일반사업 2020-24-02

신남방 물류시장 조사 : 인도편

Logistics Market Survey in New Southern Policy Region: India

최나영환

2020. 10.

KMI 한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

저자	**최나영환**
연구진	**최나영환** 한국해양수산개발원 해운·물류연구본부 전문연구원

연구기간	2020. 01. 01 ~ 2020. 12. 31
보고서 집필내역 연구책임자	**최나영환** 연구총괄
산·학·연·정 연구자문위원	**길광수** 한국해양대학교 교수 **구자림** 부산항만공사 해외사업실 실장 ※순서는 산·학·연·정 순임

목차

제 1장 조사 개요 1

제1절 조사 배경 및 목적 1

1. 조사 배경 및 필요성 1
2. 조사 목적 3

제2절 조사 범위 및 방법 3

1. 조사 범위 3
2. 조사 방법 3

제 2장 인도 경제 및 무역 현황 5

제1절 일반 현황 5

1. 국가 개황 5
2. 주요 경제지표 8
3. 외국인직접투자 현황 10

제2절 무역 현황 14

1. 수출입 현황 14
2. 주요 수출입 대상국가 현황 16
3. 주요 수출입 품목 현황 19

제3절 한국 對인도 무역 현황 22

1. 한국 對인도 무역 현황 22
2. 한국 기업 對인도 진출 현황 41

제 3장 인도 물류 시장 현황 45

제1절 인도 물류시장 규모 45

1. 물류 시장 현황 45
2. 물류 시장 규모 48

제2절 인도 물류 인프라 현황 49

1. 항만 49

2. 도로 55
3. 철도 58

제3절 인도 물류 관련 법률 및 개발 정책 현황 62
1. 물류 관련 법률 현황 62
2. 물류 관련 개발 정책 현황 65

제4절 인도 물류 시장 진출 시 유의사항 72
1. 물류 시장 제약 요인 72
2. 수입규제 강화 76

제 4장 요약 및 시사점 79
제1절 조사 결과 요약 79

제2절 시사점 82
1. 조사 결과 시사점 82
2. 정책 시사점 88

참고문헌 93

표목차

〈표 2-1〉 인도 국가개황 ····· 8
〈표 2-2〉 인도 주요 경제지표 추이 ····· 9
〈표 2-3〉 인도 FDI 유입 누계(2000.4.~2020.3) ····· 10
〈표 2-4〉 인도 FDI 유입 누계(2019.4.~2020.3) ····· 11
〈표 2-5〉 인도 FDI 상위 국가별 투자 금액 ····· 12
〈표 2-6〉 인도 FDI 상위 10대 분야 ····· 13
〈표 2-7〉 인도 수출입 무역액 추이(2010~2019) ····· 15
〈표 2-8〉 인도 상위 수출 국가 ····· 17
〈표 2-9〉 인도 상위 수입 국가 ····· 18
〈표 2-10〉 한국-인도 수출입 무역액 추이(2010~2019) ····· 22
〈표 2-11〉 한국-인도 수출입 무역량 추이(2010~2019) ····· 24
〈표 2-12〉 한국 對인도 수출 품목별 수출량, 수출액 추이 분석 결과 ····· 31
〈표 2-13〉 한국 對인도 수입 품목별 수입량, 수입액 추이 분석 결과 ····· 36
〈표 3-1〉 GDP 상위 국가 물류비용과 3PL 수익(2019년 기준) ····· 46
〈표 3-2〉 주요국 물류시장 규모(2019년 기준) ····· 49
〈표 3-3〉 인도 도로 연장 추이 ····· 56
〈표 3-4〉 인도 물류 관련 법률 현황 ····· 64
〈표 3-5〉 사그라말라 프로젝트 현황 ····· 66
〈표 3-6〉 사가르말라 프로젝트의 주요 항만 효율성 개선 사업 진행 현황 ····· 68
〈표 3-7〉 사가르말라 프로젝트 주요 항만 마스터 플랜 프로젝트 현황 ····· 69
〈표 3-8〉 사가르말라 프로젝트 주요 항만 마스터 플랜 프로젝트 현황 ····· 70
〈표 4-1〉 한-인도 주력 수출 품목 도출 ····· 84
〈표 4-2〉 한-인도 주력 수입 품목 도출 ····· 85
〈표 4-3〉 인도 물류시장 정보 제공 체계 구축 방안 ····· 89

그림 목차

〈그림 2-1〉 인도 지리적 특성 ····· 6
〈그림 2-2〉 인도 구성과 전망 ····· 7
〈그림 2-3〉 인도 수출입 무역액 및 무역수지 추이도(1980~2019) ····· 16
〈그림 2-4〉 인도 상위 수출 품목(무역액) ····· 20
〈그림 2-5〉 인도 상위 수입 품목(무역액) ····· 21
〈그림 2-6〉 한국-인도 수출입 무역액 및 무역수지 추이도(1980~2019) ····· 23
〈그림 2-7〉 한국-인도 수출입 무역량 추이도(1980~2019) ····· 25
〈그림 2-8〉 한국-인도 상위 수출 품목(무역액) ····· 27
〈그림 2-9〉 한국-인도 상위 수입 품목(무역액) ····· 28
〈그림 2-10〉 한국-인도 상위 수출 품목(무역량) ····· 29
〈그림 2-11〉 한국-인도 상위 수입 품목(무역량) ····· 30
〈그림 2-12〉 수출량 당 수출액(2019년 기준) ····· 33
〈그림 2-13〉수출량 규모 및 성장성 분석도 ····· 34
〈그림 2-14〉 수출액 규모 및 성장성 분석도 ····· 35
〈그림 2-15〉 수입량 당 수입액(2019년 기준) ····· 38
〈그림 2-16〉 수입량 규모 및 성장성 분석도 ····· 39
〈그림 2-17〉 수입액 규모 및 성장성 분석도 ····· 40
〈그림 2-18〉 對인도 한국기업 진출 추이(1979~2018) ····· 41
〈그림 2-19〉 인도 진출 한국 기업 지역별 현황 ····· 42
〈그림 2-20〉 인도 진출 한국 기업의 업종별, 해외 진출 형태별 현황 ····· 43
〈그림 2-21〉 對인도 한국기업 진출 추이(1979~2018) ····· 44
〈그림 3-1〉 인도 LPI 평가 결과(2018년 기준) ····· 47
〈그림 3-2〉 인도 LPI 점수 및 순위 추이 (2007년~2018년) ····· 48
〈그림 3-3〉 인도 주요 항만 현황 위치도 ····· 50
〈그림 3-4〉 인도 주요 항만 처리 능력 ····· 51
〈그림 3-5〉 인도 주요 항만 및 비주요 항만 처리 물동량 추이 ····· 52
〈그림 3-6〉 인도 주요 항만 화종별 처리 실적 추이 (2009년도~2018년도) ····· 54
〈그림 3-7〉 인도 주요 항만의 순이익(Net Profit) 추이 ····· 55
〈그림 3-8〉 인도의 국도 현황 ····· 57
〈그림 3-9〉 인도의 국도(고속도로) 건설 현황 ····· 58

〈그림 3-10〉 인도의 국도 현황 ····· 59
〈그림 3-11〉 인도 철도 화물 수송량 ····· 60
〈그림 3-12〉 인도 철도 화물 수입 추이 및 수입 비중 ····· 61
〈그림 3-13〉 사가르말라 프로젝트 항만개발지역 현황 ····· 67
〈그림 3-14〉 인도 철도 비전 2020 동부, 서부 화물전용회랑 계획도 ····· 71
〈그림 3-15〉 인도 첸나이 항만의 도로 정체 현황도 ····· 73
〈그림 3-16〉 인도의 수입규제 신규조사 현황(2020년 1월~8월) ····· 77
〈그림 4-1〉 구자라트 지역 위치도 ····· 87
〈그림 4-2〉 인도 지역 중심 연구 방안도 예시 ····· 91

제 1 장

조사 개요

제1절 조사 배경 및 목적

1. 조사 배경 및 필요성

현 정부는 아세안 및 인도와 한국의 관계를 한반도 주변 4대국가와 동일한 수준으로 향상시키는 것을 목표로 신남방 정책을 추진하고 있다. 이를 위해 해당 지역에 대해 무역의 관계를 넘어서 기술, 문화예술 등의 인적교류 확대를 비롯한 교통과 에너지, 스마트 정보통신 등의 협력 강화에 힘쓰고 있다.

이러한 신남방 지역에 대한 16대 주요 정책 중 인프라 개발 참여, 중소·중견 기업의 시장진출과 상호 교류활동 지원, 신산업 및 스마트 협력 등의 정책[1]이 실효성 있게 실행되기 위해서는 국제물류의 효과

1) 신남방정책특별위원회 16대 정책 중 ⑧ 신남방 지역 내 연계성 증진을 위해추진 중인 인프라 개발에 적극 참여, ⑨ 중소·중견 기업의 시장진출과 상호 교류활동 지원, ⑩ 신산업 및 스마트 협력, 신남방정책위원회, http://www.nsp.go.kr/, 검색일 : 2020.8.10.

적인 지원이 필수적이다.

이러한 정부 기조에 따라 국제물류 부문에서는 신남방 정책 협력 국가에 대한 정기적인 시장 동향을 조사하고, 우리 물류기업의 진출 활성화를 위한 현지 물류시장 정보 제공이 필요하다.

신남방 협력국가 중 하나인 인도는 329만 ㎢[2]의 국토 면적(세계 7위)과 13억 8천만 명[3]의 인구(세계 2위)를 보유하고 있고, 최근 5년간 경제성장률(이하 GDP)이 6.85%[4]로 안정적인 성장을 하고 있어 Next China의 유력 국가로 부상하고 있다. 그리고 2014년 모디 정부 출범 이후 전 정부 대비 인프라 개발 관련 예산을 4배 이상 배정하였고, 주요 항만 및 연결 도로·철도 개발, 제조업 육성에 힘쓰고 있다.

우리나라와 인도와의 관계를 살펴보면 2018년 7월 문재인 대통령이 인도를 방문하여 모디 총리와의 정상회담을 개최하는 등 한-인도 양국의 경제, 사회, 문화 교류 등 '3P 플러스 협력'[5]을 제시하였다. 그리고 2018년 약 200억 달러인 양국 간 무역액을 2030년까지 약 500억 달러까지 확대하기로 합의하였고, 이를 위해 제조업 협력 강화, 인프라 구축 협력 강화, 미래기술 협력 확대, 교역기반 강화 등 4대 액션 플랜을 합의[6]하였다. 경제협정의 경우 2009년 한-인도 포괄적 경제동반자 협정(CEPA, Comprehensive Economic Partnership Agreement)을 체결하였고, 2010년 발효되었다.

이러한 인도의 시장규모, 성장성, 우리나라와의 협력관계 등을 고려할 때 인도 물류시장에 대한 정보 수집을 통해 우리 물류기업의 현지

2) CIA(Central Intelligence Agency), https://www.cia.gov/, 검색일 : 2020.8.13.
3) UN(United Nations), https://www.un.org/, 검색일 : 2020.8.13.
4) IMF(International Monetary Fund), https://www.imf.org/, 검색일 : 2020.8.13.
5) 3P 플러스 협력은 사람(People), 번영(Prosperity), 평화(Peace)로 양국 간 교류활성화, 상생번영 등 경제협력 강화와 4차 산업혁명 공동 협력을 강조
6) 신남방정책특별위원회, http://www.nsp.go.kr/, 검색일 : 2020.8.18.

시장 정보제공이 필요하다. 특히 상대적으로 정보 수집이 어려운 중소·중견 물류기업의 해외 진출 지원을 위해서는 최신의 현지 주요 산업 현황, 우리나라와의 무역 현황, 물류 인프라 및 시장 등에 대한 공공 측면에서의 정보 제공이 필수적인 사안이 될 것이다.

2. 조사 목적

본 조사는 중소·중견 물류기업이 신남방 지역의 주요 국가인 인도 현지 시장 진출을 지원하기 위해 경제 및 무역 현황, 물류시장 여건 등을 조사하는 것을 목적으로 한다.

제2절 조사 범위 및 방법

1. 조사 범위

본 조사의 공간적 범위는 인도로 한정하고, 내용적 범위는 경제 지표, 무역현황, 우리나라와 인도 간 무역 및 기업 진출 현황, 인도의 항만, 도로, 철도 물류 현황 및 제약 요인 도출로 한정한다.

2. 조사 방법

본 조사는 인도 물류 시장의 현황을 조사하기 위해 문헌조사, 통계 자료 수집 및 분석, 전문가 인터뷰 등을 실시한다.

제1장은 서론 부분으로 조사의 배경 및 목적을 설명하고, 조사 범위 및 방법을 제시한다.

제2장은 인도 경제 및 무역현황 조사 부분으로 주요 경제지표 및 외국인직접투자 현황을 조사하고, 인도의 무역 현황을 설명한다. 그리고 한국 對인도 무역 및 기업 진출 현황 부분으로 한-인도 간 수출입 현황을 조사하고, 수출입 자료를 바탕으로 주요 무역 품목을 분석한다. 그리고 한국 기업의 인도 진출 현황을 조사한다.

제3장은 인도의 물류 시장, 항만, 도로, 철도 현황을 조사하고, 물류 관련 법률 및 개발 정책을 정리한다. 그리고 물류 시장 제약 요인 및 수입규제 강화 이슈에 대해 설명한다.

제4장은 결론 부분으로 조사의 요약 및 시사점을 제시한다.

제 2 장

인도 경제 및 무역 현황

제1절 일반 현황

1. 국가 개황

인도는 지리적으로 인도양의 중심에 위치하고 있으며, 과거부터 중동 및 동남아시아를 연결하는 주요 무역 요충지로서의 기능을 담당하였다. 그리고 인도, 스리랑카, 파키스탄, 네팔, 부탄 등을 포괄하는 남아시아 국가에서 인도는 상당한 영향력을 미치는 패권국가이기도 하였다.

이러한 지리적 이점을 통해 인도는 인근 남아시아 국가, 아세안, 아프리카와 지속적인 경제협력을 진행하고 있으며, 이에 따라 인도에 진출하는 우리나라 기업은 인도를 주요 생산거점으로 활용하고 있다.

〈그림 2-1〉 인도 지리적 특성

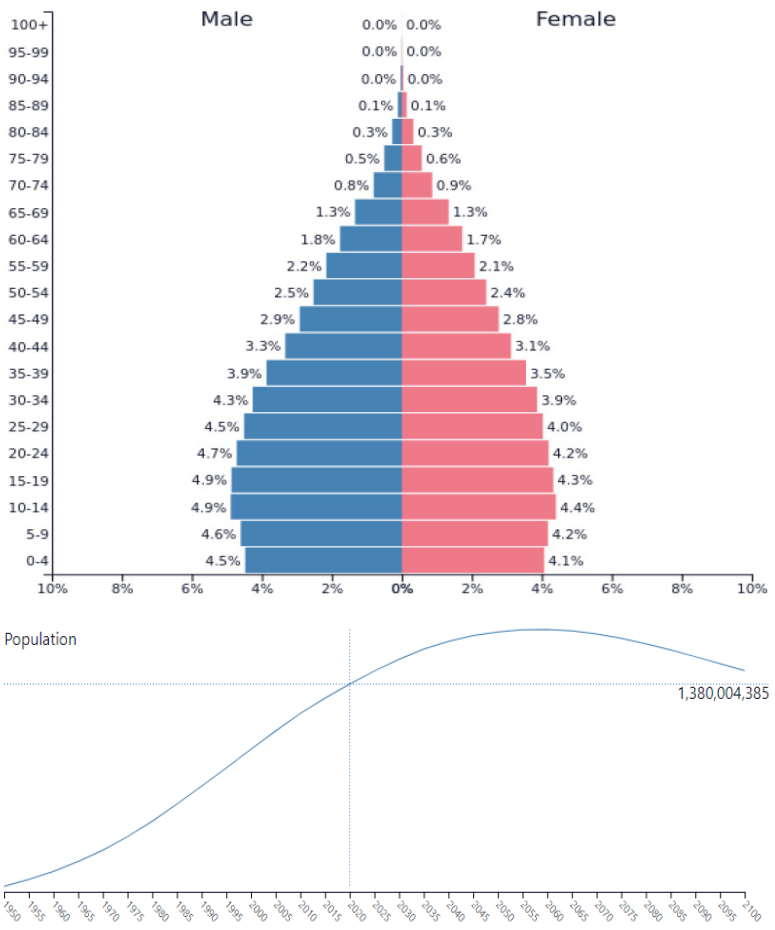


자료 : Map of India, https://www.mapsofindia.com/, 검색일 : 2020.8.20., 대한무역투자진흥공사, 2017 인도 진출전략, 2018.

인도의 인구수는 2020년 7월 기준 약 13억 8,000만 명으로 세계 2위이다. 높은 출생률과 사망률로 전 연령에 걸쳐 인구가 확대 중이다.

특히 인구 절반이 25세 미만인 청년층 비중이 높아 큰 내수시장과 풍부한 노동력을 기반으로 성장 잠재력이 높은 편이다. 인도의 인구 전망의 경우 향후 점진적으로 증가하여 2060년 약 16억 5천만 명으로 정점에 다다른 뒤 서서히 줄어들 것으로 전망하였다.

〈그림 2-2〉 인도 구성과 전망



자료 : Population of WORLD 2019, https://www.populationpyramid.net/, 검색일 : 2020.9.2.

인도의 행정구역은 수도인 뉴델리를 포함하여 28개 주와 8개의 연방 직할시를 가지고 있다. 언어의 경우 힌디어와 영어가 가장 많이 사용되나 언어적 다양성을 가진 국가이다.

〈표 2-1〉 인도 국가개황

구분	내용
면적	3,287,263 ㎢ (2019년 2월 기준)
인구	1,380,004,385 명 (2020년 7월 기준)
민족 구성	인도-아리안(72%), 드라비다(25%), 몽골계 및 기타(3%)
종교	힌두(80.5%), 이슬람(14.2%), 기타(6%)
언어	힌디어, 영어 외 21개
수도 / 행정구역	뉴델리(New Delhi) / 28개의 주와 8개의 연방 직할시
기후	온대 기후, 고산 기후, 열대 몬순 등 다양
정부	• 총 리: 나렌드라 모디 (Narendra Modi) • 취임일: '14. 5. 26 ('19. 5.19. 연임) • 소속 정당: 인도인민당

자료 : CIA, https://www.cia.gov/, 검색일 : 2020.8.20.; World Bank, http://worldbank.org/, 검색일 : 2020.8.20.

2. 주요 경제지표

2015년부터 2019년까지 인도의 평균 경제성장률은 약 6.85%로 중국의 6.62%[7]보다 높은 수준이다. 2018년 인도의 경제 규모는 명목 GDP 기준 2조 9천억 달러로 세계 5위[8]까지 순위가 상승하였다. 그러나

2019년 경기침제로 인해 최근 5년 만에 경제성장률 최저 수치인 4.2%를 기록하였다. 글로벌 경기침체 등의 대외 환경변화에 따른 인도 경제의 취약성, 일자리 없는 성장 등에 대한 한계에 봉착하였다. 이에 인도 정부는 대규모 경기부양책을 발표하고, 일자리 창출, 투자 촉진, 소비 확대 등 경제 활성화 및 지속적 개혁을 추진[9]할 예정이다.

〈표 2-2〉 인도 주요 경제지표 추이

경제지표	2015	2016	2017	2018	2019
경제성장률 (%)	8.01	7.11	8.12	6.81	4.2
명목GDP (십억$)	2,104	2,290	2,652	2,719	2,900
1인당 명목 GDP ($)	1,640	1,762	2,014	2,038	2,139
정부부채 (% of GDP)	46.48	46.88	45.05	45.61	44.6
물가상승률 (%)	4.9	4.5	3.6	3.4	4.5
외환 보유고 (백만$)	335,181	341,989	390,245	375,365	433,366
환율 (자국통화)	64.2	67.2	65.1	68.4	74.9

자료 : IMF, https://www.imf.org/ 검색일 : 2020.8.22.; Centre for Monitoring Indian Economy,https://www.cmie.com/, 검색일 : 2020.8.22.; Reserve Bank of India, https://www.rbi.org.in/, 검색일 : 2020.8.22.; 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.8.22.

7) National Bureau of Statistics of China, http://www.stats.gov.cn/, 검색일 : 2020.9.10.
8) 미국(21.34조$), 중국(14.22조$), 일본(5.18조$), 독일(3.96조$), 프랑스(2.76조$), IMF, https://www.imf.org/, 검색일 : 2020.9.10.
9) 대한무역투자진흥공사, 2020 인도 진출전략, 2020, p. 3.

3. 외국인직접투자 현황

2000년 4월부터 2020년 3월까지 인도의 외국인직접투자(이하 FDI, Foreign Direct Investment)액은 6,800억 달러이고, FDI 자본 유입 누적액은 4,700억 달러 수준이다.

〈표 2-3〉 인도 FDI 유입 누계(2000.4.~2020.3)

구분	백만 $
FDI 유입 누적 금액[1)]	680,919
FDI 자기자본 유입 누적액	469,998

자료 : DPIIT(Department for Promotion of Industry and Internal Trade), https://dipp.gov.in/, 검색일 : 2020.8.22.
주 1) FDI 유입 누적 금액 = 자기자본 유입 + 재투자 수입 + 기타 자본

UNCTAD[10)]에 따르면, 인도의 FDI[11)] 유입은 2015년 이후 연 400억 달러 이상을 유지하는 것으로 보고하고 있다. 인도의 2018년도 FDI 유입은 424억 달러이고, 2019년도는 500억 달러로 2018년도 대비 13% 증가하였다. 이는 베트남 155억 달러(2018년 기준)의 274%, 중국 1,390억 달러[12)](2018년 기준) 31% 수준[13)]이다.

