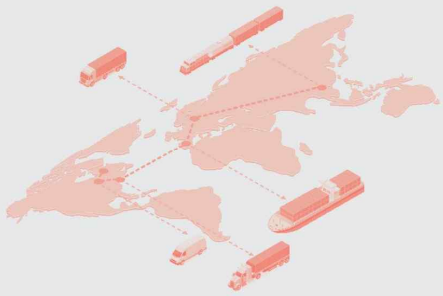
Global Market Report 25-019

인도 조선업 현황과 우리기업의 진출기회

kotra
Korea Trade-Investment Promotion Agency

인도 조선업 현황과 우리기업의 진출기회



목 차

요 약 /1/

제1장 조사 배경 /4/

제2장 인도 조선업 현황 /6/

제1절 신조선 /6/
제2절 선박수리 /16/
제3절 선박해체·재활용 /20/

제3장 정부 육성 정책 /25/

제1절 비전 및 추진전략 /25/
제2절 주요 정책 /31/

제4장 국제 협력동향 /36/

제5장 우리기업의 진출기회 /39/

요 약

I. 조사 배경

□ **인도 정부는 2030년까지 세계 10대, 2047년까지 세계 5대 조선 강국 진입을 목표로 조선업을 국가 전략산업으로 집중 육성 중**

○ 조선 강국인 한국, 일본 등과 기술 협력을 적극 추진 중이고, 중국에 대한 지정학적 이슈로 인해 우리 기업과 협력 가능성 다대

II. 인도 조선업 현황(2024년 기준)

□ **(신조선) 선박 건조량은 40,000GT*로, 글로벌 조선시장 점유율은 0.06%, 순위는 16위**

* 총톤수(Gross Tonnage, GT)로, 선박 내부의 총 부피(용적)를 나타내는 단위

○ 건조 비용이 한중일 대비 25~35% 높아 경쟁력 취약

○ 총 38개 조선소(국영 9개, 민간 29개)가 있고 **건조 역량의 75%가 국영 조선소에 집중**

- **해군·해안경비대 함정 건조에 특화, 대형상선 건조 경험은 제한적**

* 인도 최대 코친조선소도 110,000 DWT(길이 250m 이하)까지만 건조 가능

- 민간 조선소 대부분은 10,000DWT* 이하 중소형 선박에 주력

* 선박의 총 적재 가능 중량, 조선소의 건조역량을 판단하는 지표로 활용

○ 인도 정부는 조선업 생태계 조성을 위해, **향후 10년간 1,000척 이상 확보 계획을 발표하며 수요 창출 추진**

□ **(수리) 글로벌시장 점유율은 1~2%에 불과, 인도 정부는 자국의 연간 선박수리 시장 규모 성장 목표 (2.3억 달러 → 10년 후 16.1억 달러)**

○ 코친 등 대형도크 설비가 있는 국영 조선소에 수리역량 78% 집중

○ 선박 수리 역량 강화를 위해 글로벌 파트너 유치(투자금, 기술)에 주력

□ **(해체·재활용) 인도(34.2%)는 방글라데시(46.1%),에 이은 2위 해체국**

요 약

III. 정부 육성 정책

□ 가격경쟁력 확보, 산업기반 확충 및 국내 선박 수요 창출에 초점

○ 직접 보조금 제공, 해양개발기금 신설, 장기저리 금융제도 확충, 인도산 우대 조달, 클러스터 조성 및 선박기자재 수입관세 면제 등

< 인도정부 조선업 육성정책 요약 >

정책	주요 내용 요약
조선 재정지원정책 (SBFAP 2.0)	· 기간: 2026.4.1.~ 2035.3.31. · 장기 고정 보조금율 적용: 20~30% · 예산 1,809억 루피(20.9억 달러)
조선소·대형선박 인프라 지위 부여	· 장기 저리자금조달, 세제혜택, 채권발행 가능
인도산 우대정책 (Make in India)	· 20억 루피(2,300만 달러) 미만 선박 인도 조선소 조달 의무화 · 카보타지(국내 화물 자국 선박운송 의무화) 강화
우선협상권 제도 (ROFR)	· 인도 정부·공공기관이 선박을 조달할 때, 외국 조선소가 최저가를 제시하더라도, 인도 조선소에 동일 조건으로 낙찰 기회 부여 · 선박 용선시에도 동일 원칙 적용
2025 예산안 포함 내용	· 인도 내 선박 해체한 선주 대상으로 스크랩 가치의 40% 상당의 크레딧 노트 발급 → 인도 내 신규선박 건조시 사용 가능 · 2,500억 루피(29억 달러) 해양개발기금(MDF)을 신설하여 장기금융 지원 · 신규 조선 클러스터 조성(2030년까지 동서 해안에 2개) · 선박 기자재 대상 기본관세 면제기간 10년 추가 연장
마하라슈트라州 조선산업 활성화 정책	· 자본보조(15%), R&D·인력 양성 보조, 장기 토지임대 등 (주정부 최초)

IV. 국제협력 동향

□ (對한국·일본) 단기간 내 자국 조선소 역량 제고를 위해, 합작 조선소 설립, 기술이전, 인력 교류에 집중

□ (對유럽) 친환경 운송수단 및 해상풍력 발전 연계한 중소형(10,000 DWT 이하) 고부가 선박 수출 확대 협력에 주목

□ (對미국) 미 해군은 인도 조선소와 수리 계약(MSRA, Master Ship Repair Agreement) 체결을 통해, 군수지원선(MSC 선박) 정비 및 수리

요 약

V. 우리기업의 진출기회

□ 인도정부 발주 신규 선박 수주 기회 확대

○ **자국산 건조를 선호**하나, **인프라 및 기술력 부족**으로 전량을 자국 내에서 건조하는 것은 현실적으로 어려운 상황

○ **초기 물량은 해외 조선소가 수주**하고, **이후 물량은 기술이전·합작 생산 방식을 통한 인도 내 생산 전환 유력**

* 중국에 대한 지정학적 우려로, 한국 조선소가 유리한 위치 점유

□ 조선 클러스터 조성 관련 스마트 조선소 및 첨단 기술 수출 기회

○ **스마트 생산 시스템, 모듈화 설계, 대형 블록 제작** 등 첨단 조선 기술 보유 **한국 조선소 진출 유망**

○ 아울러, **조선소 자동화 설비, 대형 장비, 설계 소프트웨어 등 관련 인프라 장비 및 장비 수출 확대 가능성**도 기대

□ 선박기자재 수출 기회 확대

○ 선박 건조 수요 증가로, **우리 핵심 기자재 수출도 확대 기대**

*** 선박 기자재 기본관세 면제 조치 10년 연장 (2025년 연방예산)**

○ 추진 장치 및 부품, 해양 통신용 전자 및 통신장비, 레이더 장비, 반도체, 해양 펌프, 모터, 엔진제품 등 **수출 유망**

□ 방위산업 분야 협력 기대

○ 인도는 프리깃함(중형전투함)·잠수함 건조 역량은 높으나, **핵심 무기체계·복합소재 기술 등은 해외 의존도가 높아 협력 여지 큼**

□ 기술인력 양성분야 협력 가능성

○ 한국은 조선·기계 분야에서 **실무 중심의 인력 양성 경험이 풍부**해, 산학협력 기반 **기술교육 모델을 인도에 이전 가능**

Ⅰ 조사 배경

□ 인도 정부, 조선업을 국가전략산업으로 집중 육성

○ **(국방 강화) 해군과 해안경비대의 함정 수요를 충족**시키기 위해 국가 안보 측면에서 자국 조선소의 역량 확보가 필수적

○ **(에너지 안보) 원유의 약 85%, 천연가스의 50% 이상을 수입에 의존**하며, 대부분 중동·아프리카·미국 등에서 해상으로 공급

- 석유운반선(Tanker), LNG선, VLCC* 등 전용 선박의 자국 건조 및 보유를 통해 안정적 수급 보장 필요

* 초대형 유조선(Very Large Crude Carrier, VLCC)으로, 대륙간 대규모 원유수송에 활용

○ **(해상물류 자립) 전체 수출입 화물의 95% 이상을 해상 운송, 이중 70% 이상**[금액기준] **외국 국적선에 의존**함에 따라 해상물류 자립성 제고 필요

- 2030년까지 인도 정부는 상품 수출 1조 달러를 목표로 하고 있어, 자국 선박 확보 시급 * FY25 기준, 인도 상품수출 규모는 약 4,374억 달러

- 이를 위해, 인도 정부는 **대형 선사를 설립하여 10년간 1,000척 이상 확보하겠다는 계획 발표** * 2024 해양 컨퍼런스(Sagarmanthan)

○ (일자리 창출) **조선업의 특성상 전후방 연계 효과**가 커서 중공업, 전자, 철강 등 연계 산업의 성장을 유발할 수 있고, **고용창출 효과 다대**

* 투자승수 11.6배, 매출승수 4.2배, 고용승수 6.4배

- FY24 경제조사(Economic Survey)에 따르면, 인도는 2036년까지 매년 약 800만 개의 비농업 일자리를 창출해야 하는 상황

- 특히 2024년 총선에서 과반을 확보하지 못한 여당(BJP)은 일자리 확대를 핵심 국정과제로 추진 중

□ 2030년까지 세계 10대, 2047년까지 세계 5대 조선강국 진입 목표 수립

○ ‘Maritime India Vision 2030(2021년)’, ‘Maritime Amrit Kaal Vision 2047(2023년)’ 등을 통해 비전과 개선과제(이니셔티브) 제시

< 인도 조선업 육성 목표 >

구분	현재	2030	2047
신조선*/수리 글로벌 순위	20위권 외	Top 10	Top 5
선박 재활용 글로벌 순위	2위	1위	1위

* 조선소에서 새로 건조한 선박을 의미

○ 인도 정부는 자국 조선소의 가격 경쟁력을 보완하고, 산업 기반을 확충하고자 **최근 1~2년 동안 다양한 재정지원 정책 집중 발표**

- 2025년 2월 발표된 연방 예산안에는 기존 보조금 제도의 개편(SBFAP 2.0)과 함께, 2,500억 루피(29억 달러) 규모의 해양개발기금(Maritime Development Fund)과 크레딧노트 제도 등 다양한 신규 지원책 대거 포함

□ 외국 조선소와의 협력 확대 및 투자유치 노력 본격화

○ **2024년 말 ~ 2025년 초 사이, 인도 민관 합동 사절단은 한국과 일본의 주요 조선소를 시찰하고, 협력 방안을 폭넓게 논의**

- 인도 정부가 조선산업 발전을 위한 중요한 전략 파트너 중 하나로 한국을 적극 고려하고 있는 것으로 분석됨.

○ 또한, **지정학적 리스크로 인해 중국에 대한 우려가 확대**되는 상황을 감안할 때, 우리 기업과의 협력 가능성이 높아지고 있음.

□ 우리 조선 관련 기업의 對인도 진출 기회 분석 및 전망

○ 동 보고서에서는 (1) 인도 조선업 현황, (2) 주요 정책동향 (3) 국제 협력 추진현황을 분석함으로써, (4) 국내 기업 진출기회 및 시사점을 조망해 보고자 함.

