

인도 모디(Modji) 정부의 경제개발정책과 한·인도 협력방안

조총제 대외경제정책연구원 아시아태평양실
인도남아시아팀장
cjcho@kiep.go.kr

송영철 대외경제정책연구원 아시아태평양실
인도남아시아팀 전문연구원
ycsong@kiep.go.kr

이정미 대외경제정책연구원 아시아태평양실
인도남아시아팀 연구원
leejm@kiep.go.kr



1. 연구의 배경 및 목적

- 최근 중국을 중심으로 한 신흥국 경제가 상대적으로 퇴조하고 있는 가운데 인도경제의 고성장과 낙관적 전망이 확대되고 있음.
 - 인도는 2015년 1, 2분기 각각 7.5%와 7.0%의 성장률을 기록하여 같은 기간 연속 7.0%를 기록한 중국의 성장률을 추월
 - IMF 등 주요전망기관들은 2015년 인도경제가 7.5~8%, 2016년에는 좀 더 높은 성장률을 달성하면서 중국의 성장률을 추월할 것으로 전망
- 한편 2014년 출범한 모디 정부가 친기업·고성장 정책인 모디노믹스를 적극 전개하는 가운데 일본, 중국 등 주요국과의 경제협력 강화에 적극 나서고 있음.
 - 인도정부는 ‘Make in India’ 캠페인을 중심으로 모디노믹스의 핵심정책인 제조업 육성과 대규모 인프라 개발에 적극적으로 나서고 있음.
 - 일본과 중국은 인도의 대규모 인프라 사업에 적극 참여하고 자국의 전용공단 건설을 추진하는 등 인도와의 경제협력을 강화하고 있음.
- 이와 같이 최근 인도경제의 부상과 주요국과의 협력이 점차 심화, 발전하고 있는 상황에서 우리나라의 대인도 경제협력 역시 새롭게 수립되고 보다 적극적으로 추진될 필요가 있음.
- 이에 본 보고서는 모디노믹스에 대한 분석 및 평가, 전망과 함께 주요국의 대인도 경제협력 전략을 분석하여 한·인도 경제협력의 새로운 방향과 방안을 제시하는 데 목적이 있음.
 - 특히 인도가 중국과 같은 제조업 중심의 고성장 국가로 성장할 수 있는지에 대한 단초를 찾고 제조업과 인프라 부문에 대한 우리 기업의 진출 기회와 전략을 모색하는 데 중점을 둠.

2. 조사 및 분석 결과

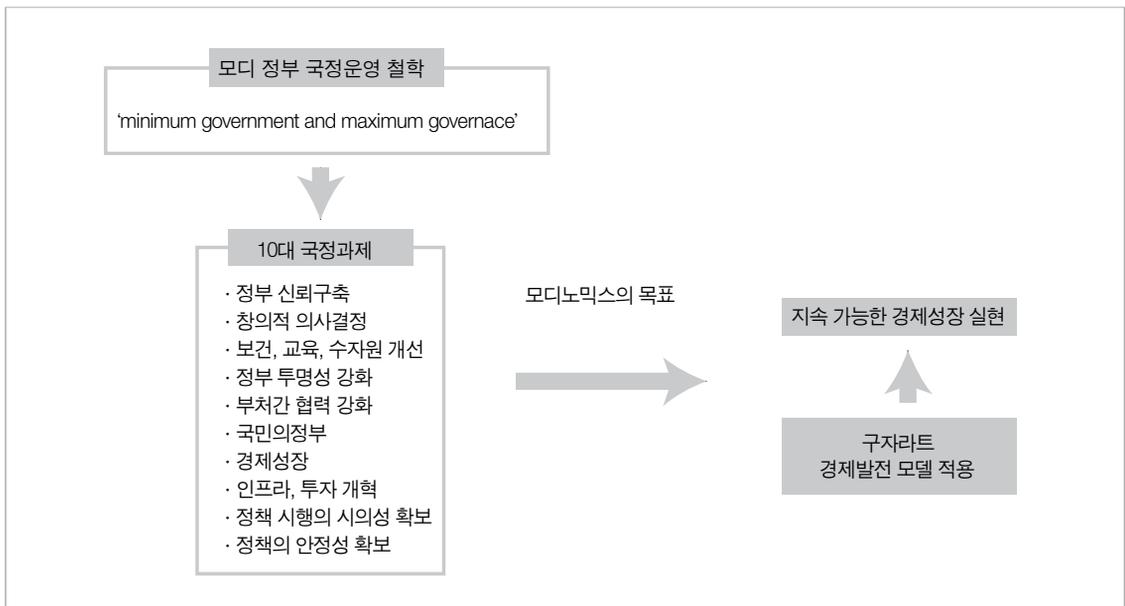
가. 모디노믹스 특징과 핵심정책

1) 지속가능한 경제성장 실현을 위한 모디노믹스 추진

- 모디 총리는 인도의 지속 가능한 경제성장을 실현하기 위해 구자라트 경제발전 모델을 적용한 친기업·고성장 정책인 모디노믹스를 추진함.

- 모디노믹스는 ‘최소 정부, 최대 거버넌스(minimum government and maximum governance)’라는 국정운영 철학을 바탕으로 정부의 규제를 최소화하고 정책적, 제도적 지원의 효율성을 최대화하여 높은 경제성장을 실현하는 것에 중점이 있음.

