

델리 브리핑

[Key Indicators]

1. 주요 경제지표

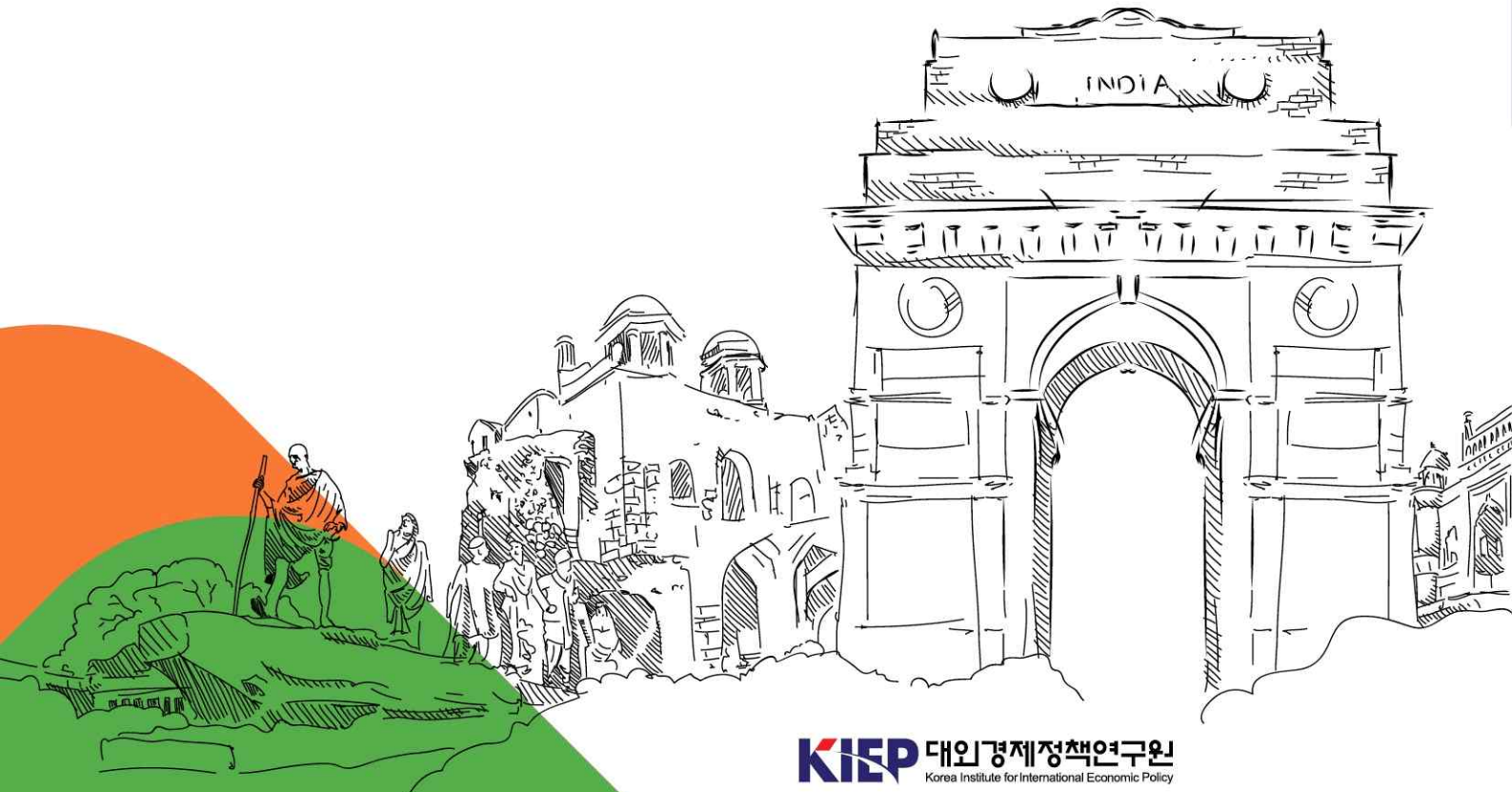
[Issue and Trend]

2. 일본의 對인도 경제협력 현황과 투자 전략

3. 인도의 배터리 핵심광물 공급망 현황과 전략

[Focus and Analysis]

4. 한국-인도 조선업 협력 가능성과 시사점



요 약

▶ [Key Indicators] 주요 경제지표

- 2025/26년 3분기(10~12월) 국내총생산(GDP)은 전년동기 대비 7.8% 증가하였고, 총부가가치(GVA) 역시 제조업(13.3%), 서비스업(9.5%) 등의 성장에 힘입어 7.8% 성장
- 3월 제조업 PMI는 53.8로 전월 대비 3.1 감소, 서비스업 PMI는 2개월 연속 감소한 57.2 기록, 소비자물가 상승률(CPI)은 3.4%로 상승세

▶ [Issue and Trend] 일본의 對인도 경제협력 현황과 투자 전략

- 2025/26년 일본의 對인도 수출액은 2020/21년 이후 급성장한 214억 3,000만 달러로 집계, 무역수지 흑자 폭이 꾸준히 늘어났으며, 2025/26년에는 153억 9,000만 달러의 무역수지 흑자 달성
- 일본은 세계 최대 인구와 높은 성장률을 보유한 인도의 시장잠재력에 주목, 2024/25년 對 인도 외국인 직접 투자(FDI) 규모는 24억 7,800만 달러 기록, 이에 따라, 인도 FDI 투자국 7위를 차지
- 2026년 4월 일본 외무성은 서남아시아와 산하에 對인도 직접 투자 지원을 전담하는 '일본-인도 경제과'를 신설, 이를 통해 주요 분야 협력 확대를 위한 행정 절차를 간소화하는 등 규제 및 투자 장벽을 해소에 주력

▶ [Issue and Trend] 인도의 배터리 핵심광물 공급망 현황과 전략

- 인도는 2030년까지 재생에너지 비중 50%, EV 판매 비중 30% 확대를 목표로 하고 있어, 배터리 핵심 소재(코발트·리튬·니켈 등)의 안정적 확보가 중요한 정책적 과제로 부상
- 이들 주요 핵심 광물의 자국 내 매장량 정보가 불투명하고 생산이 극히 제한적이어서 중국 등 일부 국가에 대한 수입 의존도가 심화되는 추세, 최근의 지정학적 위기로 핵심광물 공급망의 불확실성 또한 확대
- 핵심 광물 수요 급증 전망과 시나리오별 전략적 대응 방향이 상이한 만큼, 주요 품목의 국내 생산역량 강화 및 공급망 포트폴리오를 다변화하여, 제조업 육성 및 재생에너지 활성화 등의 국가 목표 달성에 기여할 필요

▶ [Focus and Analysis] 한국-인도 조선업 협력 가능성과 시사점

- 1970년대 초 대형 조선업을 시작한 한국은 당시의 낮은 인건비와 저비용 구조, 우수한 인적 자원 등을 기반으로 빠르게 성장하여 2000년대 초에 조선업 세계 1위에 오르는 성공적인 성과를 이룬 바 있음
- 그러나 제조업 대국 중국이 조선 설비에 대규모로 투자하면서 한국은 2위로 밀려났고, 최근 들어 가격경쟁력과 인력난 등의 문제로 경쟁력이 급격하게 저하되고 점유율이 급락하는 등 위기 징후까지 나타나고 있어 이를 극복하기 위한 해외 개도국과의 협력이 필요한 시점임
- 인도는 정부의 강력한 조선업 투자 및 지원 의지, 풍부한 노동력과 낮은 비용구조, 철강을 비롯한 관련 제조업의 발전 등 조선산업 발전에 필요한 조건들을 갖춰 나가고 있으며, 인구와 무역의 대국으로서 그리고 중국과의 안보 문제 등으로 많은 상선과 함정에 대한 잠재적인 수요를 가지고 있음
- 인도의 풍부한 노동력과 저원가 구조, 정부의 지원정책 등에 더해 한국이 가진 설계 및 생산기술이 제공되는 협력이 이루어지면 양국의 경쟁력 향상 등 시너지가 예상되고 안보적 상호 이익까지도 기대됨
- 다만, 우리 기업들은 인도와 같은 대국의 지나친 규모의 설비 투자를 경계하고 국내 조선기자재 산업의 존속을 위한 지원책도 강구하며 기술유출과 국내 산업 공동화 방지를 위해서도 정부와 함께 공동 노력할 필요가 있음

