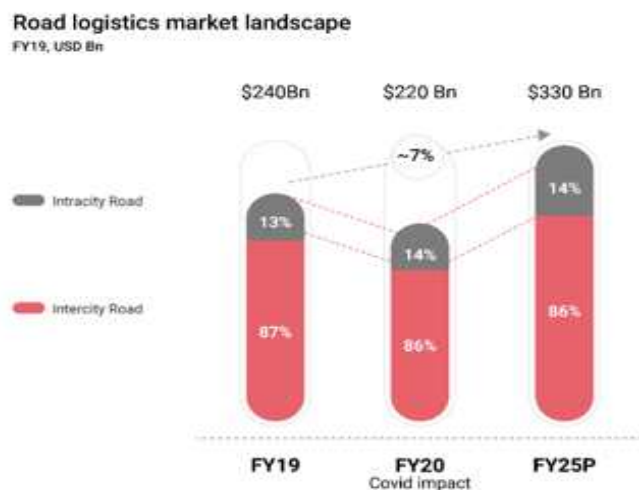
가. 시장 동향

□ 규모 및 특성

- 인도 물류 시장은 지난 2년간 둔화의 시기를 직면한 후 다시 성장하고 있으며, 인도 정부는 물류비용 절감을 위해 도로, 각종 운송 인프라, 창고, 운송수단간 연결성과 디지털화 등을 위한 정책을 시행 중
 - FY22/23 연방예산안에서 발표한 PM Gati Shakti 계획의 일부인 화물 전용 회랑 개설, 초연결성, 복합 운송, 기술 주도 웨어하우징은 금년 예산안의 주요 포인트 중 하나로 볼 수 있음
 - 인도 물류시장은 향후 5년간 연평균 8%의 성장률을 기록하여, FY19/20 기준 2,200억 달러의 시장에서 '25년 3,000억 달러 시장으로 크게 증가할 것으로 보임
 - 이러한 성장세는 빠르게 성장하는 전자상거래 시장과 소매판매 시장 등 여러 복합적 요소에 의해 더욱 촉진될 것으로 보임

< 인도 물류시장 전망 >

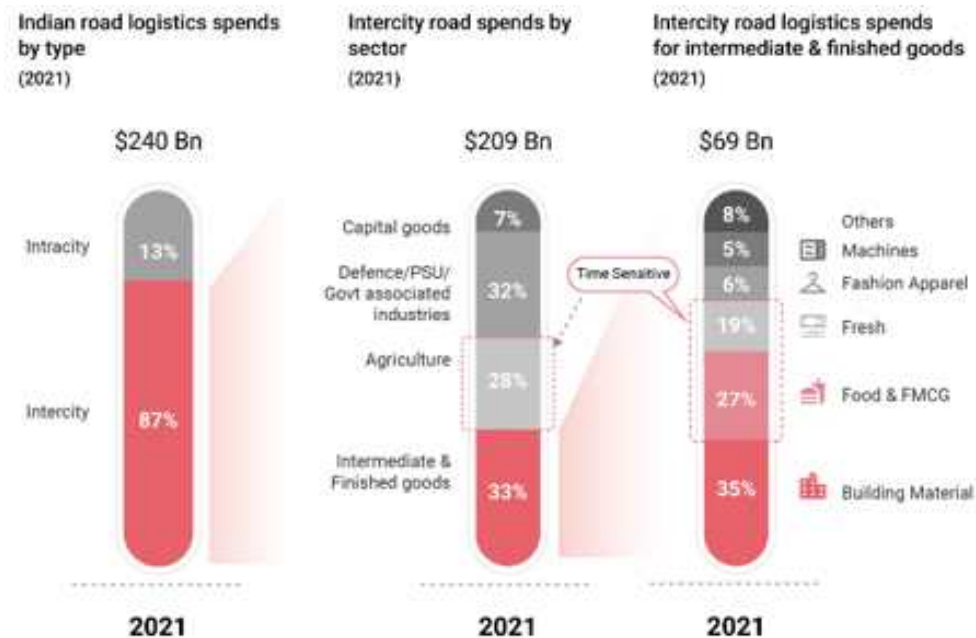
(단위: 십억 달러)



- 인도의 '21년 시외 물류(Inter-city Road Logistics) 지출은 2,090억 달러로, 전체 도로 물류 지출의 87%를 차지함
 - 시외 물류란 편도로 200Km 이상 떨어져 있으면서 왕복에 24시간 이상 걸리는 물류 건을 의미하며, 시외 물류의 3분의 1이 중간재 및 완제품 운송으로 이용되고 있음
 - On Demand Market(주문형 물류 시장)은 전체 장거리 물류 시장의 약 63%를 차지하고 있는데, 이러한 화물들은 즉각적인 지불과 함께 즉시 상품을 이동하는 것을 의미함. 긴급한 소비자의 요구를 충족시킬 수 있으나, 선적물이 한 번에 하나씩 부하별로 배정되므로 일반 물류비용보다 비싼 편임
 - 나머지 37%는 Contract Market(계약 시장)으로 일반적인 계약거래에 따른 물류 거래를 의미함

< 인도 시외 물류 이동(Intercity) 현황 >

(단위: 십억 달러)



출처: Redseer Logistics Report, '22.6월

나. 정책 동향

□ 주정부 주요 정책

- 국가물류정책 (National Logistics Policy, 이하 “NLP”)
 - 경제성장과 사업 및 수출 경쟁력을 제고하기 위해 물류비용을 당시 GDP의 13~14% 수준에서 9~10%까지 줄이는 것을 목표로 함
 - 물류창고, 배송 전문가, 관세 브로커, 제3자 서비스 제공업체 등 서비스 제공업체와 정부기관을 디지털 방식으로 통합해, 지역간 원활한 물자 흐름을 가능케 하는 단일 창구 포털을 만들고자 함
 - 효율적인 제품 이동과 효율적인 데이터 추적을 통한 공급망의 성장을 꾀하고자 하며, 이를 위한 물류 데이터 및 분석 센터를 만들 계획이고 세부 사항은 정부에 의해 조만간 검토되어 발표될 것으로 보임
- 통합물류 인터페이스 플랫폼(Unified Logistics Interface Platform, 이하 “ULIP”)
 - 국가물류포털(NLP)이 ULIP와 통합되어 복합운송 물류 생태계의 효율성을 더해갈 것으로 보임
 - ULIP는 모든 운송 관련 이해관계자간의 실시간 정보를 공유할 수 있는 투명한 단일 창구 플랫폼으로 인도 물류 비용을 절감할 수 있게 설계되었음
 - 현재 6개 부처(항만, 해운, 수로, 철도, 도로, 고속도로, 민간항공 등) 약 24개 디지털 시스템이 ULIP를 통해 통합되고 있음
- 운송물류 부문 2017년 ‘Infra’ 지위 부여
 - 운송물류 분야는 ‘17년에 ‘인프라 지위’를 추가적으로 부여받아 외화 자금을 낮은 금리로 대출받을 수 있으며, 더 큰 자본 투자를 유치할 수 있도록 다양한 혜택을 받을 수 있음

2 도로

가. 시장 동향

□ 규모 및 특성

- (규모) 인도 도로망은 총 637만 Km로, 세계 2위 수준이며 전체 운송업 중 도로 운송이 약 71%를 차지하고 있으며, 여객 측면에서 통근자의 90%가 도로를 이용하고 있음
- 일반도로 비중이 95%를 차지하고 있으며, 국가 및 주 고속도로는 총 비중에서 각각 2.21%, 2.68%에 머무는 등 비교적 낮은 편에 속함

< 인도 도로 유형별 비중 및 길이 >

(단위: %, Km)

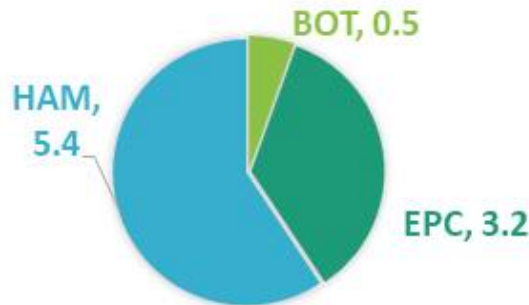
유형	비중	길이	비고
국가고속도로	2.21	140,995	중앙정부 관리, National Highways(NH)
주 고속도로	2.68	171,039	주정부 관리, 州간 또는 州-NH 연결
일반 도로	95.11	6,059,813	고속도로를 제외한 일반 도로
총 계	100.0	6,371,847	-

출처: IBEF

- FY21/22에 인도에서는 232.5억 달러 규모에 달하는 124개의 민관협력 (PPP) 프로젝트가 진행되었음
- '19년까지 인도에서 수행된 민관협력 사업은 총 9,242건이며, 이 중 37.62%는 BOT*로 수주된 사업이고, 2,872건이 도로 및 교량 관련 프로젝트
- * 건설-운영-양도(Build-Operate-Transfer) 방식: 민간사업자가 자금을 조달해 시설 및 설비를 완공(Build) → 사업비를 회수할 수 있는 기간 동안 이를 운영(Operate) → 정부에 최종 양도(Transfer)하는 PPP 프로젝트 금융방식
- 정부는 국내 도로건설 속도를 높이고자 국도(NH) 건설을 위한 하이브리드 연금모델(Hybrid Annuity Model) 방식을 승인

< 인도 국가고속도로청(NHAI) 입찰공고 유형별 규모('17~'20) >

(단위: 십억 달러)



주: EPC(설계+조달+시공)란 수주를 받은 사업자가 설계, 부품 및 소재 조달, 시공 및 자금조달 전반을 원스톱으로 제공하는 형태의 사업유형

출처: Infra Report, PL India

- (도로 건설) 코로나19 대유행 기간인 '20년에도 일일 평균 고속도로 건설량은 37Km를 기록, '22년까지 일일 평균 40Km 도로를 건설하여 '24년까지 60,000Km의 국가 고속도로를 건설하는 것이 목표
- 도로 건설량(Km) : (FY19) 10,855 → (FY20) 10,237 → (FY21) 13,298 → (FY22*) 5,835
- * FY22의 경우, '21년 10월까지 집계된 수치

< 일일 도로공사 길이 및 월별 건설현황 >



출처: IBEF(인도 브랜드자산재단)

- 인도 정부는 인프라 부문 예산 확충뿐만 아니라 토지 취득 활성화를 위해 ▲'토지취득 및 재활 및 정착에 관한 법률'(Land Acquisition and Rehabilitation and Resettlement Act) 도입 ▲PPP 통한 재원 확보 ▲TOT* 모델 도입 등을 통해 도로 건설 사업을 지원하고 있음
- * TOT 모델(Toll-Operate-Transfer): 인도 고속도로청이 민간 사업자에게 도로 톨게이트를 최장 30년까지 임대하여 건설비 대신 톨게이트 수입을 지급하는 정책