그림 1. 모디 정부 국정운영 철학과 모디노믹스의 목표



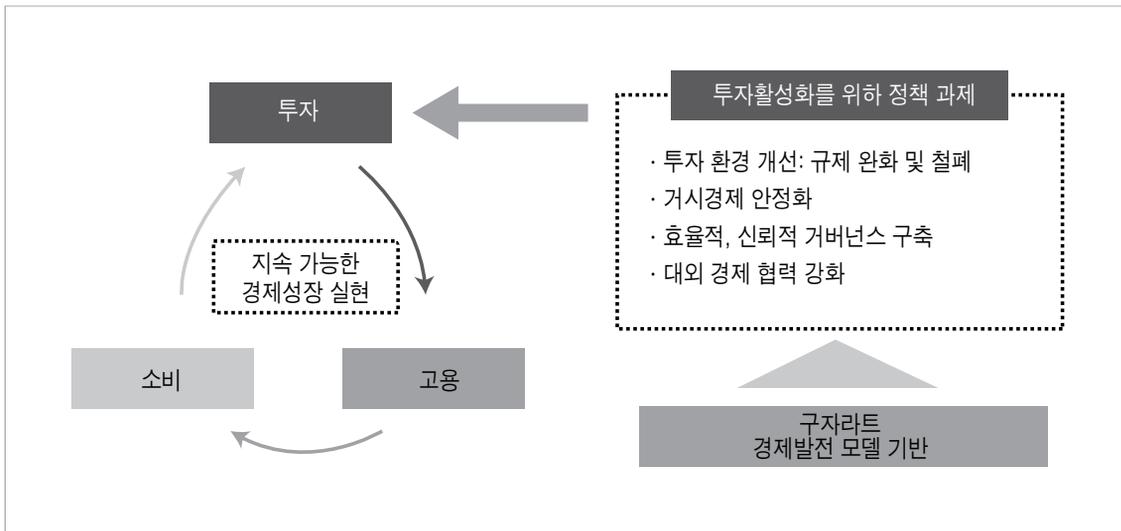
자료: 언론자료 및 인도 10대 국정과제 자료를 참고하여 저자 작성.

- 모디노믹스는 투자를 우선으로 하는 선순환적인 고성장 메커니즘을 추구하고 있으며, 투자 확대를 위해 투자환경 개선, 거시경제 안정화, 효율적이고 신뢰적인 거버넌스 구축, 대외경제협력 강화를 적극 추진하고 있음.

- 모디 정부는 투자활성화를 위해 규제 완화 및 철폐, 투자환경을 개선하고, 특히 기업경영에 영향을 미치는 토지법, 노동법, 통합간접세 등 주요 개혁안을 추진하는 데 집중하고 있음.

- 거시경제 안정화를 위해서는 물가안정, 재정적자 완화, 경상적자 완화 정책을 추진, 성과를 거두었으며, 또한 국가개조기구를 설립하여 효율적인 친시장·친기업적인 경제정책 추진하는 데 중점을 둔.
- 이 밖에 제조업 육성 및 인프라 개발 확대에 필수적인 외국인투자 유치를 위해 유럽, 아시아, 북미 등 주요 국가와의 경제협력을 강화하고 있음.

그림 2. 모디노믹스 선순환 고성장 메커니즘과 이를 위한 정책과제



자료: 각종 언론보도 자료 등 참고하여 저자 작성.

2) 제조업 육성과 인프라 개발에 중점

● 모디노믹스는 제조업 육성과 인프라 개발 확대를 핵심정책으로 삼고 있으며, 이를 위해 'Make in India' 라는 캠페인과 100개 스마트시티(Smart City) 개발을 추진하고 있음.

- 인도정부는 'Make in India' 캠페인을 바탕으로 25개 제조업 분야를 집중적으로 지원, 육성한다는 계획이며, 이를 통해 연간 12~13% 제조업 성장률 달성하고 2022년까지 제조업 비중을 25%까지 확대한다는 계획임.
 - 인도정부는 제조업 육성을 위해 법인세 인하, 각종 승인 간소화 및 규제 완화, 중소기업에 대한 금융 지원, 산업 허가제 개선, 제조업투자지역 개발 등을 실시함.
 - 또한 지속가능한 제조업 육성과 생산성 향상을 위해 Make in India를 보완하기 위한 목적으로 Digital India, Skill India를 연계하여 추진하고 있음.

표 1. 'Make in India' 비전 및 목표

- 연간 12~14% 제조업 성장률 달성
- 2022년까지 제조업 비중을 현 16%에서 25%까지 확대
- 2022년까지 제조업 부문 일자리 1억 개 창출
- 포괄적 성장을 위한 도심 빈곤자 및 농촌 이주자들을 위한 기술교육 확대
- 제조업 부문 기술발전 및 부가가치 증대 도모
- 제조업 부문 글로벌 경쟁력 향상
- 지속가능한 성장기반 조성

자료: <http://www.makeinindia.com>(검색일: 2015. 8. 5).

