

인도의 조선업 육성 배경 및 산업 전망

김도연 세계지역연구2센터 인도남아시아팀 전문연구원 (dykim@kiep.go.kr, 044-414-1257)



차 례

1. 인도의 조선업 육성 배경 및 현황
2. 인도의 조선업 육성 정책 및 국제협력 동향
3. 전망 및 시사점

주요 내용

- ▶ 인도정부는 제조업 중심의 경제성장에 있어 상업용 조선업의 중요성을 인식하고 관련 생태계 구축에 힘을 쏟고 있음.
 - 인도는 에너지, 무역, 어업 측면에서 인도양 의존도가 매우 높으며, 1991년 경제개방 이후 대외교역이 지속 증가하면서 인도정부는 자국의 해운업 및 조선업 역량을 강화하고자 노력하고 있음.
 - 2024년 총선에서 과반 확보에 실패한 모디 3기 정부는 일자리 창출 압박을 받고 있어 고용창출효과가 높은 조선업을 적극 장려하고 있음.
 - 인도정부는 신조선 보조금 지원을 포함한 금융 혜택과 정부·공공 기관의 자국 조선소 활용 의무화를 통해 국내 수요를 확대하고 있음.
- ▶ 인도의 조선업은 해군 산하 국영 조선소를 중심으로 발전했으며, 중소기업 민간 조선소를 포함해 35개의 조선소가 운영되고 있음.
 - 2023년 기준 인도의 선박 제조와 수리 부문은 세계시장에서 1% 미만, 1~2%의 비중을 각각 차지하며, 선박 재활용 부문에서는 33%의 비중을 차지함.
 - 인도 조선업의 경쟁력을 저해하는 요인으로 높은 금융비용, 낮은 기술력 등이 지적되며, 인도의 CGT(Compensated Gross Tonnage)당 생산시간과 금융비용은 한국보다 10배 이상 높은 상황임.
 - 한편 코친 조선소(CSL)와 힌두스탄 조선소(HSL) 등의 국영 조선소는 유럽과의 협력을 통해 기술력을 높이고 풍부한 경험을 쌓으며 경쟁력을 강화하고 있음.
- ▶ 인도의 조선업은 정부의 적극적인 지원과 기술 및 투자 중심의 국제협력을 통해 빠르게 성장할 것으로 예상되며, 한국은 인도와 조선업 부문에서 협력을 강화할 필요가 있음.
 - 2000년대 이후 중국이 인도양에서 영향력을 확대하면서 인도양은 '안전한 에너지 해상통로 확보 차원'에서 세계 주요국들의 전략적 각축전의 장소가 되고 있음.
 - 인도는 조선업 부문에서 높은 경쟁력을 보유한 한국을 적임 파트너로 평가하고 협력을 모색하고 있으며, 양국은 △조선업 부품, △조선업 인력 양성, △친환경 조선업 기술 공동 개발 등의 프로젝트를 추진해 볼 수 있음.
 - 이러한 협력은 한-인도 교류를 활성화할 뿐만 아니라, 한국의 해양 관련 영향력을 인도를 포함한 주변 지역으로 확대하는 데 기여할 것임.

1. 인도의 조선업 육성 배경 및 현황

가. 인도의 조선업 육성 배경

■ 인도양 지역(Indian Ocean Region)의 전략적 중요성이 커지고 있음.

- 인도양 지역은 글로벌 무역의 중심지로, 세계 원유 수송의 75%, 벌크 화물선의 30% 이상이 인도양을 거침.¹⁾
 - 하루 세계 공급량의 40%인 3,600만 배럴의 원유가 말라카 해협과 호르무즈 해협, 바브엘만데브 해협을 포함한 핵심 초크 포인트(Choke Point)를 지나 인도양을 통과하기 때문에 에너지 안보와 글로벌 무역 측면에서 전략적 중요성을 가짐.²⁾
 - 인도양은 연중 항해가 가능하고, 태평양, 대서양과 비교해 따뜻한 온도를 유지해 어업에 유리한 환경을 가지고 있으며 니켈, 코발트, 철 등을 포함한 주요 광물자원도 풍부함.
- 인도양의 중심에 위치한 인도는 7,517km의 해안선을 보유하고 있으며, 에너지, 무역, 어업 측면에서 인도양에 크게 의존하고 있음.³⁾
 - 인도의 무역량 중 95%(무역액 기준 68%)가 인도양을 통해 이루어지며, 인도가 수입하는 원유의 80%가 인도양을 통해 운송됨.
 - 2024년 인도는 세계 3위의 어획량을 기록했으며, 2016년 25억 달러에 달했던 수산물 수출액은 2024년 사상 최고치인 74억 달러를 기록함.⁴⁾
- 2000년대 이후 중국이 인도양 내 영향력을 확대하면서 인도뿐만 아니라 세계 여러 나라가 안전한 에너지 해상통로를 확보하기 위해 각축전을 벌이고 있음.
 - 중국은 인도양의 섬 나라인 스리랑카, 몰디브, 모리셔스, 세이셸, 마다가스카르, 코모로스 6개국에 모두 대사관을 설립한 유일한 국가이며,⁵⁾ 인도의 주변국인 방글라데시, 파키스탄에 잠수함을 수출하고 스리랑카에는 호위함을 공급하는 등 인도의 해상 안보를 위협하고 있음.⁶⁾
- 인도양에서 항해의 안전과 자유를 보장하는 것은 인도의 무역, 경제활동 및 에너지 안보에 필수적인 일 뿐만 아니라 국가의 전략 및 외교정책 수립의 초석이 되기 때문에 지역의 해양 안보를 강화하기 위해 정교하고 현대적인 선박에 대한 수요가 빠르게 증가하고 있음.

1) 인도양은 서아시아, 아프리카, 남아시아, 동남아시아, 호주에 걸쳐 있는 세계에서 세 번째로 큰 수역으로, 인도양 국가는 지구 육지 면적의 17.5%를 차지하고 약 27억 명의 인구가 거주하고 있음. IORA 홈페이지(검색일: 2025. 1. 6.).

2) Brookings(2016. 9. 12.), "Indian Ocean region: A pivot for India's growth"(검색일: 2025. 1. 6.).