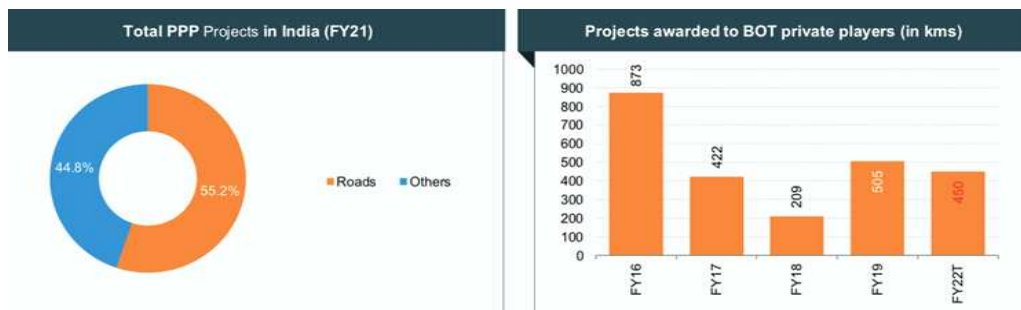
□ 투자 및 프로젝트 동향

○ 정부의 정책적 지원에 따른 민간부문 투자 확대

- FY21 기간 13,298Km 규모의 고속도로가 건설되었으며, 여객차 (Passenger Vehicles), 이·삼륜차 모두 구매수요 확장
 - * 현지 자동차 판매량('22.1월): PV, 이륜차, 삼륜차 각 25만 대, 112만 대, 2만 4,000대 규모
- 정부의 도농, 도로 인프라 확충과 PPP 활용 의지, FDI법 개정 등으로 인프라 부문 우리기업을 포함한 국제적 참여가 확대될 것

< 민관협력 투자 비중(FY21)과 BOT 민간부문 프로젝트 규모 >

(단위: %, Km)



출처: IBEF

- FY21 인도에서는 232.5억 달러 상당의 125개 PPP 프로젝트가 수행되었으며, 그 중 55.2%는 도로와 관련되어 있음
 - NHAI는 FY22 기간 민간 부문에 대한 BOT 모델로 할당되는 프로젝트 규모를 450Km로 보고 있으며, '21.11월까지 동 방식에 따라 약 1,000Km 가량의 고속도로 건설이 수행되었음
 - '20.11월 L&T 건설사는 동북부 아쌈 주 두브리과 메갈라야의 풀바리 지역을 연결하는 인도의 가장 긴 교량을 건설하기로 계약
 - 글로벌 투자사인 KKR은 고속도로 1호기(HC1) 등 7개 고속도로 자산 총 487Km에 대한 글로벌 지분 전량을 인수한다고 밝혔음
- 2005년까지 도로 건설시장은 공공부문 회사들에 의해 독점되는 추세였으나, 지난 10여년간 동 시장에 경쟁적인 민간 기업들이 참여하고 있으며, 입찰 시 그 규모 면에서도 크고 다양한 상황

< 주요 도로건설 기업 및 수행 프로젝트 >

구분	기업개요	주요 수행 프로젝트
 IRB Infrastructure	인도 고속도로 건설사로, 1998년 뭄바이 마하라슈트라에서 설립	뭄바이-푸네 BOT, 푸네-나시크 BOT, 암다바드-바로다 NH-8(8번 국도), 6차선 아그라-이타와 노선
 Infrastructure Leasing & Financial Services	1987년 설립되었으며, 국영은행과 보험회사 투자로 설립. PPP (민간협력 파트너십) 방식 수행	북부 카르나타카 고속도로, 서부 구자라트 고속도로, 노이다 톨 등
 Ashoka Infrastructure	2002년 설립되었으며, 41개의 PPP 프로젝트를 수행하였으며, 이외에도 EPC 등 프로젝트 수행	NH6 Dhankuni to Kharagpur, NH-3 Pimpalagaon-Nashik_Gonde Road
 HCC India	도로, 철도, 대중교통, 항만 등 다양한 프로젝트 수행	Bandra-Worli Sea Link, Delhi Faridabad Elevated Expressway
 GMR	GMR 그룹은 1987년 설립되었으며, 다국적기업으로 인프라, 전력, 공항, 기업 4개 부문으로 나뉨	Tuni-Ankapalli Highway, Tambaram-Tindivanam Highway

출처: IBEF

나. 정책 동향

□ 재정 예산

- FY22/23 연방예산안에 따라, 올해 도로교통부에 1.99조 루피(약 260억 달러)가 배정되었으며 전년도 실 지출 기준 약 51.9% 가량 상승
 - 인프라 구축 5개년 계획(NIP) 예산의 자본 지출 중 18%를 도로 부문이 차지할 것으로 전망
 - 투입되는 민간자본도 증가하는 추세로 '20년 말까지 PPP방식으로 고속도로 프로젝트에 310억 달러 가량이 투자되었으며, '21년 3월~12월 기간 민간부문의 투자가 19.8억 달러 가량으로 집계됨

- 인도 도로 건설 부문은 FY16~FY23 기간 동안 연평균 성장률 13.09%를 기록하고 있으며, 정부는 이에 인프라 중 도로건설에 대한 예산 비중을 가장 크게 두고 있고, 올해 배정예산은 역대 최고치 기록

< 도로 부문 정부 예산배정 추이 및 연평균 성장률(FY16~FY23) >

(단위: 십억 달러)



출처: IBEF, 2022/23 인도 연방예산안

- 세부적으로 최근 2개년 정부의 예산배정 세부내역은 아래와 같음

구분	시기	규모	내용
고속도로	'22.2월	5,795Km (130.9억 달러)	인도 국가고속도로청(NHAI)는 117개 구역을 연결하는 고속도로를 건설할 예정
고속도로	'21.10월	313Km (14.8억 달러)	편잡, 하리아나, 라자스탄 북부지역의 그린필드형(227Km 차지) 고속도로(Ambala-Kotputli Greenfield Corridor) 건설. '22.3월 건설완료
국도	'21.9월	134.8억 달러	예정이었으나, 현재 기준 80% 완료('22.5월) 북부 잠무&카슈미르 지역의 도로 인프라를 개발하기 위한 도로 프로젝트 발표. '14년 7개였던 국도가 '21년 11개로 증가
국도	'21.7월	295Km (556백만 달러)	동북부 마니푸르 지역에 16개 국도 건설

출처: IBEF

□ 정부 주요 정책

- 투자 희망 기업에 대한 투자 유치 및 금융지원 정책
 - 인프라 관련 건설기계 장비 수입세 인하 : 28% → 18%
 - 사업 착수 후 20년 중 10년 연속하여 소득세 면제 혜택
 - * 공사기간 포함 운영기간이 20년 이상 되는 프로젝트의 경우
 - 사업비의 40%까지 보조금 형태로 지원하여 프로젝트 지속성 유지

<중앙정부의 주요 조세감면 인센티브>

인센티브명	주요 내용
인프라 구축 인센티브	.지원대상 : 인도에 등록된 법인 및 컨소시엄 .선정기준 : 중앙정부 및 주정부와 계약을 통해 인프라 설비개발 운영 및 개보수에 참여한 인도 기업 (혹은 컨소시엄) .세부 내용 : 총 15년 중 10년간 이익의 100% 공제, 특정 인프라는 20년간 공제 .지원방법 : Section 80-IA(the Income Tax Act) 아래 소득신고 시 명시 .재원(financial resources) : 중앙정부 .인센티브 관할부처 : 소득세부(Income Tax Department)
인프라 (낙후지역)	.지원대상 : 인프라 개발사업 .선정기준 : 인도 정부가 지정한 낙후지역의 카테고리에 해당하는 인프라 개발 및 운영 사업에 종사하는 기업 .세부 지원내용 : 운영을 시작한 지 첫 3년 또는 5년간 이익에 대한 법인세 면제 및 그 후 추가 5년간 부분 감면(30%) .지원방법 : Section 80-IA(the Income Tax Act)를 활용, 소득 신고 시 명시 .재원(financial resources) : 중앙정부 .인센티브 관할부처 : 소득세부(Income Tax Department)

출처: 각 부처 자료 정리

3 철도

가. 시장 동향

□ 규모 및 특성

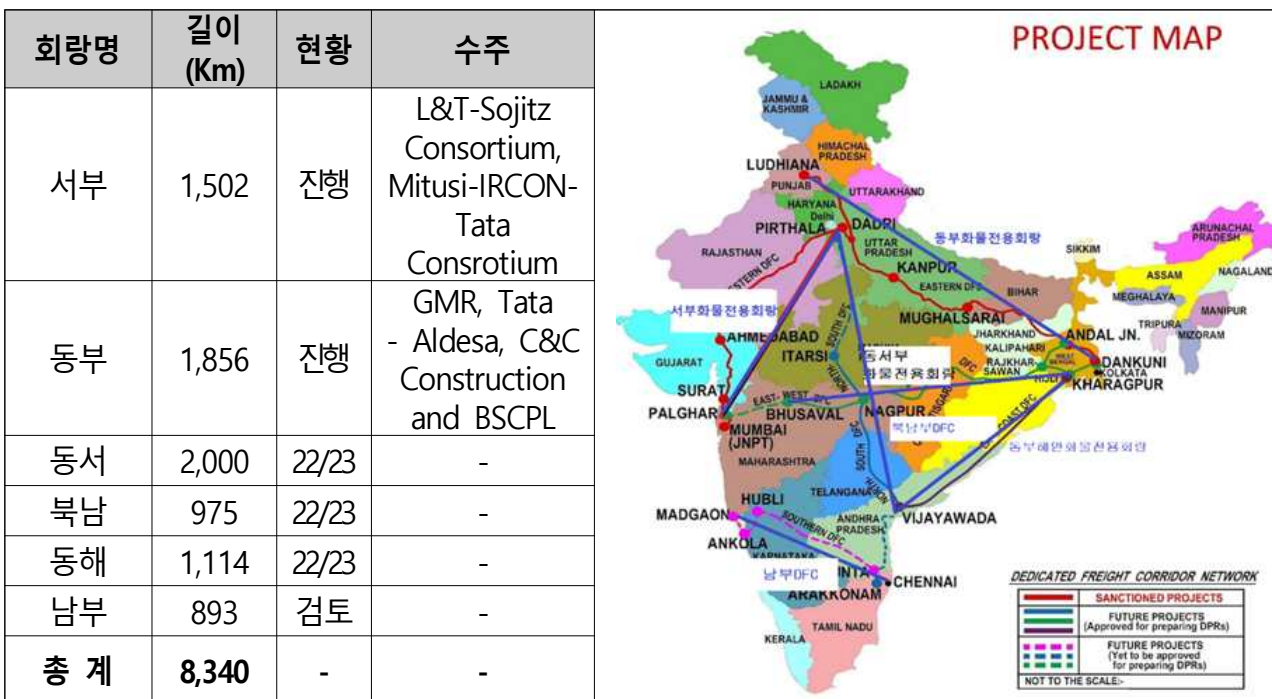
- 인도는 철도 길이 및 열차 수 규모 세계 4위이며, 하루 2만 편 이상의 열차를 운행 중이고, 일일 2,400만 명의 탑승객, 열차 한 편 당 평균 13,452명이 탑승하고 있음