- 한편 모디 정부는 인프라 개발 확대를 위해 100개 스마트시티 개발을 계획, 특히 델리-뭄바이 산업회랑 등 기존 대규모 산업회랑 개발 계획과 연계하여 추진하고 있음.
 - 인도정부는 단순 ICT 기능이 보완된 도시가 아닌 주거, 상업, 산업, 교육, 보건, ICT 기능이 통합된 스마트시티 개발을 통해 인도의 인프라 개발과 불가분의 관계에 있는 제조업 육성정책을 지원하고 궁극적으로 지속가능한 성장을 실현한다는 전략임.
 - 인도정부는 스마트시티 개발을 위해 5년간 약 4,800억 루피(약 72.7억 달러), 도시당 연간 평균 약 10억 루피(약 1,500만 달러)의 예산을 지원할 계획이며, 이 밖에 주정부와 지방자치단체(local municipal bodies) 역시 동일한 금액을 투자할 계획임.
 - 현재 스마트시티 개발은 기존 델리-뭄바이 산업회랑 지역에서 추진되던 스마트커뮤니티 프로젝트가 우선 사업으로 선정된 상태이며, 향후 스마트시티 역시 기타 산업회랑 프로젝트 지역과 연계되어 추진될 것으로 예상됨.

표 2. 인도 스마트시티 개발 개요

구분	주요내용
정의	- 제도적, 물리적, 사회적, 경제적 인프라가 통합된 도시 o 주거, 상업, 산업, 교육, 보건, ICT, 교통 등
목적/비전	- 핵심 인프라개발을 통한 도시민 삶의 질 향상 - 환경보존 및 지속가능한 성장을 위한 스마트 솔루션 제공 - 경제성장 동력으로써의 역할
개발목표	- 스마트시티 100개 건설 o 1차적으로 20개 도시 우선 추진, 이후 40개씩 단계별 추진
사업 기간	- 2015/16~2019/20년
투자 규모	- 5년간 총 4,800억 루피(약 72.7억 달러)를 중앙정부가 도시별로 연평균 10억 루피(약 1,500만 달러)를 지원
개발 전략	- 도시 개선, 도시 재개발, 도시 확장(신도시 개발), Pan-City
주요프로젝트	- 산업인프라, 거주 및 상업, 교육시설, 교통, 환경, IT 솔루션, 보건, 보안 등

자료: Mission statement and Guidelines(2015), "Ministry of Urban development of India," 참고하여 요약.

3) 모디노믹스의 정치적, 제도적, 사회적 한계와 과제

● 주정부와의 협력 및 정치적 안정성 확보 필요

- 중앙정부의 경제개발 정책 추진은 주정부의 적극적인 참여가 바탕이 되어야 하지만, 인도의 특성상 정치적 성향이 다른 주의 경우 중앙정부의 정책에 비협조적일 가능성이 높음.
- 또한 중앙정부에서 추진 중인 토지법 개정, 노동법 개정, 통합부가가치세 도입을 위해 안정적인 상원의석 확보가 중요한데, 현 여당의 경우 상원에서 과반수 의석을 확보하지 못해 정책 추진력이 약화된 상황임.

● 정책의 구체화 및 효과적인 전략 제시가 필요

- 모디 정부 출범 이후 다양한 개발계획, 관련정책, 이니셔티브 등이 조속히 발표, 추진되는 것은 긍정적이나 동시다발적인 정책 추진이 오히려 정책의 구체성과, 추동력을 약화시킬 가능성도 존재
- 정책의 양적 확대보다는 모디노믹스의 핵심정책인 제조업 육성과 인프라 개발을 보다 구체화하고 관련 전략 및 인센티브 등을 개발하는 데 집중할 필요

● 안정적인 외국인투자 확대를 위한 지속적인 개혁 필요

- 재정여력이 약한 인도의 여건 상 대규모 프로젝트에 대한 외국인투자의 의존도가 높은 현실, 안정적인 외국인투자 유입을 도모하기 위해서는 규제완화, 투자환경 개선, 인센티브 제공, 각종 개혁안 추진에 보다 적극적으로 나서야 할 필요

● 포괄적 성장정책을 통한 사회통합에 집중할 필요

- 경제성장에 중점을 둔 각종 개혁안 추진으로 발생하는 부작용, 역차별 해소에도 관심을 갖고 사회통합을 위한 보다 적극적인 해결책을 모색할 필요가 있음.
- 특히 토지법, 노동법 개정의 경우 기업의 경영환경 개선과 경제성장에 긍정적일 순 있으나 농민, 노동자 등에게는 불리하게 작용할 수 있어 이로 인한 사회적 마찰이 심화될 가능성이 있음.