Key Indicators

1. 주요 경제지표

가. 국민 계정 (GDP, GVA) 주요 지표

(전년동기 대비 성장률, %)

구분	FY24/25	FY25/26 (추정치)	FY24/25			FY25/26		
			Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3
국내총생산(GDP)	7.1	7.6	6.6	7.4	7.0	6.7	8.4	7.8
총소비	민간 부문(PFCE)	7.7	5.6	6.0	5.6	9.2	8.0	8.7
	공공 부문(GFCE)	6.6	7.0	7.6	3.6	5.8	6.6	4.7
총 고정 자본 형성(GFCF)	6.4	7.1	6.6	6.3	6.2	4.9	8.4	7.8
수출	6.6	6.5	3.1	10.5	5.4	6.6	10.2	5.6
수입	5.3	6.4	4.6	2.9	5.5	7.4	5.9	8.6
총부가가치(GVA)	7.3	7.7	6.5	7.8	7.1	7.0	8.6	7.8
I. 1차산업	4.9	2.6	4.6	6.4	4.6	4.2	2.8	1.7
농업, 임업 및 어업	4.2	2.4	4.1	5.8	3.8	4.2	2.3	1.4
광업	11.7	4.1	8.3	13.1	12.9	4.5	6.1	4.7
II. 2차산업	8.0	9.1	4.8	8.4	9.8	7.4	10.9	10.1
제조업	9.3	11.5	4.9	10.8	11.8	10.6	13.2	13.3
전기, 가스, 수도 등 공공서비스	2.9	1.5	-0.2	0.6	2.1	-1.9	3.9	1.5
건설업	7.3	7.1	6.1	6.4	8.0	5.4	8.7	6.6
III. 3차산업	7.9	9.0	8.1	8.2	6.8	7.8	9.3	9.5
도소매, 운송, 정보통신업	6.6	10.1	6.6	6.7	6.3	9.4	10.4	11.0
금융 및 보험업	10.0	9.9	10.0	11.1	8.8	8.8	9.9	11.2
공공 행정, 국방 및 기타 서비스	5.0	5.8	6.0	4.4	3.2	4.3	6.9	4.5

주 : 실질 기준.

자료: Press note on Quarterly Estimates of Gross Domestic Product For The Second Quarter (July–September) of 2025–26; (Published on 2025.11.28); Press note on First Advance Estimates of Gross Domestic Product for 2025–26 (Published on 2026.1.7); *Press Release on New Series Of Gross Domestic Product (GDP) Estimates With Base Year 2022–23 (Published on 2026.2.27) 등을 참고하여 정리

나. 산업·고용·통화·대외 부문 주요 지표

(전년동월 대비 성장률, %)

구분	2025년									2026년		
	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월	3월
실물 부문												
산업 생산	2.6	1.9	1.5	3.5	4.1	4.6	0.5	7.2	8.0	5.1	5.2	-
광업	-0.2	-0.1	-8.7	-7.2	6.6	-0.4	-1.8	5.8	6.9	4.3	3.1	-
제조업	3.1	3.2	3.9	5.4	3.8	5.6	2.0	8.5	8.4	5.3	6.0	-
전기업	1.7	-4.7	-2.6	0.6	4.1	3.1	-6.9	-1.5	6.3	5.1	2.3	-
자본재	14.0	13.3	3.5	5.0	4.5	5.4	2.1	10.1	8.3	4.1	12.5	-
내구성 소비재	6.2	-0.9	2.9	7.7	3.5	10.0	-1.3	11.2	12.4	7.2	7.3	-
비내구성 소비재	-2.7	-1.0	-0.4	0.5	-6.4	-0.3	-5.2	8.0	8.5	-2.3	-0.6	-
주요 인프라 생산	1.0	1.2	2.2	3.7	6.5	3.3	-0.1	2.1	4.7	4.7	2.3	-
제조업 PMI	58.2	57.6	58.4	59.1	59.3	57.7	59.2	56.6	55.0	55.4	56.9	53.8
서비스업 PMI	58.7	58.8	60.4	60.5	62.9	60.9	58.9	59.8	58.0	58.5	58.1	57.2
종합 PMI	59.7	59.3	61.0	61.1	63.2	61.0	60.4	59.7	57.8	58.4	58.9	56.5
상품 및 서비스세(GST) (INR trn)	2.4	2.0	1.8	2.0	1.9	1.9	2.0	1.8	1.7	2.0	1.9	-
고용 부문												
실업률(%)	5.1	5.6	5.6	5.2	5.1	5.3	5.2	4.7	4.8	5.0	4.9	5.1
통화 부문												
소비자물가지수(CPI)	3.2	2.8	2.1	1.6	2.1	1.4	0.3	0.7	1.3	2.8	3.2	3.4
근원 CPI	4.2	4.2	4.4	4.1	4.2	4.4	4.3	4.3	4.6	3.4	3.4	-
도매물가지수(WPI)	0.9	0.1	-0.2	-0.6	0.5	0.1	-1.2	-0.1	0.8	1.8	2.1	-
M3(총유동성)	9.4	9.3	9.5	9.6	9.8	9.2	10.3	9.9	12.1	12.0	12.6	-
대출	10.1	8.8	9.3	9.8	9.8	10.2	12.2	11.2	14.1	14.1	14.8	-
총예금	10.2	10.0	10.4	10.2	10.2	9.9	9.5	10.2	9.4	12.5	11.2	10.8
기준금리(%)	6.00	6.00	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50	5.50	5.25	5.25	5.25	5.25
대외 부문												
수출	-3.8	-1.3	-1.3	13.2	5.6	6.0	-12.5	18.6	1.3	0.5	-0.8	-
수입	20.0	-1.4	-3.4	9.0	-9.6	17.6	17.0	-2.0	8.7	19.7	24.1	-
비석유·금 수입	18.7	12.3	0.0	8.7	-1.3	16.5	12.4	16.6	12.0	4.8	16.7	-
무역 수지(10억 달러)	-27.1	-22.6	-19.1	-27.6	-27.2	-33.1	-41.7	-24.7	-25.1	-34.7	-27.1	-
외환보유고(10억 달러)	688	691	698	690	695	700	690	688	688	712	728	-
순 FII 유입	-2.3	3.6	-0.9	-0.6	-2.3	-1.4	4.0	0.3	-4.3	-3.2	4.2	-13.6
FII 주식	0.5	2.3	1.7	-2.1	-4.0	-2.7	1.7	-0.4	-2.5	-4.0	2.5	-12.7
FII 채권	-0.6	-1.1	-1.2	0.9	1.7	1.3	2.4	0.7	-1.8	0.7	1.7	-0.9
순 FDI	1.7	1.5	2.5	4.9	-0.6	-1.7	-1.7	-0.5	-1.6	-1.4	-	-
USD/INR(월말)	84.5	85.6	85.9	86.2	87.6	88.3	88.4	88.8	90.0	90.9	90.7	94.0

주: 실업률은 통계청(MoSPI) 'PLFS(정기 노동력 자료)* 월별 자료 활용

자료: Deutsche Bank(2026.4.8.) 'India Economic Weekly', 'IMoSPI Monthly Bulletins' 등을 활용하여 정리

2.