10) UNCTAD, https://unctad.org/, 검색일 : 2020.9.10.
11) 이후 FDI 유입액은 FDI 자기자본(FDI Equity)을 기준으로 제시함.
12) 베트남, 중국 FDI, UNCTAD, https://unctad.org/, 검색일 : 2020.9.10.
13) 인도의 GDP는 중국 대비 20% 수준이나 FDI는 31%로 수준으로 상대적으로 FDI 유입이 높은 것으로 판단됨

〈표 2-4〉 인도 FDI 유입 누계(2019.4.~2020.3)

기간	FDI 자본유입액(백만 $)
2019. 4.	5,252
2019. 5.	3,795
2019. 6.	7,282
2019. 7.	4,472
2019. 8.	2,553
2019. 9.	2,741
2019. 10.	3,211
2019. 11.	2,804
2019. 12.	4,659
2020. 1.	5,570
2020. 2.	3,361
2020. 3.	4,278
2019~2020('19.4~'20.3)	49,977
2018~2019('18.4~'19.3)	44,366
증가율(%)	13%

자료 : DPIIT, https://dipp.gov.in/, 검색일 : 2020.8.22.

2000년 4월부터 2020년 3월까지 국가별 FDI 유입액을 살펴보면 모니셔스가 1,427억 달러로 전체의 30%를 차지하고 있고, 싱가포르가 21%를 차지하고 있다. 조세회피처인 모리셔스와 싱가포르를 제외하면 네덜란드의 2019년도 투자가 대폭으로 증가하여 누적 339억 달러를 기록하였고, 다음으로 일본 335억 달러, 미국 298억 달러 순이다. 우리나라는 누적 44억 달러로 13위를 기록하였다.

〈표 2-5〉 인도 FDI 상위 국가별 투자 금액

(단위 : 백만 달러, %)

순위	국가	2017년도[1)]	2018년도[1)]	2019년도[1)]	2000.4~2020.3	비중
1	모리셔스	15,941	8,084	8,241	142,710	30
2	싱가포르	12,180	16,228	14,671	97,670	21
3	네덜란드	2,800	3,870	6,500	33,852	7
4	일본	1,633	2,965	3,226	33,499	7
5	미국	2,095	3,139	4,223	29,779	6
6	영국	847	1,351	1,422	28,211	6
7	독일	1,124	886	488	12,196	3
8	키프로스	417	296	879	10,748	2
9	프랑스	511	406	1,896	8,539	2
10	케이맨 제도	1,237	1,008	3,702	7,536	2
13	*한국*	*516*	*1,053*	*496*	*4,412*	*1*
총 FDI 유입액		44,857	44,366	49,977	470,119	-

자료 : DPIIT, https://dipp.gov.in/, 검색일 : 2020.9.15.
연도 기준은 당해 년 4월부터 다음 년 3월까지임

2000년 4월부터 2020년 3월까지 인도 FDI 상위 분야를 살펴보면 서비스 분야가 820억 달러로 전체의 17%를 차지하고 있다. 다음으로 컴퓨터 449억 달러, 통신 373억 달러, 무역 276억 달러 순이다. 기존의 주거시설 건설, 제약, 화학 분야의 FDI는 줄어든 반면, 자동차, 인프라 건설, 호텔 및 관광 분야의 FDI는 증가하고 있는 것으로 조사되었다.

〈표 2-6〉 인도 FDI 상위 10대 분야

(단위 : 백만 달러, %)

순위	국가	2017년도[1)]	2018년도[1)]	2019년도[1)]	2000.4~2020.3	비중
1	서비스	6,709	9,158	7,854	82,003	17
2	컴퓨터 SW/HW	6,153	6,415	7,673	44,911	10
3	통신 (핸드폰, 전화서비스)	6,212	2,668	4,445	37,271	8
4	무역	4,348	4,462	4,574	27,595	6
5	건설 (주거 시설)	540	213	617	25,662	5
6	자동차	2,090	2,623	2,824	24,211	5
7	화학	1,308	1,981	1,058	17,639	4
8	제약	1,010	266	518	16,501	4
9	건설 (인프라)	2,730	2,258	2,042	16,847	4
10	호텔 및 관광	1,132	1,076	2,938	15,289	3

자료 : DPIIT, https://dipp.gov.in/, 검색일 : 2020.9.15.

주 1) 연도 기준은 당해년 4월부터 다음연 3월까지임

제2절 무역 현황

1. 수출입 현황

인도의 무역규모는 2010년 5,737억 달러에서 연평균 3.84%로 증가하여 2019년 8,052억 달러를 기록하였다. 수출액의 경우 2010년 2,229억 달러에서 연평균 4.17% 증가하여 2019년 3,219억 달러를 달성하였고, 수출액 순위는 세계 18위이다. 수입액은 2010년 3,508억 달러에서 연평균 3.62% 증가하여 2019년 4,833억 달러를 기록하였고, 수입액 순위는 세계 14위이다.

인도의 무역수지는 2019년 기준 -1,614억 달러로 지속적인 적자를 기록하고 있으며 최근 10년 누적 적자는 1조 5000억 달러 수준이다.

인도는 2014년 이후 저유가로 인해 7% 이상의 경쟁성장률을 유지하였으나, 최근 미·중 무역분쟁, 미국의 금리 인상 등으로 인해 세계 무역량이 감소하고, 루피화가 약화되어 2018년부터 무역적자 폭이 커졌다.

또한 2019년 4월 이후 미국의 對인도 이란산 원유 수출금지 예외 조치를 종료함에 따라 고유가 문제에 직면하게 되었다. 인도는 경제성장과 더불어 석유 소비도 지속적으로 증가하고 있고, 2018년도 기준 석유 소비량의 83.7%를 수입에 의존하고 있어 향후 무역수지 악화는 장기화될 가능성[14]이 있다.

14) 대한무역투자진흥공사(2020), 상게서, pp. 8-9.

〈표 2-7〉 인도 수출입 무역액 추이(2010~2019)

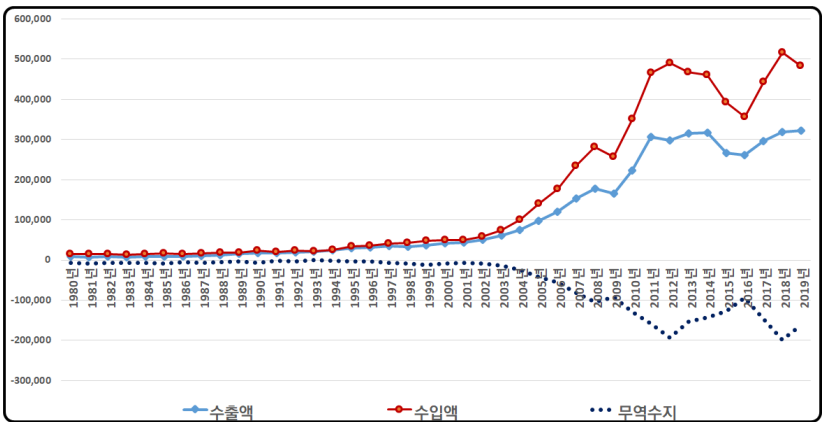
(단위 : 백만 달러, %)

연도	수출		수입		수출입		수지
	금액	증감률	금액	증감률	금액	증감률	
2010	222,922	35.0	350,783	36.1	573,705	36	-127,861
2011	307,086	37.8	465,076	32.6	772,162	35	-157,990
2012	297,261	-3.2	490,413	5.4	787,674	2	-193,152
2013	315,127	6.0	467,950	-4.6	783,077	-1	-152,823
2014	317,733	0.8	460,512	-1.6	778,245	-1	-142,779
2015	266,169	-16.2	392,237	-14.8	658,406	-15	-126,068
2016	261,862	-1.6	356,320	-9.2	618,182	-6	-94,458
2017	296,212	13.1	442,983	24.3	739,195	20	-146,771
2018	319,332	7.8	516,746	16.7	836,078	13	-197,414
2019	321,942	0.8	483,301	-6.5	805,243	-4	-161,359
누계	2,925,646		4,426,321		7,774,809		-1,500,675
CAGR	*4.17%*		*3.62%*		*3.84%*		

자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성

1980년부터 2019년까지 인도의 수출입 무역액 및 무역수지를 살펴보면 무역액의 경우 2009년과 2015년 글로벌 경기침제 시기 이외에는 지속적인 성장세를 유지하고 있다. 그러나 수출입 무역 불균형으로 인해 무역액이 늘어날수록 무역수지도 악화되는 추이를 보이고 있다.

〈그림 2-3〉 인도 수출입 무역액 및 무역수지 추이도(1980~2019)



자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성

2. 주요 수출입 대상국가 현황

인도의 수출 국가를 살펴보면 2019년 기준 미국이 수출액 536억 달러로 가장 높았고, 아랍에미리트 297억 달러, 중국 173억 달러, 홍콩 119억 달러, 싱가포르 108억 달러 순이다. 2018년 대비 증감률의 경우 사우디아라비아 10.9%, 미국 5.6%, 중국 5.2%로 증가한 반면 홍콩, 영국에 대한 수출이 10%이상 감소하였다. 2020년 1월에서 6월까지의 수출의 경우 코로나 19로 인해 인도의 수출이 전년 대비 24% 감소하였다. 그러나 중국에 대한 수출은 10%, 말레이사아는 11.3%, 사우디아라비아는 1% 증가하였다.

주요 수출국에 대한 무역수지의 경우 중국 518억 달러, 사우디아라비아 218억 달러, 홍콩 56억 달러 적자를 기록하고 있다.

〈표 2-8〉 인도 상위 수출 국가

(단위 : 백만 달러, %)

순위	국가	2019		무역수지	2020(1월~6월)	
		수출액	증감률		수출액	증감률
1	미국	53,574	5.6	18,073	21,109	-22.1
2	아랍에미리트	29,748	3.8	-513	9,535	-39.4
3	중국	17,316	5.2	-51,803	9,230	10.0
4	홍콩	11,979	-10.5	-5,570	4,214	-33.4
5	싱가포르	10,792	3.3	-4,137	4,345	-36.0
6	영국	8,687	-10.0	1,795	3,353	-27.9
7	독일	8,395	-4.4	-3,907	3,347	-24.5
8	방글라데시	8,033	-8.4	6,803	3,126	-23.9
9	말레이시아	6,324	-2.3	-4,068	3,076	11.3
10	사우디아라비아	5,962	10.9	-21,798	2,983	1.0
14	*한국*	*4,480*	*-7.0*	*-11,889*	*2,175*	*-0.9*

자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.20.

인도의 수입 국가를 살펴보면 2019년 기준 중국이 수입액 691억 달러로 가장 높았고, 미국 355억 달러, 중국 173억 달러, 아랍에미리트 302억 달러, 사우디아라비아 278억 달러, 홍콩 175억 달러, 한국 164억 달러 순이다. 2018년 대비 증감률은 아랍에미리트가 12.5%, 홍콩 10.2%, 미국 5.6%, 싱가포르 5.2%로 증가한 반면 독일, 인도네시아, 중국, 사우디아라비아에 대한 수입이 5%이상 감소하였다.

2020년 1월에서 6월까지의 수입의 경우 코로나 19로 인해 인도의 수입이 전년 대비 31% 감소하였다. 이러한 영향으로 상위 수입국의 수입액 모두 20% 이상 감소하였다.

〈표 2-9〉 인도 상위 수입 국가

(단위 : 백만 달러, %)

순위	국가	2019		무역수지	2020(1월~6월)	
		수입액	증감률		수입액	증감률
1	중국	69,119	-7.7	-51,803	24,370	-27.7
2	미국	35,501	5.4	18,073	13,211	-27.6
3	아랍에미리트	30,261	12.5	-513	10,431	-31.2
4	사우디아라비아	27,760	-7.3	-21,798	9,149	-32.8
5	홍콩	17,549	10.2	-5,570	5,779	-32.7
6	***한국***	16,369	-1.9	-11,889	6,092	-28.2
7	인도네시아	15,023	-8.2	-10,442	5,831	-23.6
8	싱가포르	14,929	4.4	-4,137	5,743	-28.3
9	일본	12,899	1.9	-8,153	4,894	-24.2
10	독일	12,302	-12.1	-3,907	4,613	-28.7

자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.20.

3. 주요 수출입 품목 현황

인도의 주요 수출 품목을 살펴보면 2018년 기준 원유 및 에너지 관련 품목(광물성 연료 및 에너지 HS 27)이 486억 달러로 가장 많았고, 보석 및 귀금속(HS 71) 401억 달러, 기계류(HS 84) 204억 달러, 자동차(HS 87) 183억 달러, 유기화학물(HS 29) 137억 달러 순이다.

인도의 주요 수입 품목을 살펴보면 2018년 기준 원유 및 에너지 관련 품목(광물성 연료 및 에너지 HS 27)이 1,689억 달러로 가장 많았고, 보석 및 귀금속(HS 71) 651억 달러, 전자기기(HS 85) 524억 달러, 기계류(HS 84) 360억 달러, 유기화학물(HS 29) 226억 달러 순이다. 특히 상위 2개 품목의 수입 비중이 46% 정도로 상당히 높은 것으로 판단된다.

품목별 수출입 품목을 조사한 결과 인도는 석유, 석탄, 천연가스 등의 에너지 수입 의존도가 높은 것을 알 수 있다. 그리고 모디 총리의 'Make in India'[15] 정책 강화에 따른 철강, 전자기기, 기계, 화학, 자동차 관련 부품 등의 중간재 수입이 증가한 것으로 나타났다. 이와 더불어 인도의 생활수준 향상에 따른 전자기기 수요가 증가하여 지속적인 수입 증가가 예상[16]된다.

15) 모디 총리의 연방예산안(2019. 7. 5)에서 자국 내 생산 확대를 위해 'Make in India' 정책을 추진하여 철강, 화학, 섬유, 금속, 소비재 품목 관세 및 전기자동차 부품, 신재생에너지 관련 관세 인하를 추진함, 자료 : 대한무역투자진흥공사(2020), 상게서, p.5.

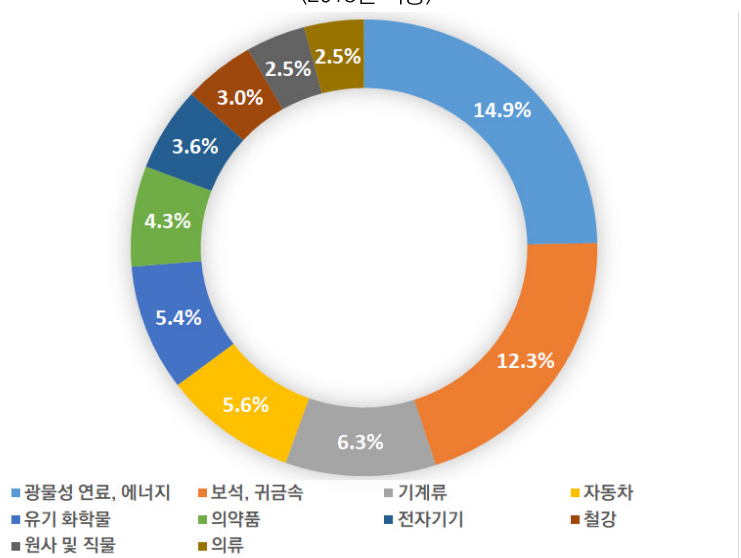
16) 한국무역협회, 인도 수입규제 동향과 우리 기업의 대응방안, 2020, p. 5.

〈그림 2-4〉 인도 상위 수출 품목(무역액)

(단위 : 백만 달러, %)

순위	HS Code	품목	2017	2018	비중	
					2017	2018
1	27	광물성 연료, 에너지	36,753	48,624	12.2	14.9
2	71	보석, 귀금속	42,758	40,140	14.2	12.3
3	84	기계류	16,764	20,442	5.6	6.3
4	87	자동차	16,374	18,274	5.4	5.6
5	29	유기 화학물	13,742	17,714	4.5	5.4
6	30	의약품	12,940	14,235	4.3	4.3
7	85	전자기기	8,855	11,793	2.9	3.6
8	72	철강	11,793	10,023	3.9	3
9	52	원사 및 직물	6,977	8,137	2.3	2.5
10	62	의류	9,038	8,129	3	2.5

〈2018년 비중〉



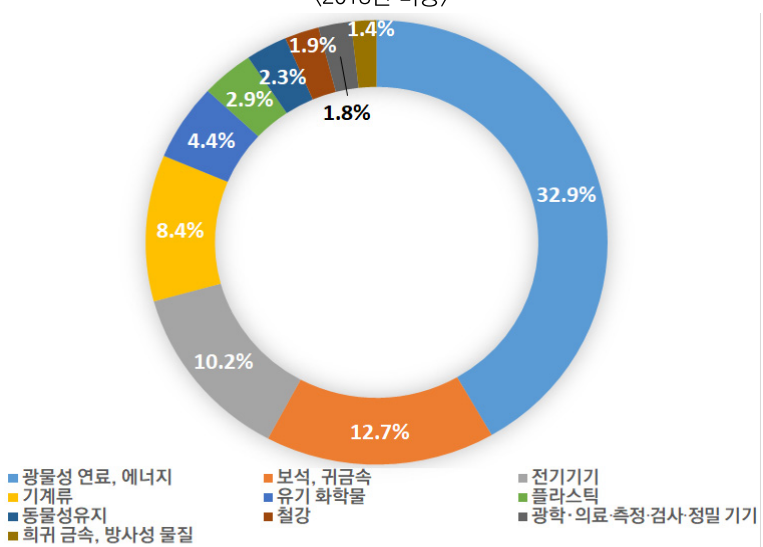
자료 : Global Trade Atlas, https://www.importgenius.com/, 검색일 : 2020.9.20.; 대한무역투자진흥공사, http://www.kotra.or.kr/, 검색일 : 2020.9.20.를 바탕으로 저자 작성

〈그림 2-5〉 인도 상위 수입 품목(무역액)

(단위 : 백만 달러, %)

순위	HS Code	품목	2017	2018	비중	
					2017	2018
1	27	광물성 연료, 에너지	123,261	168,909	27.4	32.9
2	71	보석·귀금속	75,741	65,116	16.8	12.7
3	85	전자기기	46,817	52,413	10.4	10.2
4	84	기계류	35,965	43,242	7.9	8.4
5	29	유기 화학물	17,986	22,621	4	4.4
6	39	플라스틱	13,028	15,200	2.9	2.9
7	15	동물성유지	10,032	12,001	2.2	2.3
8	72	철강	11,900	10,196	2.6	1.9
9	90	광학·의료·측정·검사·정밀 기기	8,446	9,455	1.8	1.8
10	28	무기화학물 ,귀금속 .희토류금속 .방사성원소	5,606	7,318	1.2	1.4

〈2018년 비중〉



자료 : Global Trade Atlas, https://www.importgenius.com/, 검색일 : 2020.9.20.; 대한무역투자진흥공사, http://www.kotra.or.kr/, 검색일 : 2020.9.20.를 바탕으로 저자 작성

제3절 한국 對인도 무역 현황

1. 한국 對인도 무역 현황

1) 수출입 현황

우리나라의 對인도 수출입 무역액 추이를 살펴보면 수출의 경우 2010년 114억 달러에서 연평균 3.1%가 증가하여 2019년 151억 달러를 기록하였다. 반면 수입은 2010년 56억 달러에서 2018년까지는 연평균 0.5%가 증가하여 59억 달러를 기록하였으나, 2019년 수입이 전년 대비

〈표 2-10〉 한국-인도 수출입 무역액 추이(2010~2019)

(단위 : 백만 달러, %)

연도	수출		수입		수출입		수지
	금액	증감률	금액	증감률	금액	증감률	
2010	11,435	42.7	5,674	37.0	17,109	40.8	5,761
2011	12,654	10.7	7,894	39.1	20,548	20.1	4,760
2012	11,922	-5.8	6,921	-12.3	18,843	-8.3	5,001
2013	11,376	-4.6	6,180	-10.7	17,556	-6.8	5,196
2014	12,782	12.4	5,275	-14.7	18,057	2.9	7,507
2015	12,030	-5.9	4,241	-19.6	16,271	-9.9	7,789
2016	11,596	-3.6	4,189	-1.2	15,785	-3.0	7,407
2017	15,056	29.8	4,948	18.1	20,004	26.7	10,108
2018	15,606	3.7	5,885	18.9	21,491	7.4	9,721
2019	15,096	-3.3	5,565	-5.4	20,661	-3.9	9,531
누계	129,553		56,772		186,325		72,781
CAGR	*3.1%*		*-0.2%*		*2.1%*		

자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성

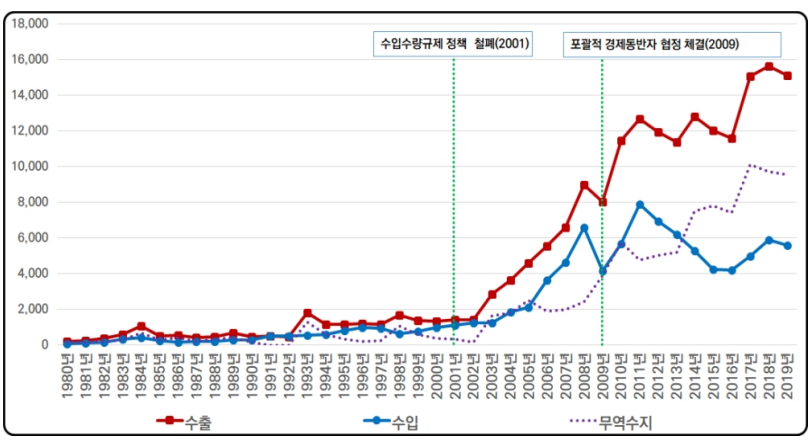
-5.4% 감소하였다. 수출입 무역액은 2010년 171억 달러에서 연평균 2.1%가 증가하여 2019년 206억 달러를 기록하였다. 무역수지는 2010년 이후 지속적으로 증가하여 최근 10년 누계 728억 달러를 달성하였다.

1980년부터 2019년까지 우리나라의 對인도의 수출입 무역액 및 무역수지를 살펴보면 무역액의 경우 2001년 인도의 수입수량규제 정책 철폐 및 WTO의 수입규제를 적용함에 따라 2019년까지 우리나라 수출액은 연평균 14.1%, 수입액은 9.4%로 급격하게 증가하였다.