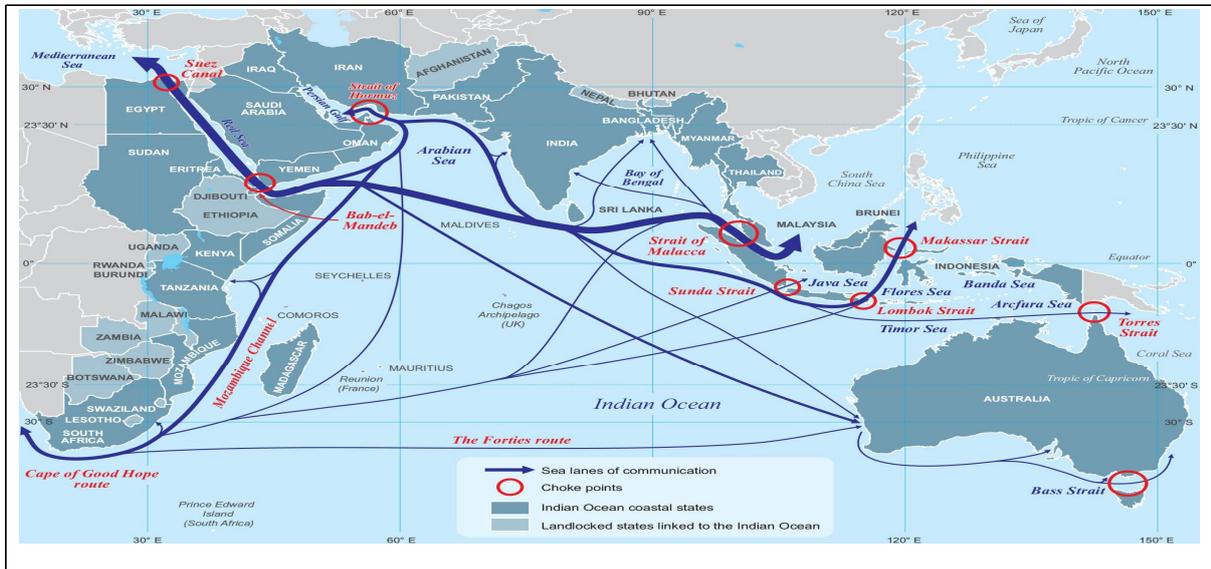
3) 인도는 연방정부가 관할하는 13개의 주요 항구(Major Ports)와 주정부(위원회)가 담당하는 217개의 중소 항구(Non-Major)를 통해 해상 무역을 영위하고 있음. 인도 항구·항만·수로부(Ministry of Ports, Shipping and Waterways), <https://shipmin.gov.in/division/ports-wing> (검색일: 2025. 1. 6.).

4) World Population Review, "Fishing Industry by Country 2024," President's Secretariat, Government of India(2023. 1. 27.), "More resilient and greener practices in the ocean are essential for a healthy ecosystem: President Murmu"(검색일: 2025. 1. 7.).

5) Carnegie(2023. 4. 18.), "Surrounding the Ocean: PRC Influence in the Indian Ocean."

6) 중국은 2013년 2억 달러라는 저렴한 가격으로 방글라데시 잠수함을 수주함. 중국은 미국과 인도가 해군력을 배치할 수 있는 말라카 해협을 통해 중동의 에너지 자원을 수송하는 것을 피하는 대신 여러 대체 경로를 만들고 있으며, 대체 경로 중 다수는 인도양을 통과함. CSIS(2023. 11. 17.), "Submarine Diplomacy."

그림 1. 인도양 무역 통로



자료: Institute for Security Studies((2022. 10. 20.), "The Great Game is afloat: Africa and Indian Ocean Geopolitics," 온라인 자료(검색일: 2025. 1. 7.).

■ 1991년 인도경제의 개방과 함께 인도의 대외교역이 지속 증가하고 있으며, 인도정부는 인도 자체의 해운업 및 조선업 역량을 강화하고자 함.

- 1990/91년 181억 달러 수준이었던 인도의 수출은 연평균 11% 증가해 2023/24년 4,371억 달러를 기록했으며, 동 기간 수입은 235억 달러에서 연평균 12.1% 증가해 6,782억 달러를 기록함.7)
- 1990/91년 수출은 인도 GDP의 5.7% 비중을 차지했으나 2023/24년 12%까지 증가했고, 수입 비중도 동년 기준 7.3%에서 19%까지 증가
- 2023년 기준 인도는 세계 17위 수출국이자 8위 수입국이며,8) 2023/24년 기준 115개 국가로 수출하고 있으나 인도의 선박은 인도 해외 무역의 5.4%를 운송하는 수준으로 매년 약 750억 달러를 외국 화물선 수입으로 지출9)
- 해외 무역의 성장세를 유지하고 경쟁력을 강화하려면 항구, 선박 및 해양 서비스와 같은 적절하고 효율적인 인프라가 필요
 - 인도의 운임비용이 2047년까지 4,000억 달러 규모로 증가할 것으로 전망됨에 따라, 인도정부는 향후 10년 동안 최소 1,000척 이상의 선박을 건조하는 것을 목표로 신규 해운회사를 설립해 수익을 창출하고자 함.10)

7) 인도 상공부 통계(검색일: 2025. 1. 6.).

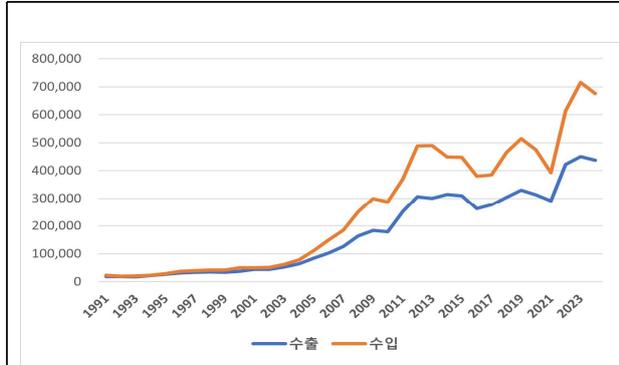
8) WTO(2024), *Global Trade Outlook*, p. 39.

9) 인도 항구·항만·수로부(Ministry of Ports, Shipping and Waterways Transport, 2024), "Statistics of India's Ship building and Ship Repairing industry," Overview.

10) Reuters(2024. 6. 5.), "Exclusive: India plans new shipping firm to capture revenue from growing trade"(검색일: 2024. 1. 20.).

그림 2. 1991년 이후 인도 수출입 추이

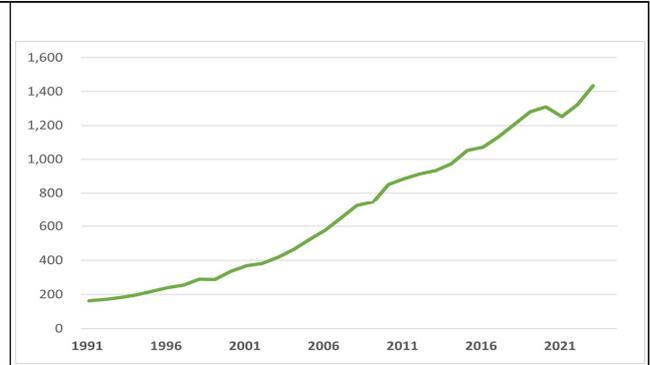
(단위: 백만 달러)



주: 인도 회계연도 기준.
자료: CMIE(검색일: 2025. 1. 6.).

