

인도의 인프라 정책 및 수요 분석과 한·인도 협력방안: 개발협력을 중심으로

김정곤 대외경제정책연구원 국제개발연구센터
지속가능발전연구팀장
jgkim@kiep.go.kr

김도연 대외경제정책연구원 세계지역연구2센터
인도남아시아팀 전문연구원
dykim@kiep.go.kr

윤지현 대외경제정책연구원 세계지역연구2센터
인도남아시아팀 전문연구원
chyun@kiep.go.kr

강반디 대외경제정책연구원 세계지역연구2센터
인도남아시아팀 전문연구원
bdkang@kiep.go.kr

이순철 부산외국어대학교
인도지역통상학과 교수
sclee@pufs.ac.kr



차 례

1. 연구의 배경 및 목적
2. 조사 및 분석 결과
3. 정책 제언

주요 내용

- ▶ 한국정부가 인도와 추진 중인 양자간 EDCF 기본약정에서 인프라는 한·인도 협력 확대를 뒷받침할 수 있는 중요 분야
 - 한국은 인도가 현재 가장 필요로 하는 제조업 육성의 중요 파트너이며, 인프라 개발은 한국기업의 진출을 촉진하는 데 있어 중요한 분야
- ▶ 인도정부는 인프라를 경제성장의 핵심 동력으로 인식하여, 국가 산업회랑 프로그램을 중심으로 도로·철도·항만·공항·스마트 시티 등을 연계한 종합적 인프라 정책을 추진 중
 - 인프라 개발은 제조업 성장, 농어촌 인프라 연계성 확보, 수자원 안정화, 에너지원 다각화 등을 촉진함으로써, 국민소득 향상과 지역간 소득 불균형 완화에 기여할 것으로 기대됨.
- ▶ 인도는 2024년 7월 기준 총 14,923개의 투자 프로젝트를 추진 중이며, 이 중 운송, 통신, 전력, 산업단지 공공인프라, 수자원 등 주요 인프라 부문에 해당하는 프로젝트가 총 10,357개에 달함.
 - 한편 계획 단계에 있는 995개 주요 인프라 프로젝트의 60% 이상이 우타르프라데시, 구자라트, 타밀나두 등 경제 수준이 높거나 성장 전망이 양호한 주에서 진행 중
- ▶ 대인도 4대 ODA 공여국인 일본, 독일, 프랑스, EU는 명확한 지원정책과 전략을 수립하고, 인프라 부문에 집중 지원
 - 공여국의 정책에 부합하는 분야에 대해 집중 지원하고, 비구속성 지원을 우선하되 공여국의 이익도 보장할 수 있는 전략을 병행
- ▶ 대인도 인프라 ODA는 시장 및 생산기지로서의 인도의 전략적 중요성을 고려하여 추진하고, 협력 대상 주를 선정하여 한국의 기술우위 분야를 선제적으로 제시할 필요
 - 컨설팅, 정책 개발을 위한 프로그램 차관, 그리고 인프라 건설 사업 및 기술협력 단계를 포괄하는 패키지 사업 발굴 필요
 - 사업위험을 낮추고, 양국의 이해관계가 일치하는 사업의 발굴을 위해 사업의 계획단계부터 참여하는 것이 중요

1. 연구의 배경 및 목적

● 인프라는 한·인도 협력 확대를 위한 중요한 분야

- 인도는 2030년 이전 GDP 세계 3위로 부상할 것으로 예상되며, 2023~29년간 연평균 실질 GDP 성장률은 6.7%로서 전 세계적으로 가장 높은 수준을 유지할 전망¹⁾
- 현재의 지정학적 여건을 고려할 때, 인도는 중국을 대체하는 시장, 생산기지로써의 가능성이 매우 높음.
- 인도의 인프라 시장은 2024~40년간 연평균 약 1,731~2,249억 달러 규모로서, 아시아 지역에서 중국 다음으로 큼.²⁾
- 인도에게 현재 가장 시급한 제조업 육성의 파트너로서 한국기업들의 진출을 촉진하는 데 있어 인프라 개발은 중요한 요소
- 인도의 핵심 인프라 사업 참여는 한국의 이미지를 제고할 수 있는 효과적인 방안

● 인프라 분야에서 한·인도 협력은 아직 미미한 수준

- 한국의 대인도 인프라 수주액은 2018년 약 9억 달러로 최고점을 기록한 이후 2019~23년 동안 5억 달러를 하회³⁾
- 2024년 초 우리나라는 나그부르-뭄바이 고속도로 ITS 구축 사업 등 교통 분야 3건, 그린에너지 분야 1건, 기타 분야 2건의 대인도 유무상 사업 진행 중

● 한국정부가 인도와 양자 간 EDCF 기본약정을 추진 중인 가운데, 본 연구는 EDCF를 중심으로 ODA를 통한 한·인도 인프라 협력 확대에 기여하고자 함.