이후 2009년 한-인도 포괄적 경제동반자 협정(이후, CEPA) 체결 이후 2010년 무역액이 비약적으로 증가하였고, 2019년까지 수출액은 연평균 6.5%, 수입액은 3% 증가하였다.

무역수지도 2002년 이후 수출액 증가율이 수입액 증가율보다 높아 지속적으로 늘어나고 있는 것을 알 수 있다.

〈그림 2-6〉 한국-인도 수출입 무역액 및 무역수지 추이도(1980~2019)



자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성

우리나라의 對인도 무역량은 수출 무역량의 경우 2010년 518만 톤에서 연평균 5.9%가 증가하여 2019년 864만 톤을 기록하였다. 수입 무역량은 2010년 721만 톤에서 연평균 1.1% 증가하여 2019년 796만 톤을 기록하였다. 수출입 무역량은 2010년 1,239톤에서 연평균 3.3% 증가하여 2019년 1,661만 톤을 달성하였다.

〈표 2-11〉 한국-인도 수출입 무역량 추이(2010~2019)

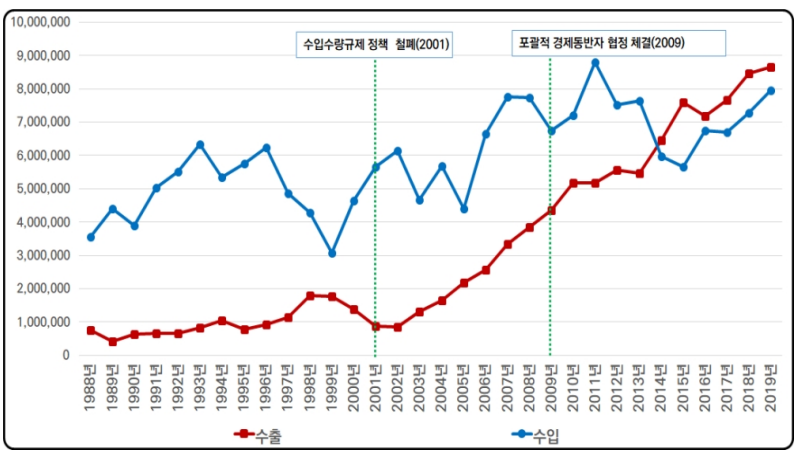
(단위 : 톤, %)

연도	수출		수입		수출입	
	무역량	증감률	무역량	증감률	무역량	증감률
2010	5,181,910	18.8	7,206,512	6.6	12,388,422	11.4%
2011	5,185,612	0.1	8,801,481	22.1	13,987,093	12.9%
2012	5,558,133	7.2	7,517,529	-14.6	13,075,662	-6.5%
2013	5,469,932	-1.6	7,645,871	1.7	13,115,803	0.3%
2014	6,467,909	18.2	5,970,033	-21.9	12,437,942	-5.2%
2015	7,582,744	17.2	5,657,480	-5.2	13,240,224	6.5%
2016	7,189,972	-5.2	6,736,739	19.1	13,926,711	5.2%
2017	7,668,427	6.7	6,695,330	-0.6	14,363,757	3.1%
2018	8,455,340	10.3	7,275,854	8.7	15,731,194	9.5%
2019	8,649,567	2.3	7,961,792	9.4	16,611,359	5.6%
누계	67,409,546		71,468,621		138,878,167	
CAGR	*5.9%*		*1.1%*		*3.3%*	

자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성

1980년부터 2019년까지 우리나라의 對인도의 수출입 무역량을 살펴보면 수입 무역량의 경우 변동 폭은 있으나, 2011년 최대치를 기록한 이후 지속적으로 감소하였고, 2015년 이후 회복세에 있다. 수출 무역량의 경우 2001년 인도의 수입수량규제 정책 철폐 이후 지속적으로 증가하여 2019년까지 연평균 13.5%로 급격하게 증가하였다. 이후 2009년 CEPA 체결 이후 2019년까지 연평균 7.1%로 안정적으로 성장하고 있다. 과거 2010년 초반까지 對인도 무역량은 수입량이 많았으나, 2014년 이후 수출량이 수입량을 역전하여 현재까지 격차를 유지하고 있다.

〈그림 2-7〉 한국-인도 수출입 무역량 추이도(1980~2019)



자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성

2) 주요 수출입 품목 현황

우리나라의 對인도의 주요 수출 품목은 무역액 기준 2019년 전자기기(HS 85)가 27억 달러로 가장 많았고, 철강(HS 72) 23억 달러,

기계류(HS 84) 22억 달러, 플라스틱 및 관련 제품(HS 39) 16억 달러, 유기화학물(HS 29) 11억 달러 순이다.

對인도의 주요 수입 품목의 경우 무역액 기준 2019년 광물성 연료 및 에너지(HS 27)가 12억 달러로 가장 많았고, 알루미늄 및 관련 제품(HS 76) 8억 달러, 유기화학물(HS 29) 6억 달러, 철강(HS 72) 3억 달러. 기계류(HS 84) 2억 달러 순이다.

무역량 기준 수출 품목은 2019년 철강(HS 72)이 305만 톤으로 가장 많았고, 광물성 연료 및 에너지(HS 27) 113만 톤, 유기화학물(HS 29) 109만 톤, 플라스틱 및 관련 제품(HS 39) 98만 톤 순이다.

2019년 무역량 기준 수입 품목은 광물성 연료 및 에너지(HS 27)가 228만 톤으로 가장 많았고, 다음으로 소금·황·토석류(HS 25) 202만 톤, 광·슬래그(HS 26) 128만 톤 순이다.

2019년 상반기 무역액 기준으로 한국의 對인도 주력 수출품목으로 전자직접회로(HS 8542)가 인도 내 수입 점유율 16.5%(3위), 철·비합금강의 평판압연 제품(HS 7208)이 인도 내 수입 점유율 64.5%(1위), 차량의 부분품과 부속품(HS 8708)이 인도 내 수입 점유율 19.4%(1위), 윤활유(HS 2710)가 인도 내 수입 점유율 11.8%(2위), PVC(HS 3904)가 인도 내 수입 점유율 18%(2위), 테레프탈산 등(HS 2917)이 인도 내 수입 점유율 36.7%(1위), 건설기계의 부분품(HS 8431)이 인도 내 수입 점유율 13.8%(2위)를 기록[17]하였다.

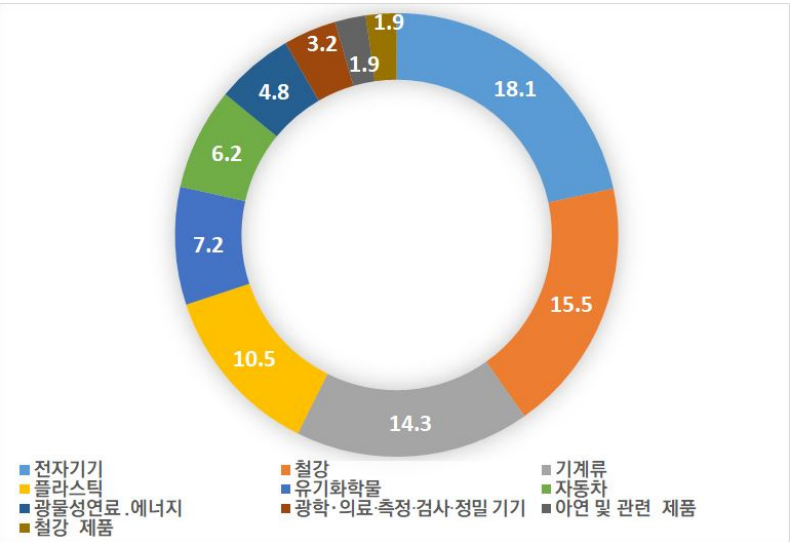
17) 대한무역투자진흥공사(2020), 상게서, pp.19-20.

〈그림 2-8〉 한국-인도 상위 수출 품목(무역액)

(단위 : 백만 달러, %)

순위	HS Code	품목	2018		2019	
			수출액	비중	수출액	비중
1	85	전자기기	2,572	16.5	2,735	18.1
2	72	철강	2,505	16.1	2,347	15.5
3	84	기계류	2,438	15.6	2,166	14.3
4	39	플라스틱 및 관련 제품	1,740	11.1	1,586	10.5
5	29	유기화학물	1,055	6.8	1,085	7.2
6	87	자동차	776	5.0	941	6.2
7	27	광물성연료·에너지	814	5.2	719	4.8
8	90	광학·의료·측정·검사·정밀 기기	502	3.2	489	3.2
9	79	아연 및 관련 제품	405	2.6	286	1.9
10	73	철강 제품	271	1.7	282	1.9

〈2019년 비중(%)〉



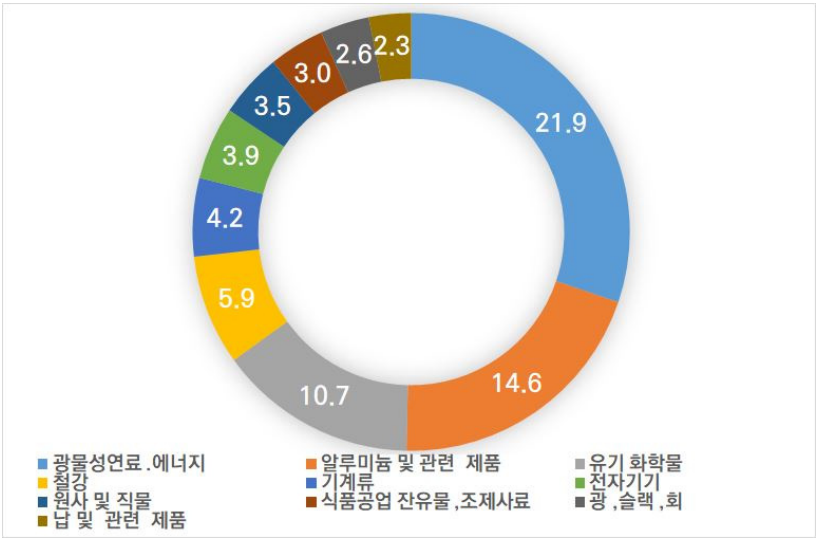
자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성

〈그림 2-9〉 한국-인도 상위 수입 품목(무역액)

(단위 : 백만 달러, %)

순위	HS Code	품목	2018		2019	
			수출액	비중	수출액	비중
1	27	광물성연료·에너지	1,282	21.8	1,220	21.9
2	76	알루미늄 및 관련 제품	904	15.4	814	14.6
3	29	유기 화학물	594	10.1	594	10.7
4	72	철강	447	7.6	329	5.9
5	84	기계류	196	3.3	234	4.2
6	85	전자기기	169	2.9	218	3.9
7	52	원사 및 직물	269	4.6	192	3.5
8	23	식품공업 잔유물 ,조제사료	164	2.8	166	3.0
9	26	광·슬래그	144	2.4	147	2.6
10	78	납 및 관련 제품	166	2.8	126	2.3

〈2019년 비중(%)〉



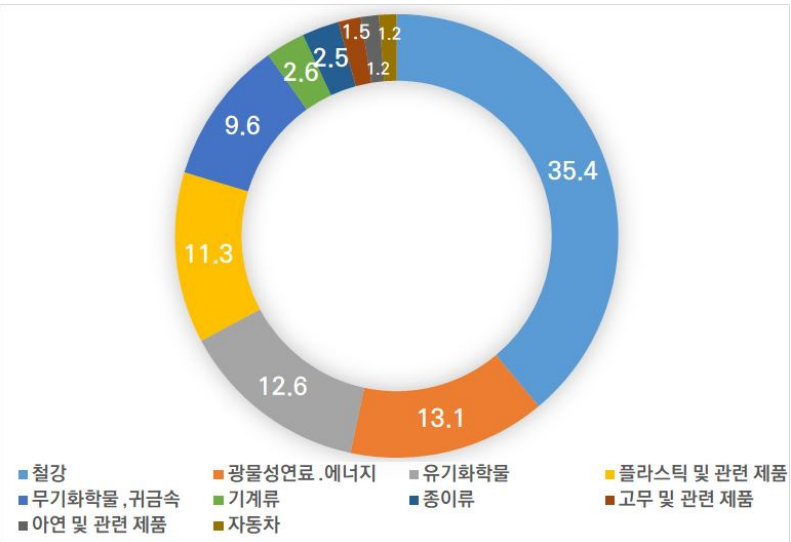
자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성

〈그림 2-10〉 한국-인도 상위 수출 품목(무역량)

(단위 : 톤, %)

순위	HS Code	품목	2018		2019	
			수출량	비중	수출량	비중
1	72	철강	3,122,757	36.9	3,059,889	18.1
2	27	광물성연료·에너지	1,104,058	13.1	1,133,046	15.5
3	29	유기화학물	766,733	9.1	1,086,033	14.3
4	39	플라스틱 및 관련 제품	1,024,977	12.1	980,643	10.5
5	28	무기화학물·귀금속	651,159	7.7	828,236	7.2
6	84	기계류	290,691	3.4	226,745	6.2
7	48	종이류	325,853	3.9	212,384	4.8
8	40	고무 및 관련 제품	153,782	1.8	129,676	3.2
9	79	아연 및 관련 제품	127,169	1.5	103,040	1.9
10	87	자동차	84,882	1.0	100,490	1.9

〈2019년 비중(%)〉



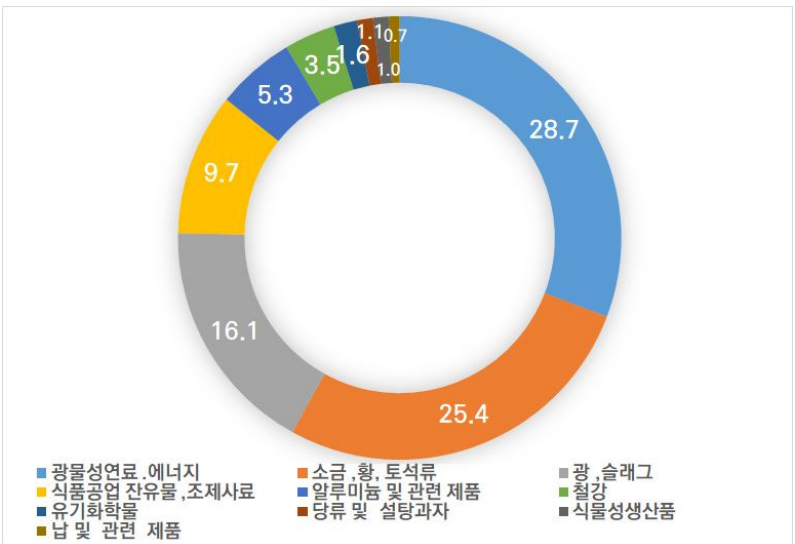
자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성

〈그림 2-11〉 한국-인도 상위 수입 품목(무역량)

(단위 : 톤, %)

순위	HS Code	품목	2018		2019	
			수입량	비중	수입량	비중
1	27	광물성연료 .에너지	2,045,606	28.1	2,282,509	28.7
2	25	소금·황·토석류	1,703,544	83.3	2,020,475	25.4
3	26	광 ,슬래그	1,156,237	67.9	1,283,698	16.1
4	23	식품공업 잔유물·조제사료	729,052	63.1	770,274	9.7
5	76	알루미늄 및관련 제품	404,130	55.4	425,896	5.3
6	72	철강	355,552	88.0	276,345	3.5
7	29	유기화학물	118,522	33.3	125,807	1.6
8	17	당류 및 설탕과자	33,556	28.3	86,813	1.1
9	14	식물성생산품	82,072	244.6	83,533	1.0
10	78	납 및 관련 제품	68,417	83.4	59,399	0.7

〈2019년 비중(%)〉



자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성

3) 주요 무역 품목 분석

우리나라의 對인도의 주요 무역 품목의 세부적인 현황 및 추이를 살펴보고, 이를 통해 수출입 경쟁력을 가진 주력 품목 및 산업을 선별하기 위해 무역 품목 분석을 실시한다.

(1) 수출 품목 분석

2019년 기준 수출 품목 중 HS 2단위 97개 품목을 대상으로 수출 량 1만 톤 이상과 수출금액 1천만 달러 이상을 모두 충족하는 26개 품목을 도출하였다.

그리고 해당 품목에 대한 수출 중량, 수출액, 중량 당 수출액(천 달러/톤), 최근 10년간 연평균증가율(2010년~2019년)을 도출하였다.

〈표 2-12〉 한국 對인도 수출 품목별 수출량, 수출액 추이 분석 결과

(단위 : 톤, 천 달러, %)

HS Code	품목	수출량	수출량 CAGR (10-19)	수출액	수출액 CAGR (10-19)	천 달러/톤
27	광물성연료 ·에너지	1,133,046	4.9%	718,693	1.9%	0.63
28	무기화학물·귀금속·희토류금속·방사성원소	828,236	31.5%	165,917	12.5%	0.20
29	유기화학물	1,086,033	7.1%	1,084,663	4.7%	1.00
31	비료	90,747	-2.0%	17,932	-8.1%	0.20
32	유연·안료·페인트	18,231	7.7%	85,186	5.2%	4.67
34	유기계면활성제·연마조제품	33,102	24.4%	51,090	21.7%	1.54
38	각종 화학공업생산품	63,096	8.8%	222,999	9.4%	3.53

HS Code	품목	수출량	수출량 CAGR (10-19)	수출액	수출액 CAGR (10-19)	천 달러/톤
39	플라스틱 및 관련 제품	980,643	5.8%	1,585,976	6.7%	1.62
40	고무 및 관련 제품	129,676	-0.4%	248,966	-2.2%	1.92
48	종이류	212,384	-2.6%	194,399	1.6%	0.92
54	인조장섬유	14,163	1.5%	60,366	1.4%	4.26
55	인조단섬유	16,521	10.2%	23,683	5.1%	1.43
63	기타 방직용섬유제품	76,659	23.9%	43,907	16.4%	0.57
72	철강	3,059,889	7.0%	2,347,428	4.9%	0.77
73	철강 제품	99,266	-1.6%	282,198	-0.4%	2.84
76	알루미늄 및 관련 제품	62,661	11.9%	180,276	6.6%	2.88
78	납 및 관련 제품	70,638	15.3%	155,248	13.8%	2.20
79	아연 및 관련 제품	103,040	27.6%	286,480	30.5%	2.78
81	기타 비금속 및 관련 제품	17,047	37.5%	10,177	0.9%	0.60
82	비금속제 공구·도구	17,558	16.6%	222,859	14.5%	12.69
83	비금속제 각종 제품	11,357	12.2%	78,785	10.6%	6.94
84	기계류	226,745	-0.9%	2,165,502	1.6%	9.55
85	전자기기	49,198	-4.7%	2,735,410	4.9%	55.60
86	철도용 기관차량 및 부품	12,655	12.2%	94,019	2.6%	7.43
87	자동차	100,490	-5.5%	940,518	-3.9%	9.36
90	광학·의료·측정·검사·정밀기기	9,609	10.8%	489,347	12.8%	50.93
중앙값		*73,649*	*8.2%*	*208,629*	*5.0%*	*2.49*

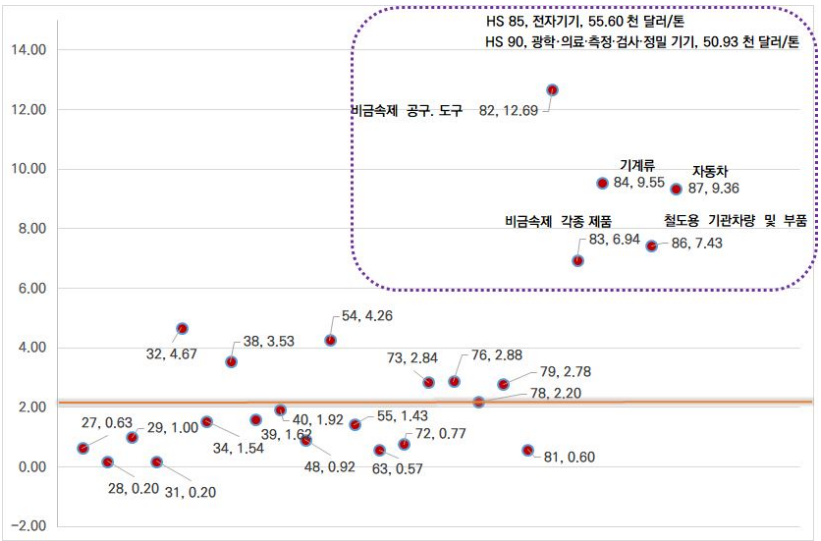
자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성
주 : '광학·의료·측정·검사·정밀 기기'는 수출 중량이 1만 톤 이하이나, 수출액 상위 8위 품목으로 분석에 포함함.

수출 품목에 대한 중량 당 수출액(천 달러/톤)을 분석한 결과, 전자기기(55.6 천 달러/톤), 광학·의료 · 측정 · 검사 · 정밀 기기(51 천 달러/톤),

비금속 공구·도구(12.7 천 달러/톤), 기계류(9.6 천 달러/톤), 자동차(9.4 천 달러/톤), 철도용 기관차량 및 부품(7.4 천 달러/톤), 비금속제 각종 제품(6.9 천 달러/톤)이 상대적으로 단위당 수출액이 높은 것으로 나타났다. 특히 전자기기와 광학·의료 · 측정 · 검사 · 정밀 기기는 압도적으로 높은 단위당 수출액을 기록하였다.

〈그림 2-12〉 수출량 당 수출액(2019년 기준)

(단위 : 천 달러/톤)



자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성

수출량을 기준으로 2019년 수출량 규모와 최근 10년간 연평균증가율(2010년~2019년)인 성장성을 분석하였다. 중심의 기준은 중량 규모 73,649톤, 성장성 8.2%의 중앙값[18]을 활용하여 분석을 실시하였다.