그림 3. 인도 항구에서 처리된 연간 화물량

(단위: 백만 톤)



주: 인도 회계연도 기준.
자료: CMIE(검색일: 2025. 1. 6.).

■ 조선업은 투자 및 매출의 승수 효과뿐만 아니라 높은 고용 잠재력을 가지고 있는 사업으로,¹¹⁾ 인도정부는 일자리 창출 활성화 방안 중 하나로 조선업을 적극 육성하고자 함.

- 조선업은 선박을 건조하는 과정이 다양하고 제작상 자동화에 한계가 있어 일정 이상의 인력을 필요로 하며, 전후방 산업에도 연관 효과가 큼.¹²⁾
 - 전방산업에는 해운산업, 수산업, 레저산업, 방위산업이 포함되며, 후방산업에는 기계산업, 철광과 비철 금속 산업, 화학산업, 건축 및 인테리어 산업, 전자·전자 산업이 포함됨.
- 일자리 부족을 포함한 민생 문제는 2024년 총선에서 인도국민당(BJP)이 과반 확보에 실패한 주요 원인 중 하나로, 모디 3기 정부는 제조업 중심의 일자리 창출 압박을 받고 있음.¹³⁾
 - 인도정부는 ‘메이크 인 인디아(Make in India)’ 이니셔티브를 통해 서비스 및 농업 부문에 비해 고용 창출효과가 높은 제조업 부문의 성장을 촉진하고자 인프라 확충, 보조금 지급 등을 추진하고 있으며, 지난 6월 신정부 예산안을 통해 향후 5년간 일자리 창출에 2조 루피를 투입하기로 결정
 - 인도정부는 조선업 활성화를 통해 18만~20만 개의 일자리 창출효과를 기대하고 있음.

나. 인도의 조선업 현황

■ 1947년 독립 시점 기준 인도 캘커타와 뭄바이를 중심으로 45개의 조선소가 있었으나, 2022/23년 기준 총 35개의 조선소가 존재하며 그중 7개는 공공 부문에서 운영하고 나머지 28개는 민간에서 운영¹⁴⁾

11) 2015~19년 기준 우리나라 조선업 고용유발계수는 제조업 평균보다 높은 수준으로 나타남. 동 기간 조선업의 고용유발계수는 8.03, 7.38, 6.89, 6.87, 6.48이었으나, 제조업 평균의 고용유발계수는 5.76, 5.36, 4.92, 4.68, 4.72인(단위: 명/십억 원). ISTANS, 산업통계분석시스템 고용유발계수, <https://www.istans.or.kr:8080/mobile/suResult.do?scode=S311&pName=%EC%82%B0%EC%97%85%EC%97%B0%EA%B4%80%EA%B4%80%EA%B3%84>(검색일: 2025. 1. 10.).

12) 이은창, 오승환(2022), 「조선업의 가치사슬별 경쟁력 진단과 정책 방향」, 『산업포커스』, p. 48, 산업연구원.

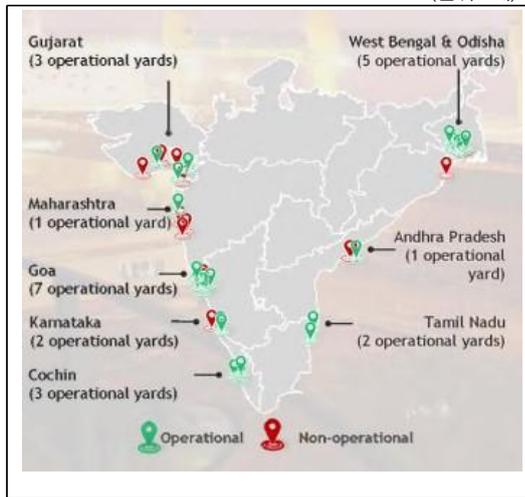
13) 김도연(2024), 「2024년 인도 총선 결과 분석 및 전망」, 동향세미나, 대외경제정책연구원.

14) 인도정부는 최근 5년간 선박 건조 혹은 수리 기록이 없는 조선소를 제외하고 집계하였음. 인도 항구·항만·수로부(2023), “Statistics of India’s Ship Building and Ship Repairing Industry,” Overview.

- 실질적으로 24개의 조선소가 가동하고 있고, 2023년 기준 인도의 선박 건조(Ship Building)와 수리 부문은 세계 시장에서 각각 1% 미만, 1~2%의 비중을 차지하며 선박 재활용 부문에서는 33% 비중을 차지(표 1 참고)
 - 인도의 선박 재활용 점유율은 지난 10년(2014~23년) 평균 기준 전 세계의 27%를 차지하며, 방글라데시, 인도, 파키스탄이 해당 분야를 주도하고 있음.
- 인도정부는 높은 금융비용, 낮은 기술력, 민간 조선소 붕괴로 인해 인도 조선업의 경쟁력이 약화되었다고 분석함(표 2 참고).
 - 인도 조선업 인력이 1 선박 건조량(CGT)을 생산하는 데 소요되는 시간은 150~180시간으로, 한국의 10배 이상이며, 최소 이자율도 10배 이상 높은 실정임.

그림 4. 인도 주요 조선소 위치

(단위: 개)



자료: 인도 항구·항만·수로부(2021), "Maritime India Vision 2030_Presentation," p. 6.

표 1. 2023년 글로벌 조선업 동향

(단위: %)

구분	인도 비중	주요국 비중
선박 건조 (Ship Building)	0.06%	한국(28%) 중국(51%) 일본(15%)
수리* (Ship Repair)	1~2%	중국, 싱가포르 UAE, 바레인 (상위 4국: ~70%)
해체 및 재활용 (Ship-Breaking, Recycling)	33%	방글라데시(46%) 인도(33%), 파키스탄(5%)**

주: *수리 부문 비중은 인도 항구·항만·수로부 자료를 인용함.

**파키스탄은 2022년 기준 18%를 차지했으나 2023년 5%로 급감함.

자료: UNCTAD, Ship building and recycling 통계(검색일: 2025. 1. 3.).

표 2. 주요국과 인도의 선박 건조 비용

국가	원자재 비용*		노동 비용			파이낸싱 파이낸싱 비용 이자율(%)
	철강 비중	기타 비용** 비중	노동 단가	생산성	순 노동비용	
	원자재의 30~40%	원자재의 60~70%	\$/mhr	Mhr/CGT	\$/CGT	
인도	100%	100%	3~4	150~180	620	10~12%
중국	90%	85%	5~6	50~60	300	2~5%
한국	95%	85%	15~20	10~15	325	1~2%
일본	95%	87%	20~25	1015	350	0~1%

주: *인도의 원자재 비용을 기준점(100%)으로 설정했을 때 다른 국가가 필요로 하는 비용을 나타낸 것임. 생산성은 국별 주요 조선소를 기준으로 분석됨.