- 인도 연방 및 주 정부의 인프라 개발계획과 주별 개발 수요, 주요국의 대인도 인프라 ODA 정책과 사례 연구, 그리고 인도에서 사업을 진행 중인 한국기업에 대한 설문조사 및 심층 인터뷰, 인도 전문가들과의 면담을 토대로 한·인도 인프라 개발협력의 방향성과 주요 협력 분야 및 지역 식별에 대한 시사점, 그리고 정책방안 제시⁴⁾

1) IMF(2024), World Economic Outlook Database April 2024 Edition(검색일: 2024. 6. 15.).

2) Global Infrastructure Hub(검색일: 2024. 3. 15.)를 토대로 저자 산출.

3) 해외건설협회, 해외건설통합정보 서비스, <https://ocis.go.kr/stat/overview#tab1>(검색일: 2024. 4. 6.).

4) 이하 내용은 발간 예정인 김정곤, 김도연, 윤지현, 강반디, 이순철(2024), 『인도의 인프라 정책 및 수요 분석과 한·인도 협력방안: 개발협력을 중심으로』, 대외경제정책연구원을 토대로 작성함. 상세 출처 표기는 상기 보고서 참고.

2. 조사 및 분석 결과

1) 인도정부의 인프라 개발계획 분석과 평가

- 인도정부는 인프라를 경제성장의 핵심 동력으로 인식하여, 국가 산업회랑 프로그램을 중심으로 도로·철도·항만·공항·스마트 시티 등을 연계한 종합적인 인프라 정책을 추진 중
 - 전기와 주택 등 국민의 삶의 질을 높이는 공공인프라 확충과 더불어, 인도를 ‘글로벌 제조 허브 및 투자처’로 성장시키는데 역점
 - 특히 ‘국가 산업회랑 프로그램(National Industrial Corridor Development Programme)’을 중심으로 △ 도로와 철도 중심의 고속 교통 네트워크, △ 항만, △ 공항, △ 물류단지, △ 스마트 시티를 연계해 제조 및 물류비용을 절감하고, 이를 통해 인도의 경쟁력을 강화하는 것을 목표로 함.
- ‘국가 인프라 파이프라인(NIP)’, ‘PM 가티 삭티(Gati Shakti)’, ‘국가 자산 재활용 계획(NMP)’을 중심으로 인프라 개발 계획을 추진
 - 인도정부는 국가 인프라 파이프라인과 PM 가티 삭티를 통해 각 부처의 인프라 개발 정책 및 프로젝트를 통합 계획 및 관리하고, 인프라 부문에 대한 자본 투자를 최우선으로 확대
 - PPP 모델을 활용해 민간 부문의 참여를 적극 장려함으로써, 개발 자금의 원활한 조달과 다변화를 추진하고 있으며, 외국인 투자 유치를 목표로 FDI 제도 개혁과 세제 혜택도 확대
- 주별 인프라 개발계획은 도로, 철도, 항만, 에너지 전환, 전력 공급, 수자원 관리 등이 핵심이며, 연방정부 계획의 방향성과 연계(표 1 참고)
- 현재 인도 경제성장의 주요 동력은 정부 주도 인프라 개발이며, 이러한 기조는 계속될 전망
 - 2024년 6월 출범한 모디 3기 정부는 1기와 2기에 이어 인프라 개발 정책의 연속성을 갖고 추진, 2024/25년 예산안은 공공인프라 개발 부문에 GDP의 3.4%에 해당하는 11조 루피 책정
 - 인프라 개발은 제조업 성장, 농어촌 인프라 연계성 확보, 수자원 안정화, 에너지원 다각화 등을 촉진하여, 궁극적으로 국민소득 향상과 지역간 소득 불균형 완화 등에 기여함.
 - 특히, 제조업 성장은 1인당 국민소득 증대와 중요한 관계가 있는 것으로 추측되며(그림 1 참고), 인도의 산업화 수요는 한국의 대인도 인프라 협력과 밀접한 관련성을 가질 전망
 - 우리나라의 대인도 ODA 자금은 제조업 성장을 중심으로 상호 이익에 기여하는 사업에 우선적으로 활용할 필요