Ⅱ 인도 조선업 현황

1 신조선

□ 글로벌 조선시장 점유율 0.06%로, 순위는 16위 기록

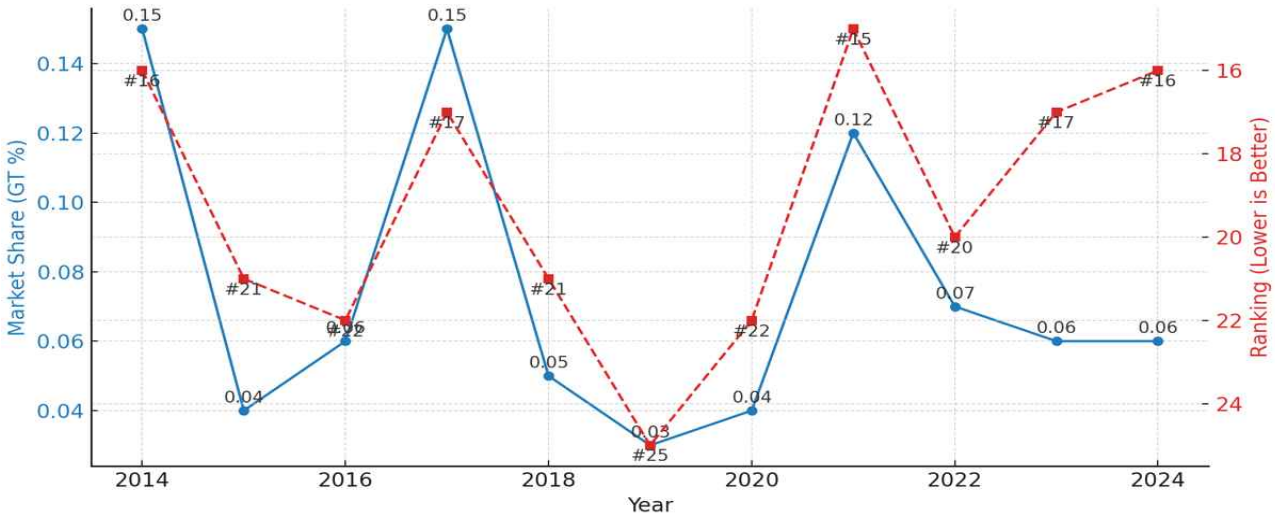
○ 선박 건조량은 2000년대 초까지만 해도 연간 30만 GT* 이상을 생산하며, 세계 10위 권을 유지했으나, **2024년에는 40,000GT(0.06%)로 감소**

< 국가별 선박 건조 현황(2024년 기준) >

순위	국가	GT(비중, %)	순위	국가	GT(비중, %)
1	중국	39,118,358(54.61)	10	싱가포르	160,460(0.22)
2	한국	20,090,872(28.05)	11	네덜란드	142,935(0.14)
3	일본	9,002,442(12.57)	12	인도네시아	99,345(0.14)
4	베트남	720,884(1.01)	13	러시아	97,695(0.14)
5	필리핀	668,207(0.93)	14	튀르키예	83,437(0.12)
6	이탈리아	455,590(0.64)	15	스페인	64,327(0.09)
7	프랑스	289,196(0.40)	**16**	**인도**	**40,923(0.06)**
8	독일	189,970(0.27)	17	말레이시아	38,789(0.05)
9	핀란드	162,177(0.23)	18	대만	37,346(0.05)

자료원: Unctad Data Hub

< 인도의 글로벌 조선 시장 점유율과 세계 순위(단위: GT) >



주: 인도의 글로벌 조선 시장 점유율(파란선)과 세계 순위(빨간선, 낮을수록 상위)
자료원: Unctad Data Hub

○ 높은 원자재 비용, 낮은 노동생산성, 정책 부재, 기술 부족, 자금 조달 한계 등 복합적인 요인으로 인해, 건조 원가 경쟁력이 급속히 약화
→ 인도 내 선박 건조 비용은 한국·중국·일본 등 주요 조선 강국 대비, 약 25~30% 높은 수준

❶ 국내 수요가 적어 조선용 철강은 특수강재로 일반 철강보다 비쌈.

- 대부분의 인도 철강 공장은 광산 인근 내륙지역에 위치해 있어, 철강을 항만까지 수송하는 철도 물류비가 높음. → 결과적으로 톤당 $50~70 추가 비용 발생

❷ 노동 생산성이 주요 조선국 대비 약 10배 낮고, 자동화 수준도 낮아 인건비 장점을 상쇄함. 또한, **핵심원자재 수입의존도가 높은 것**도 부담

❸ 선박에 대해 장기 저리 자금조달 애로 (현재 이자율 10~12% 수준)

- 선박에 대해서는 장기저리 대출이 가능한 '인프라'로 지정되지 않아, 조선소들은 높은 이자를 부담

* 해운 자산은 15~25년의 유효 운항 기간을 가지므로 장기 자금 조달이 필요한데, 인도 은행들은 대체로 5~6년 만기의 고금리 대출만 제공

❹ 정부 조선 금융지원정책(SBFAP)*도 2016년에야 시작, 자금 집행도 지연

* 인도 정부 선박건조 금융지원정책(Shipbuilding Financial Assistance Policy)

< 주요국과 인도의 선박건조 비용 비교 >

국가	원자재 비용 (선박 건조비용의 60~70%)			인건비 (30~40%)				파이낸싱		
	철강 (원자재비의 30~40%)	기타비용 (원자재비의 60~70%)	상대적 원자재비용	인건비단가 ($/mhr)	생산성 (Mhr/CGT)	순인건비 ($/CGT)	상대적 인건비	건조비용 (상대적)	파이낸싱 비용 (Rate of Interest)	총건조비용
인도	100%	100%	100%	3~4	150~180	620	100%	100%	10~12%	100%
중국	90%	85%	87%	5~6	50~60	300	48%	75%	2~5%	74%
한국	95%	85%	89%	15~20	10~15	325	52%	78%	1~2%	78%
일본	95%	87%	90%	20~25	10~15	350	56%	80%	0~1%	79%

자료원: Maritime India Vision 2030

□ 인도 조선소 현황

○ **(개황) 총 38개 조선소(국영 9, 민간 29) 소재, 국영 부문에 건조 역량 편중**

*'STATISTICS OF INDIA'S SHIP BUILDING AND SHIP REPAIRING INDUSTRY 2023-24(이하 SBR 2023-2024로 지칭), p10'에 수록된 조선소 41개 중, 현재 폐업 상태인 3개사 제외

- **(방산) FY24 기준, 건조 역량의 75%(203.7DWT)가 국영조선소에 집중되어 있고, 이들 대부분은 인도 해군 및 해안경비대 함정건조에 특화**

* 인도 해군, 2018년 137척→ 2027년까지 200척 함대 보유계획 발표(2018.7월)

· 인도 최대 규모인 코친조선소는 인도 최초의 항공모함 INS Vikrant를 자체 건조할 만큼 군함 건조 기술이 우수

<연도별 인도 조선소 건조 역량 추이 (단위: 천DWT) >

구분	FY21	FY22	FY23	FY24
국영 조선소	**199.5**	**199.5**	**202.7**	**203.7**
민간 조선소	74.65	53.62	67.86	67.33
총계	274.15	253.12	270.56	271.03

주: 설문에 응답하지 않은 조선소의 DWT는 미포함
자료원: STATISTICS OF INDIA'S SHIP BUILDING AND SHIP REPAIRING INDUSTRY 2023-24

- **(상선) 조선소도 설비 및 기술력의 한계로 인해, 코친조선소 조차 110,000 DWT급(길이 250m 이하) 선박까지만 건조가 가능하고, 대부분의 조선소는 10,000 DWT 이하의 중소형 선박에 주력**하는 상황

· **초대형 유조선(VLCC), 대형 LNG선, 컨테이너선 등 고부가 선박 수주 경험이 거의 없으며,** 해양지원선, 예인선, 바지선, 소형 탱커, 로로선* 등 제한적 선종만 집중 건조

* 바퀴 달린 차량을 굴려서 싣고 내리는 방식으로 운송하는 선박

* (참고) 인도 조선소 건조 가능 최대 선박 크기

· 1위 조선소 Cochin Shipyard: 최대 250m / 110,000 DWT
· 2위 조선소 Hindustan Shipyard: 최대 240m / 80,000 DWT
· 민간조선소 일부 : 최대 125m급 중형 벌크선 정도

◆ **대부분의 인도 조선소, 1만 DWT 이상 선박 건조도 쉽지 않아**

· 중앙정부는 주요 항만 내 조성 예정인 조선 클러스터 입찰 관련 진입장벽 완화 검토 중

- 구자라트주 Deendayal 항만청이 약 2,000에이커 규모의 조선 클러스터 조성 사업을 위한 입찰에서 단 한 건의 제안서만 접수받아 유찰됨. ('25.5월)
- **입찰 참여를 위해서는 대형 선박 건조 실적(초대형유조선 VLCC 20~30만톤 선박)이 필수였으나, 합작법인(JV) 불허 조항 등은 국내외 중견 조선사 및 신생 기업의 진입을 차단**
- **대부분의 인도 조선소들은 1만 DWT 이상의 선박조차 건조하기 어려운 상황**

* 자료원: 'Entry barriers for shipbuilding cluster bids may be lowered', BS(5.15)

○ (국영) 코친(Cochin Shipyard), 힌두스탄(Hindustan Shipyard) 등 2개 조선소가 인도 전체 건조 역량의 70%를 차지

- (코친) 인도 최대 조선소이자, 민간 및 국방 수요를 모두 대응할 수 있는 인도 내 유일한 종합 조선소

  · 인도 최초 항공모함(INS Vikrant) 건조(2022)

  · 현재 180억 루피(2억 달러)를 투입해 길이 310m의 드라이 도크를 건설 중이며, 이를 통해 국제시장용 대형 상선 건조 수주를 준비 중

  · 후글리코치(Hooghly Cochin Shipyard, HCSL), 우두피 코친(Udupi Cochin Shipyard, UCSL) 등을 자회사로 보유

- (힌두스탄) 국방부 산하 조선소로, 원래 상선 위주였으나 **현재는 해군 함정 수리 및 잠수함 재개장(retrofit, 장비교체 등을 통해 성능 개선) 전문 조선소로 재편되었고, 해군 수리함도 건조 중**

- (가든리치, 마자곤 독, 고아) 국방부 산하 조선소로, 해군함정, 잠수함 제작에 주력

- (나머지 4개 조선소) 소형 해양지원선 등 정부발주 선종 중점 건조

< 인도 국영조선소 운영 현황 >

구분	조선소	설립	주요 선종	특화 분야	건조역량(DWT)
국영 방산 (DPSU)	코친 (Cochin Shipyard Ltd, CSL)	1972	·중대형 상선, 항공모함, 해군 지원선, 친환경선박, 해양특수선, Aframax급 유조선	·친환경선, 해군함정, 수출선박, 오프쇼어 풍력지원선	110,000 * 300,000 확보 목표
국영 방산 *국방부 산하	힌두스탄 (Hindustan Shipyard Ltd, HSL)	1941	·전천후 상선, 해군 전투함, 해양플랫폼 지원선, 잠수함 개조	·상륙함, 환경오염 대응선, 훈련선, 수리 및 개조	80,000
	고아 (Goa Shipyard Ltd, GSL)	1957	·중형 군함, 초계함, 고속 공격정, 오염 방제선	·인도 해안경비대(ICG) 및 중소형 해군 함정 건조 특화 ·스틸, 알루미늄, 복합소재(GRP) 선체의 현대식 초계함 건조	4,500
	가든리치 (Garden Reach Shipbuilders & Engineers Ltd. ,GRSE)	1884	·프리깃함, 대잠전용 코르벳함, 미사일 코르벳, 함대지원 유조선, 대형 상륙함, 상륙지원정, 초계함, 고속 공격정, 수색선, 호버크래프트, FRP(복합소재) 보트, 원양 견인선 등	·국산화율 높은 해군 함정 제작 전문 ·100척 이상 군함을 건조한 인도 유일의 조선소	N/A
	마자곤 독 (Mazagon Dock Shipbuilders Ltd, MDL)	1934	·P-15B 구축함, P-17A 프리깃, Scorpene급 잠수함(Kalvari-class, 프랑스 Naval Group 기술 이전)	·대형 군함, 잠수함, 방산 주력 대형 조선소 ·인도 유일 잠수함 건조 조선소	N/A
코친 자회사	후글리 코친 (Hooghly Cochin Shipyard Ltd, HCSL)	1819	·내륙/연안 화물·여객선, 로로선, 조사선	·CSL이 인수 후 내수 물류용 선박 중심으로 기능 전환 ·CSL과 함께, 'Ganga Vilas' 등 내륙 관광 여객선 프로젝트 수행	4,000
	우두피 코친 (Udupi Cochin Shipyard Ltd, UCSL)	1984	·단거리 연안 및 내수면용 소형선박	·CSL이 인수한 민간 야드 기반 ·현재는 준설선 및 항만용 소형선박 중심의 보완 생산기지 역할	4,000
국영 (WB Gov.)	샬리마 워크 (Shalimar Works Ltd, SWL)	1885	·바지선, 페리선, 어선, 연안용 벌크선	·소형선박 전문 및 지역 물류 대응	1,200
국영 (Kerala Gov.)	KSINC	1989	·여객선, 바지선, 크루즈, 로로선	·내륙 수로 및 연안에 특화된 선박 건조	-

자료원: SBR 2023-24

o (민간) 민간 조선소는 연안선, 어선, 바지선, 예인선, 작업선 등의 중소형 선박 건조에 주력 → 규모의 경제를 통한 효율성 확보에 한계 노정