- 인도는 총 선로 규모 126,611Km에 7,337개 역과 68,103Km의 철도노선을 보유하고, 22,593개의 열차(9,141개 화물열차, 13,452개의 여객열차)를 운행함
- 인도 철도부에 의해 모든 철도 운송이 대부분 소유 및 운영됨
- 인도 철도산업은 크게 여객 부문과 화물 부문으로 나뉘며, 화물 부문은 대개 광물 자원, 철광석, 곡물, 비료, 석유제품 등으로 구성된 9개의 상품이 주요로 운송되고 있음
- 인도 철도산업의 주 수입원은 화물·여객운송으로, FY21/22 기준 철도 화물수입은 전체의 75.8%, 여객수입은 24.2%를 차지하며, 화물 부문으로부터 발생한 이익은 승객 부문의 교차 보조금으로 활용됨
- 인도 철도의 총 수익은 FY20/21 기간 약 168억 9천만 달러로 집계됨
- 여객운송 부문 수입액은 '16년 약 69억 달러에서 '20년 72억 5천만 달러 규모로 꾸준히 성장하고 있으며, 연평균성장률 1.25%를 기록
- 화물 부문 수입액은 '16년 166억 8천만 달러에서 '20년 4천만 달러 규모로 마이너스 성장을 기록하고 있고, 연평균성장률 -0.68%를 기록
- 13개 도시에 637.2Km의 메트로 철도와 12개 이상의 메트로 프로젝트들이 예정된 가운데, 메트로 철도 또한 빠르게 성장할 전망
- 미래의 철도 수익을 늘리기 위해서 다양한 부문을 위해 힘쓰고 있는데 우선, 철도의 가장 중요한 수익원인 여객 수입을 늘리고자 성수기 특별 열차를 운행하고, 칸별 다양한 시스템과 시설 차이를 두어 프리미엄 열차로 수입액을 올리고 있음
- 또한, 화물 운임을 통한 수입을 늘리고자 미니레이크의 거리 축소, 항만 혼잡 통행료 철폐, '메리-고 라운드' 정책의 합리화 등을 취하고 있음
- 인도 철도는 작은 짐을 운반할 수 있는 소포 서비스를 운영하고 있는데, 이를 통해 농산품, 가금류, 이륜차, 기계류, 의약품 등이 운반되고 있음
- * 소포 공간을 민간 당사자에게 임대하여 소포 관련 정책의 민영화와 자유화에 초점을 둘 예정
- 이외에도 철도역 및 기차에 대한 대량 광고판 수입, 도로 통행료 수익, 디지털 예약 및 내부 인테리어 등을 통한 편리성 제고로 소비자를 늘려 수익을 올릴 수 있도록 노력하고 있음

□ 프로젝트 및 수출입 동향

- 인도 전용화물 회랑공사(DFCCIL)는 루디아나-단쿰지를 잇는 동부화물 회랑과 다드리-자와하르왈 네루 항구까지의 서부화물회랑을 총 비용 155억 9천만 달러를 들여 건설하고 있음
 - 동부 화물전용회랑 프로젝트는 월드뱅크, 서부 화물전용회랑 프로젝트는 일본국제협력기구(JICA)에서 자금을 지원받아 건설 진행
 - 서부 DFC의 경우 일본 기업들이 인도 메이저기업과 컨소시엄을 이루어 거의 모든 서부 구간 건설을 수주받은 상황
- 건설에 사용되는 주요 원자재 중 하나인 'Laterite(라테라이트)'는 최근 인도 남부 타밀나두와 안드라 프라데시 사이에서 구입되어 운반되는데 인도 철도부는 이를 새로운 화물 운송 흐름이라고 불렀음
 - 이 물질은 쿠치 사막의 광산에서 나오는데 연간 7만 톤에 달하는 물량을 6척의 배를 통해 첸나이로 운반함
 - 첸나이 항에서 화물열차를 통해 안드라프라데시의 시멘트 제조공장을 운반되는 프로세스이며, 남부DFC의 개발로 철도 화물운송으로 연간 320만 달러의 수익 발생

< 화물전용회랑(DFC) 프로젝트 진행도 >



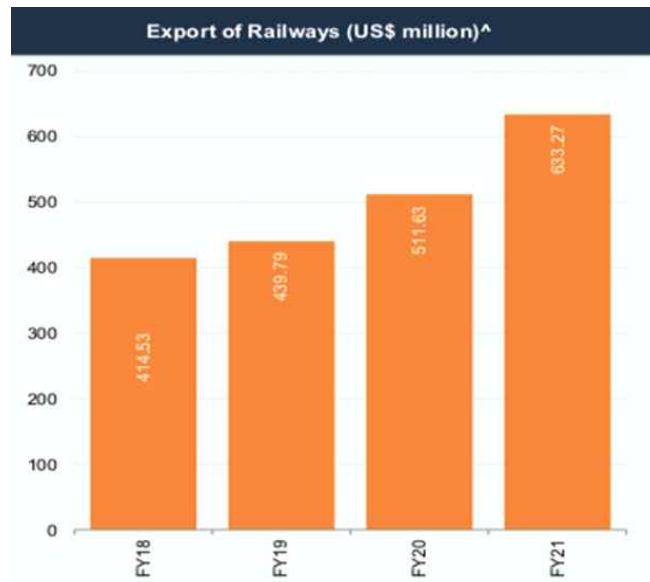
출처: DFCCIL

- 주로 공공의 영역이었던 철도 프로젝트도 민관협력(PPP) 방식이 장려되어, 인도 정부는 철도 노선의 민간 소유를 허용한 ‘철도 연결 및 용량 증설 프로젝트 참여모델’을 승인하였음
 - 또한, 민간투자를 확대하고자 2가지 핵심 이니셔티브를 발표하였음.
 - ▲철도네트워크를 통해 민간 사업자에 의한 여객 열차 운행 ▲전국에 있는 철도역 재개발 사업
 - 인도 철도부에 따르면, 해당 프로젝트들은 향후 5년 내 75억 달러 이상의 투자를 야기할 잠재력을 가지고 있음
- 2030년 국가철도계획(National Rail Plan for 2030)에 따라, 100% 전기화된 미래 첨단형 철도시스템을 구축하여 물류비용을 절감할 수 있을 것으로 기대하고 있음
 - 또한, 자립인도(Self-reliant India) 이니셔티브에 따라, 인도 제조업체들은 암다바드와 뭘바이를 연결하는 인도 최초의 고속철도 회랑을 위한 첨단 기계 제조 요구를 받고 있으며, 해당 부문 기술력을 가진 한국 또는 외국 기업의 참여가 가능할 것으로 보고 있음
 - 마지막으로, ‘22~’23년 인도 준고속열차(Vande Bahrat) 400대가 도입될 예정이며, 해당 열차는 한국 기준 ‘무궁화호’ 제조 수준 기술이 요구되는 것으로 판단됨
 - 인도 정부는 철도부문 인프라의 현대화를 위해 최신 기술들을 활용하고 있음. 일례로 델리-바라나시 고속철도 회랑의 표면을 조사하기 위해 헬리콥터에 장착된 레이저 장치(LIDAR-Light Detection and Ranging 기법)를 사용하고 있으며, 역 주변 승객들에게 폭풍 등 날씨 정보 알람서비스를 제공하고자 북서쪽 철도 19개 역에 일기예보 서비스 자동화 장비를 설치하였음
- ‘20~’21년 동안 기차표를 구매하지 않고, 또는 정식으로 예약되지 않은 수하물 운송 건으로 9만 5천 건의 검사를 수행했고, 이에 따라 325만 건, 15.2억 루피 규모의 적발이 이루어짐
 - 이러한 시스템의 사각지대를 극복하고자 E-Ticketing 시스템인 NGeT, 고객 온라인 예약시스템인 PRS 등이 도입되고 있는 추세

- 인도의 철도 부문 수출은 FY17/18 4억 1,453만 달러였으나, FY20/21 6억 3,327만 달러에 달하며 크게 성장하였음
- '20.7월 인도 정부의 보조금 지원 하에 방글라데시에 10대의 광궤(BG) 기관차를 인도했고, 현대자동차 인도법인은 네팔에 125대의 인도 철도를 수출한 바 있음. 이를 통해 탄소발자국을 20,260 톤 가량 절감함

< 인도 철도 수출량 추이 >

(단위: 백만 달러)







출처: IBEF

- 시속 160~200Km의 준고속철도 프로젝트를 수행하고 있으며, '21.6월 중앙 정부는 마하라슈트라 푸네에서 나시크 사이의 235Km 준고속철도 회랑 건설을 승인했고, 이에 22억 달러의 비용이 들 것으로 예상
- '20.11월 카푸르탈라에 위치한 Indian Railways의 Coach 공장(RCF)에서는 현대식 준고속 2층 열차인 'Coach'를 도입하였고, 이는 시속 160Km까지 운행 가능하며, 현대식 화장실, 플러그, 냉방장치 등을 보유하고 있음
- 최근 뭄바이-암다바드 신칸센(Bullet-Train) 도입 사업을 위해 일본 업체로부터 신칸센 24대를 입찰을 통해 인수받을 예정이며, 프로젝트의 예상되는 가치는 145억 2천만 달러로 관련 노선 여행시간을 2시간으로 단축할 예정

- 회랑 건설은 2023년도로 예상되며, 고속열차의 평균 속도는 기존 110-130Km 수준에서 160-200Km 수준으로 증가할 것
- '20.11월 인도 고속철도공사(NHSRCL)는 L&T와 설계 및 건설 계약 체결

< 주요 철도 관련 기업현황 >

구분	기업개요
	<p>인도 철도부 산하의 Navratna PSU(공공부문 사업)을 맡고 있으며, 운송업과 터미널 및 창고 운영을 주로 수행하고 있음</p>
	<p>인도 철도부 산하 SPV(Special Purpose Vehicle)로 DFC의 건설, 관련 프로젝트 개발 및 계획, 자금 동원, 유지보수 및 운영 등을 수행</p>
	<p>인도 철도부 산하 SPV, 철도 엔지니어링 작업 구축</p>
	<p>인도 최대의 통신 인프라 제공업체로 철도부 산하 Mini Ratna PSU(공공부문 사업)를 맡아, 열차제어 운영 및 안전시스템 현대화를 수행</p>

출처: IBEF

나. 정책 동향

□ 재정예산

- FY22/23 연방예산안에 따르면, 철도부에 총 189.7억 달러가 배정되었고, 향후 3년간 100개의 복합운송 화물터미널과 400대의 준고속열차를 도입할 예정
- 인도 철도의 용량 추가 및 현대화를 위해 2032년까지 약 5,452억 달러의 투자가 예상되며, 자본지출은 매년 92% 증가할 것으로 예상됨

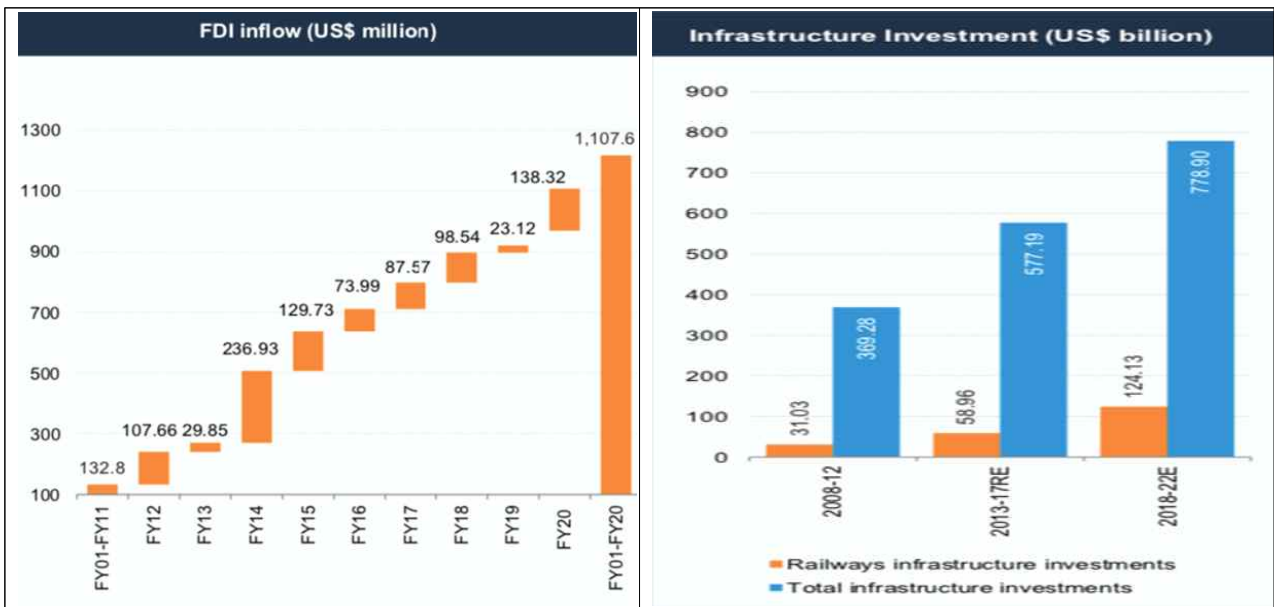
□ 정부 주요 정책

○ 철도 부문 FDI 정책 및 추이

- '14년 철도사업에 FDI를 전면 개방하여 100%까지 출자 인정, '14년 FDI 507백만 달러에서 '19년 920백만 달러까지 유입액은 꾸준히 증가
- 일례로 FY20/21 철도차량 등을 제조하는 프랑스 대기업 알스톰(Alstom)은 인도 철도청(Indian Railways)과의 합작사인 '마데푸라 일렉트릭 로코모티브(MELPL; Madhepura Electric Locomotive Pvt. Ltd)를 통해 전기기관차 10량을 인도 철도청에 납품