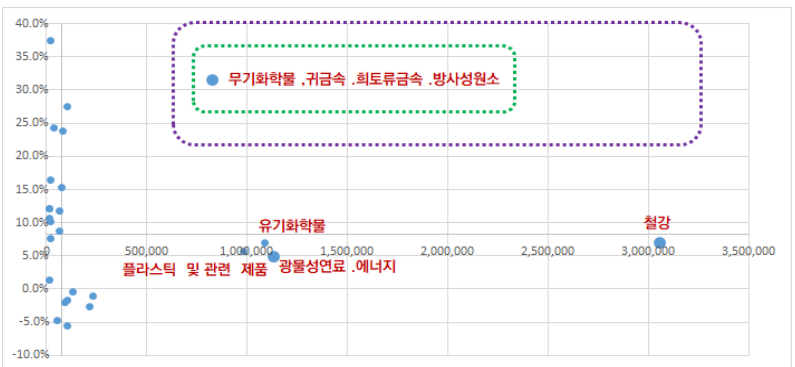
18) 소수의 대상이 극단적으로 높은 값을 가지고 있어 평균을 사용할 경우 평균치의 왜곡이 발생할 가능성이 있어 중앙값을 사용함

분석 결과 수출 규모와 성장성이 모두 중간 이상인 품목은 무기화학물·귀금속·희토류금속·방사성원소(HS 28), 아연 및 관련 제품(HS 79), 기타 방직용섬유제품(HS 63)이 도출되었다.

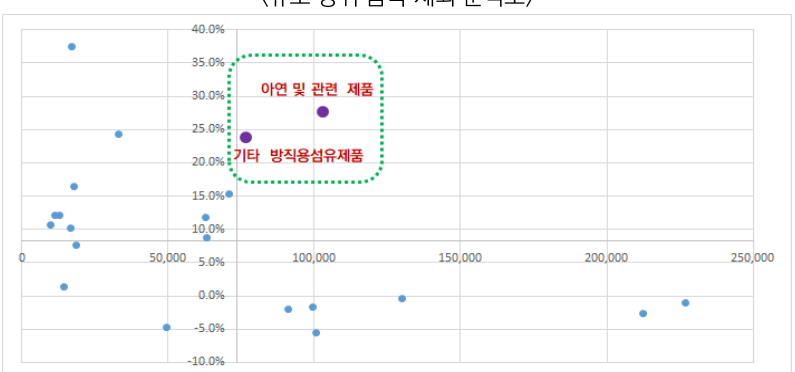
〈그림 2-13〉 수출량 규모 및 성장성 분석도

(단위 : 톤, %)

〈전체 분석도〉



〈규모 상위 품목 제외 분석도〉



자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성

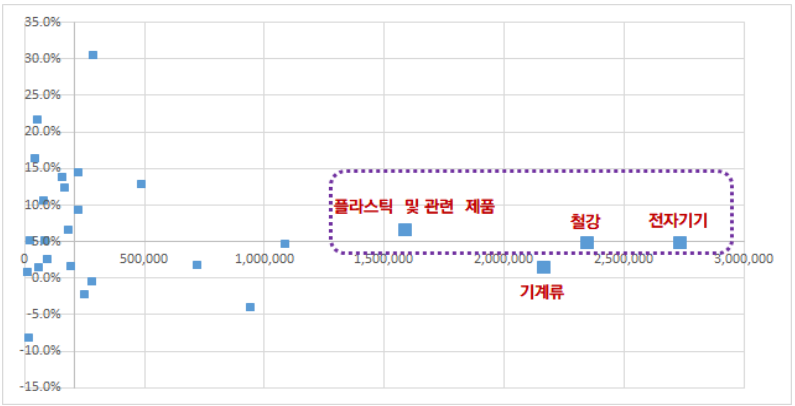
수출액을 기준 2019년 수출액 규모와 성장성을 분석하였다. 중심의 기준은 수출액 2억 863만 달러, 성장성 5.0%의 중앙값을 활용하여

분석을 실시하였다. 분석 결과 수출액과 성장성이 모두 중간 이상인 품목은 플라스틱 및 관련 제품(HS 39), 아연 및 관련 제품(HS 79), 비금속 공구·도구(HS 82), 광학·의료 · 측정 · 검사 · 정밀 기기(HS 90), 각종 화학공업생산품(HS 38)이 도출되었다.

〈그림 2-14〉 수출액 규모 및 성장성 분석도

(단위 : 천 달러, %)

〈전체 분석도〉



〈수출액 상위 품목 제외 분석도〉



자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성

(2) 수입 품목 분석

2019년 기준 수입 품목 중 HS 2단위 97개 품목을 대상으로 수입 량 1만 톤 이상과 수입액 1천만 달러 이상을 모두 충족하는 24개 품목을 도출하였다.

그리고 해당 품목에 대한 수입량, 수입액, 중량 당 수입액(천 달러/톤), 최근 10년간 연평균증가율(2010년~2019년)을 도출하였다.

〈표 2-13〉 한국 對인도 수입 품목별 수입량, 수입액 추이 분석 결과

(단위 : 톤, 천 달러, %)

HS Code	품목	수입량	수입량 CAGR (10-19)	수입액	수입액 CAGR (10-19)	천 달러/톤
03	어류 · 갑각류	10,550	0.68%	35,749	8.45%	3.39
12	과실 · 각종 종자	33,242	-0.80%	51,675	-2.22%	1.55
14	식물성생산품	83,533	9.55%	24,313	14.20%	0.29
15	동식물성 유지 · 분해생산물	10,735	-0.52%	20,344	5.06%	1.90
17	당류 및 설탕과자	86,813	6.48%	14,544	-0.10%	0.17
23	식품공업 잔유물 ·조제사료	770,274	5.13%	165,745	1.27%	0.22
25	소금·황·토석류	2,020,475	15.71%	79,591	13.99%	0.04
26	광 ,슬래그	1,283,698	-9.57%	147,083	5.75%	0.11
27	광물성연료 .에너지	2,282,509	-9.36%	1,219,906	-9.86%	0.53
28	무기화학물·귀금속· 희토류금속·방사성원소	44,360	4.20%	43,093	10.89%	0.97
29	유기화학물	125,807	5.01%	593,844	7.56%	4.72
32	유연·안료·페인트	25,544	0.10%	115,080	6.74%	4.51

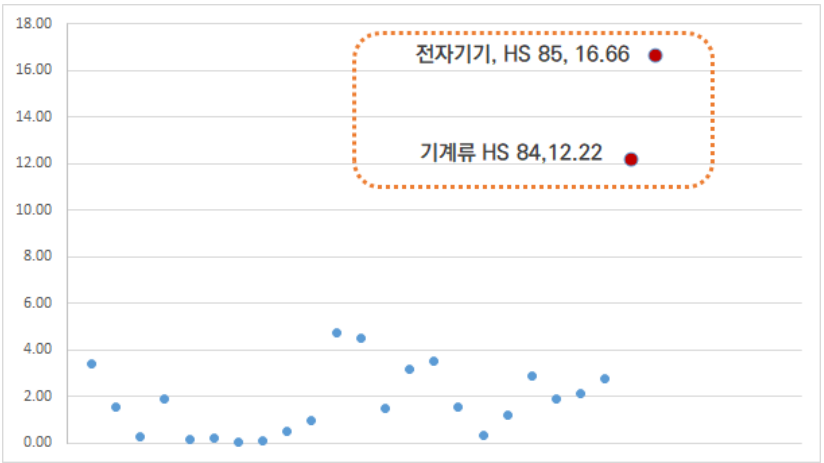
HS Code	품목	수입량	수입량 CAGR (10-19)	수입액	수입액 CAGR (10-19)	천 달러/톤
38	각종 화학공업생산품	34,411	7.95%	52,277	3.86%	1.52
39	플라스틱 및 관련 제품	16,176	8.54%	51,237	14.50%	3.17
52	면	54,754	-4.20%	192,128	-6.28%	3.51
54	인조장섬유	28,418	34.29%	43,496	26.13%	1.53
69	도자제품	56,236	30.65%	19,780	21.30%	0.35
72	철강	276,345	-4.34%	329,461	-0.94%	1.19
73	철강 제품	12,404	2.47%	35,476	1.96%	2.86
76	알루미늄 및 관련 제품	425,896	13.25%	813,995	17.03%	1.91
78	납 및 관련 제품	59,399	-0.61%	125,737	7.34%	2.12
79	아연 및 관련 제품	40,035	-1.95%	109,975	0.84%	2.75
84	기계류	19,130	3.97%	233,803	7.23%	12.22
85	전자기기	13,073	2.92%	217,860	15.61%	16.66
중앙값		*49,557*	*3.44%*	*94,783*	*6.99%*	*1.72*

자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성

수입 품목에 대한 중량 당 수입액(천 달러/톤)을 분석한 결과, 전자기기(16.7 천 달러/톤), 기계류(12.2 천 달러/톤)가 상대적으로 단위당 수입액이 높은 것으로 나타났다.

〈그림 2-15〉 수입량 당 수입액(2019년 기준)

(단위 : 천 달러/톤)



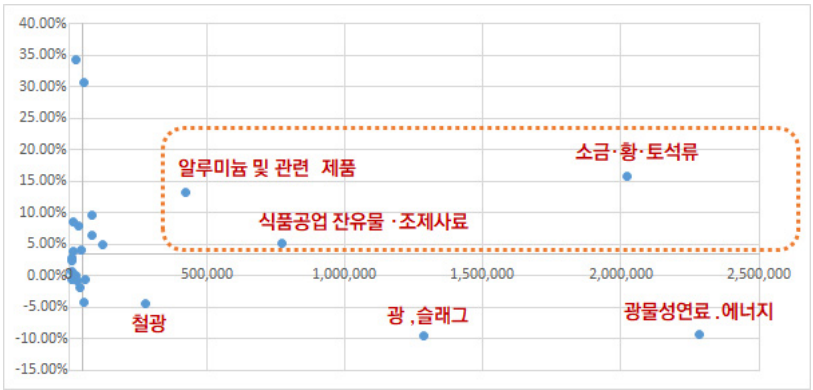
자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성

수입량을 기준으로 2019년 수입량 규모와 최근 10년간 연평균증가율(2010년~2019년)인 성장성을 분석하였다. 중심의 기준은 중량 규모 49,557톤, 성장성 3.44%의 중앙값을 활용하여 분석을 실시하였다. 분석 결과 수입 규모와 성장성이 모두 중간 이상인 품목은 소금·황·토석류(HS 25), 식품공업 잔유물 ·조제사료(HS 23), 알루미늄 및 관련 제품(HS 76), 도자제품(HS 69), 식물성생산품(HS 14), 당류 및 설탕과자(HS 17), 유기화학물(HS 29)이 도출되었다. 특히 도자제품은 현재 수입 규모는 작은 편이나 성장성이 상당히 높아 향후 수입 규모 확대가 예상된다.

〈그림 2-16〉 수입량 규모 및 성장성 분석도

(단위 : 톤, %)

〈전체 분석도〉



〈규모 상위 품목 제외 분석도〉



자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성

수입액을 기준 2019년 수입액 규모와 성장성을 분석하였다. 중심의 기준은 수입액 9,478만 달러, 성장성 6.99%의 중앙값을 활용하여 분석을 실시하였다. 분석 결과 수입액과 성장성이 모두 중간 이상인 품목은 알루미늄 및 관련 제품(HS 76), 유기화학물(HS 29), 기계류(HS 84), 전자기기(HS 85), 납 및 관련 제품(HS 78)이 도출되었다. 특히 전자

기기는 현재 시장규모도 크며 성장성도 높아 향후 수입액 규모도 증가할 것으로 예상된다.

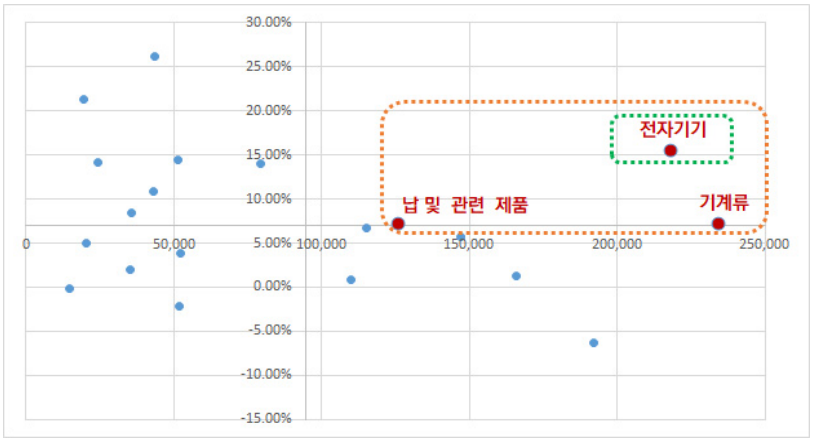
〈그림 2-17〉 수입액 규모 및 성장성 분석도

(단위 : 천 달러, %)

〈전체 분석도〉



〈수출액 상위 품목 제외 분석도〉



자료 : 한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.9.15.를 바탕으로 저자 작성

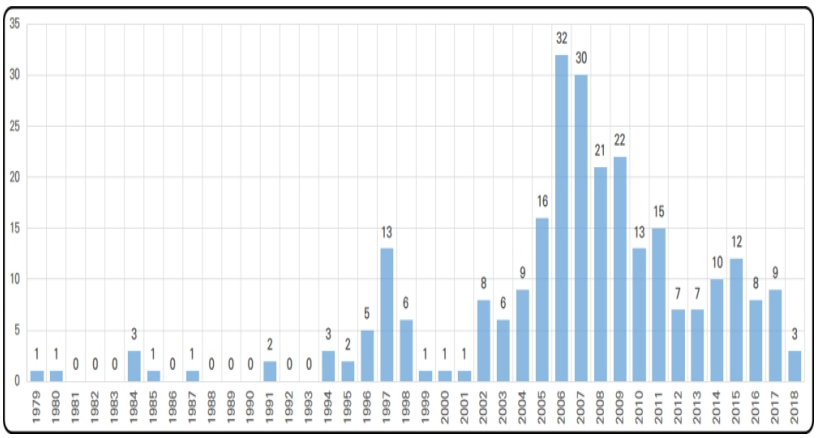
2. 한국 기업 對인도 진출 현황

1) 진출 현황

대한무역투자진흥공사(KOTRA)의 자료를 바탕으로 對인도 진출 한국 기업 현황을 조사하였다. 2018년 기준 인도에 진출한 한국 기업은 총 275개사이다.

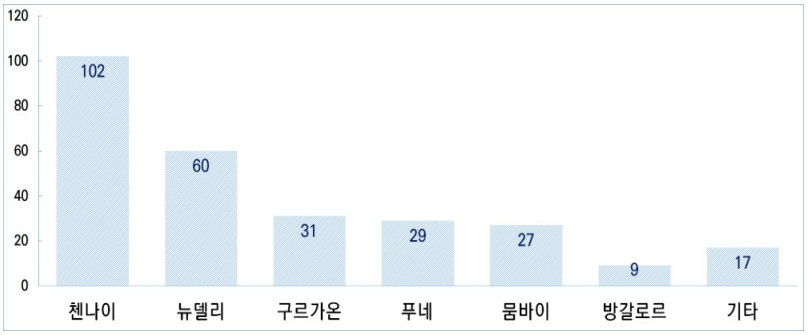
연차별 인도에 진출한 한국기업의 추이를 살펴보면 1990년 말까지는 소수의 기업이 진출하였으나, 2002년부터 급격하게 증가하여 2006년 연간 32개사 진출로 정점에 오른 후 증가세가 감소하고 있다.

〈그림 2-18〉 對인도 한국기업 진출 추이(1979~2018)



자료 : 대한무역투자진흥공사, 2018 해외진출 한국기업 디렉토리를 바탕으로 저자 작성
주 : 진출연도를 알 수 없는 6개사를 제외한 269개사를 대상으로 함

〈그림 2-19〉 인도 진출 한국 기업 지역별 현황



첸나이 (Chennai)	뉴델리 (New Delhi)	뭄바이 (Mumbai)	방갈로르 (Bangalore)	기타	소계
102	91	56	9	17	275

자료 : 대한무역투자진흥공사, 2018 해외진출 한국기업 디렉토리를 바탕으로 저자 작성
주 : 뉴델리에 노이다, 구르가온 포함, 뭄바이에 푸네 포함

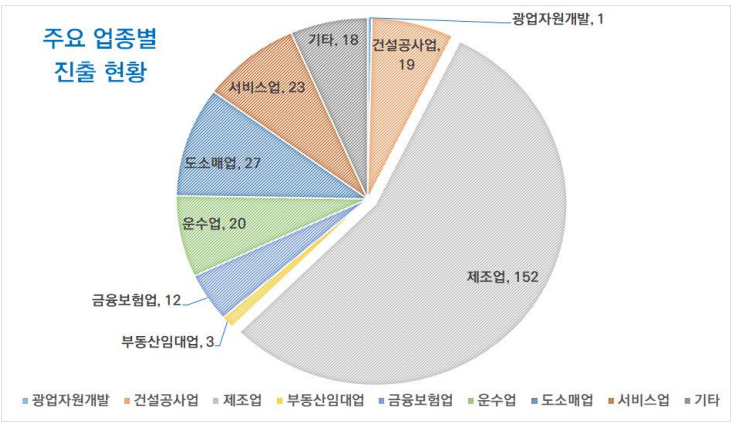
진출 지역은 첸나이가 102개사로 가장 많았고, 수도인 뉴델리 지역이 91개사, 뭄바이에 56개사, 방갈로르에 9개이다.

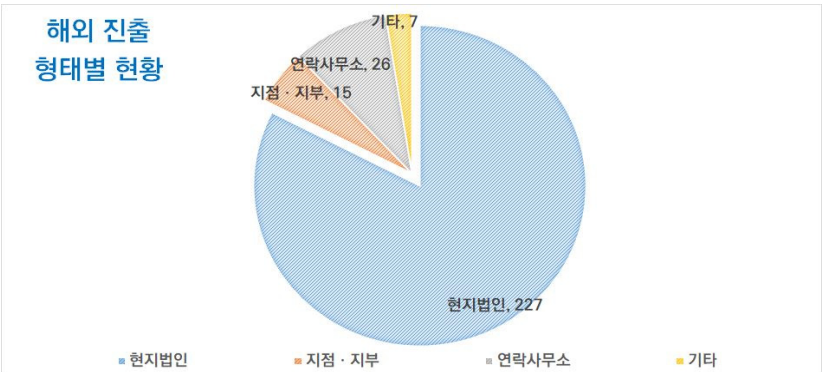
업종별로는 제조업이 152개사(55.3%)로 가장 많았고, 도소매업 27개사(9.8%), 서비스업 23개사(8.4%), 운수업 20개사(7.3%), 건설공사업 19개사(6.9%), 금융보험업 12개사(4.4%) 순이다.

진출형태는 현지법인 형태가 227개사(82.5%)로 월등히 높았고, 연락사무소 26개사(9.5%), 지점·지부 15개사(5.5%) 순이다.

제조업, 건설공사업, 운수업, 도소매업, 서비스업은 대부분 현지법인 형태로 진출하고 있고, 금융보험업의 경우는 지점·지부 또는 연락사무소 형태가 많은 것으로 조사되었다.

〈그림 2-20〉 인도 진출 한국 기업의 업종별, 해외 진출 형태별 현황





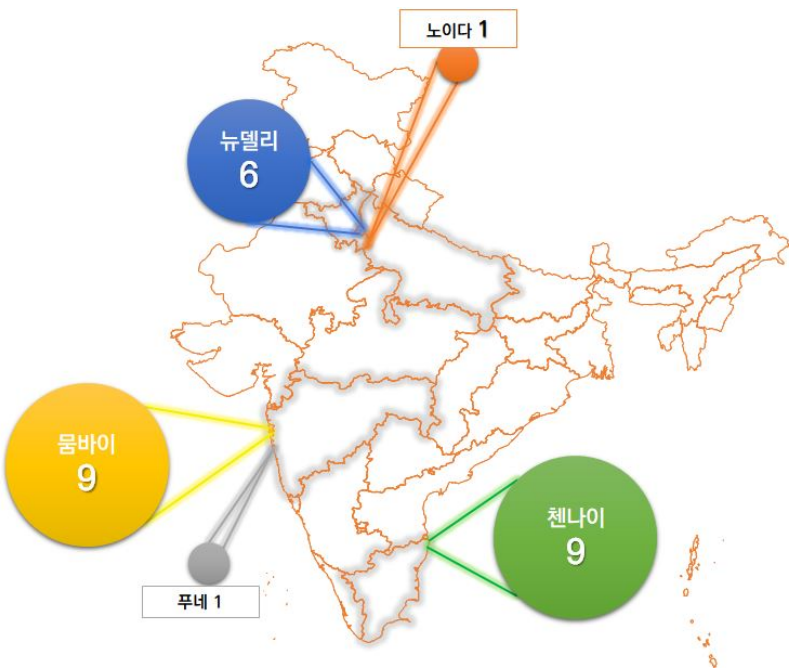
	현지법인	지점 · 지부	연락사무소	기타	소계
광업자원개발	1	0	0	0	1
건설공사업	*17*	1	1	0	19
제조업	*143*	4	3	2	*152*
부동산임대업	2	0	0	1	3
금융보험업	2	5	5	0	12
운수업	*19*	1	0	0	20
도소매업	*20*	1	5	1	*27*
서비스업	*21*	1	1	0	*23*
기타	2	2	11	3	18
소계	*227*	15	26	7	275

자료 : 대한무역투자진흥공사, 2018 해외진출 한국기업 디렉토리를 바탕으로 저자 작성

2) 물류 기업 진출 현황

對인도 진출 한국 물류기업은 총 20개사이고 25개 거점을 두고 있다. 대부분이 법인 형태로 진출하였고, 우리 제조, 유통 기업이 다수 진출한 지역을 중심으로 거점을 형성하고 있다. 지역별 거점 수는 첸나이 9개, 뭄바이 9개, 뉴델리 6개, 노이다와 푸네 각각 1개이다.