< 주요 민간 조선소 >

조선소명	주력 선종	건조역량 (DWT)
쇼프트 조선소 (Shoft Shipyard Pvt. Ltd.)	·화물선 및 바지선, 예인선, 다목적 작업선, OSV·숙소용 바지선, 준설선, 여객선 및 페리, 특수목적선, 중무장 함정, 기타 해군 보조함(OPV, FPV, IBS, TLRV, 조사선 등)	10,000
파트라 조선소 (Patra Shipping Pvt. Ltd.)	·화물선, 페리 론치, 바지선·푼툰, 준설선, 크루즈선	10,000
만도비 드라이 독스 (Mandovi Dry Docks)	·벌크선, 크레인 바지선, 50톤 볼라드 풀 예인선	8,000
워터 웨이즈 조선소 (Waterways Shipyard)	·전 선종(범용)	8,000
산 마린 조선소 (San Marine)	·벌크선, 예인선, 조사선, 다목적 선박	8,000
초우굴 조선소 (Chowgule & Co. Pvt. Ltd.)	·건화물선, 유조선, 컨테이너선, 방산 함정	6,000

자료원: SBR 2023-24

- FY24에 민간 조선소에서 인도된 선박은 총 163척으로, 인도 전체의 84%를 차지했으나, 총 건조 역량(DWT)은 26.310DWT에 불과하여 척당 평균 약 161DWT에 불과

< FY24 조선소별 선박 인도 현황 >

구분	조선소명	척수	건조역량 (천DWT)
국영	Cochin Shipyard Ltd.	7	0.34
	Garden Reach Shipbuilders & Engineers	2	1.4
	Goa Shipyard Ltd.	12	0.04
	Hindustan Shipyard Ltd.	0	0
	Hooghly Cochin Shipyard Ltd	0	0
	Mazagon Dock Shipbuilders Ltd.	1	N/A
	Shalimar Works Ltd.	1	0.51
	Udupi Cochin Shipyard Ltd.	9	0.42
소계		32	2.71
민간	A.C. Roy & Comp. Ltd.	6	0.57
	A.H. Wadia Boat Builders	110	0
	Bristol Boats Pvt. Ltd.	0	N/A
	Chowgule & Co. Ltd.	1	5.42
	Dempo Shipbuilding & Engineering Ltd.	1	0.03
	Mandovi Dry Docks	8	6.94
	Modest Infrastructure Pvt. Ltd.	2	0.64
	Patra Shipping Pvt. Ltd.	5	2
	San Marine	0	0
	Sea Blue Shipyard Ltd.	0	0
	Sadhav Offshore Engineering Pvt. Ltd.	1	0.04
	Shoft Shipyard Pvt. Ltd.	11	N/A
	Titagarh Wagons Ltd.	5	0.07
	Vijai Marine Shipyards	7	9.4
	Waterways Shipyard Pvt. Ltd.	6	1.2
소계		163	26.31
총계		195	29.02

자료원: SBR 2023-24

< (참고) 인도 조선소 현황 >

연번	구분	조선소	소재주	비고
1	국영	Goa Shipyard Limited	Goa	
2		Garden Reach Shipbuilders And Engineers Ltd	West Bengal	
3		Hindustan Shipyard Limited	Andhra Pradesh	
4		Mazagon Dock Shipbuilders Ltd	Maharastra	
5		Cochin Shipyard Limited	Kerala	
6		Udupi Cochin Shipyard	Karnataka	
7		Hooghly Cochin Shipyard Limited	West Bengal	
8		Shalimar Works Ltd	West Bengal	
9		KSINC	Kerala	
10	민간	Vijai Marine Services	Goa	
11		Mandovi Drydocks	Goa	
12		L &T Shipbuilding Limited	Tamilnadu	
13		Shoft Shipyard Private Limited	Gujarat	
14		Chowgule And Company Pvt. Ltd.	Goa	
15		Titagarh Wagons Limited	West Bengal	
16		Dempo Shipbuilding and Engineering Private Ltd.	Goa	
17		Marine Frontiers Private Limited	Maharastra	
18		Equiptrans Logistics Pvt. Ltd.	Gujarat	
19		Ferromar Shipping Pvt. Ltd	Goa	
20		Waterways Shipyard Pvt Ltd	Goa	
21		M/s Glory Shipmanagement Pvt. Ltd	Maharastra	수리전문
22		San Marine Shipyard	Andhra Pradesh	
23		A H Wadia Boat Builders	Gujarat	
24		High Seas Shipping Associates	Andhra Pradesh	수리전문
25		A C Roy Shipbuilders Private Limited	West Bengal	
26		Chowgule Lavgan Shipcare Private Limited	Karnataka	수리전문
27		Sea Blue Shipyard Ltd	Kerala	
28		Bristol Boats Pvt, Ltd	KERALA	
29		JITF Shipyard	Uttar Pradesh	수리전문
30		Modest Infrastructure Pvt. Ltd	Maharastra	
31		NN Shipbuilders And Engineers Pvt. Ltd	Maharastra	
32		Roshini Ship Repairs and Engineers	Andaman & Nicobar	
33		Sadhav Offshore Engineering Pvt. Ltd.	Maharastra	
34		Patra Shipping Pvt. Ltd	West Bengal	
35		Yeoman Marine Services	Maharastra	
36		Abhishek Engineers Goa	Goa	자사 선박 수리전문
37		Chidambaram Shipcare Pvt. Ltf	Tamilnadu	수리전문
38		M/s Island Ship Repairers	A& N Islands	수리전문

주: 해당 조선소는 수리 전용 시설로, 신조업무는 수행하지 않음.

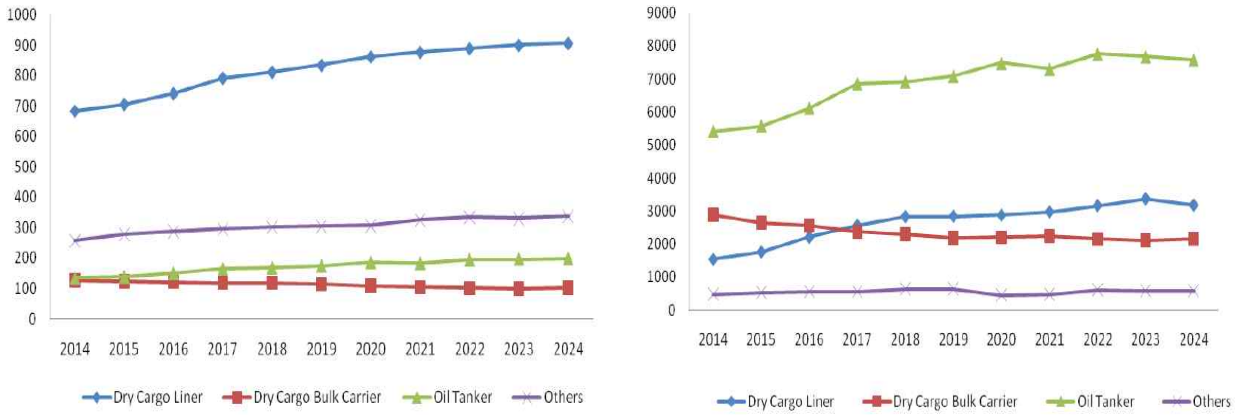
자료원: 'SBR 2023-24, p10'에 수록된 조선소 41개 중, 현재 폐업 상태인 3개사 제외

□ 보유 선박 현황 * 자료원: Indian Shipping Statistics 2024

○ 2024년 말 기준, 인도 국적 상선은 총 1,545척, 톤수는 1,350만 GT

- 이중 68%(1,056척)가 소규모 연안선이고, 32%(489척)가 규모가 원양선으로 집계 → 선박당 평균 톤수가 8,738GT에 불과해 대형 선박이 절대적으로 부족
- 척수 기준, 드라이 카고가 최다(906척), GT 기준으로는 유조선(758만)이 가장 많음.

< 인도 국적 선박 구성 (왼쪽은 선박 척수, 오른쪽은 GT(천GT) 기준) 추이 >



○ 전체 인도 상선의 46.1%가 선령 20년을 넘어, 노후 선박 대체를 위한 신규 건조 수요로 이어질 가능성

< 인도 상선 유형별 선령 분포 현황 >

선박유형	0~5년	6~10년	11~15년	16~20년	20년 초과	총계
연안선	107(10.1)	113(10.7)	167(15.8)	146(13.8)	523(49.5)	1,056(100)
원양선	14(2.9)	27(5.5)	128(26.2)	130(26.6)	190(38.9)	489(100)
총계	121(7.8)	140(9.1)	295(19.1)	276(17.9)	713(46.1)	1,545(100)

○ 조선 역량의 제약은 인도의 해운 자립도에도 영향

- 인도 기업들이 FY20년 지불한 해상운임은 총 850억 달러로, 이 중 외국선사에 지출한 비용은 750억 달러로 집계 → 2040년까지 운임 비용 4,000억 달러 육박 전망

□ 향후 수요 전망

○ **(상선) 인도 정부에서 대형 선사를 설립하여 10년간 1,000척 이상 확보할 계획이라고 밝힘에 따라 신조 수요 증가 기대**

- 인도 조선업계에 따르면, **정부는 조선업 생태계 조성을 위해 수요 창출에 집중하고 있으며, 관련 공기업들과 협력해 정확한 선박 수요를 집계하는 중**인 것으로 알려짐.

- 그 일환으로, **총 8,500억 루피(98억 달러)를 투자해, 2040년까지 112척의 원유 운반선을 확보하겠다는 구체적인 계획도 발표(2025.5월)**

  · 정부는 인도산 유조선 비중을 2023년 5% → 2030년 7% → 2047년 69%로 확대 목표

  · **인도조선공사(SCI)는 약 10억 달러 규모로 초대형 원유 운반선(VLCC) 2척과 16,000TEU급 컨테이너선 4척 등을 발주할 계획**

  · 한국 및 중국 조선소들과 협상을 진행 중으로, **전문가들은 중국 관련 지정학적 이슈로 인해, 한국 조선소가 유리하다고 평가**

  * 인도 국영 석유천연가스공사(ONGC)는 최근 VLEC(대형 에탄운반선) 건조 입찰에서 중국 조선소를 배제하고 한국 조선소에만 견적을 요청

○ **(국방) 현지 업계 전문가들은 국방 특수로 인해 마자곤 독, GRSE, 코친 조선소등의 국영 조선소에서 FY27까지 수주가 3배 급증할 것으로 전망** * 자료원: Antique Stock Broking

- FY26~27(2025.4월~2027.3월) 기간 중 약 2.3조 루피(265억 달러) 이상의 수주가 예상됨. 대표적인 대형 프로젝트로는 3척 이상의 Kalvari급 잠수함, P75I 잠수함, 신형 Corvette, P-17B 구축함 등이 있음.

- 또한 인도 정부는 2025년 3월 5,400억 루피(62억 달러) 규모의 군사장비 획득계획을 발표한 바 있어, 어뢰, 미사일 등 무장을 전제로 한 수상함(프리깃*, 구축함 등) 수요도 증가할 것으로 기대

  * 잠수함 탐지와 함대 호위를 주 임무로 하는 중형 해군 전투함

2 선박 수리

□ 글로벌 선박 수리시장에서 인도의 점유율은 1~2% 수준

○ 세계 선박 수리 시장 규모는 약 120억 달러로 추산되고, 2030년까지 약 400억 달러 규모로 성장 예상

- 중국, 싱가포르, 두바이 등 중동 국가의 조선소들이 숙련된 인력과 최신 기술을 바탕으로 독식

- 인도 정부는 자국의 연간 선박수리 시장 규모를 현재 약 200억 루피(2.3억 달러)로 추정, 10년 간 1,400억 루피(16.1억 달러)로 7배 성장 기대

* 자료원: SBR 2023-24

· 지리적 장점과 풍부한 노동력, 저렴한 인건비 등 경쟁력을 갖추고 있어, 글로벌 거점으로 도약할 수 있는 내재적 장점을 보유

· 그러나, 잠재력 대비 글로벌 시장 점유율이 저조한데, 실제로 자국 상업 선박 수리의 30% 이상이 외국에서 이뤄지고 있는 실정

◆ **인도 선박수리 산업 잠재력**

· 총 11,098.81km 해안선 보유, 연중 항해 가능한 항만이 많아 기후 영향이 적음.