일본의 對인도 경제협력 현황과 투자 전략

박 원 빈

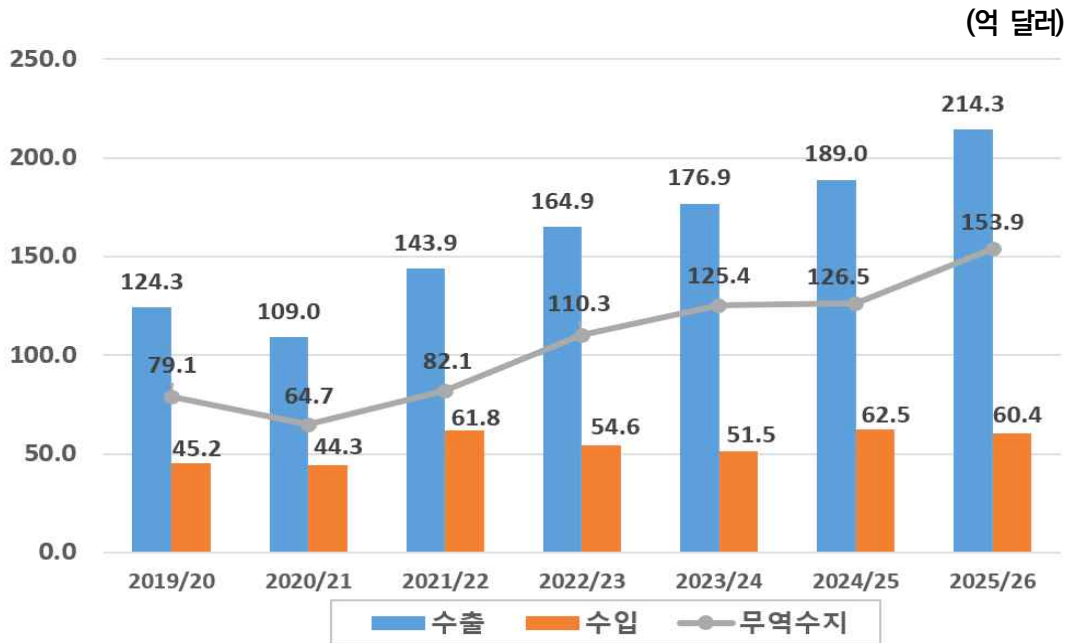
가. 배경

- 일본은 인도와 1952년 4월 공식 수교 이후, 1957년 기시 노부스케 일본 총리가 인도를 방문한 것을 계기로 1958년 일본 정부 최초 엔 차관 ODA로 경제적 협력 시작, 2000년 8월 모리 요시로 총리가 인도를 방문한 시기, 일본-인도 글로벌 파트너십(Global Partnership)을 체결하여 포괄적 협력을 본격적으로 전개
- 2005년 고이즈미 준치로 총리의 인도 방문 이후, 양국은 매년 정상회담 개최를 합의, 2006년 모한 싱 총리가 일본을 방문했을 때, 양국 관계를 글로벌 및 전략적 파트너십(Global and Strategic Partnership)으로 격상, 2015년 12월 아베 총리의 인도 방문을 계기로 장기적 협력 로드맵인 일본-인도 비전 2025를 발표
 - 일본은 인도를 민주주의를 공유하는 쿼드(Quad)의 핵심 파트너로서 전략적 위상을 높게 평가하고, 세계 최대 인구 규모와 높은 경제 성장률을 기록 중인 인도의 시장잠재력에도 주목하여 對 인도 경제협력 확대를 적극 추진

나. 교역 및 투자 동향

- 일본의 對 인도 수출액은 코로나19 팬데믹 시기인 2020/21년 109억 달러를 기록한 이후, 가파른 상승세로 전환하여 2025/26년에는 214억 3,000만 달러 기록
 - 일본의 對 인도 주요 수출 품목은 기계류, 무기화학류, 전자제품 및 부품류, 철강류, 구리류, 플라스틱류 등 중간재와 자본재 위주로 구성
- 일본의 對 인도 수입액은 2020/1년 44억 3,000만 달러로 최저치를 기록한 이후, 2021/22년 61억 8,000만 달러 에 도달하는 등 상승세를 기록하였지만, 50~60억 달러 박스권에 머물러
 - 일본의 對 인도 주요 수입 품목은 자동차 및 관련 부품, 전자제품, 유기화학물, 기타 화학물 등 원자재 및 부품류 위주로 구성
- 2024/25년 인도의 일본과 교역액은 인도의 14위(한국 10위)로 집계, 수입국 순위는 13위(한국은 10위), 수출국 순위는 18위(한국 20위)를 차지
 - 2021년 이후 일본의 對 인도 수출을 중심으로 교역량이 확대됨에 따라 무역수지 흑자 폭은 점진적으로 확대, 2025/26년에는 153억 9,000만 달러 기록

그림 2-1. 일본의 對 인도 수출입 동향



자료: Embassy of India, Tokyo (검색일: 2026.5.8.)

- 일본의 對 인도 외국인 직접투자(FDI) 규모는 10~30억 달러 규모였는데, 2023/24년 30억 달러 돌파하였지만, 2024/25년에는 24억 7,800만 달러 기록, 이에 따라 2024/25년 일본은 인도 FDI 투자국 7위를 차지

 - 2000/2001년부터 2025년 6월까지 對 인도 누적 FDI 금액은 450억 달러로 전체 국가 중 5위(전체 6%)를 차지, 13위를 차지한 한국(68억 달러, 전체 0.9%) 대비 투자 규모는 6.6배 높은 수준
 - 2024년 일본의 對 인도 FDI 투자액은 전체의 2.7%를 기록, 전체 해외 투자 규모와 비교했을 때는 여전히 제한적 수준, 이들 투자는 자동차, 전기 장비, 통신, 화학, 금융 서비스 및 제약 분야 중심으로 진행
- 2024년 10월 인도에 등록된 일본기업 법인 수는 1,434개(5,205개 사업장¹⁾)로 절반이 제조업에 해당

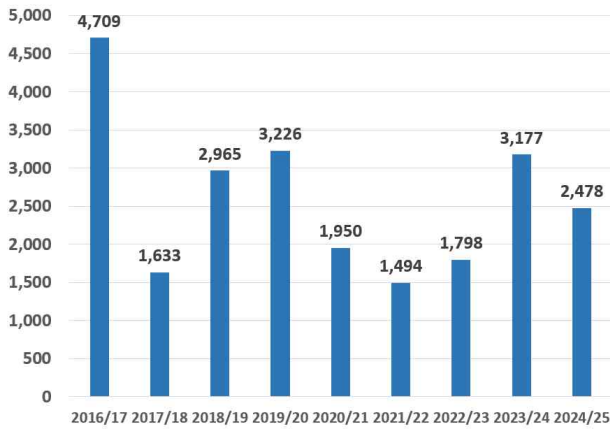
 - 일본 진출기업 수는 태국(약 6,000개 사), 싱가포르(4,500여 개사) 대비 낮은 수준이지만, 한국(2025년 기준 678개²⁾) 대비 2배 수준, 일본 진출기업은 자동차 산업(10%)을 포함한 제조업이 50% 차지, 이어서 도소매업(15%), IT산업(6%) 순으로 높은 비중을 차지
 - 2025년 일본국제협력은행(JBIC) 조사 결과, 인도는 4년 연속 '일본 제조업체가 선호하는 최우선 해외 진출지'로 선정, 하지만 여전히 까다로운 현지 경영 여건이 사업 확장의 주요 걸림돌로 작용
- 2023/24년 일본의 對 인도 공적개발원조(ODA) 규모는 전년 대비 42.6% 증가한 8,094억 엔(한화 7조 6,651억 원)으로, 철도(74.4%), 도로(12.0%), 상하수도(2.0%) 등 인프라 부문(88.4%)이 대부분을 차지

1) 일본기업 사업장 수는 본사의 연락사무소, 현지 자회사, 생산시설, 판매지점, 일본인 설립사업체 등을 포함

2) https://www.g-enews.com/article/Global-Biz/2026/01/2026011210475115210c8c1c064d_1 (글로벌이코노믹, 검색일: 2026.5.11.)