**기타 비용은 해양 자재, 전기 등의 간접비를 포함함. CGT(Compensated Gross Tonnage)는 환산톤수로 실질적인 작업량의 크기를 의미.

자료: 인도 항구·항만·수로부(2021), "Maritime India Vision 2030," p. 149.

- 인도의 조선소 대부분이 선박 건조 및 수리를 하고 있으며, 인도 남부 케랄라에 위치한 코친 조선소(CSL)와 동북부 서벵골에 위치한 후글리 코친 조선소(HCSL)는 인도 항구·항만·수로부가 운영하고 있고, 인도 국방부는 힌두스탄 조선소(HSL)를 포함한 4개의 조선소를 운영하고 있음.
 - o 서 벵골 주정부는 주정부 중 유일하게 조선소(SWL)를 운영하고 있음.

표 3. 2022/23년 기준 인도의 주요 조선소 및 역량

(단위: 1,000DWT)

조선소명(위치)	건조	수리	운영
Cochin Shipyard Limited(CSL)(케랄라)	110	125	인도 항구·항만· 수로부
Hooghly Cochin Shipyard Limited(HCSL)(서벵골)	3.5	9.5	
Hindustan Shipyard Limited(HSL)(안드라프라데시)	80	80	인도 국방부
Mazagon Dock Shipbuilders Limited(MDSL) (마하라슈트라)	(40)*	-	
Garden Reach Ship-Builders and Engineers Limited(GRSE)(서벵골)	-	-	
Goa Shipyard Limited(GSL)(고아)	4.5	4.5	
Shalimar Works Limited, Kolkata(SWL)(서벵골)	1.2	0.09	주정부
합계	239.2	219.09	
Shoft Shipyard Pvt. Ltd(SSPL)(구자라트)	10	3	민간
San Marine(안드라프라데시)	8	7.8	
Mandovi Drydocks Ltd(MDD)(고아)	8	5	
Modest Infrastructure Pvt. Ltd(MIPL)(구자라트)	3.5	6	
Chowgule & Co. Ltd.(C&CL)(고아)	8	-	
Waterways Shipyard Pvt. Ltd.(WSPL)(고아)	8	8	
Yeoman Marine Service Ltd.(YMSL)(마하라슈트라)	5	0.45	
합계	50.5	30.25	

주: 1) 재화중량 톤수(DWT)는 Dead Weigh Tonnage의 약자로 선박이 적재할 수 있는 최대 적재량을 의미.

2) MDSL, GRSE는 DWT 기준 통계 미발표.

3) *는 2019/20년 기준.

자료: 인도 항구·항만·수로부(2024), "Statistics of India's Ship Building and Ship Repairing Industry 2022/23," pp. 7-9, p. 29를 참고하여 저자 작성.

- 인도정부가 운영하는 코친 조선소(CSL)의 선박 건조 능력(Shipbuilding Capacity)은 11만 DWT로 인도 최대 규모이며, 이어 힌두스탄 조선소(HSL)가 8만 DWT로 크고 민간 부문에서는 쇼프트(SSPL)가 1만 DWT로 가장 큼.
 - o 2022/23년 말 기준 인도의 조선사는 총 433척(24만 9,940DWT)을 수주했고, 그중 공공 부문이 125척(13만 4,550DWT)으로 전체의 54%를 차지했으며 민간은 308척(11만 5,390DWT)으로 42%를 차지함.

표 4. 선박 수주 현황(2023년 3월 31일 기준)

(단위: 척, 1,000DWT)

구분		유조선	진화물선	벌크선	여객선	기타	합계
공공 부문	척	3	0	12	19	91	125
	DWT	0.86	0	73.62	9.14	50.93	134.55
민간 부문	척	4	19	1	13	271	308
	DWT	3.70	72.91	3.50	2.32	32.96	115.39
합계	척	7	19	13	32	362	433
	DWT	4.55	72.91	77.12	11.46	83.89	249.94

자료: 인도 항구·항만·수로부(2024), p. 3.

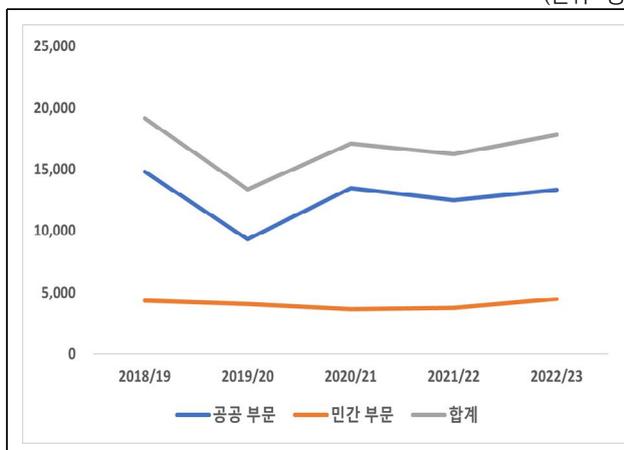
- 수리 능력도 CSL이 12만 5,000DWT로 가장 크며 이어 HSL이 8만 DWT를 기록했고, 워터웨이(W SPL)를 포함해 민간 조선소의 총 수리 능력은 26만 800DWT 규모로 공공부문의 12% 수준임.
- o 2022/23년 말 기준 총 439척의 배가 수리되었으며, 민간이 259척, 공공 부문이 180척을 수리했고, 그중 해외 선박은 총 47척으로 공공 부문이 3척, 민간 부문이 44척을 수리하였음.¹⁵⁾

■ 2022/23년 기준 인도의 조선업 고용은 한국의 1/6 수준인 1만 7,844명으로 집계되며,¹⁶⁾ 공공 부문이 1만 3,354명, 민간 부문은 4,490명으로 공공 부문이 인도 전체 고용의 75%를 차지하고 있음.

- 공공 부문에서는 MD SL가 5,907명으로 가장 많이 고용하고 있으며, CSL이 3,129명, GRSE가 1,748명을 고용하고 있고, 민간 부문에서는 SSLP의 고용인력이 1,092명으로 가장 많고 이어 C&CL이 1,051명, Chowgule Lavgan Shipcare Pvt. Ltd(CLSPL)가 562명으로 집계됨.