2) 인도의 인프라 개발 프로젝트 현황과 수요 분석

① 인도정부의 'India Investment Grid' 데이터베이스 기반 인프라 투자 현황

- 2024년 7월 기준 총 14,923개의 투자 프로젝트 가운데 운송, 통신, 전력, 산업단지 공공인프라, 수자원 등 주요 인프라 부문에 해당하는 프로젝트가 총 10,357개에 달함.
 - [분야별] 운송 부문은 5,560개로 가장 많이 집중되어 있으며, 수자원 부문에 3,110개, 전력 부문에 1,117개, 산업단지 공공인프라와 통신 부문에는 각각 531개와 39개의 프로젝트가 진행
 - [지역별] 우타르프라데시는 철도, 항공 및 물류 인프라, 마하라슈트라는 운송 및 산업단지 공공인프라, 구자라트는 철도, 항공, 항만, 발전 및 물환경관리, 웨스트벵골은 도로, 라자스탄은 발전 및 물환경관리, 델리는 철도 및 항공, 타밀나두는 항공, 항만 및 도시대중교통, 안드라프라데시는 항공과 항만, 통신, 산업단지 공공인프라 및 수자원관리, 카르나타카는 항공 및 수자원관리를 중심으로 진행

② 계획 단계에 있는 프로젝트 기반 지역별 투자 수요

- 계획 단계에 있는 995개 주요 인프라 프로젝트의 60% 이상이 우타르프라데시, 구자라트, 타밀나두 등 경제 수준이 높거나 성장 전망이 밝은 주에서 진행 중(표 2 참고)
 - [중부] 우타르프라데시는 철도, 마하라슈트라는 철도, 물류 인프라, 물환경관리 부문에서 투자 수요가 있음.
 - [서부] 구자라트는 물환경관리 부문에서 투자 수요가 큼.
 - [동부] 웨스트벵골은 도로 부문에만 149건, 그 외에도 철도, 도시대중교통, 발전, 산업단지 공공인프라, 물환경관리 부문에서 투자 기회 다수
 - [북부] 라자스탄은 철도와 발전, 하리아나는 철도 수요가 상대적으로 큼.
 - [남부] 타밀나두는 항공, 도시대중교통, 발전, 산업단지 공공인프라, 수자원관리 부문에서 수요가 크며, 안드라프라데시는 주로 도로, 철도, 도시대중교통, 산업단지 공공인프라, 수자원 등 부문, 카르나타카는 도로와 수자원관리에 투자 기회가 많을 것으로 기대

3) 주요국의 대인도 인프라 ODA 전략 분석⁵⁾

- [전략적 집중 지원] 명확한 지원정책방향과 전략을 수립하고, 인프라 부문에 집중 지원
 - 일본은 '개발협력대강'을 바탕으로 상업형 원조 방침을 마련하고, 맞춤형 협력 방침을 수립
 - 독일, 프랑스, EU 역시 인도의 전략적 중요성에 따라 인프라 지원에 주력
- [유상 지원 중심] 무상보다는 유상 지원 중심의 ODA
 - 대인도 4대 공여국의 ODA 대부분이 유상 지원이며, 간접적으로 구축성을 포함한 지원 전략을 사용

5) 대인도 4대 ODA 공여국인 일본, 독일, 프랑스, EU의 전략과 사례를 연구하여 시사점을 도출함. 국별 전략의 주요 내용은 [표 3] 참고.

- [구속성/비구속성 전략] 비구속성 지원을 우선하되, 공여국의 이익을 확보할 수 있는 전략 병행
 - 일본은 철도 및 도로 관련 분야에서 중점적으로 구속성 사업을 진행하는데, 이는 고부가기술 선점 전략의 일환
- [맞춤형 전략] 공여국의 정책에 부합하는 분야에 대해 집중 지원하고, 공여국의 정책과 맞지 않는 분야는 협상을 통해 조율
 - 일본은 개별 프로젝트보다는 프로그램 중심의 통합적 사업에 참여
 - 독일과 프랑스는 각 분야별로 세분화된 전략을 통해 개별 사업을 집중적으로 지원
- [제도 및 정책 협력] 지원의 효율화를 위한 현지 기반 구축에 노력
 - 일본은 인도정부 및 주정부와 협력하여 부족한 제도와 정책을 보완하고, 체계적인 지원 체계를 구축
 - 관련 법규와 제도를 마련하고, 관리 및 운영 기관, 자금 지원 기관 설립
- [사업의 문제점] 사업 기간의 지연 및 연장에 따른 대응 필요
 - 사업이 적시에 완료되지 않는 경우, 재정 부담이 증가하고 외환 리스크 및 투자 신용한도의 재조정과 같은 위험이 발생
 - 따라서 사업 초기 설계 단계부터 참여하여 상기의 위험을 최소화하기 위해 노력