그림 2-2. 일본의 對 인도 FDI 동향

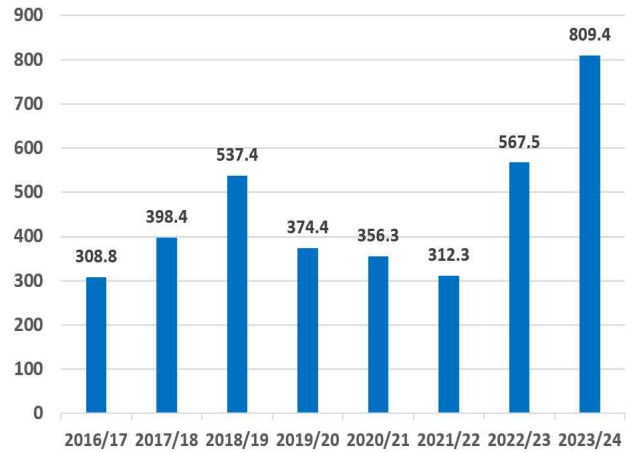
(백만 달러)



자료: Department for Promotion of Industry and Internal Trade of India (검색일: 2026.5.14.)

그림 2-3. 일본의 對 인도 ODA 대출 동향

(십억 엔)



자료: The Japan External Trade Organization (검색일: 2026.5.14.)

다. 일본의 투자 확대 전략

■ 2026년 4월부터 일본 외무성은 동남아·서남아시아국 서남아시아과(Southwest Asia Division, Southeast and Southwest Asian Affairs Department) 산하에 對 인도 직접 투자 지원을 위한 전담부서인 일본-인도 경제과(Japan-India Economic Affairs Division)를 운영

- 2025년 8월 개최된 인도-일본 정상회의에서 양국은 향후 10년간 인도에 대한 민간 부문 투자 목표 금액을 10조 엔(약 626억 달러)으로 설정, 해당 부서는 이러한 투자 목표를 달성하기 위한 후속 조치로 평가
- 인공지능(AI)·스타트업·핵심 광물 등 주요 분야에서의 협력 확대를 목적으로, 행정 절차 간소화와 복잡한 규제 및 조세 문제 해결에 노력
- 특히, 주(州) 단위의 규정 준수와 법적·세무 관련 현안 처리를 지원함으로써 실질적인 對 인도 투자 장벽을 낮추는 역할을 기대

■ 또한, 일본의 산업 타운십(Industrial Township)³⁾을 더욱 적극 조성하여, 현지 생산 거점 확보를 지원

- 2015년 체결된 인도-일본 투자 및 무역 진흥과 아시아-태평양 경제 통합을 위한 행동 강령(Action Agenda for the India-Japan Investment and Trade Promotion and Asia-Pacific Economic Integration)을 바탕으로 인도 내 11개 부지를 일본 산업 타운십 단지로 개발하기로 약속
- 구자라트, 라자스탄, 타밀나두 등 주요 지역에 각각 조성하여, 일본기업들의 공유 생산 거점을 제공하는 한편, 세제 혜택 및 행정지원 서비스를 제공 중⁴⁾

3) 일본기업들을 위해 세계적 수준의 인프라 시설, 즉시 가동 가능한 공장(Plug-and-Play), 그리고 각종 투자 인센티브를 완비한, 운영 플랫폼이 구축된 통합 산업단지

4) <https://www.japancalling.in/post/japan-india-desk-indo-pacific-strategy-shift> (Japancalling, 검색일: 2026.5.11.)

■ 일본은 인도를 단순한 투자처를 넘어 글로벌 경제 네트워크의 핵심 파트너로 간주

- 일본에게 제조업 역량과 기술력을 확장 중인 인도는 대체 불가능한 파트너로서, 기존의 기술 이전을 넘어 무역·기술·안보가 결합된 통합 전략 관계로의 발전을 시도, 특히 반도체 등 첨단산업에 대한 일본의 공세적 투자는 미래 시장 선점을 위한 전략적 투자로 평가
- 이를 위해 일본은 글로벌 경제 안보를 정책의 최우선 순위로 설정하고, 인프라·고속철도·디지털 등 각 부처에 산재했던 對 인도 투자 지원역할을 외무성 내 전담부서에 통합
- 인도 정부 역시 일본의 투자 유치를 위해 분야별 협력 채널을 강화하는 등 양국 간 협력을 위한 제도적 기반이 강화되는 추세

3.

인도의 배터리 핵심광물 공급망 현황과 전략*

정리: 박 원 빈

가. 배경

■ 인도는 전기자동차(EV), 신재생 에너지, 전자제품 등의 생산 기반을 확대하고 있으나, 핵심부품인 배터리 생산에 필수적인 주요 광물들에 대한 수입 의존도는 여전히 높은 수준임.

- 인도 정부는 2030년까지 재생에너지 발전설비 비중을 50%, 전기자동차(EV) 판매 비중을 30%까지 확대하는 것을 목표로 설정함에 따라, 에너지저장 장치의 핵심 소재인 코발트(Cobalt), 리튬(Lithium), 니켈(Nickel) 등 핵심 광물(Critical Minerals)의 안정적 확보가 중요한 정책적 과제로 부상

■ [표 3-1]과 같이 코발트, 리튬, 니켈 등 주요 핵심 광물의 국내 생산은 매우 제한적인 수준에 머물러 있어, 중국 등 일부 국가 및 특정 공급업체에 대한 높은 수입 의존이 지속

- 주요 핵심 광물에 대한 자국 매장량 관련 정보 역시 제한적, 구리, 망간 등 풍부한 매장량을 보유한 자원들도 가공 및 정제 인프라 부족으로 높은 수입 의존도를 유지
- 제조업 육성 정책과 재생에너지 보급 확대에 따른 핵심광물 수요 증가로 수입 의존도 역시 심화하는 추세지만, 미국 관세 및 중동 분쟁 등 최근의 지정학적 위기로 핵심광물 공급망의 불확실성 또한 확대

표 4-1. 2020년 광물별 수입 의존도

(%)

광 물	주요 수입국	의존도	광 물	주요 수입국	의존도
코발트	중국, 벨기에, 네덜란드, 미국	100%	베릴륨	러시아, 영국, 네덜란드	100%
리튬	칠레, 러시아, 중국, 아일랜드		탄탈	호주, 인도네시아, 남아프리카공화국	
니켈	스웨덴, 중국, 인도네시아, 일본		스트론튬	중국, 미국, 러시아, 에스토니아	
바나듐	쿠웨이트, 독일, 남아프리카공화국		지르코늄	호주, 인도네시아, 남아프리카공화국	
니오브	브라질, 호주, 캐나다		흑연	중국, 마다가스카르, 모잠비크,	
게르마늄	중국, 남아프리카공화국, 호주		망간	남아프리카공화국, 가봉, 호주	
레뉴	러시아, 영국, 네덜란드		크로뮴	남아프리카공화국, 모잠비크, 베트남	
			실리콘	중국, 말레이시아, 노르웨이, 부탄	

자료: Critical Minerals for India Report(2023), Ministry of Mines, Government of India (5P)