· 세계 해상 무역량의 약 7~9%가 인도 해안선에서 300 해리 이내를 통과 → 선박 수리가 항로를 크게 벗어나지 않고도 가능하다는 점에서 큰 강점

· 자국 해군과 미국 제 5·7 함대(인도양·아라비아해 주둔) 대상 수리 서비스 제공에 유리

* L&T 조선소(타밀나두)는 미 해군과 5년 기한 마스터 선박수리협정(MSRA) 체결, Mazagon Dock Shipbuilders도 미 해군과 협약 체결 보도

· 인도 내 철강작업, 배관, 도장, 기계, 전기 부문 하도급 인건비는 인도네시아보다 10~15% 저렴하고 베트남과 유사한 수준

* 자료원: 인도 상원 제출 보고서(2024.2월)

○ **시설 및 수리 역량 부족, 세금 부담 등이 성장 저해 요소로 지목**

- 전국에 건조·수리 겸용 드라이독 42기 중, 정부 지정 12개 주요 항만(major ports)*에서 운영하는 드라이독**은 9기에 불과

* 12개 주요항만을 주축으로 예산지원, 정책수립, 인프라 투자 및 수리 클러스터 조성이 이뤄지고 있어, 국가 전략적 해운 인프라와는 연계성이 낮음

** 선박을 물 밖으로 꺼내 하부를 수리하거나 점검할 수 있는 특수독

· 항만 내 드라이독 수가 적고 웨스트벵갈 지역에 편중되어 있어, **상업 선박 수리의 접근성·물류 연계성**이 부족

· 특히 동부·남부 항만에서는 수리시설 부재 → 선박 수리를 위해 장거리 이동 필요

* 콜카타 항만은 강어귀에 위치하고, 수심이 낮아 대형 선박 접근이 제한적임. 아울러, 오디샤, 안드라프라데시 등 동부 지역 내 수리 인프라도 매우 열악

< 인도정부가 지정한 12개 주요 항만(major ports) 보유 드라이독 현황 >

항만명	소재 주	드라이독 수	크레인수
Deendayal (Kandla)	Gujarat	1	1
Mumbai	Maharashtra	1	N/A
Jawaharlal Nehru (JNPT)	Maharashtra	0	0
Mormugao	Goa	0	0
New Mangalore	Karnataka	0	0
Cochin	Kerala	(1)*	1
Chennai	Tamil Nadu	0	0
Kamarajar (Ennore)	Tamil Nadu	0	0
V.O. Chidambaranar (Tuticorin)	Tamil Nadu	0	0
Visakhapatnam	Andhra Pradesh	1	1
Paradip	Odisha	1	N/A
Syama Prasad Mookerjee (Kolkata + Haldia)	West Bengal	5	7

* 주: 코친항(Cochin Port)의 드라이독은 2013년 이후 Cochin Shipyard Ltd에 장기 임대되었기 때문에, 항만청이 직접 운영하는 설비가 아니라서 제외

자료원: SBR 2023-2024

- 부가가치세(GST), 높은 금융비용, 선박 부품의 국내 공급 부족, 부족한 지원산업 기반 및 기술 문제도 구조적인 제약 요건 → 실제로 의미 있는 선박 수리 작업을 수행하는 곳은 약 5~6곳에 불과

□ 신조와 마찬가지로, 국영 조선소에 수리 역량의 78% 편중

○ 대형 상선(VLCC, LNG선 등)의 수리는 코친 등 대형 도크 설비가 있는 국영조선소에서 주로 이뤄짐

- 민간 조선소는 특정 틈새시장(바지선, 소형 벌크선 등)에 특화

< 연도별 인도 조선소 수리 역량(DWT) 추이 (단위: 천DWT) >

구분	FY21	FY22	FY23	FY24
국영 조선소	209.89	212.39	214.59	215.09
민간 조선소	50.93	33.73	48.58	59.17
총계	260.82	246.12	263.17	274.26

주: 설문에 응답하지 않은 조선소 수리역량은 미포함
자료원: SBR 2023-24

< 국영 Top 4 vs 민간 Top 4 조선소 수리 역량 비교 >

구분	조선소	Length(m)	Width(m)	Draft(m)	DWT (thousand)
국영	Cochin Shipyard	300	40	6.5	125
	Hindustan Shipyard	220	32.2	18	80
	Goa Shipyard	135	25	5.5	4.5
	GRSE	180	25	2.5	4
	Hooghly Cochin Shipyard	80	16	4.9	4
민간	Patra Shipping	135	25	4	10
	Waterways Shipyard	130	30	3	8
	San Marine	91.5	27.5	5.5	7.8
	Modest Infrastructure	99	18	4.5	6.0

자료원: SBR 2023-24

○ 총 수리 선박 수 기준으로는 민간 조선소가 우수하나, 수익 기준으로는 국영 조선소가 월등히 우세

- (국영) **코친*과 고아 조선소를 중심으로 중대형 인도 선박 수리에 특화**

* 인도 최대 규모의 조선·수리 조선소로 지금까지 2,500건 이상의 선박 수리 프로젝트를 수행, 항공모함 수리도 인도 내 유일하게 총 15회 이상 진행

- **(민간) 대량 저가 수리에 특화, 수리 선박의 20%를 외국 선박이 차지**

< 국영/민간 Top 4 선박 수리 현황 (수익 단위: 십만 루피) >

	FY23						FY24					
	인도 선박		외국 선박		총 선박		인도 선박		외국 선박		총 선박	
	척 수	수익	척 수	수익	척 수	수익	척 수	수익	척 수	수익	척 수	수익
국영	**178**	**129184.04**	**3**	**4071.3**	**181**	**133,255**	**187**	**157,129**	**4**	**4,010.4**	**191**	**161,140**
Cochin Shipyard	104	54,454.84	1	470.81	105	54,926	118	97,224	1	276.68	119	97,501
Goa Shipyard	42	27,385.44	2	3,600.5	44	30,986	36	11,082	2	3,454.7	38	14,537
Hindustan Shipyard	7	28,143.98	0	0	7	28,144	7	11,396	1	279	8	11,675
기타	25	19,199.78	0	0	25	19,200	26	37,427	0	0	26	37,427
민간	**214**	**28,425.7**	**44**	**368.14**	**258**	**28,794**	**181**	**29,698**	**46**	**270.6**	**227**	**29,969**
Chowgule Lavgan Shipcare	49	15,986	0	0	49	15,986	40	16,708	-	-	40	16,708
Sadhav Offshore Engineering	-	-	-	-	-	-	13	6,164.9	-	-	13	6,164.9
Sea Blue Shipyard	19	2,476.37	0	0	19	2,476.4	16	1,712.2	-	-	16	1,712.2
Chidamb -aram Shipcare	34	211.69	41	368.14	75	579.84	44	238.75	46	270.6	90	509.35
기타	112	9,751.64	3	0	115	9,751.6	68	4,874.3	0	0	68	4,874.3

자료원: SBR 2023-24

□ 선박 수리 클러스터 조성 추진

○ **선박 수리 역량 강화를 위해, 'Maritime Vision 2030'에서 제안한 2개 선박 클러스터 조성 추진 중으로 글로벌 파트너 유치(투자금, 기술)에 주력**

- 남해안(코치) 및 서해안(뭄바이/바디나르)에 마리타임 파크, 부품창고 및 공동이용시설 등 복합 생태계 조성 중

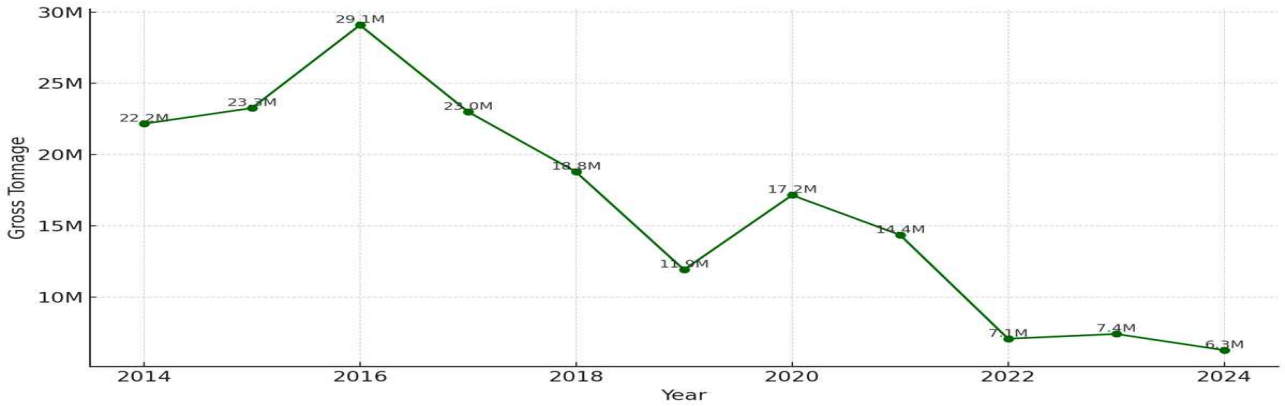
- 코친 조선소를 이들 2개 클러스터에서 모두 앵커 기업으로 지정 추진

3 선박 해체 · 재활용

□ 선박 운항장기화 등으로 글로벌 해체 수요는 급감세

○ 2016년 2,910만 GT로 정점을 찍은 후 수요가 감소, 2024년 630만 GT를 기록

< 글로벌 선박 해체량 추이 (단위: GT) >



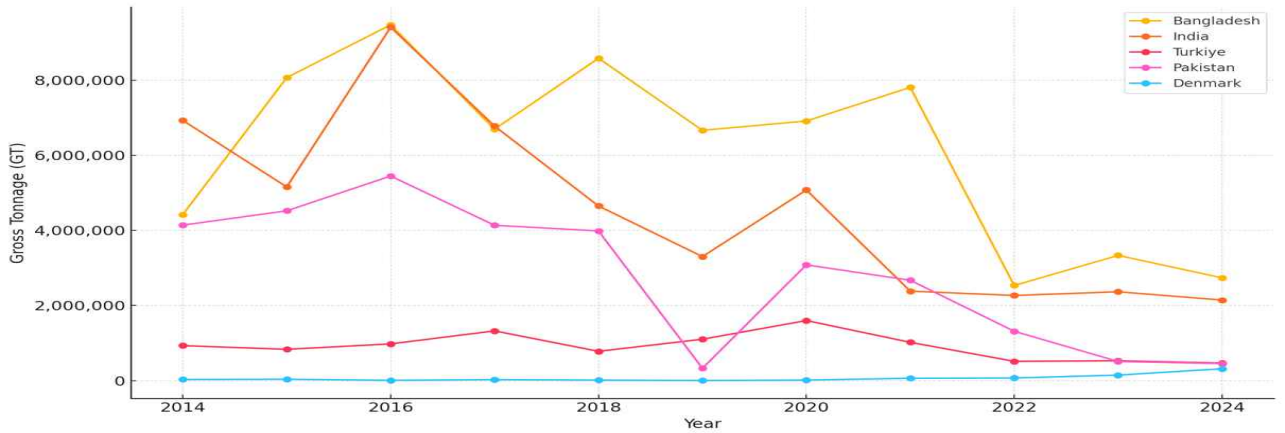
자료원: Unctad Data Hub

□ 상위 5개국 과점 시장으로, 인도는 방글라데시에 이은 2위 해체국

○ 2024년 기준, 방글라데시(46.1%), **인도(34.2%)**, 터키(7.5%), 파키스탄(7.3%), 덴마크(5.1%) 등 **상위 5개국이 97.7%의 수요를 처리**

- 인도는 2018년 이후 방글라데시에 1위를 내준 후, 2위 자리 유지

< 글로벌 선박 해체 시장 상위 5개국 해체량 추이 >



자료원: Unctad Data Hub

○ **2023년 이후 덴마크의 약진이 뚜렷한데, 이는 EU의 환경·안전 규제 강화*에 따라, 덴마크 그린 해체·재활용 시설에 대한 글로벌 선사와 석유 메이저 수요가 증가한 데 기인**

* 바젤 금지 협약(Basel Ban Agreement, 2019)에 따라, 동 협약에 비준한 OECD 국가는 자국 유해 폐기물(노후 선박 포함)을 非OECD 국가로 수출 금지

- 덴마크 내 그린 재활용시설은 개장(2020년 프레데릭스하운*)이후, 아시아 국가에서는 수용하기 힘든 해체 물량을 흡수

* ULCC(초대형 탱커) 및 FPSO(해상 플로팅 정제·저장·하역 장치) 같은 대형 해양 설비를 해체할 수 있는 유럽 내 드문 시설로, 2024년에는 Shell Brazil의 356,400 DWT급 FPSO "Fluminense"가 해체/재활용을 위해 입항