4) 인도 진출 한국 인프라 기업 설문조사

① 한국의 인도 인프라 시장 참여 현황

- 한국의 대인도 산업설비 분야의 누적 수주액은 총 160억 달러로 전체의 69%를 차지했으며, 건축 공종은 35억 달러(15%), 토목 공종은 27억 달러(12%)로 뒤를 이음.⁶⁾
 - [산업설비] 대규모 발전소 설비 프로젝트(화력발전소, 정유 시설 및 공장, 화학공장 등)를 수주하였으며, 해당 공종은 누적 수주액뿐만 아니라 건당 평균수주액도 가장 높음.
 - [건축] 상업시설, 아파트, 한국 대기업들의 인도 공장 건축 프로젝트 등
 - [토목] 해상 교량, 해안 및 고속도로, 지하철, 댐, 항만, 해저케이블 등

② 인도 인프라 분야 진출기업 조사 주요 결과

- 인도 사업 경험이 있는 한국기업들은 인도 인프라 시장의 성장 잠재력을 높이 평가하면서도, 인도의 복잡하고 불명확한 행정 처리와 과도한 경쟁을 진출 제약 요인으로 꼽음.⁷⁾

6) 해외건설협회, 해외건설통합정보 서비스, <https://ocis.go.kr/stat/overview#tab1>(검색일: 2024. 4. 6.).

7) [조사 기간 및 방법] 2024년 7월부터 8월까지 온라인을 통해 구조화된 설문지를 사용.

- 인도 시장에 진출한 한국기업들이 겪는 주요 애로사항은 △ 현지 개입, △ 모호한 규정, △ 인프라 부족, △ 노동력의 질, △ 경쟁 과다 등으로 파악됨.
 - [현지 개입] 인도 내 중앙 또는 지방정부의 간섭이나 개입, 일방적인 정책 변경이나 인허가 철회로 인한 법적 분쟁 발생
 - [모호한 규정] 인도 중앙-주 정부 간 일관되지 않은 인허가 절차, 각 주마다 상이한 법률과 규정 적용 문제
 - [인프라 부족] 인도 내 교통 및 물류 인프라 미비로 인한 프로젝트 지연 및 사업 비용 증가
 - [노동력의 질] 임금이 저렴하나, 검증된 기술자의 채용이 어렵고 이직이 잦음
 - [과도한 경쟁] LNT(Larsen & Toubro)사와 같은 글로벌 경쟁력을 갖춘 현지 기업과 수주 경쟁

3. 정책 제언

- [대인도 인프라 ODA의 기본방향] 시장 및 생산기지로서의 인도의 전략적 중요성을 반영하여 설정
 - 제조업을 중심으로 한 인도의 산업화 수요는 한국의 대인도 인프라 투자의 1차적인 열쇠가 될 전망
 - EDCF는 인도의 니즈에 부합하면서 대인도 투자를 촉진할 수 있는 가능성을 우선적으로 고려
 - 다만 단기적 이익만을 따져 대인도 인프라 사업을 추진하기보다는, 인도의 수요에 부응하는 다양한 사업 포트폴리오를 구축하여 장기적 이익을 위한 신뢰관계를 구축해야 함.
 - 인도의 시장 및 생산기지로서 잠재력과 전략적 위상을 고려할 때, 양자간 인프라 사업 발굴이 필수적
 - 다만 대인도 ODA 후발 주자로서, 한국은 단기적으로는 인도 현지 사업의 경험과 네트워크가 풍부한 국제기관들과의 협력을 진행해 나가면서 단독 양자사업 발굴의 기반을 닦는 것이 보다 현실적인 전략일 것으로 판단됨.
- [협력 분야 선정] 인도정부의 중점 분야를 중심으로 한국의 기술우위 분야를 선제적으로 제시
 - 협력 분야 선별의 주요 기준은 인도 연방정부의 개발계획이며, 대표 인프라 정책인 ‘국가 산업회랑 프로그램 (National Industrial Corridor Development Programme)’에 포함된 분야는 1차 준거점
 - 연방 차원에서 중점 추진되는 계획은 규모가 크고 추진 과정에서 위험이 상대적으로 낮으며, 주정부와의 협력 역시 원활할 가능성이 높음.
 - 이 프로그램하에서 개발되는 국가 산업회랑은 인도경제의 핵심경로로서, 이에 포함되거나 연계된 분야와 사업이 주요한 고려대상
 - 최근 인도의 주별 인프라 개발계획에서 두드러지는 분야는 도로, 철도(메트로 포함), 항만, 에너지 전환과 전력 공급, 수자원관리 부문으로서, 이는 진행 또는 계획 중인 프로젝트에도 반영
 - 한국의 기술 비교우위 분야를 검토하여 선제적으로 제시함으로써, 사업 추진의 원활성과 경제성 확보

[조사대상] 2024년 3월 기준 해외건설협회에 등록된 인도 내 시공 참여 기업(총 25개社 중 20개사로부터 유효 응답 확보).