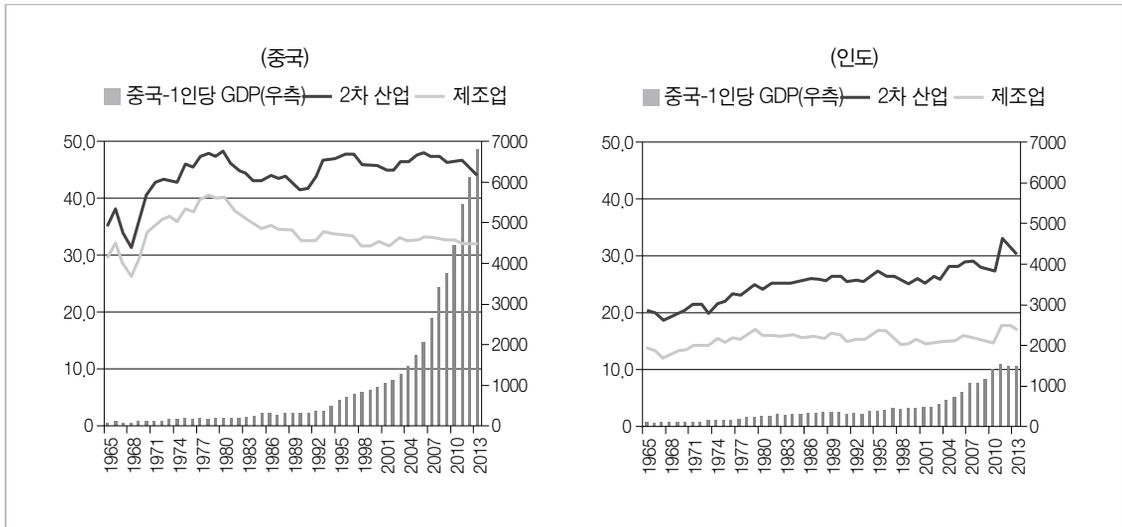
나. 인도의 제조업 육성 및 인프라 개발정책 평가

1) 인도 제조업의 특징과 향후 과제

● 인도는 독립 이후 최근까지 서비스업 중심의 산업구조를 바탕으로 성장

- 과거 65년간 인도 제조업 비중은 약 9%에서 15%로 높아지는데 그친 반면, 서비스업은 30%에서 60%로 빠르게 성장함.
- 제조업 중심으로 성장한 중국과 비교해볼 때 2차 산업이 1차 산업 비중을 돌파한 시점 기준으로 양국간 산업구조 격차는 약 20년 정도로 추산되며, 제조업이나 2차 산업 비중 모두 중국의 비중이 인도보다 1.5배 높은 구조임.

그림 3. 인도와 중국의 제조업 및 2차 산업 비중 및 1인당 소득 추이

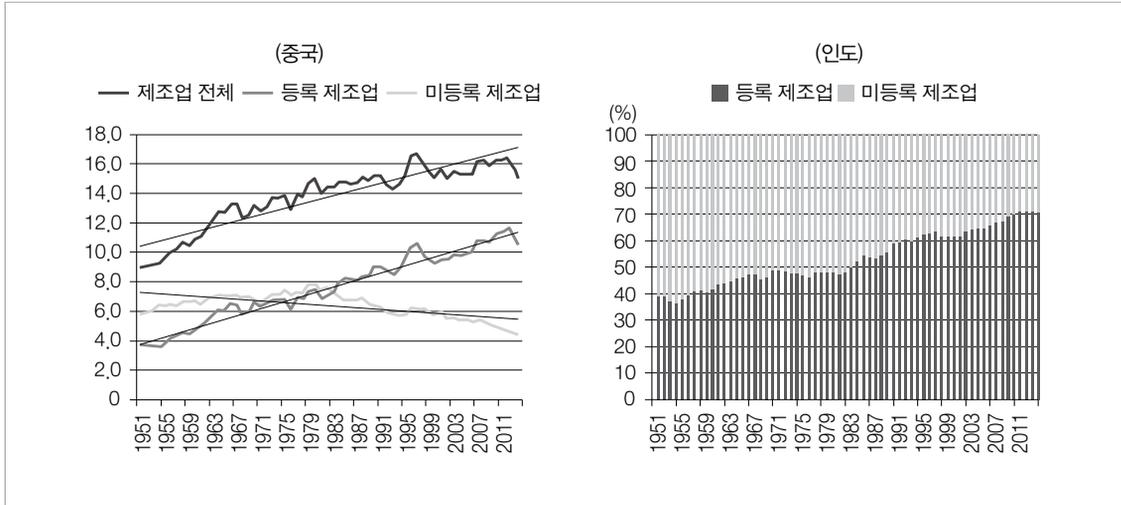


자료: WDI 데이터베이스를 활용하여 저자 작성.

● 인도의 산업구조 고도화는 중국에 비해 느리지만 제조업 내부에서의 고도화는 나름 진전되고 있는 것으로 분석

- 등록 제조업 성장 속도가 비등록 제조업보다 지속적으로 빠른 것으로 나타나 제조업 내에서의 고도화가 꾸준히 진행됨.
- 제조업 내 등록제조업의 비중은 1950/51년 41%에서 2013/14년 71%로 높아진 반면, 비등록 제조업은 69%에서 29%로 감소함.