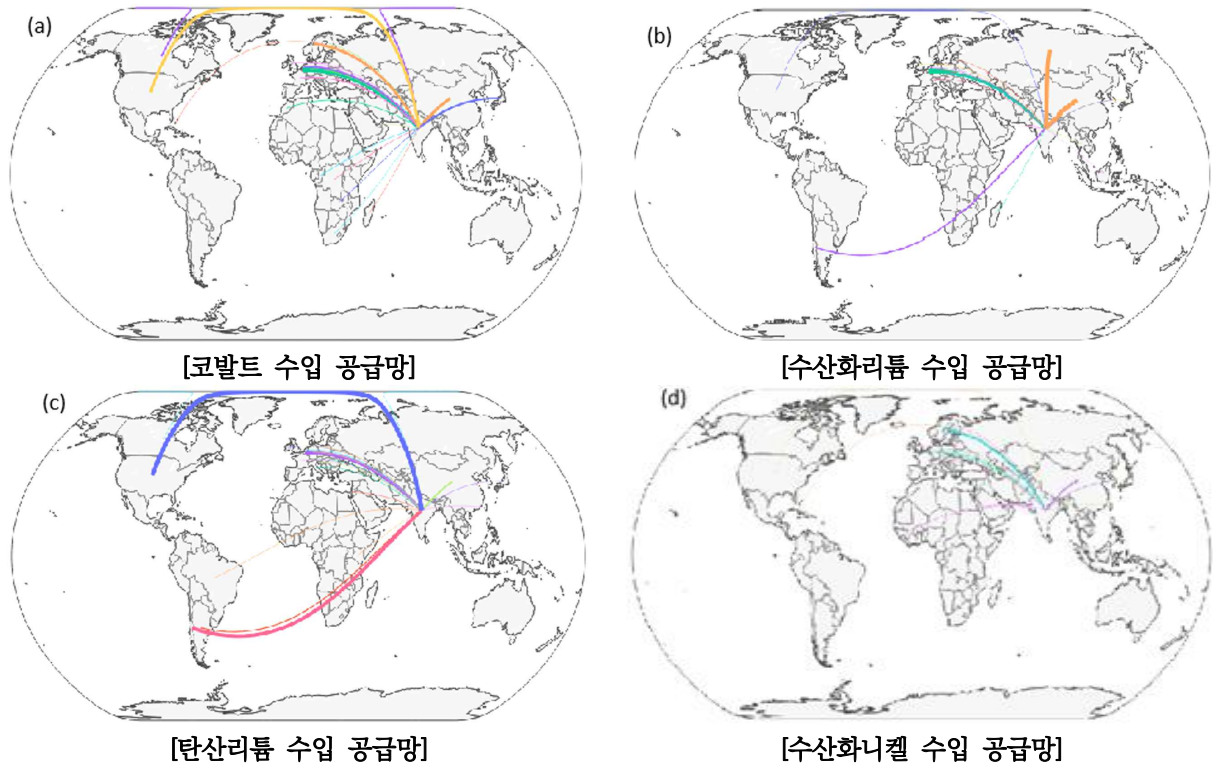
* 본고는 ICRIER가 2026년 2월 발간한 "Securing India's Critical Mineral Future: Geopolitical Foresight, Research Priorities, and Institutional Culture for Cobalt, Lithium, and Nickel"의 주요 내용을 정리하여 작성

- 핵심광물 확보가 향후 국가안보와 함께, 첨단산업 경쟁력을 좌우하는 핵심 요소로 부상함에 따라, 인도 정부는 2025년 「국가 핵심광물 정책(National Critical Minerals Policy)」을 발표하였고, 이를 통해, 국내 탐사, 채굴, 가공 등 전주기적 자원개발을 지원하는 한편, 사용한 광물의 재활용을 위한 정제 인프라도 구축하고자 함.
- 인도 정부는 2023년 들어 광물 자원 확보의 중요성을 인식하여 코발트, 리튬, 니켈 등 30종을 핵심 광물로 지정⁶⁾하고, 이들 광물의 공급망 확보와 국내 생산역량 강화를 핵심 정책과제로 설정
- 특히, 자원 민족주의 확산과 더불어, 일부 자원 보유국들이 채굴, 가공, 수출 제한 등 정책 수단을 활용하여 협상력을 강화하고 있는 상황으로, 이에 대한 대응 필요성이 확산

나. 공급망 현황

- (개요) 배터리 부문 핵심 광물 공급은 물량 및 비용 효율성 확보 측면에서 중국 등 근접 국기를 최대한 활용했지만, 고부가가치 광물의 경우에는 벨기에, 미국 등 원거리 무역 관계를 활용하는 전략을 병행
- 리튬, 니켈, 코발트 등 핵심 광물의 공정 의존도가 특정 국가를 중심으로 집중되어 있어, 이는 향후 지정학적 위기에 따른 리스크가 커 인도의 전략적 자율성 제공에 걸림돌이 되고 있음.
- 이에 따라, 국내 역량 강화, 대외전략 고도화, 거버넌스 혁신을 통해 자원 주권 강화 필요성이 급부상

그림 4-1. 광물별 공급망 구조(2005~2024년 누적 수입액 기준)



주 : 국가별 공급망이 색깔별로 구성되어있으며, 뚜렷할수록 수입액이 높음을 의미
 자료: Securing India's Critical Mineral Future(2026), ICRIER (9P)

6) Critical Minerals for India Report(2023), Ministry of Mines, Government of India (P. 36-41)

- (코발트) 최근 20년(2005~2024년) 누적 수입액 기준으로, 배터리, 전자부품 등에 널리 활용되는 소재인 코발트 소재의 최대 수입 대상국은 벨기에(1억 751만 달러), 미국(7,310만 달러), 중국(6,858만 달러) 순, 다만, 수입량은 원자재 공급국인 중국(약 368만 톤)이 최대 규모 기록

 - 수입액 기준 공급망 구조를 시각화한 [그림 3-1]에 따르면, 북미, 유럽, 동아시아 등 다양한 지역이 공급망에 포함되어 있어 일정 수준의 공급망 다변화가 이루어진 것으로 평가
 - 주요 공급국과 안정적 무역 관계를 유지해온 점을 고려할 때, 향후 지정학적 변화에 따른 직접적 영향은 제한적, 하지만 전 세계 코발트 정제능력의 70% 이상을 보유한 중국에 대한 간접적 의존도는 여전히 높은 편
- (수산화리튬) 고밀도 하이니켈(High-Nickel) 배터리의 핵심 소재인 수산화리튬은 주요 수출국인 중국(1억 2,021만 달러) 및 러시아(1억 1,180만 달러)에 이어 정제품 주요 수출국인 벨기에(7,782만 달러), 칠레(4,121만 달러) 등이 다음을 차지, 수입량은 벨기에(3만 7,061톤), 중국(2만 4,956톤) 순으로 분산된 수입구조 형성

 - 하지만, 중국 및 러시아 의존도가 높아, 지정학적 변화에 따른 공급망 리스크에 취약한 구조
- (탄산리튬) 전기차 LFP(인산철) 배터리, 재생에너지 배터리, 전자제품 등에 널리 활용되는 탄산리튬 누적 수입액은 미국(4,340만 달러), 벨기에(2,952만 달러), 중국(1,609만 달러) 순, 반면, 수입량은 중국(230만 톤)이 압도적으로 높는데, 이는 중국을 통한 원재료 수입이 대규모로 진행된 결과로 분석됨.

 - 북미 지역을 포함한 장거리 공급망도 형성되어 있어 지정학적 리스크는 상대적으로 분산된 것으로 평가, 하지만, 중국이 리튬 정제능력에서 높은 비중을 차지하고 있는 점을 고려할 때, 구조적 의존성은 여전히 존재
- (수산화니켈) 하이브리드 자동차 배터리, 알카라인 배터리, 전기도금 등에 활용되는 수산화니켈 누적 수입액은 스웨덴(4,244만 달러)이 가장 높은 비중을 차지, 다만 고가 정제품 수입으로 인해 수입량은 약 2,348톤에 불과, 중국이 약 57,818톤(3,429만 달러)의 누적 수입량을 기록하며 양적 측면에서 높은 비중을 차지

 - 유럽 등 일부 국가를 중심으로 제한적인 공급망이 형성되어 있어 단기적인 지정학적 리스크에 대해서는 비교적 안정적인 구조, 중국에 대한 높은 물량 의존도를 고려할 때, 중장기적으로 공급망 다변화 필요성이 제기

다. 시나리오 검토 및 대응 방향

- (수요 전망) 배터리 산업에 활용되는 주요 핵심 광물은 재생에너지 확대 및 전기차 보급 증가에 힘입어 2030년까지 급격한 수요 증가가 예상되며, 단기적으로 최대 수요 수준에 도달할 것으로 전망됨. 이후 일부 조정 국면을 거친 뒤 중장기적으로 다시 증가세를 보일 것으로 예상됨.