〈그림 2-21〉 對인도 한국기업 진출 추이(1979~2018)



자료 : 대한무역투자진흥공사, 2018 해외진출 한국기업 디렉토리를 바탕으로 저자 작성
주 : 진출기업 수는 20개사이나 2개 회사가 3개 지역에 진출하여 총 25개 거점으로 표시함

제3장

인도 물류 시장 현황

제1절 인도 물류시장 규모

1. 물류 시장 현황

2019년 기준 GDP 상위 10개국의 국가 물류비용과 3PL 수익을 조사하였다. 세계 GDP 5위 국가인 인도의 GDP 대비 물류비용 비율은 13%로 상위 10개국 평균 9.9%, 세계 평균 10.7%보다 상당히 높은 수준이다. 그리고 GDP 대비 3PL 수익 비율은 7.3%로 상위 10개국 및 세계 평균 10.2%보다 상당히 낮은 수준을 기록하였다.

따라서 물류인프라 개선 및 물류 효율성 향상 등을 통한 물류비 절감과 물류 수익 확대 방안을 마련할 필요가 있다.

〈표 3-1〉 GDP 상위 국가 물류비용과 3PL 수익(2019년 기준)

(단위 : 10억 달러, %)

국가	2019 GDP	Logistics Cost (GDP%)	2019 Logistics Cost	3PL Revenue %	2019 3PL Revenue
미국	21,439.50	8.00%	1,715.20	12.40%	212.8
중국	14,140.20	14.50%	2,050.30	10.50%	216.3
일본	5,154.50	8.50%	438.1	10.80%	47.3
독일	3,863.30	8.10%	313.3	10.50%	32.9
인도	*2,935.60*	*13.00%*	*381.3*	*7.30%*	*27.8*
영국	2,743.60	8.50%	232.9	9.80%	22.9
프랑스	2,707.10	8.80%	237.7	10.40%	24.8
이탈리아	1,988.60	9.00%	178.7	10.30%	18.4
브라질	1,847.00	11.60%	214.3	9.30%	19.9
멕시코	1,730.90	8.80%	152.9	10.70%	16.4
한국	*1,629.50*	*9.00%*	*146.5*	*11.40%*	*16.7*
세계	86,651.00	10.70%	9,302.60	10.20%	951.6

자료 : Armstrong & Associates, https://www.3plogistics.com/, 검색일 : 2020.10.7.

인도는 World Bank에서 수행한 2018년 물류성과지수(Logistics Performance Index) 평가에서 44위에 기록하였다. LPI 주요 지표 총괄 점수는 3.18이고, 적시성(Timeliness) 부문이 3.50점으로 가장 높았고, 화물추적(Tracking and tracing) 3.32점, 국제수송(International shipments) 3.21점 순이다. 그리고 통관(Customs) 부문은 2.96점, 물류인프라(Infrastructure) 부문은 2.91점으로 상대적으로 물류성과가 낮은 것으로 평가되었다.

〈그림 3-1〉 인도 LPI 평가 결과(2018년 기준)

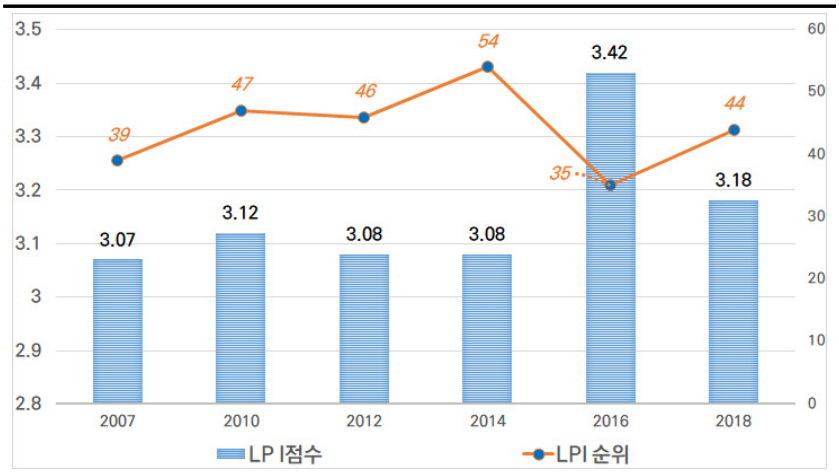


LPI Rank	LPI Score	통관 (Customs)	물류인프라 (Infrastructure)	국제수송 (International shipments)	물류역량 (Logistics quality & competence)	화물추적 (Tracking and tracing)	적시성 (Timeliness)
44	3.18	2.96	2.91	3.21	3.13	3.32	3.5

자료 : World Bank, https://lpi.worldbank.org/, 검색일 : 2020.10.7.를 바탕으로 저자 작성

LPI 평가를 개시한 2007년 이후 인도는 2014년까지 LPI 점수 3.07에서 3.12 수준이었다. 특히 2014년에는 LPI 순위가 54위로 떨어졌으나 이후 물류 규모의 확장 및 전반적인 물류 인프라 개선 등을 통해 6가지 구성요소 모두 개선되어 2016년 35위까지 순위가 상승하였다. 그러나 이후 2018년에는 다시 모든 요소의 평가가 떨어져 LPI 순위 및 점수가 낮아졌다.

〈그림 3-2〉 인도 LPI 점수 및 순위 추이 (2007년~2018년)



	2007	2010	2012	2014	2016	2018
LP I점수	3.07	3.12	3.08	3.08	3.42	3.18
LPI 순위	39	47	46	54	35	44

자료 : World Bank, https://lpi.worldbank.org/, 검색일 : 2020.10.7.를 바탕으로 저자 작성

2. 물류 시장 규모

인도의 물류시장 규모는 2019년 기준 100억 달러이다. 이는 전 세계 물류시장의 4%를 담당하고 있고, 미국 대비 18%, 중국의 25%, 일본의 40%, 독일의 49% 수준이다.

인도의 물류시장 규모 전년 대비 증가율은 10.3%로 전 세계 평균 3.5%, 주요국 3%보다 상당히 높은 수준이다.

〈표 3-2〉 주요국 물류시장 규모(2019년 기준)

(단위 : 백만 달러, %)

국가	물류시장 규모	전년대비 증가율
미국	56,312	2.1%
중국	39,945	10.4%
일본	24,831	0.2%
독일	20,488	0.1%
영국	19,308	1.4%
프랑스	10,698	1.4%
인도	*10,003*	*10.9%*
한국	*6,459*	*1.4%*
네덜란드	6,440	1.4%
캐나다	5,944	1.0%
세계	269,255	3.5%

자료 : Transport Intelligence, Global Contract Logistics Market Sizing Data, http://www.gscintell.com/, 검색일 : 2020.10.26.

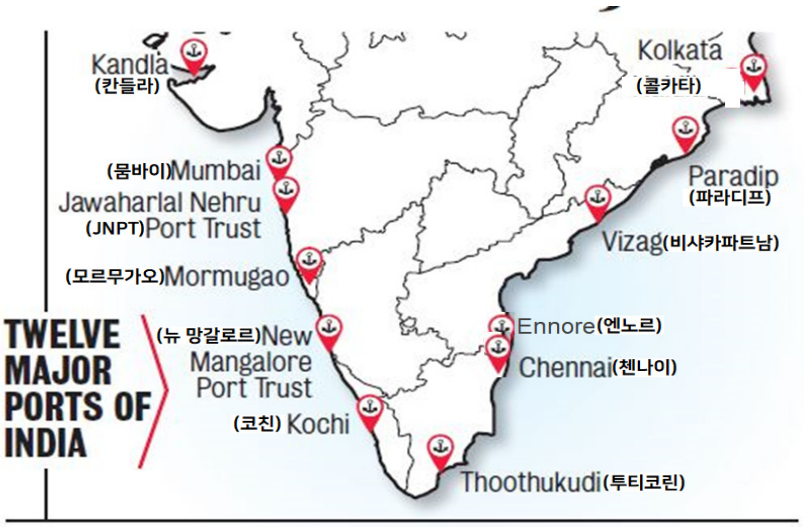
제2절 인도 물류 인프라 현황

1. 항만

인도의 해안 길이는 약 7,517㎞이고, 인도 무역활동의 70% 이상을 해상수송이 담당하고 있다. 인도에는 동서로 각각 6개씩 총 12개의 주요 항만(Major port)과 204개의 비주요 항만(non-major port)이 소

재하고 있다. 주요 항만은 정부가 관할하고, 비주요 항만은 지방정부의 해사위원회에서 관할하고 있다. 그리고 인도 정부는 2020년도까지 전체 항만에 대해 430억 3천만 달러를 투자할 예정이다.

〈그림 3-3〉 인도 주요 항만 현황 위치도

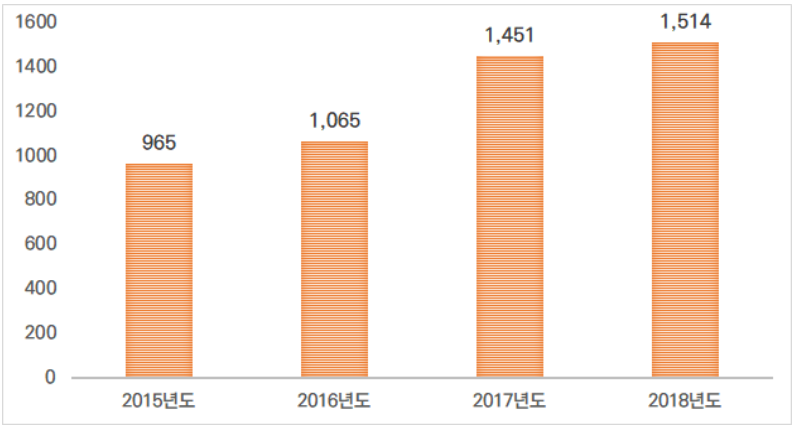


자료 : Ministry of Shipping, https://www.india.gov.in, 검색일 : 2020.10.10.; KMI, 인도 항만물류시설 투자유망지역, 2018, p. 14.

인도의 주요 항만 처리능력은 2015년도 9억 65백만 톤에서 2016년도 10억 65백만 톤, 2017년 14억 51백만 톤, 2018년도 15억 14백만 톤으로 연평균 16.2% 증가하였다. 인도 정부는 사그라말라(Sagarmala) 국가 계획을 통해 향후 6개의 주요 항만 개발을 실시할 예정이다. 그리고 Maritime Agenda 2010-20에서는 2020년도 주요 항만의 처리능력 목표를 3,130백만 톤으로 설정하였다.

〈그림 3-4〉 인도 주요 항만 처리 능력

(단위 : 백만 톤)



자료 : Indian Ports Association, http://www.ipa.nic.in/, 검색일 : 2020.10.11.를 바탕으로 저자 작성

주) 연도 기준은 당해 년 4월부터 다음 년 3월까지임

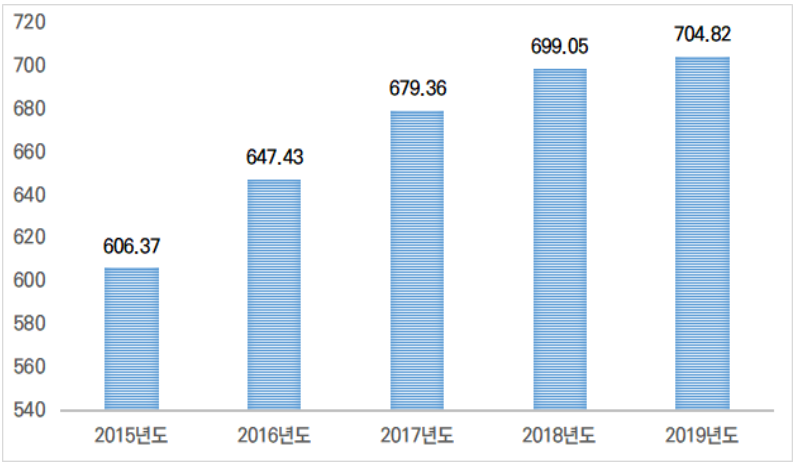
인도의 주요 항만 처리 물동량은 2015년도 6억 6백만 톤에서 연평균 3.83% 증가하여 2019년도에는 7억 4백만 톤을 기록하였다. 비주요 항만의 처리 물동량은 2015년도 4억 66백만 톤에서 연평균 7.7%가 증가하여 2018년도에는 5억 83백만 톤을 기록하였다.

비주요 항만의 경우 주요 항만에서 대부분의 물동량이 이동되고, 비주요 항만 간(내항 해운) 물동량 이동도 진행된다. 인도의 항만 처리 물동량의 경우 주요 항만보다 비주요 항만의 처리 물동량 증가율이 높은 것으로 나타났다. 이는 인도의 대외 무역의 높은 성장에 따른 주요 항만과 비주요 항만, 비주요 항만 간 해상 물동량이 증가한 것으로 평가된다.

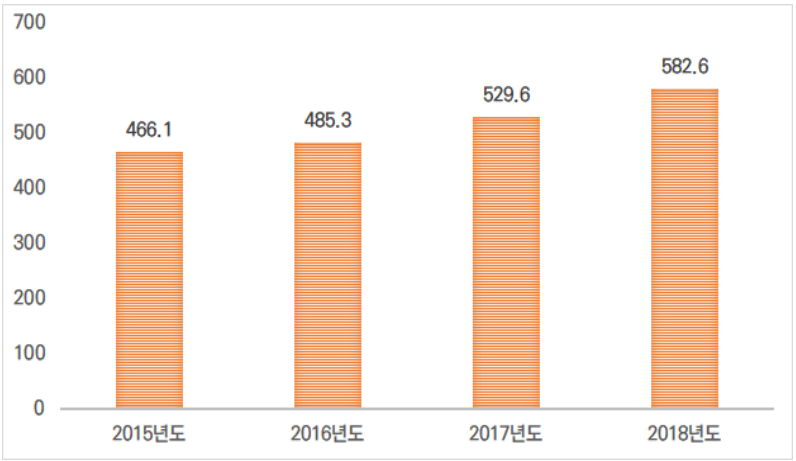
〈그림 3-5〉 인도 주요 항만 및 비주요 항만 처리 물동량 추이

(단위 : 백만 톤, %)

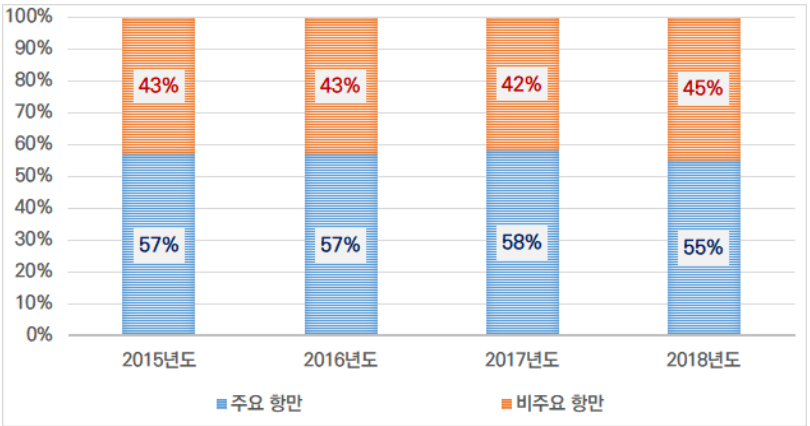
〈주요 항만 처리 물동량〉



〈비주요 항만 처리 물동량〉



〈주요/비주요 항만 처리 물동량 비중〉



자료 : Ministry Of Shipping, http://www.ipa.nic.in/, 검색일 : 2020.10.11.를 바탕으로 저자 작성
주) 연도 기준은 당해 년 4월부터 다음 년 3월까지임

인도의 주요 항만 화종별 최근 10년간(2009년도~2018년도) 처리실적을 살펴보면 고체화물(철광석, 석탄, 비료 등)이 2018년도 현재까지는 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 액체화물, 컨테이너 순이다. 고체화물은 2009년도 2억 85백만 톤에서 연평균 0.3% 증가하여 2018년도에는 2억 92백만 톤을 처리하였다.

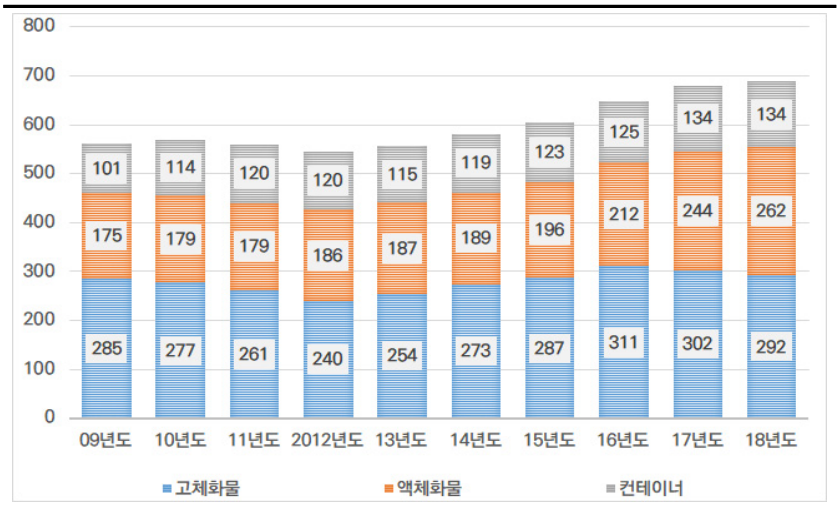
액체화물(원유, 액체화학물 등)은 인도의 원유 수요 증가로 인해 높은 물동량 증가율을 기록하고 있다. 2009년도 1억 75백만 톤에서 연평균 4.6% 증가하여 2018년도에는 2억 62백만 톤을 처리하였다.

컨테이너의 경우 2009년도 1억 1백만 톤에서 연평균 3.2% 증가하여 2018년도에는 1백 34백만 톤을 처리하였다. 인도의 전자기기, 통신장비 등의 수요 증가로 인해 컨테이너 화물의 물동량도 지속적인 증가세를 기록하고 있으며, 향후 컨테이너 터미널 개발 수요도 증가할 것으로 평가된다.

구자라트(Gujarat)주에 위치한 아다니 항만 및 특별경제구역(APSEZ, Adani Port and Special Economic Zone)은 항만 정비, 배후산업단지의 생산 확대, 북부 배후지역의 경제 개발 활성화 등으로 인해 2018년도 인도 항만 최초로 2억 톤을 달성하였다.

〈그림 3-6〉 인도 주요 항만 화종별 처리 실적 추이 (2009년도~2018년도)

(단위 : 백만 톤, %)



	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	CAGR
고체화물	285	277	261	240	254	273	287	311	302	292	0.27%
액체화물	175	179	179	186	187	189	196	212	244	262	4.59%
컨테이너	101	114	120	120	115	119	123	125	134	134	3.19%

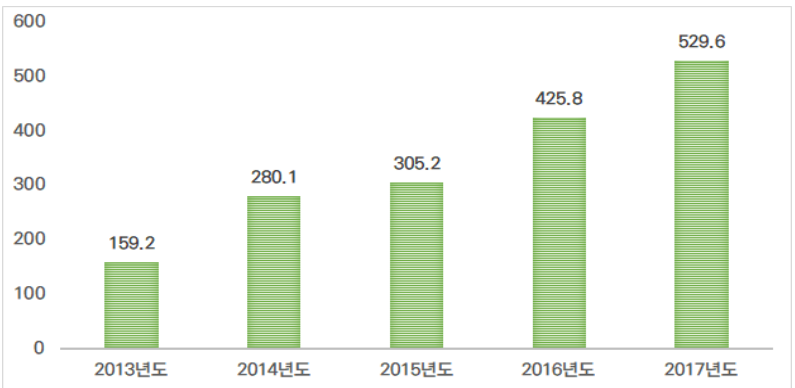
자료 : Ministry Of Shipping, http://www.ipa.nic.in/, 검색일 : 2020.10.11.를 바탕으로 저자 작성
주) 연도 기준은 당해 년 4월부터 다음 년 3월까지임

인도 주요 항만의 최근 5년간(2013년도~2017년도) 순이익(Net Profit)을 살펴보면 2013년도 1억 59백만 달러에서 연평균 35.1%의 높은 성

장률을 유지하여 2017년도 5억 30백만 달러를 기록하였다. 영업이익률도 2013년도 26%에서 2017년도 44%까지 상승하여 인도 주요 항만의 수익성이 향상되고 있는 것으로 평가할 수 있다.

〈그림 3-7〉 인도 주요 항만의 순이익(Net Profit) 추이

(단위 : 백만 달러)



자료 : Indian Ports Association, http://www.ipa.nic.in/, 검색일 : 2020.10.11.를 바탕으로 저자 작성

주) 연도 기준은 당해 년 4월부터 다음 년 3월까지임

2. 도로

인도의 도로는 국도(National Highways), 주도(State Highways), 간선도로(District Roads), 지방도로(Rural Roads), 도시도로(Urban Roads), 프로젝트 도로(Project Roads) 등으로 구분되어 있고, 도로연장은 2017년 3월 기준 590만 km이다. 도로 비중은 지방도로가 71%로 가장 많으며, 간선도로 10%, 도시도로 9%, 프로젝트 도로 6%, 주도 3%, 국도 2% 순이다.

인도의 도로 운송은 전체 승객 운송의 80%, 전체 화물 운송의 65%를

담당하는 제1의 운송 수단이고, 물류산업 내에서 비중이 가장 높은 분야이다.

인도 도로는 미국 다음으로 긴 연장[19]을 가지고 있으나, 도로망 질은 상당히 떨어지는 수준이다. 국도 및 주도 등의 고속도로의 경우 포장률이 100%수준으로 양호하나, 전체 도로 포장률은 60% 수준이고, 특히 공업단지 주변에 비포장도로가 다수 분포하고 있다. 그리고 도로의 84%는 4차선 이하로 도로 용량이 낮아 특히 도시 내 차량 속도는 세계에서 가장 낮은 수준[20]이다.

마을도로는 더욱 심각한 수준으로 도로 중 약 40%는 우천 시 진입 자체가 곤란한 곳이 많아 지방도로 인프라가 매우 열안한 실정이다. 특히 북부와 동북부의 농촌은 지방도로의 도로 상태는 매우 열악한 상황으로 몬순기간에는 통행이 불가능 지역이 다수이다.