< 철도 부문 FDI 추이 >

(단위: (좌) 백만 달러 / (우) 십억 달러)



출처: IBEF

- '00.4월~'21.12월까지 철도 관련 부품 산업에서 FDI 유입액은 총 12억 3천만 달러였으며, '20.7월 인도 철도부는 FDI 투자유입액을 늘리고자 철도 이사회에 프로젝트 개발 셀(PDC)이라는 특수기관을 설립
- 프랑스, 한국, 독일, 중국, 영국 등 많은 국가들이 철도역 재개발 및 현대화 프로젝트에 관심을 기울이고 있음

< 진행중인 철도 부문 FDI/입찰/차관 사례 >

구분	시기	내용
신칸센-고속철도, 도시 인프라 개발 등	'22.3월	고속철도뿐 아니라 인도 도시인프라 개발을 위해 기시다 후미오 총리는 관련 부문 5조 엔(420억 달러) 투자 계획을 발표, 일본기업을 유치해 공장을 지을 것임을 표명
뉴델리 철도역 재건 입찰	'21.5월	인도 Adani Railways, GMR Group, Arabian Construction, Anchorage Infra, Kalpataru Power Transmission 등 국내외 9개 기업이 재건 입찰에 참여하였으며, 650억 루피 규모
벵갈루루 지하철 2단계 구축사업	'21.3월	일본국제협력기구(JICA)는 관련 사업을 위해 인도 정부에 5억 2,360만 엔의 차관을 제공할 예정
델리-가지아바드- 메루트 지역 고속교통 회랑	'21.1월	NCRTC는 프랑스에 본부를 둔 Alstom사에 델리 NCR 고속교통 회랑 프로젝트를 위한 1억 600만 유로의 계약을 체결하였음

출처: IBEF

○ 투자/진출 희망 기업에 대한 정부 정책

- R3I 정책은 추가적인 철도 수송 능력을 창출하고 철도 연결사업에 민간 부문의 참여를 유도하고자 ▲비용 분담-화물 리베이트, ▲전액 기여-할당 수익, ▲특수목적차량(SPV), ▲전용선(Private Lane)의 4가지 모델을 허용하고 있음

- R2CI 정책은 석탄과 철광석 광산의 철도연결을 개선하기 위해 시작되었으며, 노선 건설에 관련된 개발자에게 10~25년간 운임에 대한 추가 요금을 부과

* 해당 정책에는 자본 비용 모델(2개사)과 SPV 모델(다수 참여자)이 있음

- 인도는 기후변화대응의 일환으로 철도의 전기화 부문에 대한 민간 자본의 투입을 촉진하고 있음. '20~'21년 사이 6,015 RKM* 전기화 노선 생성에 성공했으며, '14~'21년 7년간 전기화된 노선의 수는 이전 7년('07~'14년) 대비 5배 이상 증가한 수치

* RKM(Route Kilometer)란 철도망에서 두 지점 사이의 거리를 측정하는 단위로, 노선 기준으로 두 지점 사이의 거리(KM)를 표시하는 것

- 인도 철도는 브로드게이지(BG, 광궤 노선) 철도의 전기화를 수행하기로 결정했으며 '23-'24년까지 작업을 완료할 것으로 보임. 64,689km의 광궤 노선 중 45,881km가 전기화되었고 나머지 18,808km의 노선은 진행 중에 있음. 약 28억 달러가 나머지 BG 노선의 전기화에 사용될 것으로 예상됨
- '21년 10월 기준으로 인도 철도는 카티하르에서 구와하티까지 총 649km의 전기화 작업을 완료하여 북동부 프런티어 철도를 연결하였음

4 | 항만

가. 시장 동향

□ 규모 및 특성

- 인도는 중앙정부가 관리하는 12개의 주요 항구와 205개의 비주요 항구로 구성되어 있으며, 주요 항구는 7,517Km 길이의 해안선(동서부 각 6개)에 위치
 - * 205개 비주요 항구는 주 정부 또는 주 해양 위원회에서 관리하고 있음
- 200여개의 비주요 항구 중 65개가 화물을 취급하고 있으며, 나머지는 화물을 취급하지 않는 '항구한계선(Port Limits)'으로 어선과 작은 여객선을 위한 용도로 활용됨
- 사르가말라(Sargamala) 프로젝트로 6개의 새로운 대규모 항구가 향후 인도에 개발될 것으로 전망됨
- 항구 부문은 인도 GDP의 약 1%를 차지하며 해당 부문의 성장은 제한된 항만 인프라, 제한된 내륙 연결, 낮은 디지털화 및 기계화 수준 등 여러 절차적 문제로 제약을 받아왔음
- 주요 항구 중 구자라트, 딘다얄 항이 17.6%의 점유율로 1억 2,710만 톤의 가장 많은 화물을 처리했으며, 이어 파라디프 항, 나바셰바 항 등이 뒤를 잇고 있음

- 국가 무역량의 95%와 무역 가치의 68%가 해상운송을 통해 이루어지며, 교역량 증대에 따라 FY20/21 연 12.5억 톤 가량 처리되는 해상 화물량은 '30년 연간 2.4억 톤으로 약 2배 증가할 것으로 예측
- 인도 주요 항구의 선회 시간은 FY17 기준 82.32시간에서 FY21 62.16시간으로 빠른 속도로 감소하였음

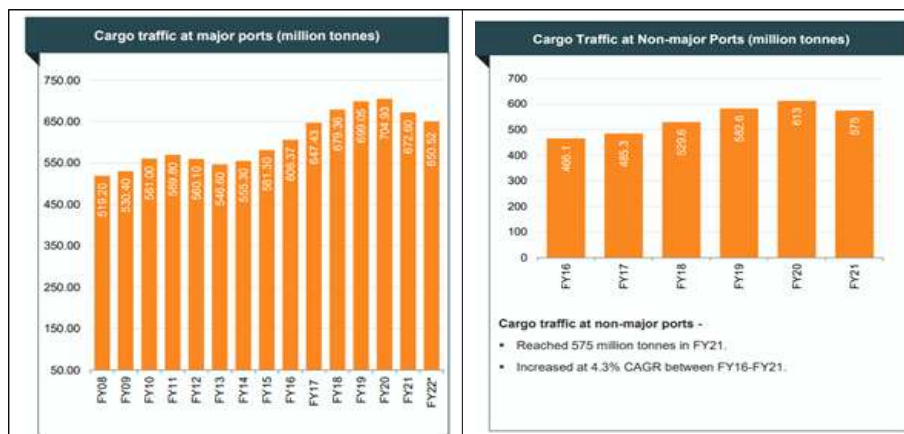
< 인도 주요항구 위치 >



주: Enncore항은 민간항구로 분류되어, 주요 항구에서 제외
출처: India Briefing

< 주요 항구 및 비주요 항구 물동량 추이 >

(단위: 백만 톤)



주: FY22는 '2022년 2월 자료까지 반영
출처: IBEF(인도 브랜드자산재단)

- 인도에서 내륙수로운송(IWT; Inland Water Transport)은 과부하된 철도 및 도로 운송을 보완할 수 있는 잠재력을 가지고 있으며, 관광 요소로 활용될 가능성도 있음
 - '16년 국가 수로법(The National Waterways Act)은 111개 내륙 수로를 '국내 수로'로 선포하여 선박과 항해를 장려하고 있으며, 총 24개 주 20,275Km의 국내 수로에 걸쳐 퍼져 있음
 - 내륙 수로를 통해 FY21/22 1.08억 톤의 화물 운송을 기록하며, 전년도 수치인 8,361만 톤 대비 30.12% 확장되며 고무적인 성과를 보여줌
 - '21년 항만 운송 용량은 전년 대비 약 3.34%가량 감소하였는데, 이는 코로나19 2차 파동 및 그로 인한 봉쇄조치가 연안선박의 물동량 감소 원인으로 작용하여 발생한 것으로 파악됨

< 인도 항만 운송 용량 >

연도	연안선박		국제선박		총계	
	선박 수	물동량(ton)	선박 수	물동량(ton)	선박 수	물동량(ton)
2018.12.31.	945	1,479,343	456	11,204,598	1,401	12,683,941
2019.12.31.	972	1,479,692	457	11,266,341	1,429	12,746,033
2020.12.31.	998	1,672,581	465	11,337,811	1,463	13,010,392
2021.12.31.	1,027	1,560,021	464	11,434,863	1,491	12,994,884

출처: 인도 항만부

- 인도 정부는 항만 및 항만 건설·유지 관련 사업에 대해 FDI 100% 자동경로 승인을 허용하였고, '00.4~'22.3월까지 총 163억 달러의 FDI를 유치하였음

나. 정책 동향

□ 배정예산

- FY22/23 연방예산안에 따르면, 올해 170억 루피 예산이 배정되었으며, 이는 전년도(158억 루피), 전전년도(138억 루피) 대비 크게 증가한 수치

□ 정부 주요 정책

○ 사가르말라(Sagarmala) 항만개발 계획

- 물류운송환경 개선을 위해 '15.3월 승인된 프로젝트로 6개의 대형 항만 건설을 포함한 항만 현대화, 항만 연결성 강화, 항만연계산업화, 해안 커뮤니티 개발 등 총 604개의 세부 프로젝트로 구성되어 있음
- 현재는 740억 달러의 투자 가치가 있는 802개 프로젝트로 일부 확장된 상황이며, '22.5월 202개(134억 달러) 프로젝트가 수행되었고, 216개(286억 달러)가 진행 중이며, 384개(223억 달러)의 프로젝트는 시행 이전 단계임
- 이를 통해 CO₂ 배출량을 12.5 MT(현재 운송부문 탄소 배출량의 2.5% 수준) 가량 낮추고 액체연료 소비량 백만 KL만큼(현재 운송부문 액체연료 소비량의 1.5% 수준) 줄일 수 있을 것으로 예상되며, 이를 통해 물류비 절감과 제조업 부문의 수출 경쟁력을 높일 수 있을 것

○ 해양 인도 비전 2030 (Maritime India Vision 2030, MIV 2030)