그림 5. 인도 조선업 고용 현황

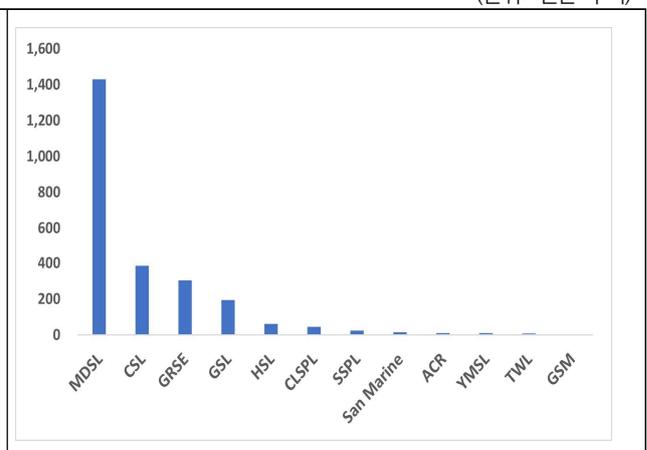
(단위: 명)



자료: 인도 항구·항만·수로부(2024), p. 62.

그림 6. 2022/23년 인도 주요 조선사별 이익(Profit)

(단위: 천만 루피)



자료: 인도 항구·항만·수로부(2024), p. 67.

15) 상동, p. 23.

16) 2024년 상반기 기준 우리나라 조선업종 근로자는 11만 4,000명 수준임. 「상반기 조선업종 근로자 11만 4,000명 수준·하반기에 7,000명 증가 전망」(2024. 8. 9.), 『해사신문』; 인도 항구·항만·수로부(2024), p. 62.

- 인도 국영 조선소가 민간 조선소와 비교해 큰 수익을 창출하고 있으며, 2022/23년 기준 국영 조선소인 MDSL이 1,429억 루피의 최대 수익을 창출했고 2위인 CSL은 387억 루피를 기록함.¹⁷⁾
- MDSL은 인도 국방부 산하의 조선소로 인도에서 유일하게 구축함과 재래식 잠수함을 건조하고 있으며, 전함 10척과 잠수함 11척의 동시 건조가 가능한 규모를 보유함.
 - MDSL은 수년간의 기술개발을 통해 인도 최고의 전함 조선소로 자리매김했으며, 프랑스 주요 조선사인 Naval Group과 협력해 스코르펜급 잠수함을 제작하고, 스텔스 유도 미사일 구축함(Vishakhapatnam) 과 스텔스 유도 미사일 프리깃함(Nilgiri)을 건조하고 있음.
 - 2022/23년 기준 수입의 90%가 선박 건조로부터 창출되었으며, 수리는 2%의 비중을 차지

그림 7. 인도 해군이 자체 제작한 주요 선박



자료: “MDL delivers 3rd Visakhapatnam-class destroyer to Indian Navy”(2023. 10. 20.), *Naval News*; “India’s MDL Launches Final Nilgiri-class P17A Frigate”(2023. 9. 1.), *Naval News*, 온라인 자료(모든 자료의 검색일: 2025. 1. 6.).

- CSL은 MDSL과 같이 국방용 선박 건조에 특화되었으며, 최근 차세대 미사일 함정을 제작하고 있음.
- 민간 조선소 중에서 가장 높은 수익을 기록하는 곳은 CLSPL로 동 기간 기준 46억 루피의 수익을 달성함.
 - CLSPL은 선박 수리를 중점적으로 하는 조선소로, 2022/23년 민간 조선소 기준 가장 많은 49척의 배를 수리함.¹⁸⁾

2. 인도의 조선업 육성 정책 및 국제협력 동향

가. 인도의 조선업 육성 정책

- 인도정부는 과거 해군 중심의 지원과 투자를 통해 군함 생산에 집중해 왔으나, 최근 제조업 중심의 경제 성장에 있어 상업용 조선업의 중요성을 인식하고 생태계 구축에 힘을 쏟고 있음.

17) 상동, p. 67.

18) Chowgule Lavgan 홈페이지, <https://chowgulelavgan.com/service/>(검색일: 2025. 1. 6.).

- 인도는 2030년 세계 10대 조선 대국에 진입하고 2047년까지 세계 5위가 되는 것을 목표로 수립했으며, 파이낸싱을 강화하고 자국 조선사를 육성하는 다양한 정책을 수립함.
- [파이낸싱] 인도정부는 2015년 12월 9일 국내 조선업을 장려하기 위해 10년(2016~26년) 동안 400억 루피 규모의 금융을 지원하는 “Shipbuilding Financial Assistance Policy(SBFAP)”를 승인함.¹⁹⁾
 - 해당 정책에 따라 인도 조선소는 “계약 가격”, “공정 가격”, “실제 수령 금액” 중 가장 낮은 금액 기준 20%의 보조금을 받게 되며, 보조금 지급 비율은 3년마다 3%씩 감소하는 구조임.
 - 2018/19년 기준 2억 9,000만 루피 규모였던 지원액은 지속 증가해 2023/24년 9억 루피로 확대되었으며, 지원받은 선박도 2018/19년 12척에서 2023/24년 50척으로 증가함.

표 5. Shipbuilding Financial Assistance Policy(SBFAP) 추진 현황

(단위: 천만 루피, 척)

연도	금융 지원 규모	지원받은 선박 수
2018/19	29	12
2019/20	27	7
2020/21	58	15
2021/22	65	17
2022/23	58	32
2023/24	90	50

자료: 인도 항만·해운·수로부(2024), “Annual Report 2023/24,” p. 61.

- [조선소에 인프라 지위 부여] 모디 정부 출범과 함께 인도정부는 제조업 활성화 정책인 ‘Make in India’를 강화하는 방안으로 2016년 4월 조선소에 인프라 지위를 부여하고 금융 접근성을 개선함.
 - 인도정부는 1) 교통 및 물류, 2) 물 및 위생, 3) 에너지, 4) 통신, 5) 사회 및 상업 인프라를 핵심 인프라 5개로 식별하고 주택, 조선 등을 37개 하위 인프라 부문에 포함해 저금리와 같은 금융 혜택을 제공하고 있음.²⁰⁾

■ 2020년 인도 항만부는 ‘인도 해양 비전(Maritime India Vision) 2030’을 통해 선박 건조, 수리, 재활용 부문에 다양한 정책을 발표함.²¹⁾

- 인도 해양 비전 2030은 인도가 세계 해양 부문의 선두로 자리매김하기 위한 목표 및 종합적인 실행계획을 담은 정책으로, △항만 인프라 개발, △물류 효율성 향상, △내륙 수로 활용 확대, △조선, 수리, 재활용 육성 등을 포함한 10개의 핵심 부문으로 구성됨.

19) Ministry of Ports, Shipping and Waterways 보도자료(2024. 12. 17.), “Parliament Question: - Ship Building Industry.”

20) 도로, 항구, 내륙 수로, 공항, 철도, 발전(發電), 데이터 센터, 병원, 스포츠 시설 등이 하위 인프라에 포함됨. Ministry of Finance, Government of India(2023. 12. 27.), “Ministry of Finance Year Ender 2023: Department of Economic Affairs”; Infrastructure In India, “Harmonized Master List,” https://infrastructureinindia.gov.in/harmonized_list(검색일: 2025. 1. 6.).