〈표 3-3〉 인도 도로 연장 추이

(단위 : km, %)

구 분	1970년도	1980년도	1990년도	2000년도	2010년도	2015년도	2016년도	비율
국도	23,838	31,671	33,650	57,737	70,934	101,011	114,158	1.9
주도	56,765	94,359	127,311	132,100	163,898	176,166	175,036	3.0
간선도로	276,833	421,895	509,435	736,001	998,895	561,940	586,181	9.9
지방도로	354,530	628,865	1,260,430	1,972,016	2,749,804	3,935,337	4,166,916	70.7
도시도로	72,120	123,120	186,799	252,001	411,679	509,730	526,483	8.9
프로젝트 도로	130,893	185,511	209,737	223,665	281,628	319,109	328,897	5.6
총계	914,979	1,485,421	2,327,362	3,373,520	4,676,838	5,603,293	5,897,671	100.0

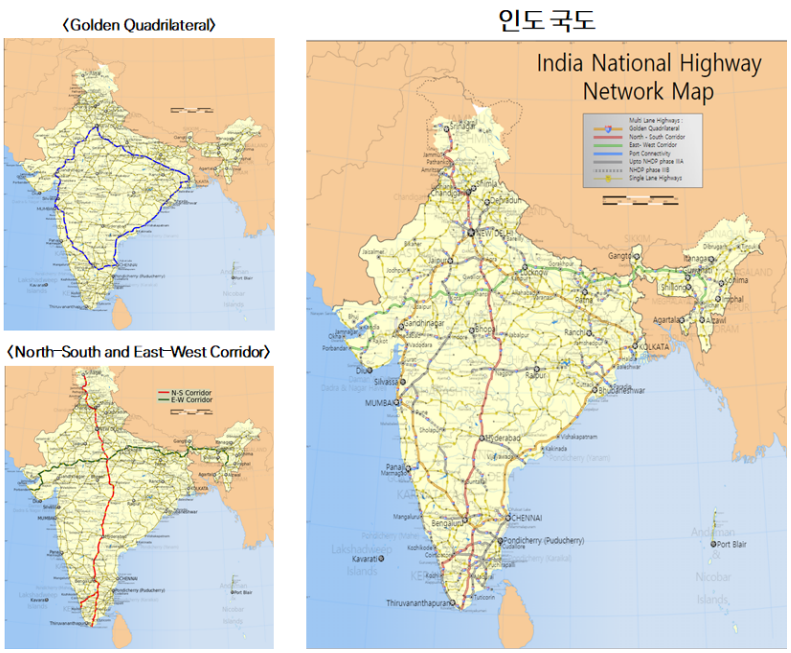
자료 : Ministry of Road Transport and Highways, Basic Road Statistics of India 2016 -17, 2019, p. 3.

19) 2017년 기준 미국 6,645,709km로 가장 길고, 인도 5,897,671km, 중국 4,696,263km, 브라질 1,512,371km 임. Ministry of Road Transport and Highways(2019), p. 21.

20) 평균 속도 방갈로르 17.2km, 델리 25km

인도 정부는 1998년 이후 도로 개선 및 주요 고속도로 확충을 위해 국가고속도로개발사업(NHDP, National Highways Development Project)을 착수하여 2000년부터 개발 사업을 추진하고 있다. 해당 사업은 국가고속도로관리청(NHAI, National Highways Authority of India)에서 관할하고 있으며, 총 49,260km의 도로에 대한 고속도로 개선과 건설 사업을 시행하고 있다.

〈그림 3-8〉 인도의 국도 현황



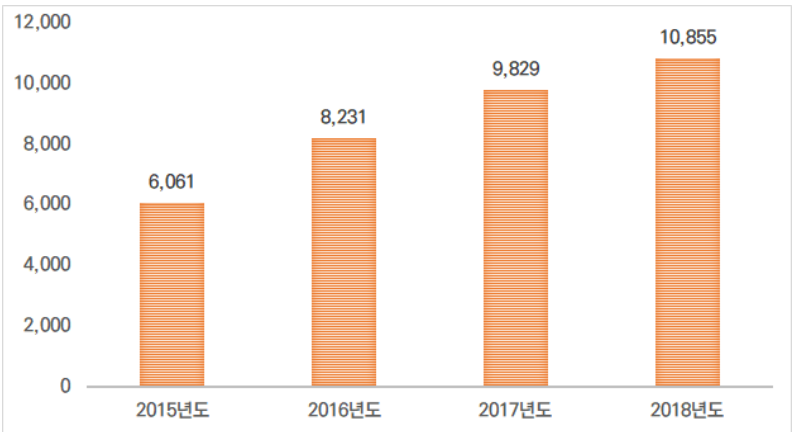
자료 : Ministry of Road Transport and Highways, https://www.india.gov.in/, 검색일 : 2018.11.20; KMI, 인도 항만물류시설 투자유망지역, 2018, p. 22.

인도의 고속도로는 2015년도 6,061km에서 연평균 21.4% 증가하여 2018년도 10,855km를 건설하였다.

2020년 4월 인도 정부는 향후 2년간 21백만 달러의 예산을 배정하여, 고속도로 건설에 투입할 예정이다. 종합적으로 인도 정부는 2015년도부터 2018년도까지 약 35천 km의 도로를 건설하였고, 2022년까지 74백억 달러의 예산을 투입하여 65천 km의 고속도로를 건설할 예정이다.

〈그림 3-9〉 인도의 국도(고속도로) 건설 현황

(단위 : km)



자료 : Ministry of External Affairs ,https://www.mea.gov.in/, 검색일 : 2020.10.11.
주) 연도 기준은 당해 년 4월부터 다음 년 3월까지임

3. 철도

인도 철도연장은 2019년 3월 기준 68,155km이고, 여객 열차 13,452대, 화물 열차 9,141대를 보유하고 있다. 철도는 국유기업인 인도철도(IR, Indian Railways)가 운영하고, 철도청(Ministry of Railways)이 관

할하고 있다. 인도 철도의 화물사업은 석탄, 철, 철광석, 곡물, 비료, 석유 등 9개의 품목을 지원하고 있다.

인도 철도는 17개의 권역철도로 동부, 중부, 서부, 남부, 북부, 동북부 권역 등으로 구분하여 운영하고 있다. 6개의 생산거점은 철도 생산 자회사를 소유하고, 철도 관련 컨테이너공사, 인도철도공사 등의 다수의 자회사가 있다.

〈그림 3-10〉 인도의 국도 현황



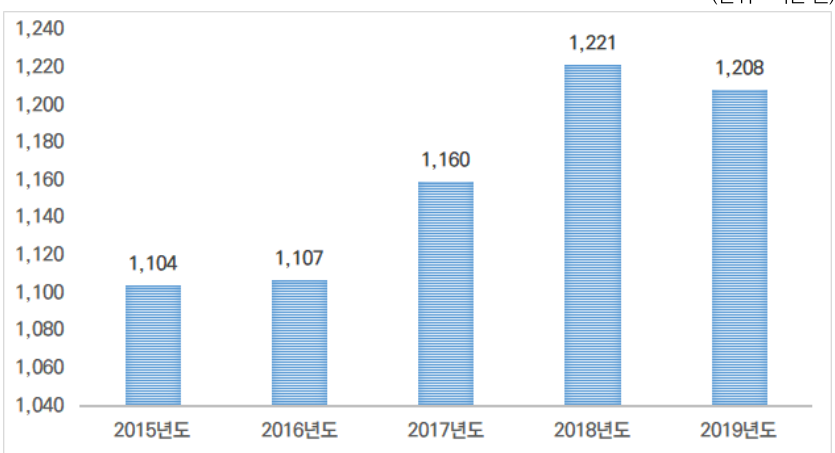
자료 : Map of Indian Railways, https://www.mapsofindia.com/, 검색일 : 2018.11.20.; KMI(2018) 상게서, p. 25.

인도 철도의 화물 수송량은 2015년도 11억 톤에서 2018년도까지 연평균 3.4% 증가하여 12억 2천만 톤까지 증가하였다. 2019년도는 전년도 대비 소폭 감소하여 12억 1천만 톤을 수송하였다.

인도 정부는 철도 인프라 정비 및 신설에 많은 투자를 하고 있으며 민간 사업자 참여 지원 정책 등을 실시하고 있어 중장기적으로 철도 수송량 및 수익이 지속적으로 증가할 것으로 전망하고 있다.

〈그림 3-11〉 인도 철도 화물 수송량

(단위 : 백만 톤)



자료 : Ministry of Railways ,http://www.indianrailways.gov.in/, 검색일 : 2020.10.13.
주) 연도 기준은 당해 년 4월부터 다음 년 3월까지임

인도 철도의 화물 수입은 2015년도 166억 달러에서 2018년도까지 연평균 2.9% 증가하여 182억 달러까지 증가하였다. 2019년도는 전년도 대비 감소하여 162억 4천만 달러의 수입을 가져왔다.

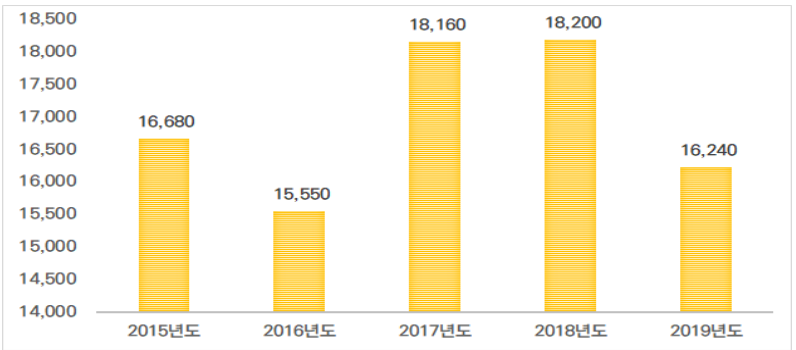
2019년도 인도 철도 수입 비중은 화물 수입이 64%로 가장 높았고, 승객 수입은 29%이다.

한편 DFCCIL(Dedited Freight Corridor)社는 12억 달러를 투입하여 루디아나(Ludhiana)에서 단쿠니(Dankuni)까지의 1,856km 동부 화물 회랑과 다드리(Dadri)에서 자와할랄 네루(Jawaharlal Nehru) 항만까지의 1,504km 서부 화물 회랑 등 2개의 회랑 개발을 진행하고 있다. 그리고 2020년 7월 화물열차의 평균 속도는 46.16km/h로 전년 동일 22.54km/h 대비 2배 이상 증가하였다. 이러한 철도 개발 및 철도 인프라 개선 사업을 통해 향후 철도 화물 수송은 증가할 것으로 평가된다.

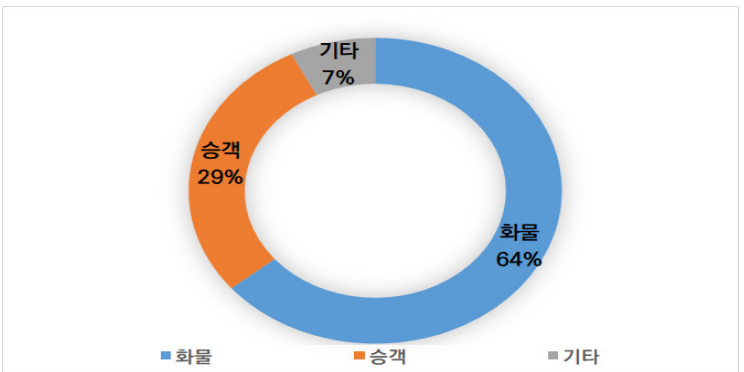
〈그림 3-12〉 인도 철도 화물 수입 추이 및 수입 비중

(단위 : 백만 달러, %)

〈철도 화물 수입 추이〉



〈철도 수입 비중(2019년도 기준)〉



자료 : Ministry of Railways ,http://www.indianrailways.gov.in/, 검색일 : 2020.10.13.
주) 연도 기준은 당해 년 4월부터 다음 년 3월까지임

제3절 인도 물류 관련 법률 및 개발 정책 현황

1. 물류 관련 법률 현황

인도의 물류 관련 법률은 관련 분야와 범위에 따라 다양하게 분류되어 있다. 주요 법률을 살펴보면 항만·해운과 관련된 법은 인도항만법(Indian Ports Act 1908), 주요 항만 트러스트법(Major Port Trust Act 1963), 내항선박법(Inland Vessels Act 1917), 상업선박법(Merchant Shipping Act 1958) 등이 있다. 도로는 국가도로법(The National Highways Act, 1956), 중앙도로 및 인프라 기금법(The Central Road and Infrastructure Fund Act, 2000), 인도 국도 공사법(The National Highways Authority of India Act, 1988) 등이 있다. 철도는 철도법(Railway Act 1989)이 있으며 복합운송과 관련되어서는 복합운송법(Multimodal Transportation of Goods Act 1993)이 있다.

인도항만법은 항만 관련 법을 통합·개정한 법률로 항만시설 개발, 사용에 관해 법률로 선박안전, 항만보전, 항만사용 관련 항만요율·비용 부담, 입출항 지시, 규정 위반 처벌 및 벌칙 등을 규정하고 있다.

주요 항만 트러스트법은 주요 항만에 대한 운영위원회 지정, 소유권 및 수탁관리 계약, 항만업무 및 서비스, 관세청 운영, 서비스 비용, 관리 규정, 항만근로자관리 등을 규정한 법률이다. 2016년에 이어 2020년 3월 인도 항만청은 주요 항만 공사법(Major Port Authorities Act, 2020) 법안을 발의하였다. 주요 항만 공사법은 주요 항만 당국의 의사 결정의 자율성과 주요 항만의 제도적 구조를 현대화함으로써 항만 인프라 개발 촉진, 무역 및 상업 활성화를 목표로 하고 있다. 향후 의회 최종 승인 시 주요 항만 트러스트법을 대체하

게 될 예정이다. 법률의 주요 내용은 주요 항만 당국위원회, 이사회 구성 및 권한, 요율, 기업의 사회적 책임, PPP (Public Private Partnership) 프로젝트, 심사위원회 등으로 구성되어 있다.

내항선박법은 상업용 내항운항선박의 등록, 조사, 인증서, 승객 보호 및 운송 등을 규정하고 있고, 상업선박법은 선박 등록, 범선·어선, 국가 해운위원회, 선원·견습생 참여·해고·송환, 승객 안전, 화물선·연안 무역 인도 선박, 선박 통제, 충돌 등을 규정하고 있다.

도로부문의 국가도로법은 국도 관련 법을 통합·개정한 법률로 국도의 범위, 토지 취득 권한, 보상금, 국도 개발 및 유지 책임, 중앙 정부 개발 및 정비 등을 규정하고 있다.

중앙도로 및 인프라 기금법은 국도 정비, 철도프로젝트, 철도 안전 개선, 농촌 도로 및 기반시설 조성을 목적으로 인도 통합기금 과제 공제, 중앙 정부 보조금 및 대출, 인프라 기금 설립, 기금 관리 등을 규정하고 있다. 해당 법률은 철도프로젝트, 철도 안전 개선 사항도 포함되어 있어 철도 개발 부문과 일정부분 연계되어 있는 법률이다.

인도 국도 공사법은 국도 개발, 유지, 관리를 위한 기관(공사) 구성 관련 법률로 권한, 구성원 임명, 중앙정부 자산·부채 양도, 기금, 예산, 자본 투자 등을 규정하고 있다.

철도 부문의 철도법은 철도 관련 법률을 통합·개정한 법률로 철도 구역, 철도청 설립·운영, 철도안전위원회, 철도 프로젝트, 철도 운영, 요금, 승객, 화물, 사고 등 포괄적인 사항이 규정되어 있다.

그리고 복합운송법은 화물의 복합운송을 규정하는 법률로 등록, 운송 문서, 사업자 계약, 위험물 등의 특별 조항 등을 규정하고 있다.

〈표 3-4〉 인도 물류 관련 법률 현황

구분	법률	주요 내용
항만·해운	인도항만법 (Indian Ports Act 1908)	• 항만시설 개발, 사용에 관해 법률로 선박안전, 항만보전, 항만사용 관련 항만요율·비용 부담, 입출항 지시, 규정 위반 처벌 및 벌칙 등을 규정
	주요 항만 트러스트법 (Major Port Trust Act 1963)	• 주요 항만의 운영위원회 지정, 소유권·수탁관리 계약, 항만업무 및 서비스, 관세청 운영, 서비스 비용, 관리 규정, 항만근로자관리 등을 규정 → *Major Port Authorities Act, 2020 법안 발의 향후 Major Port Trust Act 1963을 대체할 예정*
	내항선박법 (Inland Vessels Act 1917)	• 상업용 내항운항선박의 등록, 조사, 인증서, 승객 보호 및 운송 등을 규정
	상업선박법 (Merchant Shipping Act 1958)	• 선박 등록, 범선·어선, 국가 해운위원회, 선원·견습생 참여·해고·송환, 승객 안전, 화물선·연안 무역 인도 선박, 선박 통제, 충돌 등을 규정
도로	국가도로법 (The National Highways Act, 1956)	• 국도의 범위(특정 국도), 토지 취득 권한, 보상금, 국도 개발 및 유지 책임, 중앙 정부 개발 및 정비 등을 규정
	중앙도로 및 인프라 기금법 (The Central Road and Infrastructure Fund Act, 2000)	• 국도 정비, 철도프로젝트, 철도 안전 개선, 농촌 도로 및 기반시설 조성을 목적으로 인도 통합기금 과제 공제, 중앙정부 보조금 및 대출, 인프라 기금 설립, 기금 관리 등을 규정 → *철도프로젝트, 철도 안전 개선 사항도 포함되어 있음*
	인도 국도 공사법 (The National Highways Authority of India Act, 1988)	• 국도 개발, 유지, 관리를 위한 기관(공사) 구성 관련 법률로 권한, 구성원 임명, 중앙정부 자산·부채 양도, 기금, 예산, 자본 투자 등을 규정
철도	철도법 (Railway Act 1989)	• 철도 관련 법률을 통합·개정한 법률로 철도 구역, 철도청 설립·운영, 철도안전위원회, 철도 프로젝트, 철도 운영, 요금, 승객, 화물, 사고 등을 규정
기타	복합운송법 (Multimodal Transportation of Goods Act 1993)	• 화물의 복합운송을 규정하는 법률로 등록, 운송 문서, 사업자 계약, 위험물 등의 특별 조항 등을 규정

자료 : India Code, https://www.indiacode.nic.in/, 검색일 : 2020.10.13.를 바탕으로 저자 작성

2. 물류 관련 개발 정책 현황

1) 항만 관련 개발 정책

인도 정부는 사그라말라 프로젝트(Sagarmala Project)를 통해 인도 경제성장을 주도하고 이와 연관된 도로, 철도, 내륙수로 등의 개발을 동시에 추진하는 정책을 추진하고 있다.

사그라말라 프로젝트는 해안경제구역을 비롯한 도로, 철도, 복합물류 산업단지, 파이프라인, 수로 등을 통한 항만 연결성 강화를 목표로 하고 있다. 2015년 3월 동 프로젝트의 내각 승인을 득한 후 2016년 8월 SDCL(Sagarmala Development Company Limited)를 설립하여 프로젝트에 자금 지원을 확보하였다.

사그라말라 프로젝트는 항만의 개발뿐만 아니라 항만 및 배후단지의 연결성 강화를 위해 도로, 철도 등 내륙수송망의 정비 사업도 포함되어 있어 도로, 철도 개발 계획 및 정책과도 연계되어 있다.

사그라말라 프로젝트 현황을 살펴보면 총 프로젝트는 574개, 예산은 6조 148억 루피이다. 그 중 현만 현대화는 68개(29%), 항만연결성은 35개(15%), 항만 배후 산업단지 개발은 2개(6%), 연안 개발은 16개(24%)로 총 121개로 21%가 완료되었다. 그리고 현재 진행 중인 프로젝트는 137개, 예산은 1조 3백억 루피이다.

〈표 3-5〉 사그라말라 프로젝트 현황

(단위 : 천만 루피)

구분	총 프로젝트		완료 프로젝트		진행 예정 프로젝트	
	개수	예산	개수	예산	개수	예산
항만 현대화 (Port Modernization)	236	1,18,352	68	22,551	70	36,998
항만 연결성 (Port Connectivity)	235	2,35,528	35	5,803	94	1,19,360
항만 배후 산업단지 (Port Led Industrialization)	35	2,40,234	2	512	17	1,51,745
연안 개발 (Coastal Community Development)	68	7,369	16	1,362	20	945
합 계	574	601,483	121	30,228	201	309,048

자료 : National Informatics Centre, http://sagarmala.gov.in/, 검색일 : 2020.10.14.

사가르말라 프로젝트의 항만개발은 기존 항만 포화상태 지역, 항만 부재 지역, 국제적 중요 전략 지역으로 설정하여 개발을 진행하고 있다.

기존 항만 포화상태 지역은 뭄바이 항만(JNPT 포함) 지역으로 인도 내 컨테이너 물동량의 40%를 해당 항만에서 처리하고 있으며 현재 항만 용량이 포화상태로 추가적인 항만 개발이 필요하다. 그리고 사가(Sagar)항만 캘커타(Kolkata) 항만은 벌크화물의 적체 현상이 심각한 상황으로 항만 개발이 필요하다. 또한 파라딥(Paradip) 항만 및

인근 항만도 150~200백만 톤의 화력 발전용 석탄 전용항만 개발이 필요하다.

현재 항만 부재 지역은 마실리파트남(Machilipatnam)과 보다레브(Vodarevu)지역으로 석탄, 시멘트, 컨테이너 기능의 신규 항만 개발이 필요하다. 그리고 쿠달로르(Cuddalore)와 시카지(Sirkazhi) 지역은 화력발전용 석탄 전용항만 개발이 필요하다.

국제적 중요 전략 지역은 에나얌(Enayam)지역으로 콜롬보 항만과 싱가포르 항만의 환적물동량 증가에 따른 향후 대체 항만 건설 최적지로 선정되었다.

〈그림 3-13〉 사가르말라 프로젝트 항만개발지역 현황



자료 : Ministry of Shipping Government of India, Final Report for Sagarmala, 2016, p16.; KMI(2018) 상게서, p. 32.