- '21.3월 모디 총리에 의해 향후 10년간 해양 부문의 성장을 계획하고 비전을 수립하고자 MIV 2030이 출범되었음
- 총 472억 9천만 달러 규모로 계획되어 있으며, 인도 항구 개발을 통해 연간 잠재 수익을 200억 루피까지 늘리고, 2백만 개의 새로운 일자리를 창출하는 것을 목표로 함
- 해양개발기금을 통해 약 33억 8천만 달러의 초기 재원이 마련될 예정이며, 현재 핵심 목표로 삼고 있는 것은 아래와 같음

< MIV 2030 핵심 목표 >

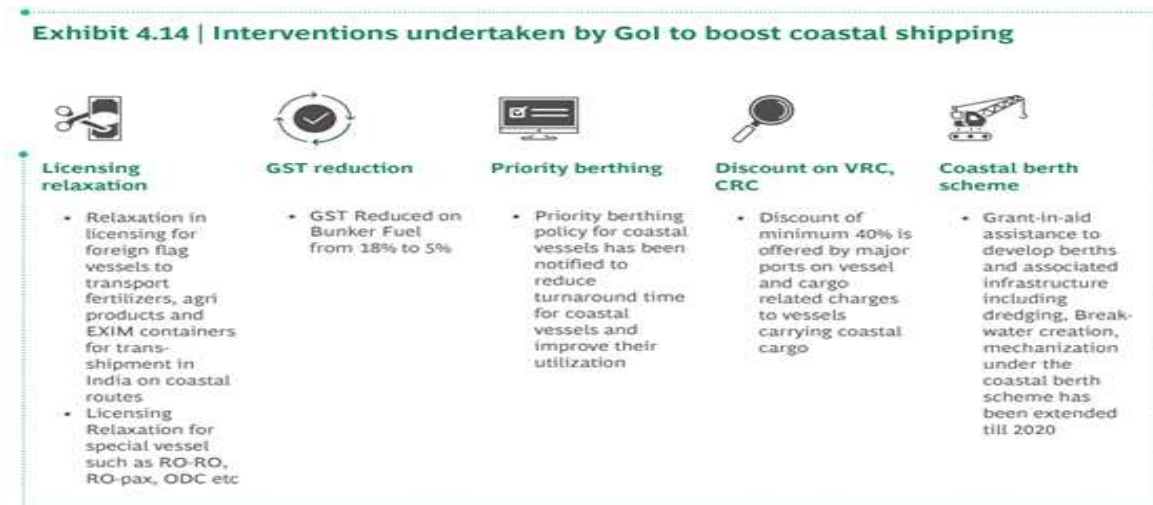
MIV 2030 - Key targets		Current (2020)	Target (2030)
Key Performance Indicator			
1	Major Ports with >300 MTPA cargo handling capacity	-	3
2	% of Indian cargo transshipment handled by Indian ports	25%	>75%
3	% of cargo handled at Major Ports by PPP/ other operators	51%	>85%
4	Average vessel turnaround time (containers)	25 hours	<20 hours
5	Average container dwell time	55 hours	<40 hours
6	Average ship daily output (gross tonnage)	16,500	>30,000
7	Global ranking in ship building and ship repair	20+	Top 10
8	Global ranking in ship recycling	2	1
9	Annual cruise passengers	4,68,000	>15,00,000
10	% share of Indian seafarers across globe	12%	>20%
11	% share of renewable energy at Major Ports	<10%	>60%

출처: Invest India

- 신모델 양허협정 - 2021년 주요 항구 민관협력사업
 - '21.11월 개정된 신규 모델양허협정(Model Concession Agreement, 이하 "MCA")는 향후 주요 항구의 민관협력사업(PPP)뿐 아니라 정부 승인을 받았으나 입찰 단계 이전인 사업에도 모두 적용
 - 현재 PPP 방식의 80개 이상 프로젝트가 있으며, 5,600억 루피 규모의 투자가 이루어지고 있는데, 이 중 53개(4천억 루피)는 시행 중에 있으며, 나머지 27개(1,600억 루피)는 시행 단계에 있음
 - 새로운 MCA 조항은 주요 항구가 민간 항구와 경쟁할 수 있도록 시장 여건에 따라 요금을 조정할 수 있도록 양허권자에게 융통성을 제공하는 방향으로 변동되었으며, 프로젝트를 보다 안정적으로 시행할 수 있도록 양허자의 채무 불이행에 대한 보상 조항이 추가되었음
- 진출 희망 기업에 대한 금융 지원 정책
 - 정부는 연안선박과 국제선박 모두의 선박 연료유(Bunker Fuel)에 대한 GST(간접세)를 기존 18%에서 5%로 낮추었음
 - 연안운송의 물류비용을 절감코자, 국내 화물을 운반하기 위해 수입 컨테이너를 사용하는 것을 허용. 대부분의 연안항로에서는 반송화물의 이용이 제한적이므로 빈 컨테이너의 재배치 비용이 높아 관련 물류 비용이 증가하는 사례가 발생하여 조치를 시행
 - 선취특권(ROFR)* 기준 개정을 통해, 인도 건조 및 인도 국적 선박이 용선 우선권을 갖게 되면서 해당선박에 대한 수요를 촉진하고 인도 건조 선박에 대한 추가적인 시장접근성 및 사업 지원을 제공할 수 있게 됨
 - * 일반적으로 특수한 채권자에게 법률상 당연히 부여되는 담보물권으로, 채권자가 채무자의 재산으로부터 우선변제를 받을 수 있는 권리를 의미
 - 선박건조금융지원정책('16~'26)을 '15.12월 승인함에 따라 인도 조선소에 대한 금융지원이 용이해짐. 계약 체결 후 3년 이내 건조 및 인도된 선박에 한해 재정지원을 받을 수 있으며, 전문적인 선박의 경우 6년까지 연장 가능. 지원 범위는 계약가, 영수액, 공정가격(최저가격) 20% 이내여야 하며, 연장 시 재정 지원이 매 3년마다 3%씩 줄어들음

- 부처 및 중앙 공공부문 기업(CPSEs)의 글로벌 입찰에서 인도 해운사 보조금 162.4억 루피를 5년간 제공
- ‘해양 인도 비전 2030’에 따라 초기 재원 약 33억 8천만 달러의 해양 개발기금(MDF)가 조성되며, 해당 기금은 7년에 걸쳐 250억 루피에 달하는 핵심 자금을 국내외 시장을 통해 조달할 것이며, 이는 해운산업의 육성을 위해 저금리로 대출이 진행될 예정
- 해양개발기금은 선사의 선단 인수를 위한 자금, 조선소 설치 및 현대화, 선박 수리시설 설치, 크루즈 관광, PP를 통한 기존 항구의 기계화 및 용량 확장과 새로운 항구 개발 등을 위해 활용될 것

< MIV 2030에 따른 금융지원 사항 >



출처: Invest India

- 투자 희망 기업에 대한 투자 유치 정책
 - 항만, 내륙수로와 내륙항만 개발·유지·운영에 종사하는 사업자에 대해서는 10년간 면세혜택이 제공됨
 - 신모델양허협정은 투자자 친화적으로 개정되었으며, 주요 항구 관련 건설·운영·이전 모델에 따른 사업을 위해 투자하는 이들에게 투명성과 통일성 등을 부여함
 - 해운업의 민영화 증가는 뚜렷하게 나타나고 있으며, 이러한 민간 기업과 관련 투자자들을 위해 '20년 항만부는 분쟁조정 포털인 'SAROD-Ports(Society for Affordable Respecting of Disputations - Ports)'를 출시하여 해당 분야에 대한 신뢰도 제고 및 애로해소를 지원하고 있음

5 | 공항

가. 시장 동향

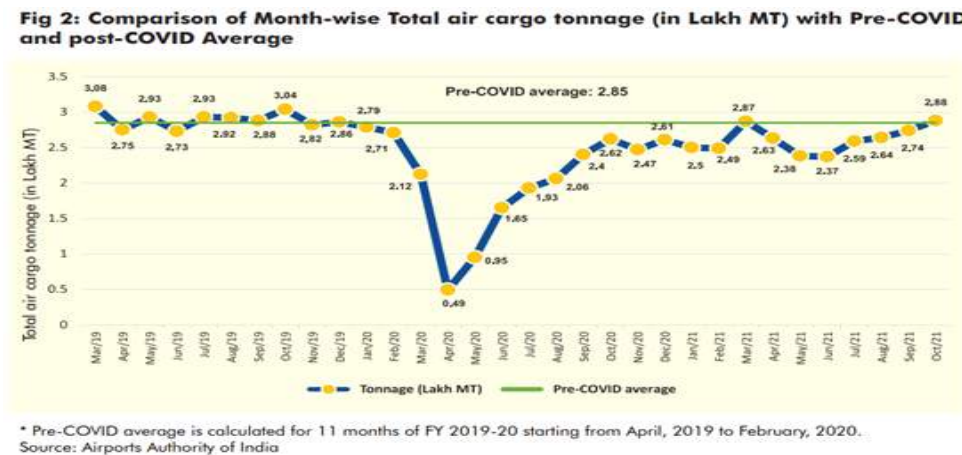
□ 규모 및 특성

- 인도 민간 항공부(Ministry of Civil Aviation)는 국가 항공정책 및 세부 프로그램을 수립하고 있으며, 민간항공사무국(DGCA)와 민간항공보안국(BCAS)은 민간 항공부 산하의 주요 규제기관임
 - 민간항공사무국은 항공운송서비스, 민간항공 규제, 항공 안전 관련 규제 등을 담당하고 있으며, 민간항공보안국은 보안과 관련된 전반사항을 담당하고 있음
- 인도 공항당국(Airport Authority of India, 이하 "AAI")은 인도 국방 비행장에 30개의 군민 통합공항(Civil Enclaves)를 포함 136개의 공항을 운영하고 있음
 - * Civil Enclaves: 군사 및 민간 항공이 병행 사용하는 공항으로, 일반적으로 민간 공항과 군 공군 기지의 시설 모두를 포함하고 있음
 - 위 136개 공항 중 110개의 공항이 운영되고 있으며, 그 중 24개는 민간 국제공항(3개의 군민 통합세관 공항 포함)이며, 10개는 세관 공항(4개의 군민 통합세관 공항 포함), 나머지 76개는 국내선 운영 공항(21개의 군민 통합공항 포함)
 - 국가 영공의 약 60%는 민간 항공편을 위해 AAI 관할로 이용되고 있으며, 나머지 영공은 국방부에서 관할하고 있음
 - '21년 10월 인도 국영 항공사인 Air India를 Tata의 자회사인 Talace Pvt. Ltd.에 매각한다고 인도 정부는 발표하였음
- 코로나19 이전에는 여객수는 월 평균 2,900만 명으로 연간 3.4~3.5억 명에 달하였으나, FY21/22 기준 1.8억 명으로 절반 수준으로 하락
 - 코로나19 첫 파동이 있었던 '20.4월 승객 교통이 중단되면서 '20.4월부터 10월까지 오직 3,550만 명의 여객수를 기록했으며, '21.4월~10월에는 소폭 회복하여 8,330만 명의 여객수를 달성하였음(코로나19 이전 수준의 67%)
 - 코로나로 인해 최근 2개년 동안 인도의 항공사와 공항은 각각 약 26억 4,000만 달러, 6억 9,100만 달러 가량 손해를 본 것으로 집계됨