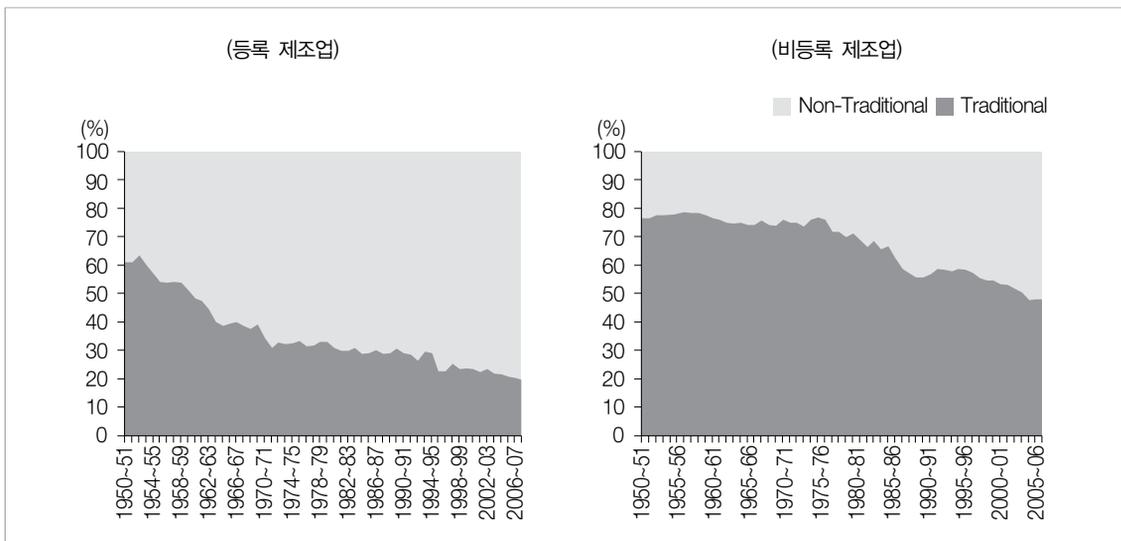
그림 4. 인도 GDP에서 차지하는 등록 및 비등록 제조업 비중 추이



자료: CEIC 데이터베이스를 활용하여 저자 작성.

- 또한 등록 및 비등록 제조업 내에서 전통(traditional industries) 부문 비중이 빠르게 감소한 반면, 비전통(Non-traditional) 제조업 비중이 크게 증가하면서 기계, 전기전자, 화학, 금속 등을 중심으로 산업 고도화가 진전됨.

그림 5. 등록 및 비등록 제조업 내에서 전통 및 비전통 부문 비중 추이



자료: Mazumdar(2012), p. 28 그림 2-4, p. 29 그림 2-6에서 발췌.

- 제조업 고용창출효과는 서비스업에 비해 낮은 수준이지만, 조직(organized) 부문 중 민간 제조업 부문의 고용창출효과가 공공 부문에 비해 상대적으로 높게 나타나는 특징을 보임.
 - 이에 따라 Make in India 정책의 영향으로 향후 등록 제조업 생산이 보다 활성화될 경우 고용 역시 과거에 비해 지속적, 안정적으로 증가할 가능성이 높은 것으로 분석됨.
- 향후 인도정부는 제조업의 생산 및 고용 비중을 지속 높이는 한편, 제조업 내부에서의 고도화 확대와 노동집약적 제조업 육성에 보다 주력할 필요가 있음.
 - 모디노믹스의 핵심정책 중 하나인 제조업 육성정책(Make in India)은 인도 제조업 고도화 및 고용확대에 기여할 수 있다는 측면에서 적절한 정책으로 평가할 수 있음.

2) 인도 인프라 개발 특징과 향후 과제

- 인도의 인프라 개발은 10차(2002~07년), 11차 개발계획(2007~12년) 기간 집중되면서 고도성장 시기와 겹침.
 - 10차 개발계획에서 인프라 투자 규모는 약 8.2조 루피였으나 11차에 약 24조 루피로 3배 가까이 증가했고 12차에는 약 55조 루피로 7배 가까이 증가함.

그림 6. 10차, 11차 인프라 투자

(단위: 조 루피, %)

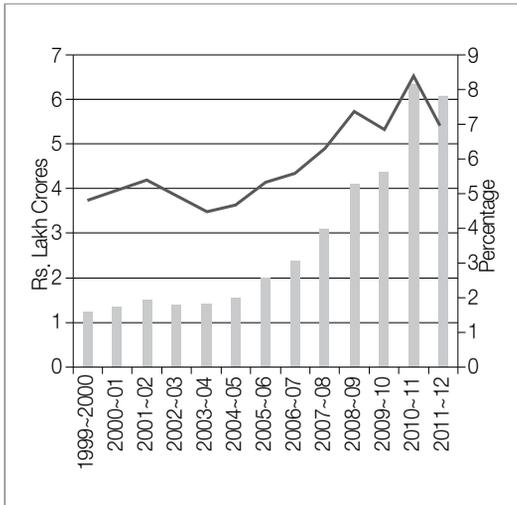
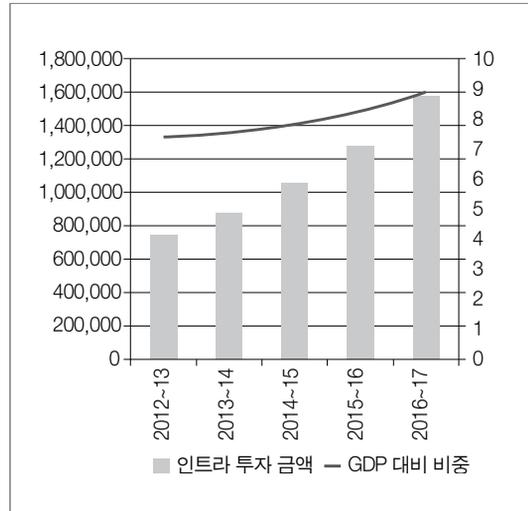