주요 항만 운영 효율성 개선 사업 진행 현황을 살펴보면 JNPT항은 17개 프로젝트 중 16개가 완료되었고, 파라딥항은 14개 프로젝트 중 13개가 완료되었다. 칸들라항은 정부의 강력한 지원을 받아 14개 모든 프로젝트가 완료되었고, 엔노어항도 13개 프로젝트 중 12개가 완료되었다.

〈표 3-6〉 사가르말라 프로젝트의 주요 항만 효율성 개선 사업 진행 현황

항만명	총 프로젝트	개발 완료	개발 중	개발 지연	개발 취소
파라딥(Paradip)	14	13	0	0	1
칸들라(Kandla)	14	14	0	0	0
V. O. Chidambaranar Port	5	3	1	1	0
캘커타(Kolkata)	6	3	1	1	1
할디아(Haldia)	9	5	1	3	0
JNPT	17	16	0	1	0
뭄바이(Mumbai)	7	6	0	0	1
고아(Goa)	7	5	0	2	0
New Manglore Port	5	2	0	0	3
코친(Cochin)	5	3	0	0	2
비샤카파트남(Vizag)	5	5	0	0	0
엔노어(Ennore)	13	12	1	0	0
첸나이(Chennai)	9	6	0	2	1
합 계	116	93	4	10	9

자료 : National Informatics Centre, http://sagarmala.gov.in/, 검색일 : 2020.10.14.

인도의 12개 주요 항만의 마스터 플랜이 확정되었고, 동 마스터 플랜에 따라 향후 20년 간 92건의 항만 처리능력 확장 프로젝트가 진행될 예정이다. 총 5,888억 루피의 예산을 투입하여 주요 항만 처리능력을 7억 12백만 톤을 확장할 계획이다.

〈표 3-7〉 사가르말라 프로젝트 주요 항만 마스터 플랜 프로젝트 현황

(단위 : 천만 루피, 백만 톤)

항만명	총 프로젝트	예산	처리능력
첸나이(Chennai)	3	377	1
코친(Cochin)	3	418	4.1
카말라즈항(Kamarajar Port)	16	12,412	108
JNPT	9	17,627	126
칸들라(Kandla)	12	6,069	99.7
캘커타(Kolkata)	1	25	4
할디아(Haldia)	5	1,125	15.3
모무가오(Mormugao)	5	2,359	23.2
뭄바이(Mumbai)	8	5,472	33
New Manglore Port	4	843	18
파라딥(Paradip)	8	5,224	78
투투쿠디(Tuticorin)	12	4,999	150
비샤카파트남(Vizag)	6	1,935	52
Total	92	58,884	712

자료 : National Informatics Centre, http://sagarmala.gov.in/, 검색일 : 2020.10.14.

2) 도로 관련 개발 정책

인도의 국가도로개발사업(NHDP, National Highway Development Project)은 약 600억 달러의 7개 사업이다. 동 프로젝트는 전국 국도의 49,700km에 걸쳐 도로 확장, 재개발 등을 추진하고 있다. NHDP 1·2는 델리 , 뭄바이 , 첸나이 및 콜카타의 4 대 주요 도시를 연결하는 Golden Quadrilateral 프로젝트로 총 길이는 5,846km이고, 남북과 동서 회랑을 연결하는 7,142km 사업도 포함되어 있다. NHDP 3은 1·2단계의 국도와 주도를 연결하는 도로 사업이다. NHDP 4는 단일 차선의 고속도로 확장 사업이고, NHDP 5는 교통량 증가로 인한 혼잡구역의 차선 확장사업이다. NHDP 6은 첸나이-방갈로르 334Km, 콜카타-단 바드 277km의 고속도로 건설 사업이고, NHDP 7은 국도와 도시 간 연결 및 도시도로 네트워크 개선 사업이다.

〈표 3-8〉 사가르말라 프로젝트 주요 항만 마스터 플랜 프로젝트 현황

(단위 : km, 천만 루피)

구 분	주요 사업	총 연장	예산
NHDP-I & II	• 4개 도시(델리 , 뭄바이 , 첸나이, 콜카타)를 연결하는 Golden Quadrilateral(5,846km) • 남북과 동서 회랑 연결(7,142km)	13,000	42,000
NHDP-III	• NHDP-I & II와 주도 연결성 개선	10,000	55,000
NHDP-IV	• 고속도로 확장 사업(단일 차선→2차선)	20,000	25,000
NHDP-V	• 교통량 증가에 따른 혼잡구역에 대한 4차선→6차선 확장	5,000	17,500
NHDP-VI	• 주요 상업 및 산업 지역 고속도로 건설(첸나이-방갈로르 334Km, 콜카타-단 바드 277km)	1,000	15,000
NHDP-VII	• 국도와 도시 간 연결, 도시 도로 네트워크 개선 사업	700	15,000

자료 : Ministry of Road Transport and Highways, https://www.india.gov.in/, 검색일 : 2020.10. 13.; KMI(2018) 상게서, p. 23.

3) 철도 관련 개발 정책

인도 정부는 2009년 'Indian Railways' Vision 2020'을 발표하였다. 동 계획의 주요 내용으로는 복선화, 신규노선 확충, 전철화 등의 인프라 확충·개선, 화물 차량 등의 확보와 화물전용 회랑 및 고속철도 계획 등이 있다. 화물분야에서는 증가하는 화물 수요에 대응하여 화물수송능력을 10억 톤에서 2020년 15억 톤으로 확대하는 것이다. 그리고 동부(루디아나-덴쿠니) 및 서부(뭄바이-델리) 2개 노선을 비롯한 북-남(델리-첸나이) 및 동-서(하우라-뭄바이 남부, 첸나이-고아) 및 동-해안 (카라그푸르-비자야와다)의 4개 노선에 대한 화물전용회랑 건설을 목표로 하였다.

〈그림 3-14〉 인도 철도 비전 2020 동부, 서부 화물전용회랑 계획도



자료 : Ministry of Railways India, Vision of Indian Railways towards Efficient Intra-Regional Connectivity Linking to Country's Economic Growth Strategy, 2012, p. 25.

한편 인도 정부는 철도 개선사업 활성화를 위해 2012년 12월 철도 연결성과 적재능력 향상을 위한 사업에 한정하여 민간 부분 참여가 가능한 새로운 정책 모델을 승인하였다. 이에 철도당국은 정책 시행 이후 민간투자자로부터 다양한 제안을 받아 혼잡 해소를 위해 4개 항만 연결성 프로젝트에 대한 승인처리를 하였다. 대표적인 예로는 뭄바이시의 고가 철도 회랑, 전용 화물 회랑, 화물 터미널 및 역 재개발, 발전·에너지 절약 프로젝트 등이 있다.

그리고 'Make in india' 정책의 일환으로 인가된 프로젝트에 한하여 100% FDI를 허용하였다. 2000년 4월부터 2020년 3월까지 철도 관련 부품의 FDI는 약 10억 달러이나 향후 정부 정책에 의해 지속적으로 증가할 것으로 예측된다.

제4절 인도 물류 시장 진출 시 유의사항

1. 물류 시장 제약 요인[21)]

1) 항만 부문 제약 요인

주요 항만의 경우 노후화와 하역 장소의 혼잡과 야드에 적재된 화물의 느린 처리속도로 인해 화물 처리에 어려움을 겪고 있다. 뭄바이 항만의 경우 항만 노후화로 인한 적하역 효율이 떨어지고, JNPT 항은 항만 노동자 파업 등의 위험요인이 있다. 또한 최근 스리랑카 콜롬보항이 급성장하고 있어 뭄바이, JNPT 항만 물동량 증가세가 정체

21) 본 내용은 '해외 물류시장 개척지원 사업'(인도 해외물류기지 확보를 위한 해외법인 구축 조사사업, 2018)에서 물류기업 및 컨설팅 기관이 인도 현지 물류시장에 대한 조사 수행한 결과를 바탕으로 작성함.

되고 있다. 첸나이 항만도 컨테이너, 벌크, 완성차 등을 다양한 화물을 취급하고 있으나, 도로 수송 시 컨테이너 야드와 간선도로 간의 접속 불량으로 인해 빈번히 정체가 발생하고 있다. 인도 정부는 현재 사그라말라 프로젝트를 통해 뭄바이, JNPT 항만에 22건, 첸나이 6건의 운영 효율성 개선 사업을 완료하였고, 항만 처리용량 향상을 프로젝트를 뭄바이, JNPT 항만에 17건, 첸나이 3건을 진행하고 있어 프로젝트 진행이 원활하게 된다면 향후 항만 혼잡과 화물 적체 현상은 해소될 것으로 전망된다. 그리고 구자라트 지역의 칸들라, 문드라 항만의 경우 상대적으로 도심 간 연결도로의 인프라 정비 상태가 양호하고, 다양한 항만 개발 사업이 추진 중에 있으나, 해당 지역의 경우 토지 가격이 높다는 단점이 있다.

〈그림 3-15〉 인도 첸나이 항만의 도로 정체 현황도



자료 : 최욱황, 인도 물류환경 및 통관전략, 인도 시장 마케팅 전략 세미나, 2019.10., p. 19.

다음으로 항만의 수심 문제이다. 캘커타(Kolkata), 투투쿠디(Tuticorin) 등 일부 주요 항만의 수심이 11m 이하로 대형 선박 접안에 어려움을 겪고 있다. 이에 인도 해운국은 준설, 바지선 등의 항만 운영 및 보수 서비스를 위한 자산 공급을 확대할 계획이나, 이와 더불어 인도 항만 개발 시 준설에 관련된 인허가 절차와 요건을 완화할 필요가 있다.

2) 도로 부문 제약 요인

인도는 전체 화물 운송의 60%를 도로 운송이 담당하고 있으나, 장거리 화물도 도로 운송으로 비효율적으로 수행되는 부분이 많다. 이러한 운송 방식은 취약한 도로 여건상 운송 리드타임이 길어지고, 차량 사고 및 납기 미준수, 통행료와 세금 문제 등 다양한 운영상 문제가 상존하고 있다. 따라서 국내 장거리 화물에 대한 철도, 해상운송으로 전환하는 모달 시프트(modal-shift) 정책 마련도 필요할 것이다.

그리고 인도는 국영 고속도로(국도)에 전체 물동량의 40%가 운송되고 있으나, 국도로는 전체 인도 도로 네트워크의 2%에 불과하다. 이러한 상황은 심각한 교통 체증을 유발하고, 만성적인 과적으로 인해 도로 파손 지역도 광범위해서 유지보수의 어려움도 있다. 이러한 원인으로 인해 선진국과 비교하여 인도의 고속도로망은 같은 거리 구간에 화물 운송을 하는데 효율성이 떨어지는 상황이다.

그리고 앞선 도로 인프라 현황에서 제시한 것과 같이 인도 도로는 긴 연장을 가지고 있으나, 도로망 질은 상당히 떨어진다. 전체 도로 포장률은 60% 수준이고, 도로의 84%는 4차선 이하로 도로 용량이 낮아 도시 내 차량 속도는 세계에서 가장 낮은 수준이다.

마을도로의 경우 도로 질의 심각성은 더욱 높아 도로 중 약 40%는

우천 시 진입 자체가 곤란하다. 특히 북부와 동북부의 농촌은 지방도로는 몬순기간에는 통행이 불가능 지역이 다수이다.

또한 육상운송 사업자들의 영세성으로 인한 치열한 경쟁과 일회성 운송이 빈번하게 이루어진다. 트럭 운송 산업에 참여하는 사업자의 대부분은 개인 사업자이고, 5대 미만의 트럭을 가진 영세업자가 전체의 70%이상을 차지하고 있어 투자비용을 회수하기 위해 과적과 무리한 운행 스케줄을 설정하는 등 사고와 납기 미준수 등의 리스크가 존재한다.

아울러 제도적인 부분에서 출발지에서 목적지까지 가는 동안 다수의 검문소를 통과해야하며, 지점마다 물품검사와 세금 납부를 비롯한 주 경계를 지날 때마다 통행료를 납부하는 절차를 거치면서 운송 생산성과 효율성이 떨어진다. 이렇듯 여러 제약요인이 상존하는 도로운송이나 화물처리량 기준 30% 수준을 담당하는 철도 운송 네트워크의 포화문제로 대체가능한 운송 수단이 없는 상황으로 도로 수요는 지속적으로 증가하고 있다.

3) 철도 부문 제약 요인

철도 운송은 효율성 측면에서 도로 운송의 비효율을 대체할 수 있는 수단이나 철도 운송 네트워크 및 터미널 처리 용량의 포화문제를 해결해야 한다.

인도는 독립 이전 개설된 철도 기반 인프라 시설의 개선은 연평균 3% 수준으로 빠르게 진행되지 못하고 있다. 이에 반해 화물과 여객의 교통량은 매년 30% 수준으로 급성장하여 현재 주요 철도 물류 거점이 전반적으로 포화 상태에 이르고 있다.

철도 네트워크의 포화상태로 인해 운송시간의 불확실성이 발생하

고 있다. 그리고 철도 운송은 승객 운송이 화물 운송보다 우선적으로 진행되기 때문에 여객 운송의 변동은 화물 운송의 지연 및 변경으로 직결된다. 따라서 철도를 이용한 화물 운송은 항상 납기에 대한 신뢰성이 떨어져 도로 운송에 화물이 집중되는 경향을 보이고 있다.

그리고 철도는 인도에서 가장 물류 수요가 높은 철강이나 산업재의 운반에 적합한 터미널이나 보관·하역 설비를 갖추고 있지 못하여 화주가 철강이나 산업재 운송 시 Door-To-Door 서비스 운송 품질 관리가 상대적으로 수월한 도로 운송을 이용하고 있는 상황이다.

2. 수입규제 강화[22)]

인도는 2019년 총 78건의 수입규제 조사를 실시하였고, 2020년 8월까지 22개국, 총 63건의 신규조사를 실시하였다.

인도의 모디 정부는 'Make in India'의 정책 하에 제조업 육성을 강조하면서 인도 내 제품 생산에 대한 관세 조정과 수입규제 관련법 재정비 등 자국 산업보호와 투자유치 조치를 동시에 시행하고 있다. 특히 2016년 이후 무역수지가 악화가 심화되면서 수입규제 조치도 강화되었다.

이로 인해 2016년 이후 인도의 對한국 신규 조사 건수는 24건으로 중국의 77건 다음으로 많은 조사 건수를 기록하였다. 특히 철강, 석유화학 업체는 반덤핑[23)] 및 상계관세[24)]의 대상이 되고 있어 상시 수입규제 위험에 대비해야 하는 상황이다.

---

22) 김경화 외, 인도 수입규제 동향과 우리 기업의 대응방안, 무역협회, 2020.9. 보고서를 참조하여 작성함

23) 반덤핑은 해당 국가의 제품이 정상 가격보다 낮은 가격으로 수출되어 수입 국가의 국내 산업에 피해를 주는 불공정 무역 행위를 방지하기 위한 제도임, 두산백과, https://www.doopedia.co.kr/, 검색일 : 2020.10.15.

24) 상계관세는 수출국이 수출품에 장려금이나 보조금을 지급하는 경우 수입국이 이에 의한 경쟁력을 상쇄시키기 위하여 부과하는 누진관세임, 두산백과, https://www.doopedia.co.kr/, 검색일 : 2020.10.15.

〈그림 3-16〉 인도의 수입규제 신규조사 현황(2020년 1월~8월)



자료 : 김경화 외, 인도 수입규제 동향과 우리 기업의 대응방안, 무역협회, 2020.9., p. 1.

그리고 인도는 1995년에서 2017년까지 반덤핑 조사에 대한 실제 규제조치 비율은 74%로 WTO 회원국 평균치 65%보다 높은 수준이다.

따라서 인도 진출 및 수출 물류기업은 해당 화물에 대한 반덤핑, 상계 관세 규제 등의 충분한 내용 숙지가 필요하고, 반덤핑 조사를 대비한 자료 수집 및 대응 체계 마련이 필요하다. 그리고 선제적 대응을 위한 자문사 선정과 화물 수출입 시 사전에 무역규제 상 저촉 사항이 없는지를 확인하고, 지속적인 모니터링을 실시해야 한다.

제 4 장

요약 및 시사점

제1절 조사 결과 요약

인도는 우리나라와 포괄적 경제동반자로서 지속적인 협력 관계를 유지하고 있으며, 양국 간의 경제, 사회, 문화 교류 등이 활발하게 진행될 것으로 예상된다.

인도의 경제는 최근 5년간(2015~2019) 연평균 6.85%로 높은 성장세를 기록하고 있고, 외국인직접투자도 2019년 기준 500억 달러를 기록하여 전년 대비 13% 증가하였다.

정책측면에서도 2014년 이후 출범한 모디 정부는 외자 유치 활성화, 기업 환경 개선 등에 노력해 왔다. 2019년 4월 총선 압승으로 정치적 탄력을 받은 모디 정권은 'Make in India' 정책을 통해 제조업 부문의 관세 인하를 실시하고, 2019년 8월 이후 5년간 인프라 부문에 있어 100조 루피[25]를 투자할 것을 밝혔다.

이러한 상황에 입각하여 본 조사는 인도의 경제 및 무역 현황, 물류시장 현황 등을 조사하였으며, 조사 요약은 다음과 같다.

인도 경제 및 무역 현황을 살펴보면 최근 5년 간 인도의 평균 경제성장률은 약 6.85%이고, 2018년 인도의 경제 규모는 명목 GDP 기준 2조 9천억 달러로 세계 5위 수준이다. 인도의 FDI 유입도 2015년 이후 연 400억 달러 이상을 유지하고 있다. 인도의 무역규모는 2010년 이후 연평균 3.84%로 증가하여 2019년 8,052억 달러를 기록하였다. 그러나 인도의 무역수지는 2019년 기준 -1,614억 달러로 지속적인 적자를 기록하여 최근 10년 누적 적자는 1조 5000억 달러에 달한다.

한국의 對인도 무역 현황의 경우 수출입 무역액은 2010년 이후 연평균 2.1%가 증가하여 2019년 206억 달러를 기록하였고, 무역수지는 2010년 이후 지속적으로 증가하여 최근 10년 누계 728억 달러를 달성하였다. 한국 기업 對인도 진출 현황의 경우 2018년 기준 인도에 진출한 한국 기업은 총 275개사이다. 업종별로는 제조업이 152개사로 가장 많았고, 도소매업 27개사, 서비스업 23개사, 운수업 20개사, 건설공사업 19개사, 금융보험업 12개사 순이다. 그리고 對인도 진출 한국 물류기업은 총 20개사이고 25개 거점을 두고 있다.

인도의 물류 시장 현황을 살펴보면 인도의 GDP 대비 물류비용 비율은 13%로 세계 평균보다 상당히 높은 수준이고, 반면 GDP 대비 3PL 수익 비율은 7.3%로 세계 평균보다 상당히 낮은 수준이다.

항만의 경우 주요 항만 처리 물동량은 2015년도 이후 연평균 3.83% 증가하여 2019년도에는 7억 4백만 톤을 기록하였고, 비주요 항만은 2015년도 이후 연평균 7.7%가 증가하여 2018년도에는 5억 83백만 톤

25) 대한무역투자진흥공사(2020), 상게서, p.5.

을 처리하였다.

인도의 도로 운송은 전체 승객 운송의 80%, 전체 화물 운송의 65%를 담당하는 제1의 운송 수단이고, 물류산업 내에서 비중이 가장 높은 분야이다. 도로 비중은 지방도로가 71%, 간선도로 10%, 도시도로 9%, 프로젝트 도로 6%, 주도 3%, 국도 2%이다.

인도 철도의 화물 수송량은 2015년도 이후 연평균 3.4% 증가하여 2018년도 12억 2천만 톤까지 증가하였고, 2019년도는 전년도 대비 소폭 감소하여 12억 1천만 톤을 수송하였다.

인도 물류 시장의 제약 조건으로는 항만의 경우 시설 노후화와 하역 장소의 혼잡과 야드에 적재된 화물의 느린 처리속도로 인해 화물 처리에 어려움이 있고, 일부 주요 항만의 수심이 11m 이하로 대형 선박 접안에 어려움을 겪고 있다. 도로의 경우 장거리 화물도 도로 운송에 의존하고 있어 취약한 도로 여건상 운송 리드타임이 길어지고, 차량 사고 및 납기 미준수, 통행료와 세금 문제 등 다양한 운영상 문제가 상존하고 있다. 철도의 경우는 철도 운송 네트워크 및 터미널 처리 용량의 포화문제와 산업재의 운반에 적합한 터미널이나 보관·하역 설비 부재 문제가 있다.

그리고 최근 인도의 수입규제 강화에 따른 반덤핑 및 상계관세 조사 및 규제 시행이 빈번히 일어나고 있어 지속적인 관리와 모니터링이 요구된다.

제2절 시사점

1. 조사 결과 시사점

본 조사는 물류기업의 인도 현지 시장 진출을 지원하기 위해 경제 및 무역 현황, 우리나라와의 무역 및 기업 진출 현황, 물류 여건 등을 조사하였고, 조사 결과에 대한 시사점은 다음과 같다.

1) 인도 수입규제 강화에 따른 대응체계 마련

인도는 최근 10년간 무역수지 적자가 지속되고 있고, 누적액은 1조 5000억 달러에 달한다. 특히 2017년 이후 적자 폭은 더욱 증가하고 있다. 이에 따른 인도 정부는 자국 산업보호 및 투자유치를 위한 세수 증대를 위해 반덤핑 및 상계관세 등의 강력한 수입규제를 시행하고 있다.

우리나라의 경우 2016년 이후 철강, 석유화학 등의 분야에 대한 24건의 신규 조사를 받았고, 향후 지속적인 조사가 진행될 것으로 예상된다.

따라서 우리 물류기업은 인도 진출 및 수출에 대한 반덤핑, 상계 관세 규제 등의 법적 내용 숙지 및 최근 동향을 파악해야 한다. 그리고 반덤핑·상계 관세 대응은 화주 및 자문사와 협력체계를 구축하여 대비하는 것도 중요할 것이다.