- **덴마크는 '가격 경쟁력' 중심의 아시아 해체시장과는 다른 '환경·안전 중심 프리미엄 해체시장'에서 새로운 경쟁 구도를 형성**하고 있는 것으로 평가
→ 글로벌 선사 및 석유 메이저들이 인도 등 아시아 저가 해체지 대신 덴마크 시설을 선택할 가능성 증가

* 해운회사 ONE(Ocean Network Express)은 최근 홍콩 컨벤션 및 EU 해체 규정에 부합하는 '인증 그린 해체 시설'만 이용하겠다고 선언

○ 한편, **튀르키예와 파키스탄에서도 해체를 위한 입항 선박 수가 늘어난 반면, 인도에서는 감소함에 따라 업계 일각에서는 우려 증가**

< 해체를 위한 입항 선박수 변화(2023 vs. 2024) >

해당연도	방글라데시	인도	튀르키예	파키스탄
2023	173	166	50	15
2024	132	124	94	24

자료원: NGO Breaking Platform

- 전문가들은 **인도가 방글라데시와 함께 대형 선박 해체에 특화**된 반면, 튀르키예와 파키스탄은 소형 선박 중심이기 때문에 **당분간은 시장 구도에 큰 변화가 예상되지는 않을 것으로 관측**

- **하지만 업계 전문가들은 BIS 규제와 같은 인도 선박 해체장의 제도적 한계로 인해 중장기적으로 인도가 타격받을 수 있다고 경고**

· 인도는 BIS 기준*에 따라, 해체강으로부터 직접 TMT강** 제조가 불가하고, 중간 공정(주조→빌릿)을 거쳐야 해서 추가 비용(톤당 5,000~6,000 루피/58~69 달러) 발생

*선박 철강의 약 60%가 건축용 TM강(Thermo-Mechanical 강재, 열처리와 기계적 압연을 제어하여 만든 고성능 강재)으로 재활용되었으나, 2012년 BIS가 6mm 이상에 대해 사용 금지

**TMT강(Thermo Mechanically Treated steel) : 열기계 처리로 제조된 고강도 철근으로 건축, 토목, 선박 내부 구조 보강재 등으로 사용

→ 경쟁국인 방글라데시와 파키스탄 대비 가격경쟁력 저하로 인도 선박 해체장에 대한 수요 감소 불가피

◆ 구자라트 주 알랑(Alang) 해체장 위기

· 세계 최대 규모 선박 해체장 중 하나(인도 선박 해체의 98%, 세계 32%를 처리)
· 2024년 1~9월 동안 82척만 선박해체, 전년 동기 대비 15% 감소
· 한때 연 415척(2011-12년)의 해체 기록을 보유, 지금은 시설 가동률이 50% 이하
- 전체 153개 부지 중 20~25곳에만 선박이 있고, 나머지는 공터

* 자료원: 'India and Bangladesh face rising competition from smaller ship-breaking rivals Turkey & Pakistan', Business Standard(2.10)

□ 향후 수요 전망

○ 인도에서 2025년, 380만~420만 GT 규모의 해체, 2026 ~ 2028년 동안 연평균 약 10% 성장 전망 * 자료원: CareEdge Ratings

- BDI* 안정화, 중량 고철 가격의 안정, 노후 선박 증가 등의 요인이 복합적으로 작용하여 2025년부터 해체 시장에 진입하는 선박 수가 늘어날 것으로 기대

  * 건화물선운임지수(Baltic Dry Index, BDI)로, 철광석, 석탄, 곡물 등 건화물 해상 운임 수준을 나타내는 국제 지수

- 일반적으로 선박의 평균 수명은 약 25년(대부분의 상선)인데, 2023년 기준 세계 전체 선박의 평균 연령은 22.2년 *자료원: UNCTAD

< 선종별 글로벌 상선 평균 연령(2022-2023) >

Vessel type, country grouping by flag of registration and indicator		Years					Average age	
		0–4	5–9	10–14	15–19	More than 20	2022	2023
World								
Bulk carriers	Percentage of total bulk carriers	16.2	23.7	36.8	11.2	12.1	11.1	11.6
	Percentage of dead weight tons	19.5	25.3	36.6	10.8	7.9	10.0	10.6
	Average vessel size (dead weight tons)	88 699	78 908	73 524	71 798	48 486		
Container ships	Percentage of total container ships	14.5	16.0	24.4	23.8	21.3	13.7	14.2
	Percentage of dead weight tons	19.1	24.8	25.7	19.4	10.9	11.0	11.5
	Average vessel size (dead weight tons)	68 906	81 310	55 335	42 815	26 898		
General cargo	Percentage of total general cargo ships	6.4	8.1	16.2	12.1	57.2	26.8	27.4
	Percentage of dead weight tons	9.7	12.5	25.1	14.1	38.6	20.0	20.3
	Average vessel size (dead weight tons)	6 093	6 217	6 216	4 677	2 702		
Oil tankers	Percentage of total oil tankers	12.9	14.8	21.0	16.4	34.9	19.6	20.1
	Percentage of dead weight tons	21.2	18.9	29.2	20.6	10.1	11.2	11.6
	Average vessel size (dead weight tons)	91 094	70 285	76 700	69 584	16 084		
Other types of ships	Percentage of total other ships	10.1	14.1	18.2	10.7	47.0	23.7	24.2
	Percentage of dead weight tons	18.2	17.8	20.6	13.7	29.7	16.1	16.4
	Average vessel size (dead weight tons)	8 648	6 074	5 434	6 189	3 036		
All ships	Percentage of total all ships	10.7	14.3	20.8	12.4	41.8	21.7	22.2
	Percentage of dead weight tons	19.4	22.1	30.7	15.2	12.5	11.5	12.0
	Average vessel size (dead weight tons)	39 160	33 206	31 890	26 549	6 470		
Developing economies	Percentage of total all ships	10.6	14.7	21.6	12.6	40.4	20.8	21.2
	Percentage of dead weight tons	18.3	19.5	28.0	15.5	18.6	12.7	13.2
	Average vessel size (dead weight tons)	28 345	21 770	21 361	20 222	7 589		
Developed economies	Percentage of total all ships	12.2	14.4	21.3	12.4	39.7	20.9	21.4
	Percentage of dead weight tons	21.5	23.9	33.1	14.4	7.1	10.5	10.9
	Average vessel size (dead weight tons)	53 375	50 628	47 163	35 199	5 460		

Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research, 2023.
Notes: Propelled seagoing vessels of 100 GT and above, as of 1 January 2023.
Dead weight tons (dwt) for some individual vessels have been estimated. The average age of a dwt is calculated as the sum of all products of the age and dwt of a ship, divided by the sum of the dwt of all ships.

자료원: UNCTAD

○ 2025년 6월 26일 홍콩 협약(HKC)* 발효에 따라, 글로벌 해체 산업의 환경·안전 기준이 강화되면서, 친환경 해체시설에 기회 확대 기대

- 인도 내에서도 90개 이상의 선박 해체장이 홍콩협약 기준의 SoC(Statement of Compliance)를 획득함에 따라, 수혜 기대

* 홍콩협약(Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 이하 HKC)은 선박 해체 과정에서의 안전과 환경 보호를 강화하기 위해 국제해사기구(International Maritime Organization, IMO)가 제정한 국제 조약으로 500GT 모든 상선에 적용

< 홍콩협약 주요 내용 >

항목	주요 내용
적용 대상	· 500GT 이상 모든 상선(상업용·공공용 구분 없음)
발효 조건	① 15개국 비준, ② 세계 선복량 40% 이상, ③ 최근 10년간 선박 해체량 3% 이상 보유국
핵심 조치	① 선박이 보유한 유해물질 목록(IHM) 작성 및 유지 ② 인증받은 조선소에서만 해체 허용 ③ 선박 수명 종료시, 재활용 계획서 제출 ④ 작업자 건강 및 안전보장 조치 마련
유해물질 예시	· 석면, PCB, 납, 카드뮴, 오존층파괴물질, 방사성 물질 등

- 하지만, 선주가 다수 포진한 EU 국가의 폐선을 해체할 수 있는 인증인 EU-SRR(EU Ship Recycling Regulation)을 받은 해체장이 없는 점은 한계로 작용

* 인도 선박해체장은 동 인증 획득에 소극적(높은 비용, 엄격한 규정 적용 등)

○ 아울러, 인도 정부가 2025 예산안에서 발표한 선박 재활용 인센티브(Shipbreaking Credit Note)도 선박해체 및 건조 수요를 확대할 것로 예상

- 인도에서 선박을 해체한 선주는 스크랩 가치의 40%를 크레딧 노트로 발급받아 인도 내 선박 건조비용으로 활용이 가능해짐에 따라, 신조 수요도 동반 확대되는 선순환 구조 형성 기대

Ⅲ 정부 육성정책

1 비전 및 추진전략

◆ 2030년까지 세계 10대, 2047년까지 세계 5대 조선 강국 도약 목표

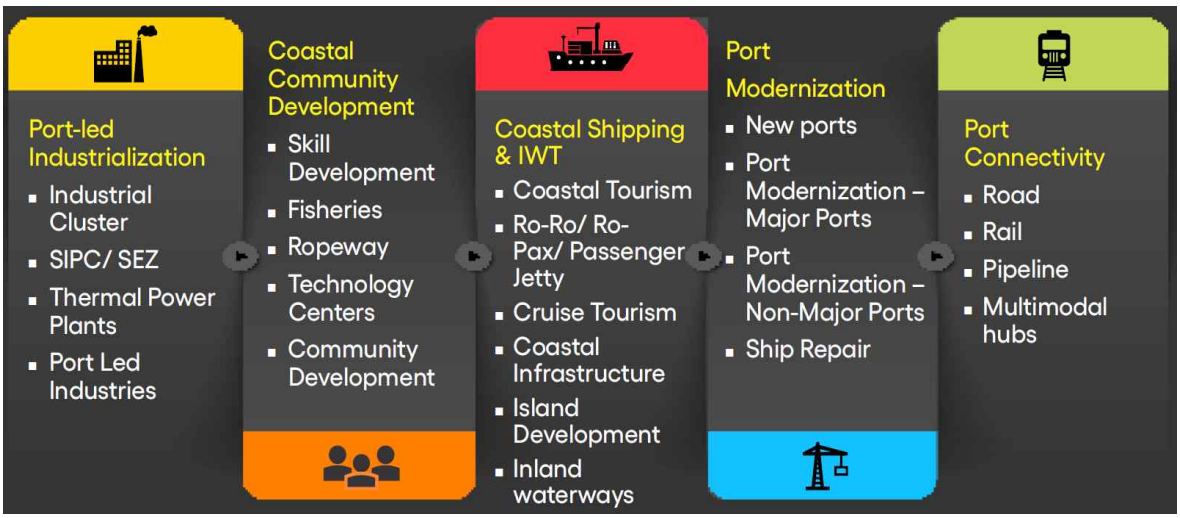
1 사가르말라(Sagarmala, 바다목걸이) 프로그램

○ (사가르말라 1.0) 인도 해양항만수로부(Ministry of Ports, Shipping, and Waterways)가 종합 해양개발 이니셔티브로 도입 (2015.3월)

- ❶항만연계 산업화, ❷연안지역 공동체 개발, ❸연안해운 및 내륙수로 운송, ❹항만 현대화, ❺항만 연결성 강화 등 5개 부문(pillars) 육성에 초점
  → 조선업 육성은 미포함

- 5개 필라와 24개 세부 카테고리로 구분하여, 프로젝트를 발굴·기획하고 재정 지원까지 연계
  · 5.8조 루피(669억 달러) 규모의 839개 프로젝트를 발굴, 2035년까지 추진 계획
  * 현재까지 약 272개 프로젝트(1.41조 루피/163억 달러 상당) 완료

< 추진 프로젝트 유형분류(5개 필라와 24개 세부 카테고리) >



자료원: Sagarmala 웹사이트

< 사가르말라 프로그램 주요내용 >

구 분	주요 내용
프로젝트 발굴 및 기획	· 국가 해양 전략(MIV 2030, MAKV 2047)에 부합하는 항만 현대화, 연계 인프라, 내륙 수로, 연안 개발 등 분야별 프로젝트를 발굴 - 실행 기구로 Sagarmala Development Company Limited(SDCL) 설립 · 중앙정부, 주정부, 항만 공사, IWAI, NHAI 등과 공동 기획 및 우선순위 조정
전략 조정 및 실행관리 플랫폼 역할	· 관련 부처·기관이 효율적으로 역할을 나누고 프로젝트를 수행하도록 조정 · 기존 인프라/계획과 중복 방지 및 연계성을 강화
재정지원 및 민간투자 유도	· PPP: 민간참여 유도, 가능할 경우 PPP방식 우선 적용 · SDCL이 지분투자 방식으로 참여 · 내부재원: 항만청 등이 자체 예산으로 수행 · 보조금 지원(Grant-in-Aid): 수익성은 낮지만 공공성이 높은 프로젝트 대상 부분 보조금 지원
성과관리 및 모니터링	· 디지털 플랫폼(e-Sanchit 등)을 활용하여 진척 현황 관리 · 정기적으로 성과 측정 및 정책 조정