그림 7. 12차 인프라 투자

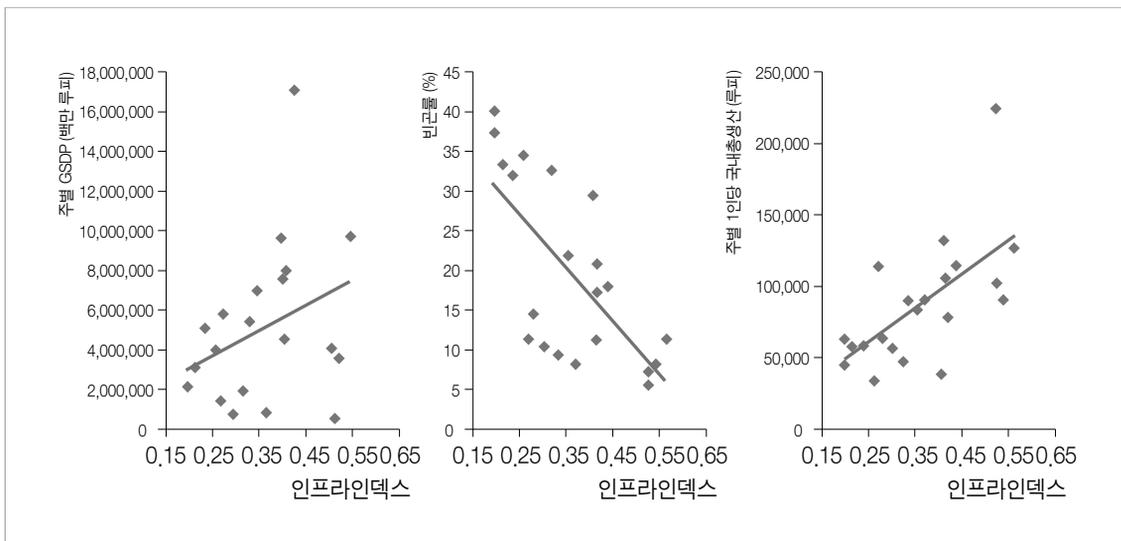
(단위: 천만 루피, %)



자료: Ministry of Statistics and Program Implementation of India Government(2014), *INFRASTRUCTURE STATISTICS 2014*, p. 31, 재인용: 12th 5year Plan(2012-2017), p. 90 참고.

- 특히 최근 인프라 투자는 민간 중심으로 확대되고 있으며, 분야별로는 전력 인프라 비중이 가장 크고, 민간 투자는 통신 부문이 가장 큰 것으로 나타남.
 - 10차 개발계획에서 민간 투자가 차지하는 비중은 GDP 대비 1.1%, 전체 인프라 투자 규모 대비 약 25%였으나, 1차 개발계획에서는 각각 3.9%, 48%로 그 비중이 높아짐.
 - 12차 개발계획 기간 전력 부문에 대한 투자가 27%(약 15조 루피)로 가장 컸고 통신, 도로 및 교량, 철도 부문이 각각 16.9%, 16.4%, 9.3% 비중을 차지함.
 - 섹터별 민간 투자 비중을 살펴보면 12차 개발계획 중에는 통신 인프라가 92.4%로 가장 높고, 신재생에너지, 항구, 공항 부문도 80%에 이르는 것으로 나타남.
- 인프라 개발은 국가의 현대화와 발전을 촉진하는 중요한 역할을 하고 효율적인 인프라 활용은 산업 생산 확대와 생산성 향상에 기여하는 것으로 분석됨.
 - 인도의 주별 인프라 지수와 주별 총생산 및 빈곤율 간의 상관관계를 분석해본 결과 주별 인프라 지수와 주별총생산 및 1인당 소득간의 상관관계는 양(+)의 관계로, 인프라 지수와 빈곤율은 음(-)의 관계로 나타남.

그림 8. 주별 인프라인덱스와 GSDP, 빈곤율, 1인당 주별 GDP 상관관계



자료: Varun Chotia(2015)의 인프라인덱스 데이터 활용; CEIC; India planning commission(http://planningcommission.nic.in/news/pre_pov2307.pdf, 검색일: 2015. 9. 15).

- 인프라 개발에 대한 투자가 꾸준히 확대되고 있음에도 불구하고 각종 규제 및 인허가 문제, 금융조달 문제, 토지매입 문제 등으로 프로젝트가 지연, 중단 되는 경우가 여전히 많음.
 - 모디 정부 출범 이후 관련 부처 및 주정부 등이 각종 문제점 해결에 적극적으로 나서면서 프로젝트 지연, 중단 비중은 점차 감소하는 추세임.
- 인도의 인프라 개발 확대가 과거 인도의 고도성장을 영향을 미친 만큼, 모디노믹스를 바탕으로 한 대규모 인프라 개발이 계획대로 추진된다면 인도의 지속가능한 고성장 기반 구축이 가능할 것으로 분석됨.

3. 정책 제언

가. 인도와의 새로운 경제협력 방향 설정

- 넥스트 차이나로서 인도경제에 대한 우리나라의 인식 제고 필요
 - 최근 인도의 성장 가능성 및 글로벌 제조기지로서 부상 가능성이 높게 평가되는 가운데, 우리나라 경제의 지속적인 외연 확대를 위해 인도를 중국 다음의 최대 경제협력 파트너로 전략적으로 활용할 필요가 있음.
 - 인도와의 경제협력 강화는 중국 의존도가 높은 우리나라의 차이나 리스크를 줄이는 합리적인 대안이 될 수 있으며, 특히 모디노믹스를 양국간 새로운 경제협력 기회를 모색하는 데 활용할 필요가 있음.
- 대인도 경제협력 가속화 필요
 - 일본, 중국, 미국, 유럽 등 주요국들이 모디 정부 출범 이후 인도와의 경제협력을 가속화하고 있는 만큼, 우리나라 역시 인도 내 우리기업의 입지 확대를 위해 인도와의 경제협력에 속도를 낼 필요가 있음.
 - 특히 일본과 우리나라의 대인도 투자 격차는 2000년대 중반 이후 점차 확대되고 있으며, 진출 기업 수 기준 우리나라의 두 배에 이르는 것으로 추정됨.
 - 또한 일본은 인도의 4대 산업회랑 개발사업 중 이미 일본은 2개 사업을 대규모 공적자금으로 지원하고 있으며 고속철도 신칸센의 인도 진출을 위한 타당성 조사가 완료된 상태임.