● [협력 지역 선정] 특정 주에 대한 핵심사업 발굴이 필수적

- 프로젝트 추진 시 주정부와 1차로 협의를 거쳐야 하는바, 협력 대상 주를 선정하는 작업이 매우 중요하며, 주 정부와 긴밀하게 소통해야 함.
- 경제 규모와 FDI 유입량, 제조업 중심의 산업구조로의 이행수준, 사업환경 등을 고려하여 협력 대상 주를 선정
- ODA를 통해 한국기업의 투자 기반 조성 및 진출을 촉진한다는 관점에서, FDI 유입량이 많은 주들을 우선 검토할 필요가 있음
 - 인도 FDI 유입의 대부분을 차지하는 마하슈트라, 카르나타카, 구자라트, 텔리, 타밀나두 등은 사업환경, 경제 규모와 소득에 있어 인도 최고 수준이며, 한국기업의 진출 역시 이들 지역에 집중되어 있음
- FDI 유입 규모가 상대적으로 적지만 눈여겨 볼 만한 주들로는, 안드라 프라데시, 라자스탄, 우타르 프라데시, 웨스트벵골 등을 꼽을 수 있음.
 - 예컨대 우타르 프라데시는 ① 인도 최대 인구 주이고, ② 인도 국내 정치의 핵심적인 주이며, ③ 사업환경과 공공행정의 수준이 개선되고 있고, ④ 인프라 개발의 수요가 매우 큼.
- 비하르 주 등 저개발 지역의 경우, 기초 인프라(도로, 전력, 수자원), 농업 개발(생산 및 물류), 교육/보건 시설 역량 강화가 중요한바, 이들에 대해서는 무상원조가 중심이 될 것으로 보임.
- 협력 대상 주 선정 시 해당 주와 연방정부 사이의 정치적, 역사적 관계, 해당 주의 의지와 역량도 중요

● [재정지원 플러스 사업 수립] 지원 규모뿐 아니라, 지식공유, 기술협력 등 ‘플러스’ 요소가 중요

- 개발을 위한 컨설팅, 정책 개발을 위한 프로그램 차관, 그리고 인프라 건설 사업 및 기술협력 단계를 포괄하는 패키지 사업 발굴이 필요
 - 인도정부지식과 기술에서의 우위를 강조하고, 이의 전수까지 ODA 사업에 포함시키는 것이 인도정부 설득과 구축성 원조를 통한 한국의 이익 확보에 모두 중요
- 이러한 포괄적인 사업을 추진하기 위해서는 각 정부 부처가 가지고 있는 ODA 수단을 하나의 사업에 결합할 수 있는 연계 체제를 구축해야 함.
 - 사업 발굴 단계부터 EDCF, EIPP, KSP, KOICA 지원의 결합을 염두에 두고, 범부처 협력 플랫폼을 통한 긴밀한 협조 체계 운영

● [아웃리치 활동] 한국의 인프라 분야 기술 경쟁력에 대한 홍보 강화.

- 우리나라 기업과 공공기관은 교통정보시스템, 물류, 도시개발, 공항·항만 운영, 폐기물 관리, 수자원 관리 등 다양한 분야에 걸쳐 경쟁력을 보유하고 있지만, 인도 전문가들 및 정부 관계자들의 인지도는 높지 않은 것으로 보임.
- 해당 지역의 수요에 부합하는 분야에서 한국의 유관 기관을 연계하여 해당 주 총리 등 최고 의사결정자, 실무담당자를 초청하여 워크숍, 현장 견학 등을 실시할 필요가 있음.
- 인도의 연방, 주 정부의 전문기관과 한국 기관간의 주요 분야별 파트너십을 통해 인도의 니즈를 파악하고, 현지 협력 파트너를 모색할 수 있음.

- [상위사업/사업 초기단계 참여] 사업 위험을 낮추고, 양국의 이익에 기여하는 사업의 발굴을 위해 사업의 계획단계부터 참여하는 것이 중요
 - 인도의 경우 공여국의 주도적 사업 발굴이 필수이며, 공여국이 상위 사업의 계획단계에서부터 참여하여 수행하기에 적합하도록 사업을 진행하는 것이 성공 가능성을 높임.
 - 우리나라와 인도의 이해관계가 일치하는 전략적 사업을 추진함에 있어서도 상위 사업의 기획단계부터 협력을 추진하는 것이 효과적

- [기업 지원] 기업의 인도 시장 진출 시 한국정부나 유관 기관의 지원도 필요
 - 한·인도 인프라 협력 수요를 효과적으로 논의할 수 있도록 범정부적 협력이 필요
 - 인프라 협력 수요는 산업 협력과 연계되어 있는 경우가 많고, 양국 정부 부처의 소관 업무영역의 차이가 있는 경우도 있기 때문
 - 유관 기관 또는 단체들은 인도의 법률 체계, 과세, 자본 조달 등에 대한 정보를 기업들에게 체계적, 지속적으로 제공하고, 현지 시장 전문가 양성에도 노력할 필요
 - 한국기업들은 현지 지원센터 설립 필요성을 제기하는바, 이는 행정적, 법적 문제에 대한 도움을 받을 수 있는 현지 네트워크의 구축이 중요하다는 취지로 풀이됨.