21) Ministry of Ports, Shipping and Waterways, Government of India, “https://shipmin.gov.in/sites/default/files/MIV%202030%20Presentation_compressed_0.pdf(검색일: 2025. 1. 3.).

- [선박 건조] 자립 인도(Atmanirbhar Bharat) PPP 조항²²⁾ 및 우선권(RoFR) 규정²³⁾을 활용해 인도 조선업의 국내 수요 활성화, 조선업 관련 부품 플랫폼 개발, 선박 설계 DB 구축 및 프로세스 개선, 설계 클러스터 식별 및 인센티브 제공을 통한 해양 설계 생태계 구축이 포함됨.
 - [수리] 자립 인도(Atmanirbhar Bharat) PPP 조항 및 우선권(RoFR) 규정을 활용해 수리 부문의 국내 수요를 활성화하고, 선박 수리 클러스터 개발을 통한 산업 생태계 조성, 자유무역창고(Free Trade Depots) 운영을 통한 부품 수입 절차 완화, 부유식 드라이독(Floating Dry Dock) 개발, 선박 수리 전문센터 개발을 계획함.
 - [선박 재활용] 동부 해안을 중심으로 선박 재활용 클러스터 개발, 국가표준(BIS) 개정을 통해 선박 해체 과정에서 발생한 고철을 고강도(TMT) 철근 생산에 사용하도록 허용, 선박 재활용 센터 설립 및 연 관 박람회 개최 등을 계획함.
- 이 외에도 주요 항만에 필요한 예인선 전세 계약은 7년 이상의 기간으로 하되 인도에서 제작된 예인선 사용을 의무화하고, 어업 활성화를 통한 선박 수요 증대(PMMSY)를 추진하고 있음.

표 6. 인도정부의 조선업 육성 정책 주요 내용

구분	주요 내용
Shipbuilding Financial Assistance Policy(2016-2026)	<ul style="list-style-type: none"> - 2016~26년 체결된 계약을 대상으로 20%의 재정 지원 - 풍력 발전을 설치한 선박을 특수 선박으로 분류하고 4억 루피 이상 지원 - 메탄올/암모니아/수소 연료 전지 등 친환경 연료를 사용하는 선박을 대상으로 조선비용의 30% 재정 지원 - 전기 및 하이브리드 추진 시스템이 장착된 선박을 대상으로 조선비용의 20% 금융 지원
Grant of Infrastructure Status (2016)	<ul style="list-style-type: none"> - 조선소에 인프라 지위를 부여, 인도 조선소는 장기 저비용 자본을 확보하고 설비 확장을 위한 투자 가능
Atmanirbhar Bharat Policy (2020)	<p>[선박 건조]</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2023년 이후 정부(공공기관)는 인도에서 제작된 선박만 이용 가능 - 20년 이상의 외국 국적 선박은 정부/공공기관/민간 사용 불가 <p>[수리]</p> <ul style="list-style-type: none"> - 20억 루피 미만 선박 수리는 현지 조선소에서만 가능 - 공공 부문 조선소는 향후 모든 선박의 수리/업그레이드 사항을 계획하고 공개 - 항만·해운·수로부(MoPSW)의 관리기관이 소유 및 운영하는 모든 선박의 수리는 인도 조선소에서만 수행 가능
SOP for Chartering/Procurement of Tugs(2020)	<ul style="list-style-type: none"> - 주요 항만에 필요한 예인선 전세 계약은 7년 이상의 기간으로 하되 인도에서 제작된 예인선 사용을 의무화 - 20억 루피 미만 예인선은 글로벌 입찰 금지
Pradhan Mantri Matsya Sampada Yojana(PMMSY) (2020)	<ul style="list-style-type: none"> - 어업 활성화를 통한 선박 수요 증대

자료: 인도 항만·해운·수로부(2024), "MIV 2030," p. 148, pp. 150-153, pp. 158-159를 참고하여 저자 작성.

22) 자립 인도 PPP 조항은 인도의 공기업 및 정부 기관이 인도 산업무역진흥청(DPIIT)-PPP 조항에 따라 인도 조선소에서만 선박 건조 및 수리를 해야 한다는 의무를 명시하고 있음. 인도 항구·항만·수로부(2021), "Maritime India Vision 2030," p. 159.

23) RoFR은 Right of First Refusal의 약자로, 외국 조선소가 제시한 최저가에 맞춰 입찰할 기회를 인도 조선소가 우선 부여받는 것을 의미함. 우선순위 1위 Indian built, Indian flagged(Indian owned), 2위 Foreign built, Indian flagged (Indian owned), 3위 Indian built, foreign flagged(foreign owned). Ministry of Ports, Shipping and Waterways(2023. 12. 15.), "To promote indigenous shipbuilding the hierarchy of Right of First Refusal (RoFR) to be followed for all kind of tender have been revised"(검색일: 2025. 1. 10.).

■ 인도는 4개의 메가 조선 단지(Shipbuilding Park) 조성을 계획하고 있음.²⁴⁾

- 메가 조선단지는 서부의 구자라트 및 마하라슈트라, 동부의 안드라프라데시 및 오딧사에 각 2개가 설립될 계획이며, 2030년까지 동부와 서부에 각 1개의 조선단지 완공을 목표로 함.
 - 도로, 토지개발, 전력 및 수자원 등의 주요 인프라는 정부가 개발 및 지원하고, 크레인, 리프팅 및 절단 기계, 드라이 독 제작, 인력 개발은 민간 부문이 참여하는 PPP 형태로 진행될 예정임.
 - 인도정부는 메가 조선단지를 통해 인도에서 300만 톤 이상의 대규모 화물 선박 건조를 기대하며, 아울러 해상 사고에 대비한 구조 지원 역량(Places of Refuge)도 확대하고자 함.
 - 구자라트 해사청(Gujarat Maritime Board)은 바브나가르(Bhavnagar)에 해양 조선소 단지를 개발하고, 아메다바드(Ahmedabad) 또는 구자라트 국제금융기술도시(GIFT City)에 해양 서비스 클러스터를 조성하는 작업을 진행하고 있음.²⁵⁾

나. 인도의 조선업 국제협력 동향

■ 인도는 프랑스, 이탈리아, 노르웨이를 포함한 유럽 국가를 중심으로 다양한 형태의 조선업 협력을 추진해 옴.