 - 2030년 기준 코발트 및 리튬 수요는 2025년 대비 약 200배 이상 증가할 것으로 전망되며, 니켈 수요 역시 약 6.7배 확대될 것으로 예측, 이에 따라 인도는 급증하는 수요에 대응하기 위해 국내 생산 확대, 글로벌 공급망 다변화, 재활용 원자재 활용 등을 병행한 안정적 공급망 구축이 필요한 시점으로 평가

표 4-2. 인도의 배터리 및 재생에너지 부문 수요 전망

(톤)

구분	2025	2026	2027	2030	2032	2037	2042	2047
코발트	17	49	147	3,878	786	2,667	3,370	5,914
리튬	58	174	517	13,671	2,771	9,401	11,878	20,845
니켈	2,629	3,057	6,663	17,492	6,008	16,349	17,071	26,203

자료: Projection Critical Mineral Needs for India's Clean Energy Transition(2024), CESP (P. 41)

■ (긍정적 시나리오) 안정적인 대외관계를 바탕으로, 중국 등 특정 국가에 대한 의존도를 점진적으로 축소하고 국내 생산 기반을 확대하는 경우를 가정

- 주요 협력국과의 자유무역협정(FTA) 및 선도적 구매(Offtake) 계약 등을 통해 공급망 리스크를 완화하고, 수입 경로를 다변화
- 정부의 일관된 정책 지원을 바탕으로 채굴, 정제, 재활용 등 전주기 산업에 대한 투자를 확대, 이를 통해 핵심 광물 산업 생태계를 체계적으로 구축
- 또한, 인도가 육성하고 있는 전기차, 재생에너지 등 전략 산업과의 연계를 강화하여, 제조업 경쟁력 제고로 이어지는 디딤돌 역할을 수행

■ (부정적 시나리오) 국내 산업 생태계 조성에 실패하고, 글로벌 차원에서는 자원 보유국 중심의 자원 민족주의가 심화되어, 주요 국가들이 광물 수출 제한 정책을 확대하여 공급망 취약성이 더욱 심화되는 상황

- 인도 정부의 정책 일관성 부족과 제도적 불확실성으로 인해 민간 투자 위축 및 기술 축적의 한계가 발생, 이에 따라 핵심광물의 채굴·가공·정제 등 전주기 공급 생태계 구축에 실패
- 동시에 높은 해외 의존 구조가 지속되는 가운데, 글로벌 분쟁 및 지정학적 리스크 확대 등 외부 충격에 대한 취약성이 유지 될 경우, 이러한 구조적 한계가 전기차, 재생에너지 등 주요 전략산업 육성에 매우 부정적

■ (전략 대응) 현재 핵심광물 공급망은 주요 생산국 중심으로 높은 의존성을 보이고 있고, 특히 리튬 등 일부 품목은 중국을 통한 수입 비중이 높아 지정학적 리스크 발생 시 공급 차질 및 가격 변동성에 취약한 구조여서, 이들 시나리오를 기반으로 글로벌 공급망 변화에 따른 포트폴리오 다변화 필요성이 제기

- 인도는 핵심광물 공급망 취약성을 극복하고 글로벌 우위를 획득할 수 있는 중요한 기점에 있으며, 이들 핵심광물의 안정적 공급망을 바탕으로 제조업 육성, 신재생 에너지 활성화 등 국가 경제의 목표 달성이 이루어질 수 있는 계기가 될 것으로 기대

라. 향후 전략

■ (국내 역량 강화) 탐사·채굴(Upstream)부터 제조(Downstream) 부문까지의 전주기 통합 인프라를 구축하여, 핵심광물에 대한 대외 의존도를 점진적으로 축소

- 구자라트, 타밀나두 등 기존의 산업 허브를 중심으로 광물 가공 특구를 지정하고, 규제 및 인허가 절차를 간소화, 정제·제련(Midstream) 공정까지 생산연계인센티브(PLI) 적용 범위에 확대하는 등 민간 투자를 유도
- 탐사채굴(Upstream), 정제·제련(Midstream), 제조(Downstream) 등 단계별 인프라 확충과 정책 지원을 병행하여 국내 산업 생태계를 조성
- 채굴 및 생산 과정에서 환경(E)·사회(S)·지배구조(G) 기준을 고려한 지속가능한 국내 공급망 구축

■ (재활용 인프라 구축) 폐배터리 및 폐전자제품에서 핵심 광물을 회수하는 재활용 산업 생태계를 조성하여 자원 확보 방식을 다변화

- 폐기물 수거·물류 시스템 구축 및 재활용 기술 개발 투자를 확대하고, 고순도 광물 추출 기술을 보유한 스타트업 육성을 통해 순환형 공급망 체계를 구축

■ (대외 관계 확립) 신뢰 가능한 파트너와의 전략적 광물 외교를 통해 안정적인 장기 공급망 확보

- QUAD⁷⁾, IPEF⁸⁾ 등 가치 공유국과의 협력을 기반으로 자유무역협정(FTA) 및 공동 투자 프레임워크 확대하여, 단순 수입을 넘어 광산 지분 투자, 기술 협력, 장기 구매계약 등을 포함한 패키지형 협력을 추진
- 마다가스카르·파푸아뉴기니(코발트·니켈), 나미비아·우즈베키스탄(리튬) 등 신규 유망국⁹⁾과 협력 추진으로 공급망을 다변화

■ (기술개발 확대) 차세대 배터리 기술 및 핵심 소재 관련 연구개발(R&D) 투자를 강화하여 기술혁신을 주도

- 차세대 기술 확보를 위한 민관학연 협력 연구를 추진, 이를 통한 기술 자립도 제고를 통한 중장기 공급망 경쟁력을 확보
- 인도 내 풍부한 자원(알루미늄, 망간 등)을 활용한 산업 연계 로드맵을 수립

■ (거버넌스 확립) 공급망 위기에 신속 대응할 수 있는 범정부 통합 대응체계 구축

- 실시간 공급망 모니터링 시스템 도입 및 글로벌 위기 대응 체계를 마련하여 핵심 광물 공급망 전반을 관리하는 컨트롤타워 기능을 강화
- 민간 기업의 국내 및 해외 자원 확보 활동에 대한 정책적·재정적 지원을 지속

7) 4개국 안보 회담(Quadrilateral Security Dialogue)

8) 인도-태평양 경제 프레임워크(Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity)

9) The Critical Mineral of Power(2026), Chintan Research Foundation(CRF)

4

한국-인도 조선업 협력 가능성과 시사점

양종서 수석연구원 (한국수출입은행)

가. 조선업의 특성과 한국-인도 간 협력의 잠재력

- 조선산업은 전후방 파급효과가 큰 기간산업으로서 노동집약적이면서도 기술집약적 특성이 있음.
 - 조선산업은 전방 산업인 해운업에 선박을 공급하여 국가 물류에 영향을 미칠 뿐 아니라, 철강, 기계, 전기, 화학 등 후방산업에 대한 수요를 발생시키고 발전을 촉진하여 전후방 파급효과가 큼.
 - 거대 구조물을 제작하고 자동화가 완전히 이루어지기 어려워 많은 노동력이 필요하지만, 선박기술뿐 아니라 기계, 전기전자 등 다양한 분야의 기술이 종합적으로 뒷받침되어야 하는 기술집약적 특성도 있어 인건비가 낮다고 하여도 저개발국에서는 영위하기 어려운 산업임.
 - 이러한 특성으로 조선업은 제조업을 기반으로 발전속도가 빠르며 인건비 수준이 낮은 개발도상국에 유리하고 경제적 효과도 높은 산업임.
 - 한국의 7~80년대 경제발전 과정에서 특히 유리한 요인이 있었고 제조업을 통해 경제발전을 가속화 한 인구 대국 중국 역시 2000년대에 집중 투자하였으며, 유사한 제조업 기반 성장을 추진하고 있는 인도, 베트남 등도 큰 관심을 나타내고 있음.
- 고비용 구조로 인한 한국 조선업의 경쟁력 저하가 나타나고 있어 개도국과의 협력 필요성이 제기되고 있음.
 - 세계 제2차 대전 이후 신조선 시장은 앞서 기술한 바와 같이 제조업 기반과 낮은 인건비의 개도국이 후발국으로 등장하여 높은 인건비 등으로 인한 고비용 구조의 기존 주도국을 몰리치고 올라서는 양상이 반복되고 있음.
 - 한국 역시 1970년대에 현대화된 대형 조선산업을 시작한 이후, 철강과 제조업의 빠른 발전과 낮은 인건비, 높은 역량의 인적자원 등에 힘입어 20여 년 만에 당대 세계 최고였던 일본을 추월하고 2000년대에는 세계 1위의 조선업 국가로 등극함.
 - 그러나 한국은 경제성장으로 선진국 대열에 편입되고 인건비와 각종 비용이 상승하면서 후발국으로 등장한 중국 조선업에 고전하고 있어 조선생산 분야에서 협력할 개도국에 대한 투자가 필요한 상황임.
- 인도는 일부 지리적 불리함이 있으나 풍부한 인적자원과 낮은 인건비 수준, 제조업 기반에 대한 투자, 정부의 정책적 의지 등으로 잠재력이 있는 조선 협력 파트너 중 하나로 부상함.
 - 조선업을 운영하기 위한 지리적 조건으로는 조수간만의 차가 작고 파도가 낮은 해안선, 온화한 기후 등이 필요한데, 인도는 넓은 반도 형태의 국토에 매우 긴 해안선을 보유하고 있어 충분한 해양 입지를 확보한 것으로 보이나 북반구의 남쪽에 위치하여 기온이 높다는 점은 다소 불리한 조건임.
 - 너무 춥거나 덥지 않은 온화한 기후는 선박의 필수 요소인 도장(페인트) 품질에 긍정적 영향을 미치며 그 외에도 철의 인장 수축 등의 폭을 제한하여 건조 과정에도 유리한 면이 있어 한국이나 중국, 일본 등 중위도 지역