- FY21/22 공항 화물 운송량은 314만 톤으로 코로나19 이전 수준을 점차 회복하고 있으며, FY22/23 시기 첫 달인 4월의 경우 월간 물동량 23만 톤을 기록하여 회복세가 조금 미진한 상황
 - 그러나 코로나가 극심했던 FY20/21에도 항공 물동량은 247만 톤을 유지하며 타 부문에 비해 타격은 크지 않았던 것으로 보임
 - * 항공 부문은 지속 증가세였으며, 코로나19 시기에 의약품 및 긴급물자 등을 운송하기 위해 중앙정부 차원의 화물 이동 완화 조치가 지속되었음
 - 인도 정부는 향후 4년간 약 12억 달러를 투자하여 현재 141개의 국내 공항 수를 '26년까지 200개 이상으로 늘릴 계획을 발표했으며, 인도 공항 정비에도 집중할 것을 언급하였음

< 코로나19 기간 항공운송 물동량 추이 >

(단위: 십만 MT)



출처: 인도공항공국(AAI)

- UDAN은 인도 정부의 지역공항 개발 프로그램으로, 지역연결계획(RCS)의 일부임. 민간 항공부는 델리, 뭄바이, 벵갈루루 등 상위 15개 공항이 전체 여객 수송량의 83%를 차지하고 있으며, 이미 포화 단계임을 지적하며, 2열 또는 3열 도시*에 항공 네트워크를 추가할 계획임을 밝힘
 - * 거주 인구 수 기준 100만 명 이하 거주하는 도시의 경우 2열, 그 이하는 3열 도시
 - RCS 계획*은 지역항공 연결을 활성화하고 대중이 이용할 수 있는 항공 여행을 만들기 위해 '16년 도입되었고, AAI가 시행 기관으로써 '16년 948개의 항공노선을 허가하여, 과소운항, 관광지, 동북부 지역의 연결성을 높였음. '22.1월 말, 이들 노선 중 403개가 운영 중에 있음

- * 인도 국내 항공 산업 발전을 위해 국내선 공항과 활주로를 확충하는 사업으로, 2005년 이후 지속 발전되고 있으며, FY22/23 관련 부문에 60.1억 루피가 배정
 - AAI와 주 정부는 RCS-UDAN 계획에 따라 수상비행장 12개, 헬기장 31개 등 100개 공항을 계획하고 있으며, 이중 '21.3월 말 기준 헬기장 5개, 수상비행장 2개 등 19개 공항이 운영되고 있음
- Digital Sky Platform은 비즈니스 친화적인 단일 창구 온라인 시스템
 - 각 기관의 비행계획, 실시간 추적, 충돌관리, 비행 로그 분석 등을 통해 승인된 비행계획에서 편차가 얼마나 일어났는지 확인하고자 각 기관의 정보를 한 개의 플랫폼에 가져오는 기능을 제공
 - 시스템은 드론과 관련한 비행 허가여부, 비행 승인구역과 관련하여 색상으로 인도 영공 구역을 분할하고 있음

나. 정책 동향

□ 배정예산

- FY22/23 배정예산안에 따르면, 민간 항공부에 총 14억 4천만 달러가 배정되어 있으며, 이는 FY21/22 실 예산지출액 대비 약 85% 가량 낮은 수치임
 - 자본 지출은 7억 6천만 루피, 세입 지출은 1,059억 루피 가량 차지할 것으로 보이며, FY21/22 수치 중 자본지출이 평년 대비 큰 이유는 62,057천만 루피가 에어 인디아 부채 상황을 위한 지분투입으로 활용되었기 때문

< 최근 3개년 민간 항공부 연방예산안 배정내역 >

(단위: 천만 루피)

구분	FY20/21	FY21/22	FY22/23	FY22-FY23 증감률
세입지출	4,039	6,033	10,591	76%
자본지출	50	66,619	76	△100%
총계	4,089	72,652	10,667	△85%

출처: PRS India

- 할당량 중 가장 비중이 높은 부문은 AIHAL(에어 인디아 자산홀딩스)에 대한 9,260천만 루피(87%)가 배정된 것이며, 그 뒤로는 RCS 계획(5.62%)이 뒤따르고 있음

- 국가 인프라 파이프라인(NIP)에 따라, 향후 5년간 123억 8천만 달러가량이 민간 항공부에 자본지출(CAPEX) 목표로 배정되어 있음
 - AAI는 향후 4~5년간 기존 공항의 확장과 보수, 신규 공항 도입, 공항 네비게이션 서비스, 관제탑 등 다양한 부문의 기술과 인프라를 강화하는데 약 33억 7천만 달러를 집행하고 있음
 - 델리, 하이데라바드, 벵갈루루 3개 공항은 '25년까지 40억 5천만 달러에 달하는 대규모 확장계획을 수립하여 진행 중에 있고, 아울러 전국의 새로운 그린필드 공항 개발을 위해 48억 달러 규모의 프로젝트(PPP 방식)가 예정되어 있음

□ 주정부 주요 정책

- 항공 부문 FDI 정책 현황
 - '00.4월부터 '22.3월까지 항공운임을 포함한 항공운송의 FDI 가치는 35억 4천만 달러로 집계되고 있음
 - 이러한 민간 항공 부문에는 공항, 예약 서비스, 헬리콥터 서비스, 지상 처리 서비스, 유지보수 서비스, 기술훈련 기관 등이 포함됨
 - 민간 항공 부문 그린필드 프로젝트 포함 모든 외국인직접투자는 100% 자동경로 승인을 통해 투자가 가능하나, 국내 여객선 및 예약된 여객 운송서비스에는 49%까지만 자동경로 승인이 가능하며, 그 이상의 경우 정부 허가 하에 투자가 가능
- National Civil Aviation Policy 2016(이하 "NCAP 2016")은 지역 연결성, 안전, 항공 운송 운영, 국제 운항, 유지보수, 재정 지원, 'Make In India' 등 항공 부문의 광범위한 정책 영역을 다루고 있으며, '17년 모디 총리가 시작한 UDAN 계획은 NCAP의 핵심 구성요소임
 - NCAP 계획에는 RCS에 따른 운영을 위한 자금지원(VGF), 미운행 노선 부활 등 다양한 세부계획으로 구성되어 있음
- UDAN은 지역연결계획(RCS)의 일환으로 지역연결성을 제고하고, 대중이 이용할 수 있는 항공영역을 만드는 것이 핵심

- '19~'24년 내 2,500억 루피를 들여 100개의 신공항, 헬기장 등을 개발하는 것이 목표
- FY19/20 기간 9개 공항이 개발 완료되었고, '20.12월까지 14개 공항이 개발됨. FY22~FY23에는 각각 20개 공항 개발할 예정
- '21.9월 더 많은 투자를 유치하기 위해, 민간 항공부는 MRO (Maintenance, Repair and Overcover) 서비스를 위한 MRO 정책을 발표하였는데, 공개 입찰을 통해 공항 부지를 위한 토지를 임대하고 AAI가 부과하는 로열티를 폐지하는 등 내용을 포함하고 있으며, 이를 통해 인도를 "Global MRO Hub"로 만드는 것을 목표로 하고 있음
- MRO 시설을 설치하는 주체의 경우 토지 할당 시 당초 3년~5년의 단기간만이 되던 것을 30년 동안 장기 할당받을 수 있도록 허가할 것
- 또한, 임대료는 AAI가 미리 정하는 관행이 아니라 입찰을 통해 결정됨에 따라 투명성 강화
- 아울러, 현재 임대료 평균 상승률은 매년 7.5~10%이나, 새 정책에 따라 3년마다 15%로 상승률이 변동될 것이며, 토지는 기업의 요청에 따라 배분하는 기존 관행 대신 공개입찰을 통해 투명하게 진행

III 진출 전략

1 국별 동향

□ 주요국별 투자 및 진출 동향

- (개요) 총 누적액 기준*으로 미국과 일본이 對인도 주요 투자국이며, 중국은 접경지역 유희사태이후 FDI는 감소했지만 항만 부문에 다수 진출
 - * '00.4월~'22.3월 누적 투자액(백만 달러) : (미국) 54,151(9.2%) (일본) 31,901(6.27%) (중국) 2,442(0.41%)
- (미국) '21년 기준 對인도 총 해외직접투자 금액은 85.18억 달러이며, '00.4~'21.12 누적액 기준 511.25억 달러로 실질적으로 투자 금액이 가장 많음
 - 인프라 부문에 대한 투자는 많지 않으나, 기존 진출기업(아마존 및 월마트 등)을 비롯해 구글, 마이크로소프트 등 거대기업은 디지털 및 통신 부문에 집중 투자
- (일본) '00년 이후 누적 투자액이 360억 달러에 달하며, 인도 ODA 최대 공여국으로 3,744억 엔(약 3조원) 규모 차관제공 발표('20.3) 등 경제 협력 지속
 - * 1958년 이후 일본 최초의 對인도 엔차관 이후, '04년부터 꾸준히 엔차관 제공
 - (철도) 델리-뭄바이 구간 및 루디아나-델리-손나가르 구간을 비롯하여 정비가 필요한 구자라트주, 라자스탄주 또는 하리아나주의 주요 도시간 철로 건설, 전자동 신호시스템, 고속열차 도입을 위해 1조 1천억 달러 차관 제공
 - (교통) 뭄바이 메트로 3호선 건설을 위해 2억 9천만 달러 차관 제공
 - (인프라) 마디아 프라데시주 지역주민의 건강과 생활환경 개선을 위한 상수도 시설 정비에 4억 8천만 달러 차관 제공
 - '20년 탈중국 정책을 추진하여 중국에 제조시설을 둔 일본기업이 인도 등 타 아시아 국가로 공장 이전 시 235억 엔 보조금 지급 정책을 발표, '공급사슬개혁' 정책으로 2,435억 엔을 배정하여 리쇼어링과 니어쇼어링 추진
 - 일본국제협력기구(JICA)는 '21.3월 도시개발, 교통인프라, 환경보호 등 주요 인도정부 개발과제 지원을 위해 2조 4천억 달러 대규모 엔차관을 실시

< JICA 인도 6대도시 메트로 건설 지원 사업 >

지역	노선길이(km)	완공목표	시행단계('21년말)
델리	414	2021년	단계4 건설 중
아메다바드	38	2022년	건설 중
뭄바이	34	2023년	건설 중
벵갈루루	42	2017년	단계2 건설 중
콜카타	16	2022년	건설 중
첸나이	161+51('22.4)	2027년	단계 2 건설중

출처: 언론사 내용 바탕으로 뉴델리무역관 편집

- '21.9월 세계 최대 해운회사인 Mitsui O.S.K Lines Ltd(MOL)가 인도에 자회사를 열고 인도 국적으로 등록된 선박 2척으로 영업을 시작하였음
- 인도 기업인 Tata Motors와 Hitachi 건설기계는 40:60의 지분으로 합작회사인 'Tata Hitachi Construction Machinery Company Pvt Ltd'를 설립하여 인프라 및 광산 수요 충족을 위한 건설 장비를 인도에 공급
- 인도의 작업 환경을 고려한 글로벌 제품을 개발하는데 초점을 두고 2T~800T 규모의 굴착기, 백호 로더(Backhoe Loaders), 휠 로더(Wheel Loaders), 35T~290T 규모의 경질 덤프 트럭 등 광범위한 굴착기를 생산하고 있으며 타타 히나치는 인도 카르나타카 주 다르와드(Dharwad)와 서벵갈의 카라그푸르(Kharagpur)에 2개의 공장을 두고 있음
- 이외에도 140억 달러 규모의 뭄바이-암다바드 고속철도 508Km 구간 건설사업, 델리, 벵갈루루, 자이푸르 등 주요도시 상하수도 시설 및 공중화장실을 총 1500개 정비하는 건설사업 등 수행하고 있음