자료원: Sagarmala 웹사이트 내용 요약

○ **(사가르말라 2.0) 조선·수리·해체/재활용 산업도 중점 육성 분야로 공식 추가 (2025.3월)**

- 항만 인프라뿐 아니라, **조선소 클러스터, 수리조선 인프라, 선박 재활용단지 등 산업기반 구축 추진 계획**

- **4,000억 루피(46억 달러) 예산 투입, 향후 10년간 12조 루피(1,383억 달러) 민관투자 유치 목표**

2 Maritime India Vision 2030 (이하 MIV 2030) 발표 (2021년)

○ **2030년까지 신조·수리 Top 10, 선박 재활용 1위 국가 달성 목표 제시**
- **연간 50만 GT 이상 선박 건조 역량 확보 추진**

○ 사가르말라 등 기존 해양 정책들을 정책·전략 차원에서 정비하고 **10개 핵심 테마와 150개 이상의 구체적인 이니셔티브 제안**

- 총 3조~3.5조 루피(346~403억 달러) 투자를 통해 약 200만개 일자리 창출 기대

- **'조선·수리·해체 산업 경쟁력 강화'를 핵심 테마에 포함시켜,** PSU(Public Sector Undertaking, 공공기관) 조달시 국산선 우선 도입 등 10개 이니셔티브 제안

< MIV 2030 주요 목표 >

구 분	단위	2020	2030
화물 처리 능력 3억 톤(MTPA) 이상인 주요 항만 수	개	0	3
인도 항만이 처리하는 환적 화물 비중	%	25	>75
민간 운영사(PPP) 등이 처리하는 주요 항만 화물 비중	%	51	>85
컨테이너 선박 평균 접안 시간	시간	25	<20
컨테이너 평균 체류 시간	시간	55	<40
선박 평균 처리능력	**GT**	**16,500**	**>30,000**
신조 및 수리 글로벌 순위	**순위**	**20+**	**Top 10**
선박 해체(Global Ship Recycling) 글로벌 순위	**순위**	**2위**	**1위**
연간 크루즈 승객 수	명	468,000	>1,500,000
주요 항만 내 재생에너지 비중	%	12	>20
전 세계 인도 선원 비중	%	<10	>60

< MIV 2030 주요내용 요약 >

No	핵심 테마	주요 개선 과제(이니셔티브)
1	세계 최고 수준의 항만 인프라 구축	· ▲기존 항만 확장 ▲메가 항만 개발 ▲남인도 환적 허브 구축 ▲항만 인프라 현대화 추진
2	물류 효율성 및 비용 경쟁력 제고	· ▲항만 인근 산업단지 개발 ▲ Sagarmala 프로젝트와 연계한 연결성 강화 ▲항만 기계화·디지털화·연안해운 활성화 추진
3	기술·혁신 기반 물류 효율화	· 글로벌 수출 비중 확대를 위해 ▲국가 물류 포털 구축 ▲스마트 항만 조성 ▲성과 모니터링 시스템 도입
4	정책 및 제도 개선	· 지속가능한 성장 지원을 위해 ▲법·제도 정비 ▲민관협력 촉진 ▲재정지원 강화 ▲거버넌스 체계 개선
5	**조선·수리·해체 산업 경쟁력 강화**	**· ▲정부조달시 국산선 우선도입 ▲조선 기자재 공급망 플랫폼 구축 ▲설계 클러스터 지정 및 'Design in India' 인센티브 도입 ▲정부 수리 수요 국산화 ▲수리 클러스터 개발 ▲알랑 조선 해체단지 리모델링 및 동해안에 신규 해체 클러스터 조성 등**
6	내륙수로 화물·여객 운송 확대	· ▲터미널·수로 인프라 확충 ▲재정·정책 지원 ▲Ro-Ro 및 여객 페리 서비스 확대
7	해양관광·크루즈 산업 육성	· ▲크루즈 터미널 구축 ▲테마형 해안·섬 관광 개발 ▲크루즈 교육기관 설립 ▲내륙·강변 크루즈 터미널 개발
8	국제 해양 협력 강화	· ▲IMO 내 대표성 강화 ▲국제 기준 정립 주도 등
9	친환경·안전한 해양 산업 선도	· ▲태양광·풍력 도입 ▲폐기물 관리 강화 ▲무사고 항만 구축 ▲탄소배출 저감 프로그램 확대
10	세계 최고 수준의 해양 인력 양성	· ▲해양 교육·훈련 강화 ▲해양 연구개발 지원 ▲해양 전문인력 양성 환경 조성

3 Maritime Amrit Kaal Vision 2047 발표 (2023년)

○ **2047년까지 신조·수리 Top 5 진입하고, 400만 GRT(Gross Registered Tonnage) 추가 조선 능력 확보 목표**

* 자료원: 2025년 3월 해양항만운송부 장관이 'Chintan Shivir, 2025'에서 신규 발표

○ **Maritime India Vision 2030 및 Sagarmala를 통합·확장하는 최상위 장기 해양 비전**으로, 11개 핵심 테마와 300개 이상의 이니셔티브 제안

< Maritime Amrit Kaal Vision 2047 주요 목표 >

구분	단위	현재	2047
안전하고 지속가능한 그린 해양 강국 도약			
LNG 벙커링 시설 보유 주요 항만 수	수	1	8
수소/암모니아 허브 수	수	-	14
선박으로 전력을 공급할 수 있는 시설을 갖춘 주요 항만 수	수	2	14
탄소중립 항만 수	수	-	14
연안·내륙 크루즈 산업 육성			
아태지역 여객량에서 인도 순위	순위	4th	1st
아태지역 크루즈 서비스 상위 20위 내 인도 항만 수	수	1	4
크루즈 터미널 수	수	6	25
연안 해상운송 및 내륙수운 비중 확대			
운영 중인 내륙 수로 수	수	22	50+
내륙수로 화물 처리량	MMTPA	109	>500
조선·수리·재활용 글로벌 선도국 도약			
선박 해체 글로벌 순위	**순위**	**2위**	**1위**
선박 건조 글로벌 순위	**순위**	**22위**	**Top 5**
세계적 수준의 차세대 항만 개발			
전체 항만 화물 처리 능력	MMTPA	2,500+	10,000+
주요 항만 PPP 방식으로 처리되는 화물 비중	%	51%	100%
환적 허브 수	수	1	3
신설 주요항만 수	수	-	2
수심 18-23m를 갖춘 항만 수	수	5	13
기술 및 혁신을 통한 효율성 향상			
정시입항이 가능한 항만 수	%	-	100%
스마트 항만 수	수	-	5

< Maritime Amrit Kaal Vision 2047 핵심 테마별 주요 이니셔티브 >

No.	핵심 테마	주요 이니셔티브
1	안전하고 지속가능하며 친환경적인 해양 부문에서 세계를 선도	· 22개 이니셔티브 추진: ▲주요 항만 탄소중립 전략 수립 ▲항만 차량 대체연료(LNG, 수소, 암모니아, 바이오연료) 도입 ▲ DG Shipping 내 탈탄소화 전담 셀 설치 ▲ 20개 이상 친환경 해운 파일럿 프로젝트 추진▲저탄소 선박 개발·개조 인센티브 및 PLI 지원 확대 등
2	해양·연안·하천 크루즈 부문 육성	· 25개 이니셔티브 추진: ▲동·서해안 크루즈 터미널 및 마리나 개발▲내륙수로 리버 크루즈 개발 ▲카보타지(자국선박 운용 의무화) 규제 완화 및 5개 항만에 e-비자 확대 ▲크루즈선 운영 관련 소비재 관세 면제 및 GST 인하 ▲크루즈선박 표준운영 절차 국제기준에 맞게 개정 및 주요 항만이 자금을 출자하는 중앙기금(SDCL) 설립을 통해 Ro-Ro/Ro-PAX 보조금 지급 ▲해양관광 교육기관 설립 등
3	연안해운 및 내륙수로 운송 비중 확대	· 46개 이니셔티브 추진: ▲항만 기반 집적센터 구축 ▲연안 생산·수요거점에 연안전용 부두 설치 ▲도로·철도·수로 연계 인프라 확충 ▲항만료·터미널료 인하 및 연료·부품 구입세 환급 허용, 복합운송 GST 인하 ▲2047년까지 50개 수로 상용화 ▲저수심 대응 선박·예인선-바지선 조합 도입 등
4	해양산업 클러스터 조성	· 디네이찰 항만(DPA), 보이차마 항만(VoCPA), 할디아 항만(SMPA), 안다만·니코바르 제도에 해양산업 클러스터 조성 - ▲ 민간 부문과 협력하여 산업 클러스터를 개발하기 위한 모델 발굴 ▲ 각 클러스터별 중점 품목 식별 ▲ 투자 친화적 정책 도입 계획 · 산업 클러스터 외, 안다만·니코바르 제도의 3개 섬 추가 개발 · 이외에도, 인프라, 제도 및 정책규제 이니셔티브 30개 추진
5	해양 전문 서비스 육성	· 28개 이니셔티브 추진: ▲해양개발기금(Maritime Development Fund) 설립 ▲해양중재센터(Maritime Arbitration Center) 설립 ▲보험금 신속 처리 체계 구축 ▲직·간접세 관련 재정 인센티브 제공
6	**조선·수리·재활용 부문 글로벌 강국 도약**	**· 17개 이니셔티브 추진: ▲FY26 이후, 조선지원정책 5~10년 연장▲공공·정부 수요는 인도 국적선 전용(2023년 이후 공공부문 및 정부 발주 수요는 인도 국적선만 충족 가능)▲조선소 기술 등급제 도입▲선박부품 수입절차 간소화 ▲알랑 조선소 확장 ▲차량 폐차 정책과 연계해 선박 재활용 확대 ▲안드라프라데시·오디샤·서벵골 신규 재활용단지 조성 등**
7	세계적 수준의 해양 교육·연구·훈련 체계 구축	· 39개 이니셔티브 추진: ▲해양 스타트업 육성 인큐베이터·엑셀러레이터 설치 ▲해양 지식 클러스터 구축 ▲인도경영대학원(IIM) 아마다바드와 인도무역연구원(IIFT) 델리에 복합물류

		우수센터센터 설치 ▲국제 해양교육기관과 협력 확대 ▲항만 요율 체계 표준화 ▲교수 임용절차 간소화
8	글로벌 해양 위상 강화 국제 협력·파트너십 확대 필요	· 43개 이니셔티브 추진: ▲IMO 전담 셀 및 IMO 본부(런던)에 상주대표 설치 ▲BIMSTEC 마스터플랜 이행 및 프로젝트 관리 강화
9	차세대 세계적 수준 항만 개발	· 42개 이니셔티브 추진: ▲300MTPA(연간 3억톤) 이상 항만 클러스터 조성 ▲수심 18~23m 심수항 개발 ▲환적항 및 신규 주요항만 2개 개발 ▲선박 관련 요금 인하 ▲PM Gati Shakti·자산유동화 통해 민간투자 확대
10	기술·혁신 통한 운영 효율성 강화	· 17개 이니셔티브 추진: ▲e-gate 2.0 도입 (컴퓨터비전·OCR 적용) ▲드론 재고관리·JIT 시스템 전면 도입 ▲항만 크레인·도선·계선·투묘 자동화 ▲디지털 트윈 기반 계획·최적화 ▲AI·ML 기반 부두 자동 할당 ▲디지털 혁신센터 설립
11	**인도 국적선 보유량 확대**	**· 글로벌 선대 비중 1%로 중국(5%)·싱가포르(6.5%) 대비 열세** **· 9개 이니셔티브 추진: ▲선원 임금 TDS(원천징수세) 재검토 (다른 외국 선박에서는 TDS 면제) ▲선박 연료·부품 세금 환급 ▲국적선 해외 정비·수리 역외 서비스 GST 면제 ▲해운산업 인프라 지위 부여 ▲선박 소유주 대체투자펀드(AIF) 활용 허용 (은행 대출이 아닌 다양한 투자자금 유치가 가능해져 선대 확충 용이) ▲보험사의 선박 리스 제한 폐지(선주들이 다양한 금융지원 옵션 확보)**