조선소들이 유리한 조건을 가지고 있음.

- 인도의 높은 기온은 이러한 면에서는 불리하나, 기후 조건이 절대적인 요인은 아님.
- 지리적 조건 외에도 자국 해운업과 철강 및 관련 제조업의 동반 발전 수준 등이 영향을 미치는데, 최근 성장속도가 빠르고 많은 인구로 교역량이 많은 인도의 특성은 조선업 발전에 유리한 조건임.
- 특히, 국가적 금융지원 역량, 자국 해운업과의 연계, 원·기자재 산업에 대한 동반 투자, 산업 인프라의 확충, 인력양성에 대한 제도적 지원 등이 매우 중요한 요인이며 인도 정부의 조선업 육성 의지는 조선업의 성장에 큰 잠재력이 될 것으로 사료됨.
- 최근 발표된 인도 정부의 "Maritime Amrit Kaal Vision 2047"은 2047년까지 세계 5위의 조선산업 국가 진입을 목표로 하고 있을 만큼 인도는 조선업에 강한 의지를 보이고 있음.
- 인도는 글로벌 조선 시장에서 잠재력을 지닌 후발 국가로서 향후 우리나라와의 협력을 통해 양국간 상호 이익과 시너지가 기대되는 훌륭한 파트너임.
- 본고에서는 우리나라의 조선업 현황, 인도의 잠재력 등을 통해 협력 타당성과 관련 시사점을 살펴봄.

나. 한국 조선업의 현황 및 해외 파트너와의 협력 필요성

■ 한국 조선산업은 1970년대에 본격적으로 출범하여 수출산업으로서 빠르게 성장하였으며, 2000년대에 세계 최고 수준으로 올라섬.

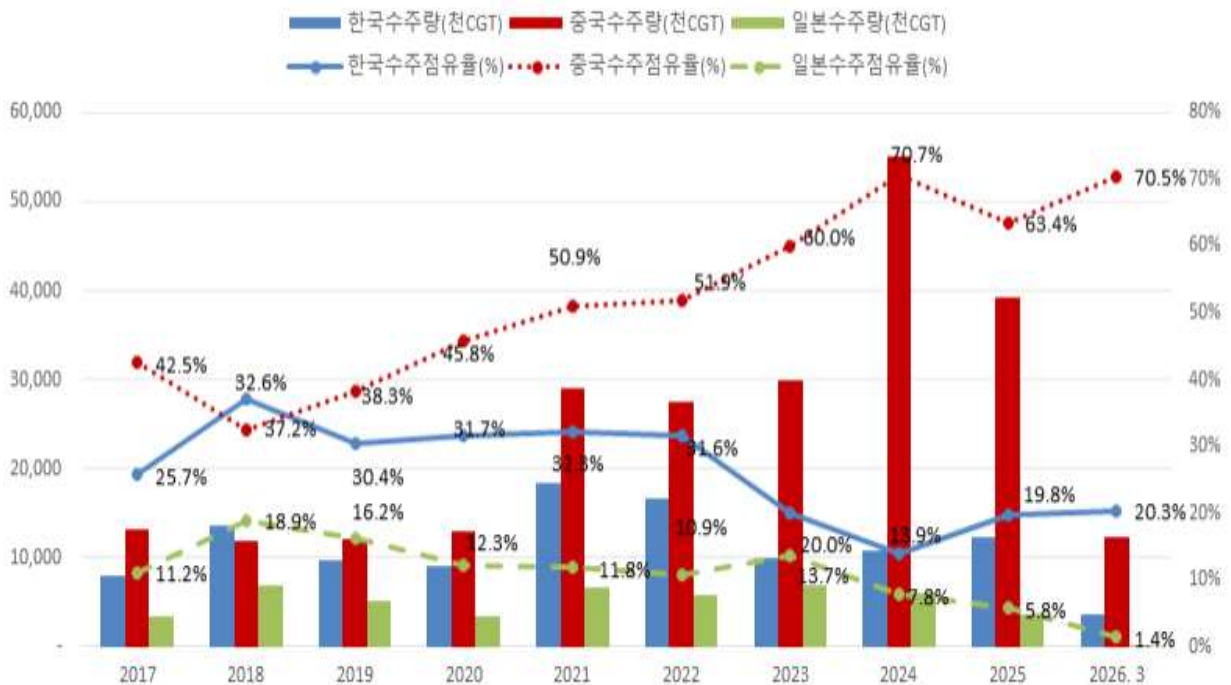
- 한국은 1970년대 중화학공업 중심의 경제개발 과정에서 지리적 이점과 풍부한 인적자원을 기반으로 대형 조선산업에 전략적으로 투자하면서 주요 수출산업 중 하나로 육성함.
 - 영국과 유럽, 일본 등 선발국뿐 아니라 우리보다 늦게 시장을 장악한 중국까지도 모든 대형 조선산업국은 자국 수요 선박을 우선 공급할 목적으로 투자하여 내수를 기반으로 성장한 후 세계 시장으로 입지를 확대하는 단계를 거침.
 - 한국은 자국 해운업이 세계적인 규모를 확보하기 이전에 내수기반 없이 수출시장을 목표로 성공한 특이한 역사를 보여줌.
- 한국의 대형 조선업 출발은 1973년 현대중공업의 창업과 함께 시작되었으며, 이후 잇따른 투자로 삼성중공업(1974년)과 대우조선(1978년)까지 대형 3사가 창업하면서 지금까지도 세계 최상위 3사의 자리를 지켜오고 있음.
- 조선산업에 대한 본격적인 투자 이전에 이미 포항제철이라는 세계적 철강기업이 설립되어 운영되고 있었고, 조선업 초기의 성공적 시장 진입에 힘입어 후방산업을 뒷받침할 기자재산업도 1980년대에 집중적으로 투자하여 궤도에 올림.
- 이렇게 시작된 조선업은 우수한 인적자원을 기반으로 빠른 기술발전과 우수한 품질, 낮은 비용으로 시장의 장기불황까지 극복하면서 빠르게 세계 시장을 잠식해 나갔고, 1980년대 말에는 당시 세계 시장을 장악하고 있었던 일본의 자발적 구조조정을 끌어내며 세계 1위로 도약할 계기를 만들어냄.
 - 한국의 대형 조선업이 태동함과 동시에 1973년 1차 석유파동을 계기로 조선업이 장기불황 국면에 진입하여 국내 조선업계도 어려움을 맞았으나, 이에 굴하지 않고 꾸준한 기술개발 투자와 경쟁력 강화 노력으로 일본 조선업을 추월하는 성과를 내면서 강력한 시장 적응력도 갖추게 됨.
- 이후 1990년대 중반부터 세계 신조선 시황이 회복되기 시작하여 한국 조선업계의 생산량이 본격적으로 확대

되었으며, 구조조정의 후유증으로 세계 시장 변화에 적응하지 못한 일본을 제치고 2000년대에는 세계 시장 1위로 올라섬.