2) 주력 무역 품목에 대한 정기 정보 수집 필요

기존 연구의 국가 간 주력 품목은 현 시점을 점유율을 중심으로 제시되었다. 따라서 현 시점에서의 對인도 무역액 규모, 무역액 기준

인도에서의 우리나라 무역 비중(순위 포함)으로 주력 품목이 제시되었다. 그러나 주력 무역 품목 제시 시 무역량, 성장성 등도 고려하여 종합적인 분석이 이루어져야 한다.

따라서 제3장의 한-인도 주요 무역 품목 분석을 통해 2019년 기준 시장 규모와 최근 10년간 성장성 분석을 실시하였다. 이를 통해 주력 무역 품목을 도출하였다. 이러한 주력 무역 품목에 대해서는 정기적인 산업 동향 조사와 한-인도 간 수출입 구조, 공급사슬 등의 분석 및 정보 공유가 이루어져야 한다.

모든 수출입 주력 품목을 조사하기에는 시간·예산 제한이 있으므로 효과적인 조사·분석을 위해 조사 우선순위를 도출하였다. 우선순위 선정 방법은 단위 당 수출액과 성장성을 중점 항목으로 두었다. 수출량 당 수출액(상위 품목), 수출액 규모(大) 및 성장성(高), 수출량 규모(大) 및 성장성(高), 수출액 및 수출량 규모(大)가 2개 이상일 경우 우선순위 매우 높음(◎), 규모(大) 및 성장성(高) 항목이 포함될 경우 높음(○), 규모(大) 항목만 포함할 경우 보통(△)으로 지정하였다.

한-인도 주력 수출 품목 도출 결과를 살펴보면 우선순위가 매우 높음으로 도출된 품목은 전자기기, 광학·의료 · 측정 · 검사 · 정밀 기기, 아연 및 관련 제품 3개 품목이 도출되었다.

우선순위 높음은 플라스틱 및 관련 제품, 무기화학물·귀금속, 비금속 공구·도구, 화학공업생산품, 방직용섬유제품 5개 품목으로 분석되었다.

우선순위 보통은 철강, 기계류, 유기화학물, 광물성연료·에너지 4개 품목이 도출되었다.

〈표 4-1〉 한-인도 주력 수출 품목 도출

주력 수출 품목		선정 사유	조사 우선순위
상위 5대 품목	전자기기	• 수출량 당 수출액 1위 (55.60 천 달러/톤) • 수출량, 수출액 大규모	◎
	철강	• 수출량, 수출액 大규모	△
	기계류	• 수출액 大규모	△
	플라스틱 및 관련 제품	• 수출량 大규모 • 수출액 大규모, 高성장성	○
	유기화학물	• 수출량, 수출액 大규모	△
	광물성연료·에너지	• 수출량 大규모	△
	무기화학물·귀금속	• 수출량 大규모, 高성장성	○
이외 품목	광학·의료·측정·검사정밀 기기	• 수출량 당 수출액 2위 (50.93 천 달러/톤) • 수출액 高규모, 高성장성	◎
	아연 및 관련 제품	• 수출량 高규모, 高성장성 • 수출액 高규모, 高성장성	◎
	비금속 공구·도구	• 수출액 高규모, 高성장성	○
	화학공업생산품	• 수출액 高규모, 高성장성	○
	방직용섬유제품	• 수출량 高규모, 高성장성	○

자료 : 제 3 장의 현황 조사 및 분석 자료를 바탕으로 주력 수축 품목 도출

주 : ◎는 조사 우선순위 매우 높음, ○는 조사 우선순위 높음, △는 조사 우선순위 보통,
수출량 1만 톤 이상과 수출액 1천만 달러 이상을 모두 충족 품목 한정

한-인도 주력 수입 품목 도출 결과를 살펴보면 우선순위가 매우 높음으로 도출된 품목은 알루미늄 및 관련 제품, 유기 화학물, 기계류, 전자기기 4개 품목이 도출되었다.

우선순위 높음은 소금·황·토석류, 식품공업 잔유물 ·조제사료, 납 및 관련 제품, 도자제품, 당류 및 설탕과자 5개 품목으로 분석되었다.

우선순위 보통은 광물성연료·에너지, 철강, 광 ,슬래그 3개 품목이 도출되었다.

〈표 4-2〉 한-인도 주력 수입 품목 도출

주력 수출 품목		선정 사유	조사 우선순위
상위 5 대 품목	광물성연료·에너지	• 수출량, 수출액 大규모	△
	알루미늄 및 관련 제품	• 수입량 大규모, 高성장성 • 수입액 大규모, 高성장성	◎
	유기 화학물	• 수입량 大규모, 高성장성 • 수입액 大규모, 高성장성	◎
	철강	• 수입량, 수출액 大규모	△
	기계류	• 수입량 당 수출액 2위 (12.22 천 달러/톤) • 수입액 大규모, 高성장성	◎
	소금·황·토석류	• 수입량 大규모, 高성장성	○
	광 ,슬래그	• 수입량 大규모	△
	식품공업 잔유물·조제사료	• 수입량 大규모, 高성장성	○
이외 품목	전자기기	• 수입량 당 수출액 1위 (16.66 천 달러/톤) • 수입액 高규모, 高성장성	◎
	납 및 관련 제품	• 수입액 高점유율, 高성장성	○
	도자제품	• 수입량 高점유율, 高성장성	○
	당류 및 설탕과자	• 수입량 高점유율, 高성장성	○

자료 : 제 3 장의 현황 조사 및 분석 자료를 바탕으로 주력 수축 품목 도출

주 : ◎는 조사 우선순위 매우 높음, ○는 조사 우선순위 높음, △는 조사 우선순위 보통
수입량 1만 톤 이상과 수입액 1천만 달러 이상을 모두 충족 품목 한정

3) 진출 지역에 따른 운송 인프라 사전 조사 철저

인도는 사그라말라 프로젝트, 국가도로개발사업, 화물 전용철도 개발 등 지속적인 물류 인프라 개발을 실시하고 있으며 물동량도 증가하고 있는 추세이다.

그러나 상대적으로 GDP 대비 물류비용이 높고, LPI 지수는 세계 44위 수준이다. 그리고 주요 항만의 경우 항만 혼잡 및 화물 적체, 내륙 운송 네트워크 연결성 열약 등의 문제점이 있다. 도로는 간선도

로, 지방도로 등의 낮은 도로 질, 화물 운송의 높은 분담 비율, 취약한 도로 사정으로 인한 긴 리드타임, 도로 운송업자의 영세성으로 인한 납기 미준수 등의 문제가 발생하고 있다. 철도도 인프라 노후화 및 개발 지연 등으로 인해 운송 지연, 산업재 보관·하역 설비 부족 등으로 인한 서비스 품질 저하 문제가 있다.

따라서 인도에서 산업 및 물류 거점 건설 시 운송 인프라에 대한 충분한 조사와 검증이 이루어져야 한다. 그리고 물류 리드타임 변동성을 고려하여 생산, 물류 계획을 책정하여야 한다.

4) 구자라트 지역 기업 진출 활성화 방안 마련

인도 항만 현황에서와 같이 구자라트 지역은 항만 및 특별경제구역의 배후산업단지 생산 확대, 북부 배후지역 경제 개발 활성화 등으로 2018년도 인도 항만 최초로 2억 톤의 처리 물동량을 기록하였다.

동 지역은 칸들라항, 문드라항 등 항만 인프라가 잘 정비되어 중동 및 아프리카 지역으로의 수출 거점으로 역할을 수행할 수 있고, 상대적으로 전력을 비롯한 도로 여건이 양호하다. 그리고 현재 모디 정부에서도 구자라트 지역에 대한 집중적인 투자와 델리와의 연결성 강화에 힘쓰고 있다. 또한 문드라항만 경제특구의 경우 플라스틱, 섬유, 화학제품, 광물, 원유, 석탄 등 다양한 산업이 입주 가능하여 물류기업의 포트폴리오 전략 책정도 용이[26]하다.

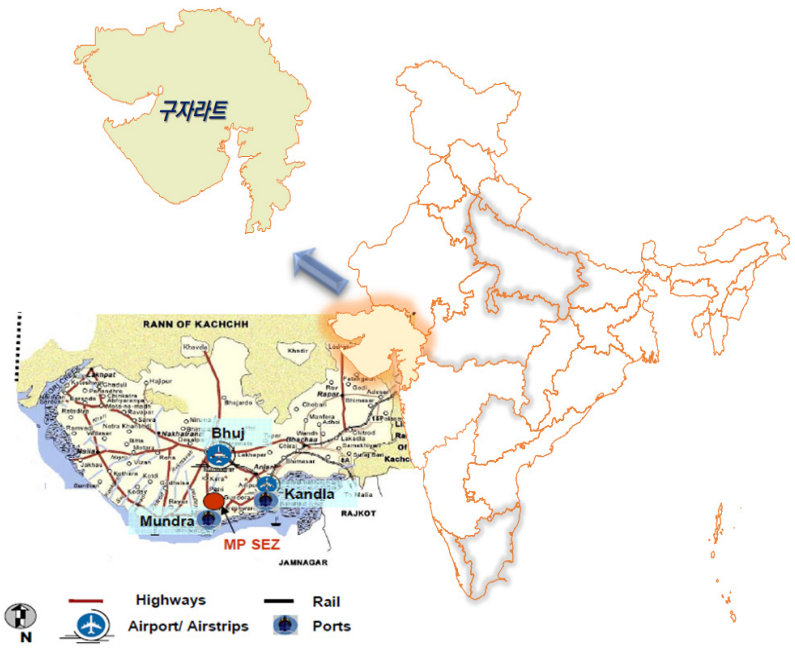
그러나 우리나라 기업 진출 현황 조사 결과와 같이 현재까지 우리나라 기업은 마하라슈트라, 타밀나두, 델리 등에 집중적으로 진출하고 있으나, 구자라트에 진출한 기업은 미미한 수준이다. 인도의 대표

26) KMI(2018) 상게서, pp. 57-60.

적인 소비지인 델리와의 효과적인 화물 운송과 중동, 아프리카 등 서부 지역으로의 무역 확대를 위해서는 구자라트 지역의 기업 진출이 활성화 되어야 한다.

따라서 구자라트 지역에 대한 우리나라 기업 진출을 촉진하기 위한 정보 수집 및 공유, 홍보 강화, 주 정부와의 협력체계 구축 등의 방안 마련이 필요하다.

〈그림 4-1〉 구자라트 지역 위치도



자료 : Industries Commissionerate Government of Gujarat, Speical Economic Zones in Gujarat, 2015., p. 17.

2. 정책 시사점

1) 인도 물류시장 정보 제공 체계 구축

인도 시장에 대한 우리 기업의 진출 활성화를 위해서는 현지 시장에 대한 정보 수집과 공유가 선행되어야 한다. 따라서 (가칭)국제물류투자분석·지원센터 홈페이지[27] 등을 통해 인도 시장 정보를 제공하고, 정기적인 정보 갱신이 필요하다.

정보 제공 항목으로 크게 국가개황, 경제지표, 무역 현황, 우리 기업 진출 현황, 물류 현황, 물류 관련 법률 및 정책 현황, 물류동향, 지역 조사 보고서, 주력 품목 분석 등으로 구분할 수 있다.

국가개황에서는 전반적인 국가 정보를 제공하는 것으로 면적, 인구, 민족 구성, 종교, 언어, 기후, 현 정부 등의 정보를 제공한다.

경제지표는 인도의 경제규모(GDP), 경제성장률, 정부 부채, 물가상승률, 환율, 외국인직접투자 추이 등을 제공한다.

무역현황은 인도의 수출입 무역 규모 및 무역 수지를 조사하고, 한-인도 간 수출입 추이 정보를 제공한다.

우리 기업 진출 현황은 대한무역진흥공사, 대한상공회의소 자료를 활용하여 인도에 진출한 우리 기업에 대한 업종, 지역, 진출 형태 등으로 구분하여 정보를 제공한다.

물류 현황의 경우 인도 정부 자료를 참고하여 항만, 도로, 철도 등의 물류 인프라 개발 계획, 물동량 등의 정보를 제공하고 연 2회 정보를 갱신한다.

물류 관련 법률 및 정책 현황은 현재 인도의 항만, 도로, 철도, 복

27) KMI 국제물류투자분석·지원센터 전용 홈페이지 2020년 12월 개설 예정

합운송 관련 법률 과 개발 정책 현황을 제공하고, 법률 및 정책 변경 시 정보를 갱신한다.

물류동향은 물류 관련 이슈를 조사하고, 전문가 자문을 통해 현지 시장 정보 및 물류 여건을 소개한다.

지역조사 보고서는 인도의 주요 지역에 대한 심층적인 조사를 통해 물류 여건, 유망 사업 등을 제공한다.

주력품목 분석은 한-인도 간 주력 무역 품목을 매년 도출하고, 해당 품목(산업) 정보와 공급사슬 현황을 조사·분석한다.

〈표 4-3〉 인도 물류시장 정보 제공 체계 구축 방안

구분	주요 내용	자료 수집 방법	업데이트
국가 개황	• 면적, 인구, 민족 구성, 종교, 언어, 기후, 정부 등	World Bank 등	1년
경제 지표	• GDP, 정부 부채, 물가상승률, 환율, FDI 등	IMF, Reserve Bank of India, 한국무역협회 등	1년
무역 현황	• 인도 수출입 현황 • 한-인도 수출입 현황	한국무역협회, KOTRA 등	반기
우리기업진출	• 우리 기업 진출 현황(업종, 지역, 진출 형태 등)	KOTRA, KOCHAM 등	1년
물류 현황	• 항만, 도로, 철도 등의 개발 계획, 물동량 등	인도 정부 자료	반기
물류 법/정책	• 물류 관련 법률 및 정책 현황	인도 정부 자료	1년 / 필요 시
물류 동향	• 물류 관련 이슈, 전문가 현지 리포트	해외 언론 자료, 전문가 자문 등	매달 / 분기
지역 조사 보고서	• 주요 지역 조사 보고서 작성	통계, 보고서, 전문가 자문 등	1년
주력 품목 분석	• 한-인도 주력 품목 분석(매년) • 주력 품목(산업) 이슈, 공급사슬 현황 조사·분석	한국무역협회, 통계, 보고서, 전문가 자문 등	분기 / 1년

자료 : 저자 작성

2) 인도 물류 전문가 구성 및 시장 정보 수집

인도의 경제 규모는 지속적으로 커지고 있으며, 외국인직접투자도 비약적으로 증가하고 있다. 우리와 인도 정부는 양국의 협력체계를 강화하고, 양국의 무역액을 2018년 기준 약 200억 달러에서 2030년 500억 달러로 확대하기로 합의하였다.

우리나라의 인도와의 무역은 2000년대 초반부터 지속적으로 증가하였고, 최근 10년간(2010년~2019년) 수출입 무역액은 연평균 2.1%, 무역량은 3.3% 증가하였다. 반면 외국인직접투자 금액은 2000년도부터 2019년도까지 44억 달러로 전체의 1% 수준이다.

향후 양국의 무역을 확대하고, 인도 물류 시장 진출을 활성화하기 위해서는 인도 물류 시장에 대한 정확한 정보 수집과 전문가 확보가 중요한 사안이다. 그러나 인도 현지 진출 기업 담당자 및 유관기관 관계자와의 인터뷰에서 제기되는 문제점으로는 인도 물류시장에 대한 지식을 보유한 전문가가 절대적으로 부족하다는 것이다. 따라서 현지 진출 시의 물류시장에 대한 실질적인 여건 조사와 현지 진출 리스크를 파악하기에 어려움이 따른다.

그러므로 현지에 진출하여 계속적으로 사업을 수행하고 있는 화주기업의 물류 담당자, 물류기업 담당자, 유관기관 관계자 등을 중심으로 물류 전문가 그룹 구성이 필요하다. 그리고 이러한 물류 전문가는 인도 전체 및 진출 지역 물류시장에 대한 정보 제공[28]하고, 정기적인 전문가 그룹 회의를 통해 문제 제기, 해결방안 논의를 실시할 필요가 있다.

---

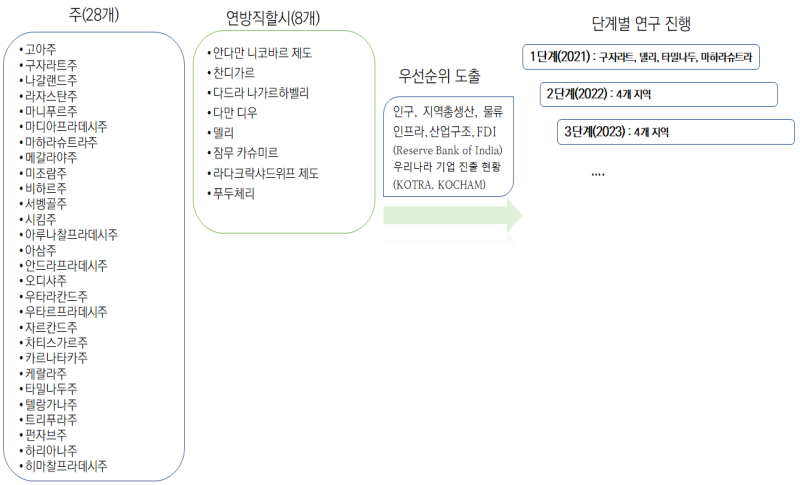
28) 국제물류투자분석·지원센터 전용 홈페이지의 인도 물류시장 정보 제공 부분에서 물류 동향, 지역조사 보고서 등을 통해 정보 공유 실시

3) 인도 지역 중심 연구 강화

인도의 면적은 3,287,263㎢ 로 우리나라의 23.3배이고, 행정구역은 28개의 주와 8개의 연방 직할시로 구성되어 있다. 그리고 각 지역마다 고유의 특성을 가지고 있어 인도 전체의 현황 조사만으로는 기업 진출에 대한 충분한 정보를 제공하지 못한다.

따라서 지역 중심의 세부 물류시장 조사·분석 연구가 필요하다. 지역 조사 시 일괄적으로 모든 행정구역에 대한 조사를 하는 것은 어려움이 따르므로 우선순위를 정하여 단계별로 조사를 실시할 필요가 있다. 이를 위해 행정구역별 인구, 지역총생산, 산업구조, 우리나라 및 외국 기업 진출 현황, 물류 인프라 수준 등을 기준으로 조사 우선순위를 정하고, 조사 방법, 정보 제공 방안 등을 마련해야 한다.

〈그림 4-2〉 인도 지역 중심 연구 방안도 예시



자료 : Know India, https://knowindia.gov.in/states-uts/, 검색일 : 2020.10.27.를 바탕으로 저자 작성

참고문헌

〈국내 문헌〉

김경화 외, 인도 수입규제 동향과 우리 기업의 대응방안, 무역협회, 2020.

대한무역투자진흥공사, 2017 인도 진출전략, 2018.

대한무역투자진흥공사, 2020 인도 진출전략, 2020.

대한무역투자진흥공사, 2018 해외진출 한국기업 디렉토리, 2018.

우원해운항공, 인도 해외물류기지 확보를 위한 해외법인 구축 조사사업, 2018.

한국무역협회, 인도 수입규제 동향과 우리 기업의 대응방안, 2020.

한국해양수산개발원, 인도 항만물류시설 투자유망지역, 2018, p. 14.

〈국외 문헌〉

Industries Commissionerate Government of Gujarat, Speical Economic Zones in Gujarat, 2015.

Ministry of Railways India, Vision of Indian Railways towards Efficient Intra- Regional Connectivity Linking to Country's Economic Growth Strategy, 2012.

Ministry of Road Transport and Highways, Basic Road Statistics of India 2016–17, 2019.

Ministry of Shipping Government of India, Final Report for Sagarmala, 2016.

〈인터넷 자료〉

대한무역투자진흥공사, http://www.kotra.or.kr/, 검색일 : 2020.9.20.

신남방정책특별위원회, http://www.nsp.go.kr/, 검색일 : 2020.8.10.

한국무역협회, https://www.kita.net/, 검색일 : 2020.8.22.

Armstrong & Associates, https://www.3plogistics.com/, 검색일 : 2020.10.7.

Central Intelligence Agency, https://www.cia.gov/, 검색일 : 2020.8.13.

Centre for Monitoring Indian Economy, https://www.cmie.com/, 검색일 : 2020.8.22.

Department for Promotion of Industry and Internal Trade), https://dipp.gov.in/, 검색일 : 2020.8.22.

Global Trade Atlas, https://www.importgenius.com/, 검색일 : 2020.9.20.

India Code, https://www.indiacode.nic.in/, 검색일 : 2020.10.13.

Indian Ports Association, http://www.ipa.nic.in/, 검색일 : 2020.10.11.

International Monetary Fund, https://www.imf.org/, 검색일 : 2020.8.13.

Know India, https://knowindia.gov.in/states-uts/, 검색일 : 2020.10.27.

Ministry of External Affairs ,https://www.mea.gov.in/, 검색일 : 2020.10.11.

Map of India, https://www.mapsofindia.com/, 검색일 : 2020.8.20.

Map of Indian Railways, https://www.mapsofindia.com/, 검색일 : 2018.11.20.

Ministry of Railways ,http://www.indianrailways.gov.in/, 검색일 : 2020.10.13.

Ministry of Road Transport and Highways, https://www.india.gov.in/, 검색일 : 2018.11.20.

Ministry of Shipping, https://www.india.gov.in, 검색일 : 2020.10.10.

National Informatics Centre, http://sagarmala.gov.in/, 검색일 : 2020.10.14.

Population of WORLD 2019, https://www.populationpyramid.net/, 검색일 : 2020.9.2.

Reserve Bank of India, https://www.rbi.org.in/, 검색일 : 2020.8.22.

United Nations, https://www.un.org/, 검색일 : 2020.8.13.

World Bank, https://lpi.worldbank.org/, 검색일 : 2020.10.7.

일반사업 2020-24-02

신남방 물류시장 조사 : 인도편

2020년 12월 31일 인쇄
2020년 12월 31일 발행

발 행 인 | 장 영 태
발 행 처 | 한국해양수산개발원
49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)
연 락 처 | 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)
등 록 | 1984년 8월 6일 제313-1984-1호
조판·인쇄 | 갭스앤디 컴퍼니 (051-911-9890)

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel : 02-394-0337
비매품/무료