● **모디 정부 핵심정책 및 사업에 적극 호응 및 활용할 필요**

- 모디 정부가 추진하고 있는 제조업 육성과 인프라 개발 부분에 양국간 적극적인 협력기회를 모색해볼 필요가 있음.
- 모디 정부가 제조업 육성을 위해 다양한 인센티브, 혜택 등을 제공할 가능성이 높은 만큼, 특히 모디 총리가 요청한 산업협력 분야(조선, 철강, 전자하드웨어) 진출을 전략적으로 추진할 필요가 있음.
 - 2015년 5월 한·인도 정상회담에서 모디 총리는 조선, 철강, 전자하드웨어 산업분야 협력을 특별히 요청함.
- 인프라 부문에서는 모디 정부의 스마트시티 및 산업회랑 개발사업에 적극 협력하는 것을 우선 고려해볼 필요가 있음.
 - 모디 정부의 스마트시티 사업은 투자개발형 민관협력(PPP) 사업으로 추진되는 만큼 우선 진출할수록 상대적으로 높은 수익률을 달성할 가능성이 높아 보다 적극적으로 대응해야 함.
 - 미국, 유럽 등 선진국들은 모디 정부의 스마트시티 개발에 적극적으로 호응, MOU 체결을 통해 개발 대상 지역을 선정된 상황임.

● **EDCF 등 100억 달러의 대인도 경제협력 자금을 적극적으로 활용**

- 지난 2015년 5월 한·인도 정상회담을 통해 우리나라는 공적원조자금인 경제개발협력기금(EDCF) 10억 달러와 90억 달러의 특별 용자를 포함해 총 100억 달러를 인도의 인프라 부문에 지원할 수 있게 됨.
- 일본, 중국과 비교해볼 때 자금규모가 작기 때문에 비교적 규모는 작지만 개발 속도가 빠르고, 개발의 효과성이 높은 사업을 추진하여 사업을 빠른 속도로 확산시켜나가는 차별화된 전략을 개발할 필요가 있음.

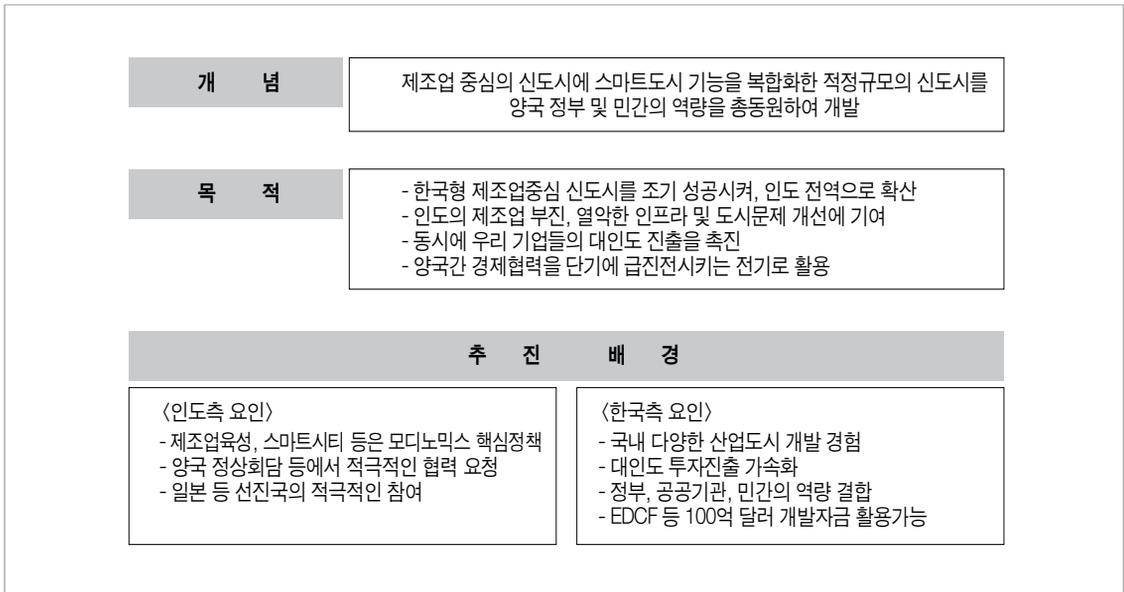
나. 한국형 산업중심 신도시 개발협력 추진

● **한인도 양국간 새로운 경제협력 방안으로 한국형 산업중심 신도시 개발을 제안**

- 한국형 산업중심 신도시는 인도정부의 제조업 육성과 인프라개발에 호응하는 차원에서 제조업 중심의 신도시에 혁신 도시 등 스마트도시 기능을 적절히 복합화한 적정규모의 신도시를 양국 정부와 민간이 협력하여 개발하는 개념임.
- 한국형 산업중심 신도시 개발을 점차 인도 전역으로 확산시켜 인도의 제조업 부진 및 열악한 인프라, 심각한 도시문제 해결에 기여하는 동시에 우리 기업들의 대인도 진출을 촉진시켜 양국간 경제협력을 단기에 급진전시키는 데 목적이 있음.