- [기업 진출 시 고려사항] 향후 인도 인프라 사업은 특수공정 중심의 사업이 핵심이 될 전망
 - 인도 현지 기업의 경쟁력이 높아짐에 따라, 한국기업이 기술 우위를 보유한 특수교량, 항만, 메트로, 고속철도, 터널 등을 중심으로 한 진출이 유망함.
 - 연방과 주 정부의 상이한 제도, 그리고 주별로도 상이한 제도에 대한 정보 확보와 준비가 필수적
 - 이러한 부분은 프로젝트 초기 단계부터 문제가 될 수 있으므로, 사업 준비 단계부터 철저한 조사와 대비가 필요
 - 사업 안정성을 높이기 위해서는 인도기업과의 합작 형태의 사업 추진이 필요**KIEP**

표 1. 인도의 주요 주(州)별 인프라 개발의 주요 내용

주	인프라 개발의 주요 분야
우타르 프라데시	<ul style="list-style-type: none"> · 도시 개발: 12개의 스마트시티 미션 추진 · 도로: 주 전역의 연결성을 개선. 강가 고속도로(Ganga Expressway, 205.7억 루피), 링크 고속도로(Link Expressway: 50억 루피), 고속교통시스템 등 · 에너지: 2024~25년 말까지 송전 시스템 용량을 31,500MW로 증대 목표. 주 전역에 걸쳐 태양광 발전 확대
마하라슈트라	<ul style="list-style-type: none"> · 도로: 스와탄트리야 비어 사바르카 베르소바-반드라 씨 링크 확장 및 빌라스라오 데쉬무크 동부 고속도로 확장 등 · 항만: 바드반 항구, 라트나기리의 바그와티 항구, 미르카르와다 항구 현대화 등 · 철도: 칼리안-무르바드, 푸네-나시크, 솔라푸르-톨자푸르-다라시브 등 다수 · 산업클러스터: 수출 증대 인프라 개발에 450만 루피 할당, 5개 산업 단지 설립 등
구자라트	<ul style="list-style-type: none"> · 도시 개발: 6개 도시 스마트시티 프로젝트 및 도시 인프라 개선(Suposhit Gujarat Mission, Nirmal Gujarat Abhiyan 2.0) · 고속철도: 아메다바드-뭄바이 고속철도 건설 · 메트로: 아메다바드 메트로 확장 사업 · 산업회랑/클러스터: 델리-뭄바이 산업 회랑(DMIC), 돌레라 특별 투자지역, 석유화학투자지역(PCPIR) 개발 등 · 재생에너지: 2.2조 루피 투자 전망
라자스탄	<ul style="list-style-type: none"> · 도시 개발: 4개 스마트시티 및 다수의 도시 재개발 프로젝트. 산업 개발과 연계 · 도로: 광범위한 도로 건설 프로젝트 · 철도: 칼리안-무르바드, 푸네-나시크, 솔라푸르-톨자푸르-다라시브 등 신규 철도노선 건설, 자이푸르 메트로 확장 등 · 산업회랑: 쿠쉬케라-비와디-님라나 투자지역(KBNIR) 개발 · 에너지: 태양광 에너지 생산 시설 확충, 지속가능 에너지 장려 · 수자원: 동부 라자스탄 운하 프로젝트(ERCP) 등 관개·상수도 프로젝트
델리 NCR	<ul style="list-style-type: none"> · 도시 개발: 도시 재개발 이니셔티브 · 메트로: 델리 메트로 확장(2026년 완공 예정) 등 · 전력: 전력 생산 및 배전 개선 등에 335.3억 루피 책정 · 수자원: 상수도 및 하수도 프로젝트에 719.5억 루피 책정 · 폐기물 관리
하리아나	<ul style="list-style-type: none"> · 도시 개발: 주요 도시별로 도시개발당국을 설립, 보조금 지급 · 철도·교량: 구루그람 지하철도(Gurugram Metro Rail) 프로젝트, 52개의 ROB/RUB/교량 공사 진행 중, 28개의 신규 프로젝트 계획 등 · 산업회랑: 난갈 차우다리 통합 멀티모달 물류 허브(IMLH) 개발사업 등
웨스트벵골	<ul style="list-style-type: none"> · 항만: 타지푸르 심해 항구 개발, 콜카타 신항만 등 · 산업회랑: 타지푸르-라그후나트푸르 산업 경제 회랑(ECE), 동부 해안 경제 회랑(ECE), 동부 전용 화물 회랑(EDFC) 등 · 산업클러스터: 단쿠니, 두르가푸르, 타지푸르, 말다 및 실리구리 5개 물류허브 개발
타밀나두	<ul style="list-style-type: none"> · 도로: 836.5억 루피 규모의 종합 도로 인프라 개발 프로그램 추진 · 철도: 첸나이 메트로 레일 프로젝트 2단계에 12,000억 루피 투자 · 항만: 첸나이, 엔노레, 투티코린 등 주요 항만 현대화 및 확장 등 · 산업회랑: 최대 1000km의 3개 회랑 네트워크 개발/확장, 방위산업회랑 등 · 수자원: 딘디굴(Dindigul), 나마칼(Namakkal), 페람발루르(Perambalur) 지역의 개발계획에 128.9 억 루피 책정
안드라 프라데시	<ul style="list-style-type: none"> · 산업회랑: 비사카파트남-첸나이 산업회랑(VCIC) 개발, 대형 프로젝트와 연계된 메트로, 공항 및 항만 부문 · 산업클러스터: YSR 자가난나 메가 산업 허브 등 다수 개발 중
카르나타카	<ul style="list-style-type: none"> · 도시 개발: 친환경 도시 건설 · 산업회랑: 첸나이-벵갈루루 산업 회랑(CBIC), 벵갈루루-뭄바이 경제 회랑(BMEC) 등 산업 회랑 개발 등 · 산업클러스터: IT 단지 및 기술 허브 개발 · 에너지: 재생에너지, 특히 태양광 발전 프로젝트에 초점. 솔라 파크 조성 · 수자원: 5,000개의 수역 조성 등