< Sagarmala vs. MIV 2030 vs. MAKV 2047 요약 비교 >

도입연도	정책/비전	주요 내용
2015(1.0) 2025(2.0)	Sagarmala	· **실행 기반 인프라 프로그램으로, 프로젝트 단위 예산·투자 중심** - (1.0 버전) 항만현대화·수로·연안물류 인프라 개발 등 프로젝트 발굴·재정 지원 (조선업 육성 명시적 언급 X) **- (2.0 버전) 조선·수리·해체/재활용 산업도 중점 육성 분야로 추가, 4,000억 루피(46억 달러) 투자 및 12조 루피(1,383억 달러) 민관투자 유치 목표**
2020	Maritime India Vision 2030 (MIV 2030)	· **중기 비전·전략 로드맵 제시(2020~2030)** - Sagarmala 등 해양정책 통합·정비 **· 2030년까지 10대 조선강국 진입 및 선박 재활용 1위국 목표** **- 연간 50만 GT 이상 선박 건조 역량 확보**
2023	Maritime Amrit Kaal Vision 2047 (MAKV 2047)	· **장기 비전·전략 로드맵 제시(2047까지)** - Sagarmala와 MIV 2030를 통합 **· 2047년까지 5대 조선강국 진입, 400만 GRT 추가 확보 목표**

2 주요 정책

◆ 가격 경쟁력 확보, 산업기반 확충 및 국내 선박 수요 창출에 초점
- 직접 보조금 제공, 해양개발기금(MDF) 신설, 장기저리 금융제도 확충, 인도산 우대 조달정책, 클러스터 조성 및 선박기자재 관세 면제 연장 추진

1 조선 재정지원 정책(SBFAP, Shipbuilding Financial Assistance Policy)

○ 인도 조선소들이 선박 건조 계약 수주 시 입찰 경쟁에서 발생하는 비용 열세를 보완토록 정부가 직접 재정 보조금 제공

< 주요 내용 요약 >

항목	SBFAP 1.0	SBFAP 2.0 *2025 연방 예산안에서 발표
기간	· 2016.4.1 ~ 2026.3.31 (10년)	· 2026.4.1.~ 2035.3.31.(2047년까지 연장 가능)
보조금 요율	· 계약가/공정가/수령액 중 최소 금액의 20%를 지원(3년마다 3%씩 보조금 지급률 축소로 2026년에는 11% 지급) · 개정지침 발표(2023.9월) - 메탄올, 암모니아, 수소 연료전지 추진 선박: 30% - 전기 추진, 하이브리드 선박: 20% - 풍력 설치선/고급 준설선 등 특수 선박: 4억 루피(460만 달러) 상한선 초과 가능	**<장기 고정 보조금율 적용>** · 일반선박: 건조비의 20%, · 특수선박: 25% · 친환경·미래형 선박: 30%
예산	· 400억 루피(4.6억 달러)	· 1,809억 루피(20.9억 달러)
특징	· 점진적 축소형 보조금	· **고정 보조금율 적용으로 장기 계획수립 가능**

자료원: 정부 발표자료 요약

2 조선소·대형 선박에 인프라 지위 부여

○ (조선소) 인도 경제부는 독립형 조선소(Shipyards)를 '인프라 하위부문 조화 리스트(Harmonized Master List of Infrastructure Sub-sectors)'에 등재 (2016. 4월)

- 동 리스트에 포함시, **장기 저리 자금조달, 외화차입 한도 확대, 인프라 채권 발행이 가능해지고, 세제 혜택 가능**

○ (대형 선박) 2025 연방예산안(2025.2월)을 통해 대형 선박도 동 리스트에 추가되면서 인프라 지위 획득

3 인도산 우대정책(Atmanirbhar Bharat, 자립 인도) 추진

○ DPIIT(산업통상진흥정)가 **메이크 인 인디아 조달 명령(2020.6월 개정)에 의거, 20억 루피(2,300만 달러) 미만 선박은 인도 조선소에서 조달 의무화**

* 이와 같은 취지로 해운항만부는 예인선(Tug) 조달 절차에 대한 표준운영절차(SOP)를 마련, 20억 루피(2,300만 달러) 미만의 예인선 조달/용선 시 국제입찰 금지

○ **국내 화물의 자국 선박 운송 의무화(카보타지*)를 통해, 인도 해운사가 항만 작업선, 연안지원선 등을 국내 조선소에 발주하도록 유인**

* 자국 항만 간 화물 및 여객 운송을 자국 선박에 제한하는 제도

- 2023년 이후부터 정부/공공기관 화물 운송, 해양지원 업무에 인도 국적 선박만 허용
- 선령이 20년 이상된 외국 국적 선박은 정부/공공기관/민간에서 사용 금지

< 국내 화물의 자국 선박 운송 의무화 관련 주요 조치 >

구 분	주요 내용
항만 작업선 및 소형 준설선 (Port crafts and small dredgers)	· 2023년까지는 공공부문(PSU)의 선박 임차 및 용선 서비스에 다음과 같은 등급 체계를 적용 - Class I: 인도 국적 + 인도 건조 선박 - Class II: 인도 국적 + 외국 건조 선박 - Non-local: 외국 국적 선박 **· 2023년 이후, 인도 국적 선박만이 PSU 및 정부 조달 용도에 사용 가능** **· 2025년 이후, 선령 30년 이상 된 외국 건조 항만 작업선은 PSU 및 정부 용도로 사용 불가** · 선령 20년 이상 된 외국 국적 선박은 정부, PSU, 민간 용도시 사용 금지
연안 및 해양지원선 (Coastal and Offshore Vessels)	· 2023년까지는 항만 작업선과 동일한 등급체계 운영 **· 2023년 이후부터는 인도 국적 선박만이 PSU 및 정부 화물 운송 또는 해양지원 업무에 사용 가능** · PSU 및 정부는 해운사들이 적시에 선박을 공급할 수 있도록, 3~6개월 단위의 선박 수요 전망 정보를 제공해야 함 **· 선령 20년 이상 된 외국 국적 선박은 정부, PSU, 민간 용도시 사용 금지**
내륙 수로용 선박 (Inland Vessels)	· 2023년까지는 항만 작업선과 동일한 등급체계 운영 **· 2023년 이후, PSU 및 정부 화물 운송에 인도 국적 선박만 허용** **· 선령 25년 이상 된 외국 국적 선박은 정부, PSU, 민간이 수행하는 카보타지(국내 항로 화물 운송)에 사용 금지**

자료원: MIV 2030 내 관련 내용 발췌 요약

4 신규 선박 조달 시 인도 조선소에 우선협상권(ROFR*) 제공

* ROFR(Right of First Refusal)은 특정인에게 먼저 제안할 권리를 주는 계약적 권리를 지칭

○ **정부 부처 및 공공기관(PSU 등)이 선박을 조달할 때, 외국 조선소가 입찰에서 최저가를 제시하더라도, 자격을 갖춘 인도 조선소에 동일 조건으로 낙찰 기회 부여**

○ 또한, 입찰을 통한 선박 용선시에도 우선협상권을 제공해, 인도 국적 선박이 외국 국적 선박이 제시한 최저 입찰가에 맞춰 응찰할 수 있는 우선권을 부여

5 2025 연방 예산안에서 발표한 조선업 관련 주요 프로그램

○ **선박 재활용 인센티브** (Shipbreaking Credit Note)

- 인도 내에서 선박을 해체한 선주(인도·외국인 모두 대상) 대상으로 **스크랩 가치의 40% 상당의 크레딧 노트 발급**
- 이 크레딧은 '메이드 인 인디아(Made-in-India)' 신규선박 건조 비용으로 상계가 가능해, **선박 해체를 통한 신조선 수요 연계로 선순환 구조 형성 가능**

○ **장기 금융 지원을 위한 2,500억 루피(29억 달러) 규모 '해양개발기금(Maritime Development Fund)' 신설**

- 조선 및 수리 산업에 대해 장기 금융을 지원하기 위한 기금으로, 정부가 49%를 출자하고, 51%는 주요 항만, 금융 기관, 민간 투자자, 주권 기금 등으로부터 조달할 계획
- 이 기금은 2030년까지 직간접적으로 1.3~1.5조 루피(150~173억 달러)의 투자를 유도하고, 90만 ~ 110만 개의 일자리를 창출할 것으로 예상

○ **최대 120만 총톤수(gross tonnage) 규모로 신규 조선 클러스터 조성**

- 조선소 인프라, 숙련 노동력, 첨단 기술을 한데 모으는 허브를 개발할 예정으로, 수리(MRO) 및 해체(recycling) 기능까지 포함한 통합 해양산업 생태계 구축이 목표

- 2030년까지 동·서 해안 각 1개, 총 2개의 메가 조선소 클러스터를 운영하고 장기적으로는 양쪽 해안에 총 4개 개발 추진
  · 서해안: 구자라트·마하라슈트라 / 동해안: 오디샤·안드라프라데시

- 정부-민간 공동 역할 분담(PPP 모델)로, 수익/이익 공유 기반 입찰 방식

○ **선박 기자재 대상 기본 관세 면제기간 10년 추가 연장**

- 인도의 조선업 생태계가 약해져 있어, 선박 건조에 필요한 원자재의 40-70%(선종, 조선소별로 상이)를 수입에 의존

- 선박 해체 산업에도 동일한 관세 면제 적용

○ **기존 톤수세(Tonnage Tax)* 제도의 혜택을 내륙 선박에도 확대 적용**

* 선박이 벌어들인 실제 소득이 아닌 선박이 운송할 수 있는 화물량(톤수) 기준으로 부과되는 세금, 일반 법인세보다 낮은 세율 적용 가능

- 현재 톤수세 제도는 해양 선박(Seagoing Ships)에만 적용되나, 내륙 수로 선박(Inland Vessels)도 혜택을 받을 수 있도록 확대 적용
  · 적용 대상: '인도 선박법(Indian Vessels Act, 2021)'에 등록된 내륙 선박

6 마하라슈트라州, 인도 최초로 조선·수리·해체 산업 전용 정책 도입

○ 마하라슈트라 주정부는 해양 산업 활성화를 위한 일환으로, **'2025 조선, 선박 수리 및 선박 재활용 정책' 승인**(2025.4월)

- **2030년까지 총 660억 루피(7.6억 달러) 규모의 투자유치 목표**

ㅇ 이 정책에 따라 다음과 같은 조치 추진 예정
- 조선 및 재활용 산업의 계획 주도형 개발
- 해양 조선소 클러스터 조성
- 적합한 부지 선정 및 단일 조선소·해체 시설 개발
- 도로, 전력, 용수 등 지원 인프라 구축
- 마하라슈트라해양개발청(MMB*)을 통한 투명한 토지 배분 절차 마련

* Maharashtra Maritime Board (MMB) : 마하라슈트라주 항만 및 연안 수로 관리·개발 정부기관

ㅇ 주요 인센티브
- 프로젝트 비용의 15%에 해당하는 자본 보조금
- 프로젝트당 최대 1,000만 루피(11.5만 달러) 규모의 기술인력 양성 지원금
- 프로젝트당 최대 2.5억 루피(288만 달러)의 연구개발 지원금
- 인허가 취득 지원 및 장기 임대(최대 30년, 갱신 가능) 또는 감면가 토지 제공

< 인도정부 조선업 주요 육성정책 요약 >

정책	주요 내용 요약
조선 재정지원정책 (SBFAP 2.0)	· 기간: 2026.4.1.~ 2035.3.31. · 장기 고정 보조금율 적용: 20~30% · 예산 1,809억 루피(20.9억 달러)
조선소·대형선박 인프라 지위 부여	· 장기 저리자금조달, 세제혜택, 채권발행 가능
인도산 우대정책 (Make in India)	· 20억 루피(2,300만 달러) 미만 선박 인도 조선소 조달 의무화 · 카보타지(국내 화물 자국 선박운송 의무화) 강화
우선협상권 제도 (ROFR)	· 외국 조선소가 최저가에 맞춰, 인도 조선소에 낙찰 기회 부여 · 선박용선시에도 동일 원칙 적용
2025 예산안 포함 내용	· 크레딧노트(스크랩 가치의 40%) 인도내 건조시 사용 · 2,500억 루피(29억 달러) 해양개발기금(MDF)을 신설하여 장기금융 지원 · 신규 조선 클러스터 조성(2030년까지 동서 해안에 2개) · 선박 기자재 대상 기본관세 면제기간 10년 추가 연장
마하라슈트라 전용 정책	· 자본보조(15%), R&D·인력 양성 보조, 장기 임대토지 제공 등