- [프랑스] 2005년 인도는 프랑스 Naval Group에 6척의 잠수함을 주문했고, 2022년 인도정부의 메이크인 인디아 정책에 따라 프랑스의 기술이전을 활용해 인도 MDSL이 6척 중 마지막 잠수함인 박쉬르(Vagsheer)를 완공하였음.
 - MDSL과 Naval Group은 50개가 넘는 인도 기업으로 구성된 연관 산업 생태계를 개발했으며, MDSL은 이번 프로젝트로 인도의 조선업 및 연관 기술을 강화했다고 평가함.²⁶⁾
- [이탈리아] 세계 최대 조선업체 중 하나인 이탈리아의 핀칸티에리(Fincantieri)와 CSL은 2020년 국방부 신구 선박의 설계, 조달 및 현지 건조와 부품 현지 생산 및 마케팅, 선박 수리, 인도 인력 훈련 및 설계 등 종합 컨설팅을 포함한 양해각서를 체결하였음.²⁷⁾
 - 핀칸티에리는 인도 해군의 함대 부문을 전략적 시장으로 간주하고 CSL과 계약을 체결하여 인도 해군이 발주한 항공모함 비크란트(Vikrant)의 엔진 시스템 설계 및 통합, 보완 서비스를 제공하였음.
 - 핀칸티에리는 인도 해군에 두 척의 함대 유조선 '디팍(Deepak)'과 '샤티(Shakti)'를 2008년, 2011년에 인도했으며,²⁸⁾ 인도국립해양기술연구소(NIOT)의 연구선인 '사카르 니디(Sagar Nidhi)'를 건조한 사례가 있음.

24) Ministry of Ports, Shipping and Waterways, Government of India(2024. 9. 13.), "20th Maritime State Development Council (MSDC) in Goa Concludes Successfully Over 100 Key Issues Resolved Across Various States at 20th MSDC Mega shipbuilding park plans across the states discussed."(검색일: 2025. 1. 20.).

25) Ministry of Ports, Shipping and Waterways, Government of India(2024), "Annual Report 2023/24," p. 60.

26) Naval Group 홈페이지(2022. 4. 20.), "Launching of the Vagsheer, the sixth Indian Kalvari-class submarine with Scorpene® design, entirely made in India."(검색일: 2025. 1. 20.).

27) Fincantieri 홈페이지(2020. 10. 27.), "COOPERATION AGREEMENT BETWEEN FINCANTIERI AND THE INDIAN SHIPYARD COCHIN"(검색일: 2025. 1. 6.).

28) Naval Technology(2013. 4. 23.), "Deepak Class Fleet Tankers"(검색일: 2025. 1. 20.).

- [노르웨이] 2020년 7월 CSL은 노르웨이 ASKO Maritime AS 사에 자율 전기 선박 2척을 건조해 인도했으며, 2024년 12월 CSL의 자회사인 Udupi Cochin은 노르웨이 Wilson ASA에 친환경적인 디젤-전기 선박을 건조하고 진수 완료함.²⁹⁾
 - 자율 전기 선박 프로젝트는 노르웨이 정부가 일부 자금을 지원하는 프로젝트로, 무공해 화물 운송을 목표로 자율 기술 분야의 세계적 선도 기업인 콩스버그(Kongsberg)와 대형 해운사인 빌헬름센(Wilhelmsen)의 합작 회사인 Massterly AS가 프로젝트를 관리함.
 - Udupi Cochin은 일반 화물선을 완공함으로써 유럽 시장 진출에 확실한 발판을 마련했다는 점과 자립인도 이니셔티브의 일환인 '세계를 위한 제조(Make for the World)'를 실천한 사례라는 점에서 긍정적인 평가를 받고 있음.³⁰⁾

■ 최근 인도정부는 한국과 일본에 조선업 관련 협력을 적극적으로 모색하고 있음.

- 인도정부는 자국의 조선 클러스터를 구축하기 위해 한국과 일본에 투자와 기술 이전 협력을 추진하고 있음.
 - 인도는 1980년대 일본의 스즈키 자동차와 협력을 통해 시작된 인도의 자동차 혁명을 조선 부문에서 재현하고자 하며, 한국의 한화오션과 삼성중공업, 일본의 미쓰비시 조선 및 미쓰이 엔지니어링을 유력한 협력 파트너로 언급함.³¹⁾
 - CSL은 1982년 일본 미쓰비시 중공업(MHI)과 기술 협력을 통해 조선소 시설을 설계 및 건설한 사례가 있음.³²⁾
- 인도 TK 라마찬드란(T.K. Ramachandran) 인도 항만·해운·수로부 차관과 마두 나이르(Madhu Nair) CSL 최고경영자 등 인도 관계자는 2024년 11월 29일 한화오션 거제사업장, 12월 2일 삼성중공업 거제조선소, 3일 HD현대중공업 울산조선소를 방문해 한국 주요 조선소의 인도 현지 조선소 설립과 기술 이전 등 협력 가능성을 모색함.³³⁾³⁴⁾
 - 인도 측 방문단은 일본의 가와사키(Kawasaki) 중공업과 츠네이시(Tsuneishi Shipbuilding) 조선소 등도 방문함.³⁵⁾

29) Ministry of Ports, Shipping and Waterways(2020. 7. 16.), "Cochin Shipyard Limited signs contract for construction of Autonomous electric vessels for ASKO maritime AS, Norway"; The Hindu(2022. 6. 25.), "CSL delivers two autonomous electric barges to Norwegian firm."

30) DH(2024. 12. 17.), "Udupi Cochin Shipyard launches first vessel built for Norwegian firm," <https://www.deccanherald.com/india/karnataka/udupi-cochin-shipyard-launches-first-vessel-built-for-norwegian-firm-3320625>.

31) Business Standard(2024. 9. 15.), "India seeks investment from S Korea, Japan to set up shipbuilding clusters."

32) CSL 홈페이지, <https://cochinshipyard.in/history>(검색일: 2025. 1. 6.).

33) 인도 타밀나두와 안드라 프라데시 관계자는 한국에서 개최된 대외협력기금 협력 워크숍에 참여해 항만과 조선 개발 계획을 발표함. 기획재정부 보도자료(2024. 11. 17.), 「인도 시장 진출을 위한 한-인도 정부, 관계기관 간 교류의 장 마련」.

34) 「인도, '빅3' 조선업체 잇단 방문...현지조선소 설립 등 투자요청」(2024. 12. 26.), 『연합뉴스』(검색일: 2025. 1. 6.).

35) 상동.