< 인도 내 인프라 프로젝트 수행 외국기업/기관 >

국가명	기업/기관명	진출시기	주요 프로젝트
일본	JICA (일본국제협력기구)	1958년	델리 고속 교통시스템 프로젝트 등 다양한 민간협력방식 파이낸싱 프로젝트 지원 등 총 길이 700 Km의 9개 국도 내
호주	Macquarie India	2007년	TOT(Toll-Operate-Transfer) 입찰
프랑스	French Development Agency(AFD)	2008년	벵갈루루, 코치, 나그푸르, 푸네, 수랏 등 메트로 건설자금 조달

출처: 각사 홈페이지 등 참고

- (중국) 對인도 FDI 규모는 '20년 기준 2.05억 달러, '19년 기준 5.34억 달러로 집계되며, 주로 업체들이 인도 항구에 화물 처리기를 공급하고 있는 것으로 확인
 - 세계 최대 항만 크레인 제조업체인 상하이 쟈화중공업(ZPMC), 이동식 항만 크레인 제조업체인 난퉁 레인보우 중기계 유한공사 GENMA, 그랩형 선박 하역기(GTS)의 유일한 공급업체인 다렌 화루이 중공업 그룹 및 세계 제3의 항만 중공업회사 리치 스택커와 같은 중장비 제조 업체는 중국에서 인도 항구로 화물을 다루는 장비를 공급하는 주요 업체임
 - '17년 GENMA는 인도의 J.M.Baxi 그룹으로부터 파다디프 항구에 이동식 항만 크레인(GHC100) 3대를 공급하였음
 - 그러나 '20년 인도와 중국 접경지역에서 유혈사태가 발생함에 따라 인도는 접경국에 대한 외국인 직접투자(FDI)와 입찰참여에 대해서 관할 당국의 허가를 받도록 하는 등 중국의 투자 및 진출을 어렵게 하고 있음
 - 일례로 '21년 프랑스 컨테이너 운송 그룹 CMA CGM S A는 CMA Adani-CMA 문드라 항구(ACMTPL)에 보유한 지분 50%를 중국 상선 항홀딩스(CMPL)에 매각하는 계약을 취소
 - '16년 베이징 국가철도 연구기관과 계약을 맺은 동부 DFC 400Km 이상의 철도신호 시스템 설치 건 계약도 더딘 작업진행과, '20년 사태의 영향으로 취소된 바 있음

□ 국내기업 현황 및 성공 사례

- 투자 및 진출 현황
 - FY20/21에는 약 11.92억 달러를 투자하였으며, 누적액 기준 對인도 FDI 투자국 13위로 전체 누적액의 0.88% 가량을 차지
 - 현재까지 對인도 투자는 전기·자동차·화학 등 다양한 업종의 대기업이 제조업 형태로 진출해 있으며, '80~'21.9월 누적액 기준 제조업 투자액은 59.9억 달러, 건설업 23.6억 달러, 부동산업 16.8억 등으로 명확하게 인프라 및 물류 부문에 대한 투자는 집계되지 못하고 있음

- 물류·인프라 관련 기업으로는, 철도시설공단, LH, 한전KPS 등 공공기관이 진출해 있으며, 스마트시티 및 철도·물류 현대화 프로젝트·기술자문 등 다양한 형태의 사업을 수행 중에 있음
 - 민간기업의 경우, 현대상선, 현대건설기계, 두산밥캣, 삼성엔지니어링, 효성 등 다양한 기업들이 물류·인프라 부문에 진출하여 프로젝트를 수행 중에 있음
 - Hyundai Merchant Marine(현대상선)은 '05년 인도에서 설립되었으며, 델리 지역의 해상화물 서비스, 항모해운 서비스, 선박선단 서비스 등을 제공
 - Hyudai Construction Equipment India Pvt. Ltd(현대건설기계)는 '07년 이후 현대 중공업의 현대 건설 장비 글로벌 부문으로써, 건설기계 장비 등을 인도에 납품하고 있으며, '22.4월 인도에 굴착기 382대와 부품 225만 달러어치를 판매하며 인도법인 설립 이후 월간 집계 최대인 19%의 시장점유율을 기록하며, 월간 기준 인도 굴착기 시장 1위를 차지하였음. 현대건설기계는 마하라슈트라 주 푸네에 공장시설을 두고 있음
 - Doosan Bobcat India Pvt. Ltd.는 두산밥캣의 자회사로 '07년에 설립되었으며, 첸나이 지역에 본부를 두고, 인도 전역에 6개의 지역 사무소가 있음. 두산밥캣은 최근 첸나이 외곽에 위치한 21에이커 규모의 대형 설비를 인수하여, 현재 세계 최대 백호로더 시장인 인도에 내수용 백호로더를 제조하는데 투자하고 있음. 인도에서는 현재 20개 이상의 파트너사 채널을 통해 제품을 판매하고 있음
- * 두산밥캣은 두산인프라코어의 자회사
- Samsung Engineering India는 '06년에 인도 시장으로 진출하였으며, 뉴델리에 첫 번째 글로벌 엔지니어링 센터를 설립하였음. 해외 석유화학, 정유, 전력 및 철강 프로젝트를 수행하고 있으며, 엔지니어링, 조달, 건설, 프로젝트 관리 등 다양한 분야의 인도 직원 600명 이상을 고용하고 있음. 타밀나두 주 쿠달로르에 있는 Nagarjuna Oil Corporation의 수소 탈황 장치(Hydrodesulphurization) EPC 계약

- 효성 인디아는 서부화물전용회랑 프로젝트에 차단기 공급사업을 수행
- '15.5월 양국 정상회담을 통해 100억불 금융패키지 공동성명(EDCF 10억불, 수출금융 90억불), 이에 따라 '나그뿌르-뭘바이 지능형 교통망 구축 사업*' 등이 뭘바이 지역에서 ODA(공적개발원조) 형태로 진행되고 있으며, '물류분야 현대화 사업'을 위한 ADB 용자사업 진행 예정
- * 마하라슈트라 도로개발공사(MSRDC) 사업실시 / 통행요금징수시스템(TCS), 첨단교통관리시스템(ITMS)를 구축하고 기술이전을 통한 역량강화

○ 진출/투자 성공 사례

기업명	Hyundai Construction Equipment India Pvt. Ltd (현대건설기계)	분야	건설기계장비
		투자 규모	약 40.5백만 달러
진출/투자 주요 내용	<ul style="list-style-type: none"> • 마하라슈트라 푸네에 연간 1만 개 단위의 녹지생산시설을 설립하고자 30억 루피를 투자하였음('08년) • 동사는 유압 굴착기와 같은 중장비를 생산하고 있으며, '08년 인도 진출 이후 월간 굴착기 판매량 첫 1위(2위는 일본업체)를 달성하며, 인도 건설시장을 주도하고 있음 • 시장점유율을 늘리고자 소형 굴착기 대상 특별 프로모션을 실시하고, 장비 고장 등 CS 관련 이슈에 빠르게 대응하는 전략을 펼쳐왔고, 푸네에 위치한 생산공장을 통해 맞춤형 장비 등을 생산하는 등 다양하고 혁신적인 전략이 주효했던 것으로 판단됨 		

기업명	Doosan Bobcat India Pvt. Ltd. (두산밥캣)	분야	굴착기
		투자 규모	약 25.6백만 달러
진출/투자 주요 내용	<ul style="list-style-type: none"> • 두산밥캣 인디아는 '19년에 첸나이 인근 검무두폰디(Gummudipoondi)에 있는 신규 제조시설에 생산코자 25.67백만 달러를 투자하였음 • 첫 공장은 연면적 85,631 평방미터 규모로, 백호로더 제품의 생산거점임. 전세계 최대 백호로더 시장인 인도를 비롯한 서남아시아 지역 판매를 위한 조립 및 엔지니어링, 품질관리, 물류를 담당하고 있음 		

2 SWOT 분석

□ SWOT 분석

<인도 물류 인프라 시장 SWOT 분석>

Strength (강점)	Weakness (약점)
<ul style="list-style-type: none"> · 세계 2위 도로망, 4위 철도망 보유 · 인프라 부문 중 교통 분야에 많은 예산 배정 · 국내외 펀드, 인센티브 등 풍부한 자본력 · 저렴하고 젊은 노동시장, 값싼 건설비용 · 온라인플랫폼, 단일창구시스템 등 개발로 절차적 합리성을 더해가는 인도 시장 · 중동-중앙아시아-동남아-아프리카를 잇는 지리적 요충지이자 물류 허브 	<ul style="list-style-type: none"> · 가격에 민감한 인도시장, 저가격 전쟁 · 인도 정부당국에 의한 행정리스크 다대 (인허가 지연, 대금 회수 어려움 등) · 합작 사업 시, 파트너사의 신뢰성 여부와 사업 진행 중 지분 관련 분쟁 가능성 등 · 요구하는 품질 대비 낮은 수익성 · 숙련도가 부족한 현지 인력 · 매우 초기 단계의 기술 사용 · 열악한 도로 인프라, 다중 검문소, 혼잡한 교통 상황 및 과밀화된 정박지
Opportunities (기회)	Threats (위협)
<ul style="list-style-type: none"> · 중진국 진입을 위한 인도의 활발한 물류 및 운송 인프라 프로젝트 개발·정책시행 · PPP 방식 확대, 인프라 부문 개방된 FDI 등 적극적인 민간 및 외국자본 유치 정책 · 인프라 확장으로 건설장비 산업 성장세 · 반중 정서 및 정책으로 인한 기회 · 전자상거래의 성장에 따른 물류, 창고 및 공급망 관리 부문 수요 증가 · 물류·인프라 현대화 관련 ODA 실시예정 	<ul style="list-style-type: none"> · 여전히 복잡한 관련 법률과 정부의 투명성 부족으로 인한 사업 수행 어려움 · 토지 인수 문제, 인허가 등으로 인한 공기 연장 · 미비한 보상 및 환경 허가 시스템으로 투자 진행 속도가 느림 · 강력한 노조, 복잡한 노동법 등으로 분쟁으로 이어질 수 있는 노무 리스크

- (강점·기회) ▲印 정부 인프라 부흥정책, ▲민간·외국기업을 위한 PPP, FDI 기회 확장 ▲코로나19 이후 온라인 플랫폼 개설 등 행정체계의 온라인화로 투명성·합리성 개선 ▲인도의 기술 및 지식 이전 수요에 부합하는 우리 기업
- 인도 정부의 국가 인프라 구축계획(NIP) 및 총리 인프라 부흥계획(PM Gati Shakti) 등 인프라 발전을 위한 정부 계획을 수립하고 이를 통해 주요 프로젝트의 모든 기회가 인프라 소 부문에서 발생