Ⅳ 국제협력 동향

◆ (對한국·일본) 단기간 내 자국 조선소 역량 제고를 위해, 합작조선소 설립, 기술이전, 인력 교류에 집중
◆ (對유럽) 친환경 운송수단 및 해상풍력 발전 연계한 고부가가치 선박수출 확대
◆ (對미국) 군수 정비, 항공모함 기술협력, 對중국 견제 등 전략적 안보 협력 중심

□ 한-인도 협력 동향

○ **Ramachandran 항만해운수로부 차관이 이끄는 인도 대표단 방한(2024. 11월)**
- 이 대표단에는 코친조선소 대표, 인도조선공사(SCI) 대표 등 정부 및 산업계 고위 인사들이 포함
- HD 현대, 한화오션, 삼성중공업 등 BIG3 조선소를 방문하여, 선박 건조, 수리, 유지보수, 교육, 보험, 인력 고용 등 협력방안 논의

○ 2025년 초 한화오션, HD 현대 등에서도 사절단을 인도로 파견하여, 인도 정부 관계자 면담 및 현지 조선소 방문
- (한화오션) 코친조선소, 힌두스탄 조선소, L&T Shipbuilding 및 인도 항만해운수로부 관계자들과 회담 진행
- **(HD 한국조선해양) 인도 최대 국영 조선소인 코친조선소와 조선 분야 장기 협력을 위한 포괄적 양해각서(MOU) 체결(2025.7월)**
  * 코친조선소 설계·구매 지원과 생산성 향상 및 글로벌 수준의 품질 확보를 위한 기술 협력, 인적 역량 강화 및 교육 훈련 체계 고도화 등 전략적 협력을 추진 계획임. 특히 양사는 향후 인도 및 해외 시장에서의 선박 수주 기회도 함께 모색할 예정

○ 조선해양기자재공업협동조합(KOMEA), 인도 시장 확대 계획 발표 (2025.2월)
- 인도 조선소의 설계·건조 협업, 조선소 현대화, 기술이전, 장비 공급 및 현장 교육 지원 계획, 고숙련 인력 파견과 교육과정 공동 개발도 포함

□ 인도-일본 협력 동향

○ 인도 고위급 대표단, 일본 최대 조선사인 이마바리조선소 시찰 (2025. 1월)

○ 이마바리조선소 사장 등 일본기업 사절단, 인도 방문 및 안드라프라데시 주총리와 회담 개최 (2025. 2월)

○ 일본의 미쓰이 OSK 라인(Mitsui OSK Lines) 관계자, 인도를 방문해 현지 기업들과의 협력 및 합작 가능성 타진 (2025. 6월)

□ 인도-EU 협력 동향

○ **인도 정부는 친환경 조선산업 육성을 위해 유럽 시장을 주요 타깃으로 설정하고 있으며, 특히 노르웨이 및 독일 등과의 협력이 활발**

○ 친환경 선박 수출 확대

- **(코친)** 노르웨이 ASKO Maritime에 자율운항 전기 바지선 2척 납품 (2022.6월), 노르웨이 선주와 무배출 피더컨테이너선* 2척 건조 계약 (2023.3월)

* 소형 컨테이너선으로, 온실가스나 오염물질을 전혀 배출하지 않는 친환경 추진 시스템을 갖춘 선박

- **(우두피 코친)** 노르웨이 Wilson ASA와 디젤-전기 추진 기반 3,800 DWT 벌크선 6척 건조 계약 체결(2023.5월), 6,300 DWT급 디젤

* 전기 하이브리드 벌크선 8척 건조 계약 체결(2024.6월)

○ 해상풍력 지원 선박 개발

- (코친) 사이프러스 소재 Pelagic Partners와 메탄올 연료 기반 CSOV* 2척 건조 계약 체결(노르웨이 업체 설계, 4척 추가 옵션 포함)(2024.5월), 영국의 North Star Shipping과 하이브리드 SOV 2척 건조 계약(2024.5월)

* Commissioning Service Operation Vessel: 해상풍력발전단지의 설치, 시운전, 유지보수 작업을 지원하기 위해 설계된 전문 작업 선박

○ 기타 협력 사례

- 인도 국방부 산하 국영 조선소 GRSE는 독일 선사 카르스텐 레더(Carsten Rehder)와 7,500 DWT급 다목적 선박 4척 건조하기 위한 의향서 체결(2025.6월)

  * 현재 GRSE 콜카타 조선소에서 생산 중인 동형 선박 8척의 기존 주문에 추가

- 인도 L&T는 노르웨이 DNV와 조선, 항만 인프라, 해양에너지, ESG·디지털 해양 솔루션 등 전방위 해양협력을 위한 MoU 체결(2025.6월)

- 이탈리아 조선업체 핀칸티에리(Fincantieri), 인도와 차세대 해군함정 공동개발을 위한 협력 희망

  * 기술 이전 및 현지 생산을 포함하며, 인도 측 조선소로는 마자곤 독과 코친 조선소가 참여 예정

- 인도정부의 선박 재활용 인센티브 제도를 활용, 머스크社 (A.P.몰러-머스크)가 인도에서 선박 건조와 수리 사업기회 검토

□ 인도-미국 협력동향

○ **미 해군은 인도 조선소와 수리 계약(MSRA, Master Ship Repair Agreement) 체결을 통해, 군수지원선(Military Sealift Command, MSC) 정비 및 수리**

- L&T 카투팔리(첸나이, 2022), 마자곤 독(뭄바이, 2023), 코친(케랄라, 2024) 조선소 등과 계약 체결

- 이는 중국의 해상 영향력 확대에 대응하기 위한 전략적 조치로도 해석

*미 해군은 일본 요코스카, 괌, 싱가포르 등에 집중된 정비/보급 허브를 이용해 옴

○ 항공모함 기술협력 공동작업반(JWGACTC, Joint Working Group on Aircraft Carrier Technology Cooperation)을 통해 항공모함 기술협력 강화

V 우리기업의 진출기회

□ 인도 정부 발주 신규 선박 수주 기회 확대

○ **인도 정부는 2030년까지 세계 10위, 2047년까지 5위 조선강국 도약을 목표로 설정하고 있으며, 1,000척 규모의 선박 확보 계획 언급**

- 특히, 2040년까지 원유운반선 112척을 확보하겠다는 구체적 발주 계획이 발표된 바 있음 (2025.5월)

○ **자국산 건조를 선호하나, 인프라 및 기술력 부족으로 전량을 자국 내에서 건조하는 것은 현실적으로 어려운 상황**

- 인도 정부는 메이크인 인디아 정책에 기반한 'Co-production(공동생산)' 및 'Co-development(공동개발)' 전략을 통해, 해외 기업과의 협력을 통해 자국 역량을 강화하는 방식을 병행 추진 중으로,

- **초기 일부 물량은 한국 등 해외 조선소에서 건조하고, 이후 물량은 인도 내 조선소와의 기술 이전 및 합작 생산 방식으로 전환하는 방안이 유력**

◆ 인도 조선업계 관계자들은 **기존 조선소를 현대화·확장하는 브라운필드 방식 투자를 통해, 한국이 설계·기술·기자재를 제공하고 인도는 건조를 담당하는 형태의 협력이 가장 유망하다고 평가**

· 이들은 **한국 조선소의 수주 포화와 자국의 인건비 경쟁력을 고려할 때, 양국 간 협업을 통해 인도 내 정부 발주 대응은 물론 제3국 선박 공동 수주도 가능하다고** 판단

· 아울러 환경 규제 강화에 따라 **친환경 개조 수요도 증가하고 있어, 이 분야에서도 협력 여지**가 큼.

○ 특히, 지정학적 이유로 중국에 대한 우려가 커지는 상황을 감안시, 경쟁력 있는 가격과 품질을 갖춘 우리 조선소가 우위 확보 가능

□ 조선 클러스터 조성 관련 스마트 야드* 및 첨단 기술 수출 기회

* 조선소에서 선박을 건조하는 전 과정을 디지털 기술과 자동화로 혁신(스마트공장+조선소)

○ 인도 정부는 2030년까지 2개 이상의 메가 조선소 클러스터를 설립할 계획이며, 글로벌 입찰을 통해 수익 또는 이익 공유 방식의 민간 투자를 유치할 예정

- 특히, 구자라트주 Deendayal Port Authority(DPA)에서 조성 예정인 조선 클러스터 입찰이 단독 응찰로 유찰됨에 따라, 인도 정부는 입찰 기준 완화 및 합작법인(JV) 허용 등을 포함한 재공고 계획을 밝힘*. (2025.6월)

*'Deendayal Port Authority Rethinks Shipbuilding Bid Rules After Low Interest', Gove.WorkMadeEasy(2025.6.10.)

- 기존 입찰 조건은 VLCC급 조선소의 설계 및 건설 경험 보유 요건, JV·컨소시엄 금지 조항 등으로 인해 국내외 중견 조선사 및 신생 기업의 참여가 사실상 불가능했음

○ **JV 허용 시, 스마트 생산 시스템, 모듈화 설계, 대형 블록 제작 등 고도화된** 조선 기술을 보유한 한국 조선기업들이 인도 정부가 추진 중인 기술이전 및 합작 형태에 부합하는 유력 파트너로 평가

- 아울러, **조선소 자동화 설비, 대형 장비, 설계 소프트웨어 등 관련 인프라 장비 및 장비 수출 확대 가능성**도 기대

○ 한편, 뭄바이, 비사카파트남, 파라디프 등 인도 주요 항만에 수리 시설이 부족한 현실을 감안할 때

- **한국 기업이 부유식 드라이독(floating drydock) 설비를 공급할 경우, 인도는 수리 수용 능력을 단기간에 확충**할 수 있으며, 운영 비용 절감과 민간 MRO 역량 제고에도 기여할 수 있을 것으로 기대

□ 선박기자재 수출 기회 확대

○ **선박 기자재에 대한 기본관세 면제 조치가 향후 10년간 연장된 바,** 인도 내 선박 건조가 늘어나면서 우리 핵심 기자재 수출도 확대 가능

- 인도는 선박 건조에 필요한 **핵심 기자재의 40~70%를 해외에서 조달**

○ **주요 수출 유망 품목**

- 전기추진 시스템(full electric propulsion), 추진 장치 및 부품(propulsion systems and components)
- 해양 통신용 전자 및 통신장비(electronics and telecommunication for marine communication)
- 레이더 및 소나 장비(radar, sonar and components)
- 이외 반도체, 해양 펌프, 모터, 엔진제품 등

□ 방위산업 분야 협력 가능성

○ **인도는 프리깃함과 잠수함의 자체 건조 역량은 보유하고 있으나, 레이더, 소나(Sonar) 등 핵심 무기체계와 전투 시스템, 복합소재 선박 기술 등은 여전히 해외 의존도가 높음**

- 한국 방산·조선 기업의 기술 수출, 부품 공급, 공동 개발 유망
- 특히, **전투함 운용 경험, 고신뢰성 장비, 소형화 기술 및 소재 기술에 강점을 가진 중소·중견 기업의 진출 여지 다대**

□ 기술인력 양성 분야에서의 협력 기대

○ 한국은 **조선·기계 분야에서 실무 중심의 인력 양성 경험이 풍부, 산학협력 기반의 기술 교육 모델을 인도에 이전 가능**

- 현재 인도 조선소 다수는 노동집약적 구조에 의존, 용접·도장·배관 등 핵심 공정에서 실무형 고급 숙련 기술인력 수요 증가
- 한국의 조선 기능인력 양성경험 이전을 통한 산업 영향력 확대 및 전략적 생산 파트너 확보, 공정 솔루션, 소프트웨어 수출연계

작 성 자

▪ 뉴델리무역관 이정선
Jaya Soin

인도 조선업 현황과 우리기업의 진출기회

Global Market Report 25-019

발 행 일	2025년 7월
발 행 인	강경성
발 행 처	대한무역투자진흥공사(KOTRA)
주 소	서울시 서초구 헌릉로13
전 화	1600-7119
홈 페 이 지	www.kotra.or.kr
문 의 처	뉴델리무역관(+91-11-4230-6306)

• ISBN: 979-11-402-1378-8 (95320)

kotra

Korea Trade-Investment
Promotion Agency