3. 전망 및 시사점

■ 인도의 조선업은 정부의 적극적인 정책과 지원을 바탕으로 빠르게 성장할 것으로 예상됨.³⁶⁾

- 인도의 조선업 시장은 2022년 기준 9,000만 달러에서 연평균 60% 성장해 2033년 81억 달러를 기록할 전망이다.³⁷⁾
- 2024년 6월 출범한 모디 3기 정부는 조선업을 육성하기 위해 3,000억 루피 규모의 해양개발펀드(MDF: Maritime Development Fund)를 계획했고,³⁸⁾ 같은 해 10월 인도 하원은 조선업 생태계를 활성화하기 위한 새로운 법안을 제출함.³⁹⁾
 - 해양개발펀드는 해운회사, 조선소, 기타 해양 인프라의 생산 역량 확장을 위한 자본, 선박 소유 및 임대 법인 자금, 대체 연료 인프라(수소, 메탄올 등) 개발기업 투자 등의 분야에서 파이낸싱 지원을 통해 조선업을 활성화할 예정임.
 - 새로운 상선 법안(Merchant Shipping Bill, 2024)은 1958년 제정된 상선 법안을 대체하는 것으로, 선박 등록 절차 간소화, 선원 복지 향상, 해체 및 재활용 예정 선박의 임시 승인 등을 포함하고 있음.

■ 인도정부는 조선업 부문의 기술과 투자 확보를 위해 국제협력을 강화할 것으로 전망됨.

- 인도정부는 사상 최대 규모의 자본지출을 할당해 조선, 철도, 항만, 항공, 조선 등의 인프라 개발을 동시다발적으로 추진하고 있고,⁴⁰⁾ 국내 기술과 투자만으로는 대규모 인프라 프로젝트를 추진하는 데 한계가 있음.
- 한편 지역의 영향력 확대 전략 측면에서 우방국과 안보 중심의 협력을 확대할 것으로 전망됨.
 - 2023년 인도 L&T(Larsen & Toubro)와 MDSL은 인도에서 미국 해군의 비전투 지원함에 대한 수리 작업을 수행한다는 공식 협약인 MSRAs(Master Ship Repair Agreements)를 체결했고, 트럼프 2기에도 이러한 기조는 유지될 것으로 예상됨.⁴¹⁾⁴²⁾

■ 세계 많은 국가가 경쟁적으로 대인도 진출을 추진하고 있는 시점에서 한국은 인도와 조선업 부문의 협력사업을 선제적으로 발굴하고, 양국간 교류를 더욱 활성화하는 발판으로 활용할 필요가 있음.

36) 조선업은 자본과 기술, 노동력이 모두 뒷받침되어야 하는 종합 산업이며, 산업연구원은 중국이 조선업 부문에서 높은 경쟁력을 가지게 된 것은 중국정부가 장기간 조선업을 육성하기 위한 '해양 굴기'의 노력이라고 분석하였음. 이은창(2024), 「중국이 뒤처진 조선업 가치사슬 종합경쟁력, 새로운 한국형 해양전략 필요」, 『KIET 산업경제』, 산업연구원.

37) Business Standard(2024. 9. 16.). "What does the global shipbuilding industry look like, and where is India?"(검색일: 2025. 1. 21.).

38) Indian Infrastructure(2024. 11. 20.), "Government to set up a maritime development fund worth Rs 300 billion"(검색일: 2025. 1. 21.).

39) Ministry of Parliament Affairs(2024. 12. 20.), "WINTER SESSION OF PARLIAMENT ADJOURNS SINE DIE"; Financial Express(2024. 12. 20.), "Radical overhaul of shipping laws"(검색일: 2025. 1. 20.).

40) 자세한 내용은 김정곤, 김도연, 윤지현, 강반디, 이순철(2024), 『인도의 인프라 정책 및 수요 분석과 한-인도 협력방안: 개발협력을 중심으로』, 대외경제정책연구원(발간 예정) 참고.

41) National Maritime Foundation(2024. 6. 26.), "ASSESSING INDIA-US "MASTER SHIP REPAIR AGREEMENTS(MSRAs)"(검색일: 2025. 1. 20.).

42) East Asia Forum(2025. 1. 1.), "Trump 2.0 will see stronger US security ties with India"(검색일: 2025. 1. 20.).

- 인도의 수요가 높고 우리나라의 비교우위 경쟁력이 높은 부문인 조선업 분야 사업을 통해 협력 성공 사례가 도출된다면, 인도-한국 간의 심리적 간극을 좁히는 호혜적인 분위기가 조성될 것으로 기대
- 한국과 인도는 △조선업 부품, △조선업 인력 양성, △친환경 조선업 기술 공동 개발, △정책 및 제도 논의 등의 협력 프로젝트를 추진해 볼 수 있음.
 - 인도정부는 산업의 국산화를 통한 경쟁력 강화와 비용 절감에 큰 관심이 있으므로 한국조선기자재공업협동조합(KOMEA)과 인도 공과대(IIT), 인도 전기전자제조업협회(IEEM), 인도자동차부품제조협회(ACMA)를 중심으로 부품 단지와 설계 허브를 고려해 볼 수 있음.⁴³⁾
 - 우리나라의 조선 관련 기관은 인도 고아(Goa)의 조선기술대학(Institute of Shipbuilding Technology), 첸나이 인도해양대학(India Maritime University)과 제휴를 통해 인력 및 훈련 프로그램을 개발할 수 있음.
- 국제해사기구(IMO)*는 환경오염 물질에 대한 배출규제를 지속 확대 적용할 방침으로, 조선업 부문의 친환경 기술개발을 공동으로 논의해 볼 수 있음.⁴⁴⁾
 - * IMO(International Maritime Organization)는 선박의 안전 및 보안, 해양 및 대기오염 방지를 책임지는 UN 산하 전문기관임.
 - 인도정부가 2030년 친환경 조선의 글로벌 허브가 되겠다는 목표를 수립함에 따라 인도 조선사도 녹색 운송과 기술개발에 상당한 관심을 기울이고 있으며, CSL은 노르웨이 Samskip의 수주를 받아 그린수소를 연료로 사용하는 무공해 중소형 화물선을 제작하고 있음.⁴⁵⁾
- 이를 통해 한국의 조선사 및 연관 부문은 파키스탄과 방글라데시 등 인도 주변 지역에서의 해양 부문 영향력도 확대할 수 있을 것으로 기대됨. **KIEP**

43) CSDR(2024. 12. 16.), "Shipbuilding and Repair: Actualizing the Potential of India-ROK Strategic Cooperation"(검색일: 2025. 1. 20.).

44) 2020년 1월 1일부터 국제항행 선박 연료유의 황 함유량을 0.5% 이하로 대폭 강화하는 규제(IMO 2020)가 시행되고 있으며, 2027년부터 전 세계 모든 선박을 대상으로 배출하는 온실가스에 부담금이 도입될 예정임. 국내 조선사는 친환경 선박을 포함한 고부가가치 선박에 기술경쟁력을 보유한 것으로 평가받고 있음. 한국은행(2022. 7. 28.), 「최근 조선업 현황 및 경남 지역경제에 미치는 영향」, p. 4.

45) Container News(2023. 3. 21.), "Samskip orders zero-emission feeder container ships from Indian shipbuilder"(검색일: 2025. 1. 20.).