자료: 주 정부의 정책 문건을 토대로 저자 정리. 김정곤, 김도연, 윤지현, 강반디, 이순철(2024), 『인도의 인프라 정책 및 수요 분석과 한-인도 협력방안: 개발협력의 중심으로』, 대외경제정책연구원.

표 2. 지역별 인프라 수요

(단위: 개)

지역	소계	운송						통신	전력		산업 단지	수자원	
		도로	철도	항공	항만	물류	도시교통		발전	송배전		수자원 관리	물환경관리
우타르 프라데시	35	21	8	2	0	0	0	0	0	0	3	0	1
마하라 슈트라	28	0	11	0	0	5	0	0	1	2	1	0	8
구자라트	24	5	2	0	1	0	1	0	0	3	0	0	12
웨스트벥골	197	149	7	0	0	1	9	0	6	0	11	5	9
라자스탄	34	9	9	1	0	0	1	0	6	1	2	1	4
델리	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
하리아나	11	4	6	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
타밀나두	95	16	8	5	0	0	10	0	12	1	21	13	9
안드라 프라데시	119	46	10	2	0	2	10	1	1	2	28	10	7
카르나타카	59	38	1	0	0	1	1	0	0	1	1	16	0
소계	603	288	62	10	1	9	33	1	26	10	68	45	50