- 세계 2위 도로망을 보유하고 있으며, 물류운송의 다수가 도로를 통해 이루어지는 바 해당분야의 성장성 다대. 또한, 인도 여객운송의 많은 부분을 차지하고 있으며, 세계 4위 규모의 철도망을 보유하고, 거대한 규모의 예산배정을 차지하는 철도부문의 한국기업 진출기회 다대
- 특히, 인프라 부문 FDI 100% 자동경로 승인 등 외국인직접투자 규제 완화, 재정적자 등으로 정부의 단독 예산으로는 해결할 수 없어 민관 협력방식의 기회가 많아지고, 국내외 펀드 등으로 풍부한 자금이 지속 조성되고 있다는 점은 해외기업에게 기회로 작용
- 전통적 의미의 물류·운송 인프라뿐만 아니라, 건설장비, 프로젝트 수행 시 고도의 전문성을 요구하는 감리·설계 등 비즈니스 자문서비스, 온라인 플랫폼 등 고도화를 위한 전문인력 등 여러 기회로 변질 수 있으며 이러한 기술력과 역량을 한국기업이 가지고 있다고 판단됨
- (약점·위협) ▲여전히 복잡한 법률과 정책 프레임워크, 정부의 투명성 부족 ▲토지 인수, 인허가 등으로 인한 공기 지연*, 불투명한 대금처리 등 행정 리스크 다대 ▲ 초기 빠른 진입을 위한 합작법인 설립, 파트너사 선정 등에 드는 시간과 비용, 그리고 리스크 ▲숙련도가 부족한 현지 인력 및 분쟁 등 노무 리스크 발생여부
 - * 공기 지연은 계약자의 경제적 부담을 증가시키고, 프로젝트의 수익성을 낮춤
- 인프라 관련 다양한 정책 시행 등 표면적으로 인도 시장은 투자 및 수익회수의 기회가 많아 보이나, 실제로는 다양한 법률, 정책, 행정, 노무 등의 이슈로 사업적 손실 리스크가 크고 우리기업 진출 범위가 작아 의사소통이 원활하고 업무형태가 유사한 한국 협력사를 구하기 어려운 상황
- 대형 전력청, 중앙정부 당국 등과의 의사소통 및 대금처리 등에는 문제가 없으나, 인프라 프로젝트가 주로 이루어지는 개발 낙후지역의 지방정부와 실제로 업무 시 대금 지연, 인허가 지연, 인도 측이 요구하는 고품질 대비 낮은 수익성 등 다양한 문제가 발생하고 있음
- 일례로 인도 정부 도로, 교량 등 발주공사를 맡아 시공하는 업체의 경우 발주부터 대금지급까지 행정처리의 불투명성으로 사업 수행이 무기한 지연되는 경우가 발생

- * 인도 통계 및 프로그램 시행부(MSPI)에 따르면, 투자 규모 250만 달러의 프로젝트 1,423건 중 384건(26.9%)은 1개월-10년 이상의 프로젝트 지연을 경험하였음('19.2월)
- 프로젝트 지연은 부실 건설, 대금 지연, 계약자 및 하도급 관련 지식 부족, 토지 인수 문제 등을 바탕으로 발생하고 있음
- 인도 시장에 대한 '레슨비용'을 줄이고자 신뢰할 만한 현지 건설사, 인프라 기업 등과 파트너십 또는 합작법인을 설립하는 방식을 고려할 수 있으나, 인도기업이 경영지배권을 요구함에 따라 원활하게 사업을 운영하는데 어려움을 겪거나, 계약서 내 과도한 독소조항을 못보고 넘어감에 따라 추후 지분 Exit 등에 문제가 발생하는 사례도 있음
- 아울러, 숙련된 프로젝트 매니저, 엔지니어가 필요함에도 해당 인력이 매우 부족한 상황으로 품질에 대한 우려가 생길 수 있음. 또한, 인도는 노동조합이 굉장히 강력하여 현장 근로자에 대한 불이익 발생시 지역 법원에서 사측 담당자를 소환하는 등 분쟁과 관련한 노무 리스크 또한 주의해야할 사항임

3 진출 전략

□ 진출 전략

- (SO전략) 한국 기업은 인도 내 수요에 부응하는 기술력과 역량, 인력 보유, 물류 인프라 부흥에 따라 건설장비 부문 등도 동반 성장하는 분야로 한국기업이 진출할 기회 발굴
 - IIG 등 온라인플랫폼을 활용해 입찰 예정인 프로젝트 등을 수시로 확인하고 해당 프로젝트 입찰 등에 적극 참여하여 수주 할수 있는 기회 다대
 - 특히, 한국의 감리·설계 등 전문적인 역량과 기술적 장점을 살리고, 인도의 값싼 노동력과 많은 노동인구 그리고 풍부한 자금과 부문별 인센티브를 활용하여 진출의 발판을 마련할 수 있음

- 특히, 도로·철도 부문의 경우 발전의 단계가 크고, 사업규모도 매우 큰 바 국내 기존 유사한 사업을 성공한 기업들이 진출할 기회 다대
 - * 인도의 철도사업은 현재 우리나라 ‘무궁화호’ 수준의 준고속열차의 기술력을 요구로 하고 있는 상황. 준고속열차 도입 및 고속열차(KTX, 신칸센 급) 도입 시 진출기회를 확보할 수 있을 것으로 사료됨
- 현재 공적개발원조(ODA) 형태로 실시 중인 인프라 프로젝트(스마트시티·물류 현대화·지능형 도로망 건설 등)는 과거부터 이어온 일본의 인도 기반 시설 건설을 위한 엔 차관 지원보다는 많이 늦었으나, 향후 개발 관련 프로젝트 수주를 위한 발판이 되는 사업일 것
- 대사관·KOTRA·수출입은행·KOICA 등 유관기관과 진출기업이 민관협력 체계를 구축하여 인프라 개발 설계·신도시 마스터플랜 수립·지능형 도로망·화물회랑 건설을 위한 컨설팅 시장을 선점할 필요성 대두
- (ST전략) 노무, 행정 리스크 등을 줄이기 위해 현지에 대한 이해도와 대관업무를 수행할 수 있는 파트너사를 발굴, 합작법인 형태로 진출 기회 모색
 - 복잡한 행정규제, 노무관리, 인도정부 핵심과의 의사소통 등을 원활히 하여 사업운영의 애로를 해소하고자 현지에서 이미 인프라 관련 프로젝트 및 건설 사업을 수행하는 기업들과 파트너십을 맺거나 합작법인을 설립하여 진출하는 것을 고려해볼 수 있음
 - 그러나, 파트너사의 선택에 신중을 기하여 위협요소를 줄이기 위해 법인설립 이전에 LOI, MOU 등 사전 계약 단계에서부터 내용을 꼼꼼히 검토하여 법적인 권리와 의무사항을 명확히 할 필요가 있으며, 장기간 사업을 수행하며 서로 신뢰를 쌓아갈 필요가 있음
 - 인도는 중앙아시아-중동-아세안-아프리카 등을 잇는 지정학적 위치의 장점을 가진 물류 허브로써, 향후 수출력 증대 등으로 인해 물류의 중요성은 커져가고 있음. 이에 따라 장기적인 차원에서 현지시장 진출을 위한 준비를 하며 신뢰할 수 있는 파트너를 구하는 것이 필요

- (WO전략) 인도의 반중정책과 인프라 부문 민간·외국기업의 유치에 대한 강렬한 의지가 있는 만큼, PPP, JV 방식 등 수익성 및 가능여부를 고려하여 진출전략을 수립할 필요성이 있음
 - 최근 인도 내에서 안전 이슈와 관련한 인식이 넓어지므로, 한국기업이 성공 사례를 만들어내고 진출 기업 수와 범위를 확장시켜 인도 내 품질을 보증한다면, 해당 시장으로의 진출기회 확대 전망
 - 가격에 민감한 시장이나, 현재 저가격 시장의 핵심 국가였던 중국이 인도 내 반중정서 심화로 투자 및 진출 등에서 많이 밀려난 상황이므로 우리기업을 포함한 여타 국가에게는 기회가 될 수 있는 시기
 - 한국이 가진 선박건조 등 항만 관련 기술력과 마리나 인프라 개발 등 우리나라 기업이 가진 경험과 기술력을 바탕으로 현재 시행되고 있는 항만개발 관련 프로젝트에 진입해 볼 수 있음
 - 인도는 공항 인프라의 현대화 및 신규 공항 개설, '탄소중립 공항' 등 관련 인프라 개발에 힘쓰고 있는 바, 공항 내 스마트 시스템 도입, 현대화된 인프라 구성 등 우리 기업의 기술력 활용 진출방안 모색
- (WT전략) TOT(Toll-Operate-Transfer) 모델과 유사하게 리스크를 줄이는 브라운필드 투자를 시행한 유럽 기업들도 있는 바, 브라운필드형 투자 방식을 통해 리스크를 최소화하는 방식 등 고려 필요
 - 브라운필드형 투자방식은 현지 존재하는 기업 혹은 시설을 인수하거나 합작하는 형태로, M&A형 투자라고도 함
 - 브라운필드형 투자방식은 현지 존재하는 기업 혹은 시설을 인수하거나 합작하는 형태로 M&A형 투자라고도 하며, 최근 인도 내 브라운필드 투자가 주목할 만한 증가세를 보이고 있음
 - 해당 투자방식은 피인수 기업이 가진 노사문제 등 리스크 대비가 필요하나, 초기 설립비용이 많이 들지 않고, 정상 조업까지 시간이 오래 걸리지 않으며, 생산시설의 확장이 용이

[참고자료]

인도 정부(통계청-MOSPI, 무역진흥청-DPIIT, 인베스트 인디아-Invest India, 재무부, 인도 국가경제정책기구-NITI Aayog, 상공부, GSTN, 민간 항공부, 항만부 등)

현지 언론(Economic Times, Livemint, Hindustan Times, Indian Express 등)
인도 브랜드자산재단(IBEF), 인도 항만협회, 항공협회, 한국무역협회 등
PL India, DFCCIL, IIG, India Breifing, PRS India, ARTUS, Prescient & Strategic Interlligence, Redseer Logistics Report 등 시장조사기관 자료

청렴^한 세상

윤리경영·청렴 레터

KOTRA에 대해 관심과 지원을 해주신 귀하(사)에
진심으로 감사의 말씀을 드립니다.

KOTRA는 윤리경영·청렴을 통해 투명하고, 공정하고 책임있게
업무를 수행함으로써 고객 여러분께 수준 높은 서비스를 제공하기 위하여
다음과 같은 사항을 실천해 나가고 있습니다.

- 첫째, 긍지와 자부심을 가지고 명예와 자존심을 소중히 여기며 깨끗하고 투명한 공직사회 건설에 앞장선다.
- 둘째, 행동강령에 어긋나는 금품·향응을 거부하고, 외부로부터의 어떠한 압력과 청탁도 배격한다.
- 셋째, 직위를 이용하여 부당한 이익을 추구하지 않으며, 성실하고 공정하게 맡은 바 업무를 수행한다.
- 넷째, 항상 사람을 최우선하고, 임직원, 고객, 협력사, 유관기관, 지역사회 등 모든 이해관계자의 인권 준수를 위해 노력한다.
- 다섯째, 안전의식을 가지고 위험예방에 최선을 다한다.
- 여섯째, 지역사회의 일원으로서 사회공헌활동 등 지역사회 발전에 적극 참여한다.

다시 한 번 깨끗하고 공정하고 일 잘하는
KOTRA가 될 것임을 약속드리며,
여러분의 따뜻한 격려와 적극적인 협조를 당부드립니다.

작 성 자

- 뉴델리무역관 채정훈
- 뉴델리무역관 Jaya Soin
- 뉴델리무역관 류찬영
- 뉴델리무역관 Asna Arif
- 뉴델리무역관 Hanisha Shivnani
- 아시아중아팀 이준섭

인도 물류 인프라 시장동향 및 진출전략

Global Market Report 22-015

발행일	2022년 7월
발행인	유정열
발행처	대한무역투자진흥공사(KOTRA)
주소	서울시 서초구 현릉로13
전화	1600-7119
홈페이지	www.kotra.or.kr
문의처	뉴델리무역관(91-11-4230-6300)

• ISBN: 979-11-402-0334-5 (95320)



kotra
Korea Trade-Investment
Promotion Agency