- 우리나라의 다양한 형태의 신도시개발 경험을 인도의 스마트시티 개발에 적용할 경우 인도의 산업화, 인프라의 현대화, 고용확대, 이를 통한 고성장 실현 등에 기여할 수 있을 것으로 분석됨.
- 한국형 산업중심 신도시 개발 사업은 교역과 투자, 건설 및 인프라 개발 참여를 동시에 확대하면서 개발형 사업에 수반되는 위험을 최소화하기 위한 구상임.

그림 9. 한국형 산업중심 신도시 개발안 개요

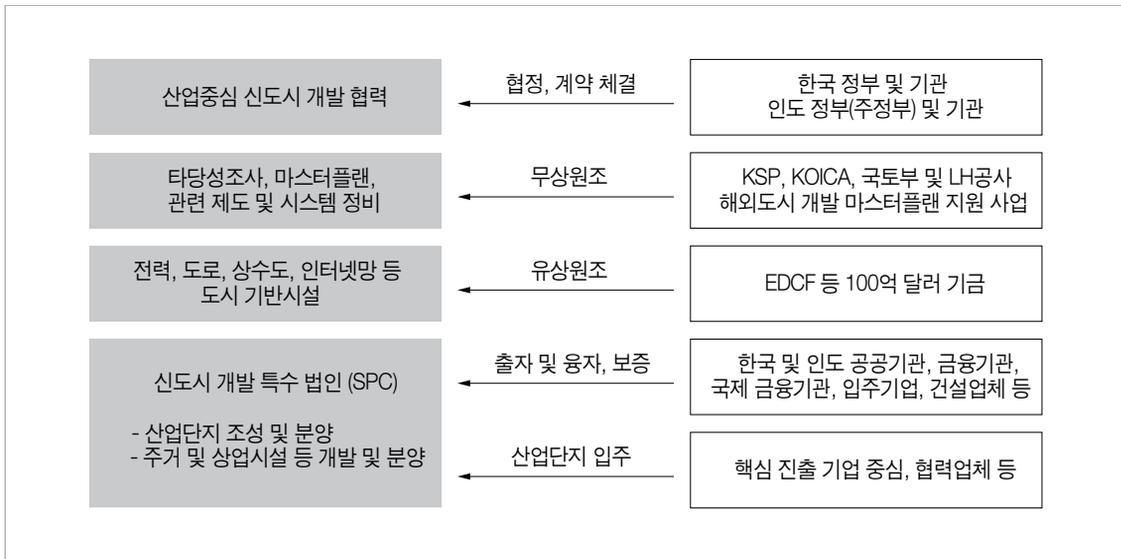


자료: 본문 내용을 중심으로 저자 작성.

- 해외투자개발 경험이 일천한 우리나라의 현실을 고려해볼 때 투자 위험을 분산시키기 위해 최대한 많은 사업자가 참여하는 컨소시엄을 구축해야 함.
 - 개발 주체로서 우리나라 민간기업은 물론 공공기관, 인도정부 및 주정부, 관련 공공기관, 세계 은행 및 ADB 등 국제기구의 참여를 유도할 필요가 있으며, 다만 효율성을 위해 개발 규모를 고려하여 적절하게 조정할 필요가 있음.
 - 개발 주체의 최대지분은 우리나라 민간 대기업이 적합하며, 제조업 중심의 산업단지 조성 시 관련 계열사, 협력사들이 참여하는 형태가 적합함.

- 관련 대기업의 경우 인도 측의 우선 협력 희망 분야인 제조, 철강, 조선, 전자하드웨어 관련 기업을 우선 검토할 필요가 있으며, 이 밖에 신도시 개발에 참여 의사가 있는 대기업들 역시 고려할 필요가 있음.
 - 경제개발경험공유(KSP), KOICA의 무상원조, EDCF 10억 달러 등 총 100억 달러의 경제협력 자금, 국토부, LH공사 등의 해외도시개발 마스터플랜 지원사업을 최대한 활용할 필요가 있음.
- 컨소시엄 구성과 대상 주 및 도시 물색 등 개발 사업을 순차적으로 추진할 수 있는 추진체제 구축이 우선되어야 함.
- 컨소시엄 구성은 정부 및 공공기관이 우선 주도하고 중국에는 핵심기업과 협력기업, 금융기관 등이 중심이 되는 형태로 발전시킬 필요가 있음.
 - 정부 및 공공기관은 과거에 비해 EDCF 등 총 100억 달러의 자금을 전략적으로 활용할 수 있는 이점을 활용, 우리기업들의 참여를 보다 적극적으로 유도할 필요가 있음.
 - 경우에 따라서는 EDCF를 관리하는 수출입은행이나 신도시 개발경험이 풍부한 LH공사 등이 사업개발과 컨소시엄 구성이 제대로 되기까지 주도하는 것을 검토해볼 필요가 있음.

그림 10. 한국형 산업중심 신도시 개발사업 구조



주: 사업 참여 주체별로 대략적인 역할구조를 도식화.
자료: 본문 내용 등을 바탕으로 저자 작성.

- 한편 대규모 사업보다는 적정규모의 사업을 추진하여 우리나라의 특징적인 단기 개발과 투자규모 대비 높은 수준의 스마트시티 구현을 부각시키는 전략을 지향할 필요
 - 중국, 일본 등 대규모 개발과 차별화하는 한편 한국형 스마트시티 개발 모형을 다른 주 및 도시로 확산시켜나가는 것이 현실적일 것임.