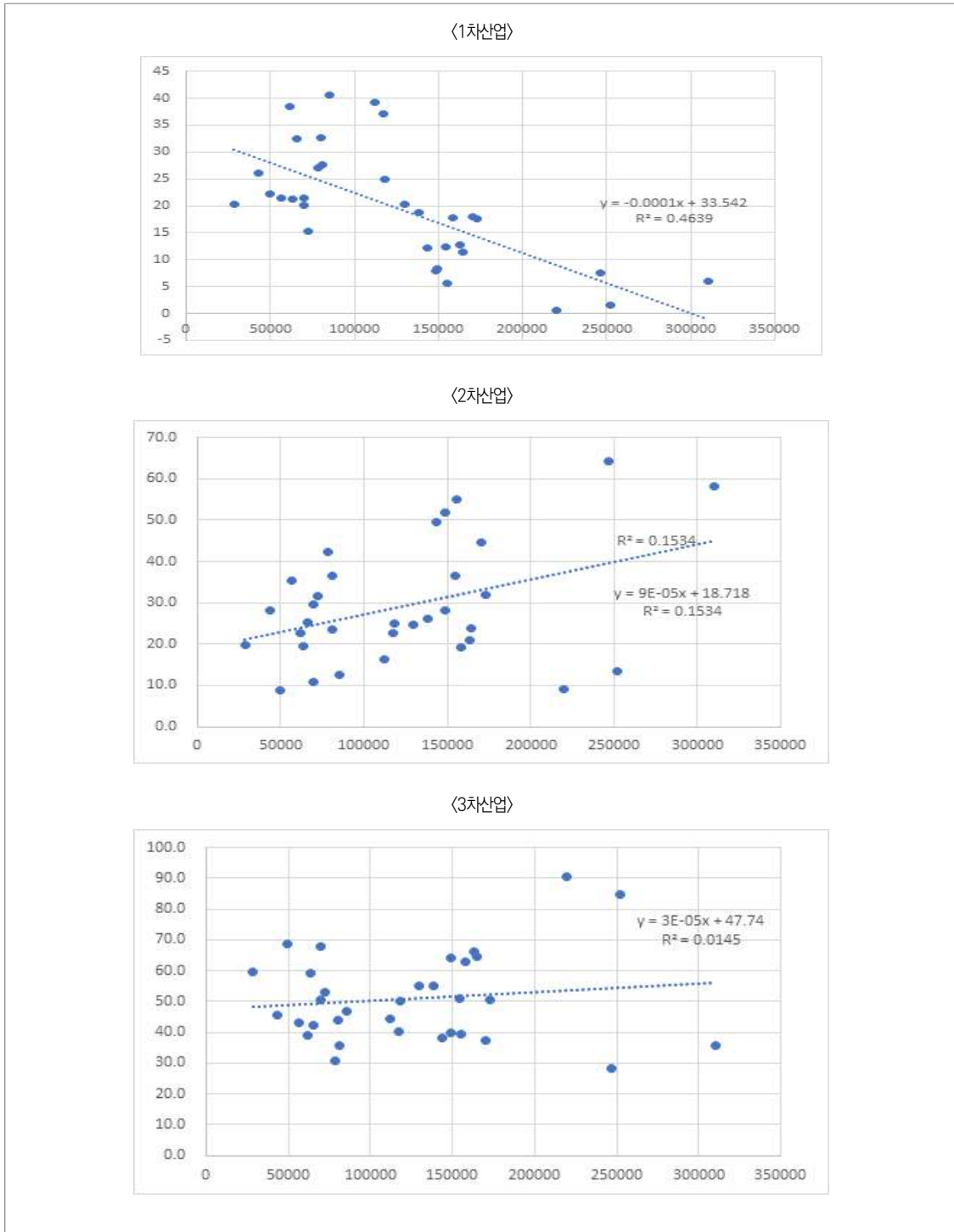
자료: India Investment Grid(검색일: 2024. 7. 8.)를 토대로 저자 작성.

표 3. 주요국의 대인도 인프라 개발협력 비교

국가	일본	독일	프랑스	EU
ODA 구조	다부처제 및 분산형 구조, 관료주의적 원조 수행	연방경제협력개발부(BMZ) 하의 다수 부서 및 기관 존재, 2030개발정책에 따름	개발공동위원회(CICID)를 통한 우선순위 설정	극심한 빈곤 퇴치 목표, 인도를 전략적 파트너로 인식, 도시화와 에너지 분야 중점
주요 협력 목표	산업 발전, 경제성장 안정화, 인프라 지원 확대, 사회적 문제 해결	신재생에너지, 환경 및 기후변화 대응, 경제 개발 및 고용 창출	에너지 전환 자금 조달, 저탄소 도시화, 생물다양성 보호, 기술 지원	도시화, 에너지, 녹색 금융, 지속가능한 발전 중점 지원
주요 지원 분야	철도 운송, 도로 수송, 상수도 및 위생	전력, 철도, 에너지, 도로	철도, 사회보장 및 도시 개발	철도(73.3%), 에너지 및 재생에너지
지원 유형	주로 유상 지원, 일부 무상 지원(기술 협력 및 조사 사업)	81.5% 유상 지원, 교육 및 인적 교류에 한정된 무상 지원	93.7% 유상 지원, 비구속성 지원으로 대부분 진행	96.1% 유상 지원, 모두 비구속성 지원
전략적 특징	통합적 프로젝트 지원, 정기적 사업 조정 및 현지 기업 의견 수렴	자금 및 기술 중심 지원, 프로젝트 설계 단계부터 참여	프랑스 기업들의 철도 및 도시 개발 프로젝트 참여 적극적	철도 분야 중점, 온실가스 감축 및 도시 환경 개선 지원

자료: 각국의 정책 문건을 토대로 저자 정리. 김정곤, 김도연, 윤지현, 강반디, 이순철(2024), 『인도의 인프라 정책 및 수요 분석과 한·인도 협력방안: 개발협력력을 중심으로』, 대외경제정책연구원.

그림 1. 인도의 주별 1인당 소득과 산업 비중 간의 상관관계



자료: Reserve Bank of India, HANDBOOK OF STATISTICS ON INDIAN STATES(실질 1인당 GDP), Ministry of Statistics and Programme Implementation, GVA/NSVA by economic activities(산업 비중).