■ 그러나 한국 조선업은 2000년대 중반에 국가의 총력지원을 기반으로 조선설비에 대규모 투자를 단행한 중국에 양적 측면에서 뒤처지기 시작했으며 최근에는 점유율도 크게 하락함.

- 한국이 세계 1위의 조선산업국으로 부상한 지 오래지 않아 빠른 경제성장과 함께 세계 최대의 제조업 국가로 발돋움한 중국이 대규모 자국 해운 물량을 기반으로 조선 설비에 많은 투자를 단행하면서 2007년을 전후해 세계 최대의 조선 능력을 갖추게 됨.
- 여기에 자국 해운물동량을 할당하고 선박금융까지 지원하면서 전 세계 선주들을 자국 조선소로 유인하여 중국은 단기간에 한국을 넘어 세계 1위의 조선업 국가로 올라섬.
- 한국 조선업계는 2000년대 중반 이후 중국에 이어 세계 2위로 약 30%대 초중반의 점유율을 유지해 왔으나, 2023년 이후 20% 수준까지 점유율이 빠르게 하락하는 위기상황이 나타남.
- 반면, 중국은 일본의 수주물량까지도 잠식하면서 점유율이 빠르게 상승하고 있어 사실상 독점적 지위로까지 확대하고 있는데, 이는 과거 10여 년간 중국제조 2025 등 국가의 대규모 정책적 지원으로 품질 격차를 좁히면서 가격 차이를 유지하고 있는 점이 가장 큰 원인으로 꼽힘.
- 다행히 2021년 이후 신조선 시황이 회복되어 한국 조선소들로서는 실적이 개선되고 조선소를 가동할 충분한 물량을 확보하고 있으나, LNG선 등 아직까지 한국이 절대적 우위를 점하고 있는 일부 선종의 수요가 감소할 경우 위기가 가시화될 전망이다.

그림 4-1. 한-중-일 3국의 수주량 및 수주점유율(CGT 기반) 추이



자료: Clarkson 데이터를 기반으로 재구성

■ 한국의 위기에는 중국의 정부 지원 등 외부 요인 외에도 자체적인 내부 원인으로 존재함.

- 중국산 선박과의 품질 격차 축소에는 중국 정부의 전략적 지원이 큰 역할을 하고 있으나, 한국 조선업계 내부의 문제도 작지 않은 원인이 되고 있음.
- 우선, 한국의 경제성장으로 인한 인건비의 상승, 철강재 등 원·기자재 가격 상승 등 전반적인 고비용 구조가 대중국 경쟁력 저하로 이어지고 있으며 특히, 인력 문제는 인건비 수준뿐 아니라 구인난까지 어려움을 가중시키고 있어 경쟁력 약화의 중요한 원인이 되고 있음.
 - 2014년 전후로 국내 대형 조선사들의 해양플랜트사업 실패로 인한 대규모 적자사태가 발생하여 2016년 대형 조선산업 구조조정이 시행되면서 많은 기술인력 및 기능인력이 조선소를 떠남.
 - 2021년부터 조선업황이 다시 살아나 '22년부터 많은 신규채용이 필요한 상황이었으나 조선소를 떠난 인력의 상당수가 건설업계에 취업 중이었고 구조조정 과정에서의 감정적 문제까지 겹치며 조선소로의 복귀를 대부분 거부함.
 - 또한, 젊은 층의 조선업종에 대한 취업 기피로 더이상 내국인을 충원할 수 없는 상황에 이르자 모든 조선소가 외국인 노동력을 대규모로 채용하였는데, 숙련 내국인이 떠난 자리를 비숙련 외국인이 메우며 생산성 및 품질 저하까지 발생함.
 - 최근 수년간 외국인 노동력을 기반으로 한 생산성이 향상된 것으로 평가되나, 숙련도가 높아진 외국인인 수년간 근무 후 우리나라 법제도와 계약에 의해 본국으로 돌아가야 하므로 과거 내국인이 근무연수가 증가할수록 숙련도가 높아지고 조선소의 경쟁력으로 이어지는 선순환 구조를 기대하기는 어려움
- 과거 대형 조선업의 태동기에 한국 조선산업의 약점이었던 경험과 기술력 부족 등은 그동안 쌓인 기술력과 경험 등으로 강력한 강점이 되었으나, 당시의 낮은 임금과 풍부한 인적자원이라는 강점은 인건비 상승과 조선업종에 대한 취업 기피 등으로 약점이 되어 과거와 현재의 강약점이 뒤바뀐 상황임.
- 한국 조선산업이 이들 약점을 극복하고 다시 경쟁력을 회복하기 위해서는 전략적 전환이 필요한데, 국내 대형 조선사들은 이를 해외 개도국과의 협력을 통해 달성하려는 움직임을 보임.

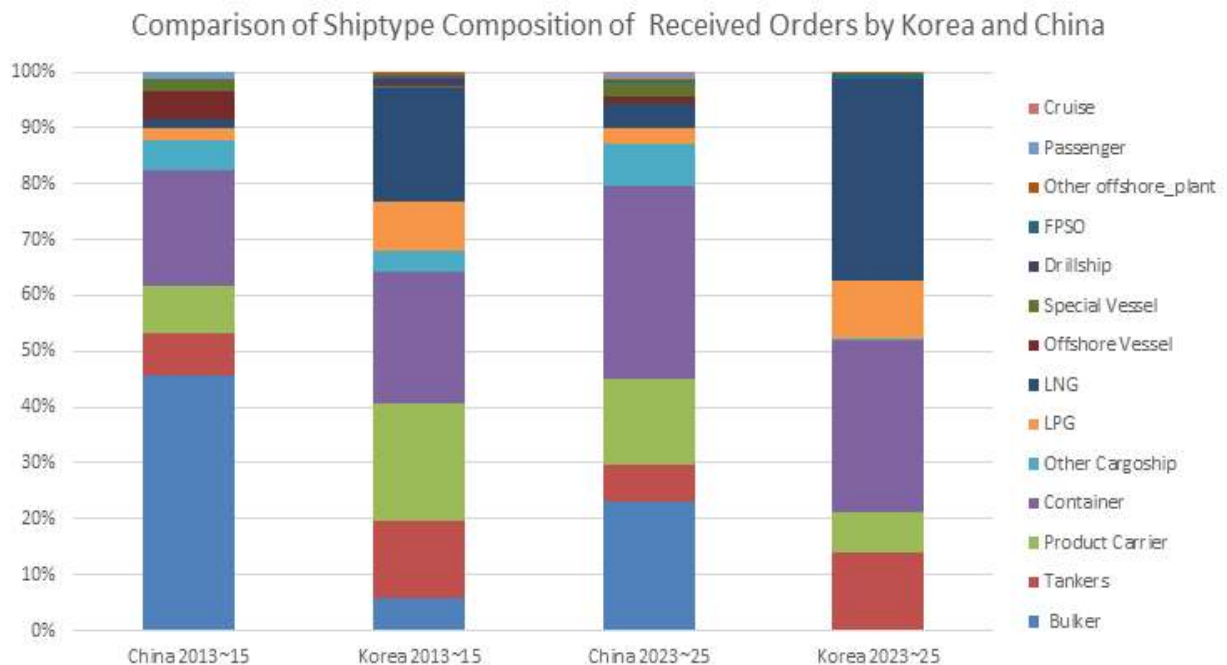
표 4-1. 한국 조선산업의 시기별 강약점

지 역	강 점	약 점
1970~80년대	<ul style="list-style-type: none"> - 높은 교육 수준의 풍부한 인적 자원 - 낮은 인건비와 물가에 의한 저비용 구조 - 철강 및 제조업의 빠른 발전 속도 - 우수한 지리적 조건 	<ul style="list-style-type: none"> - 자본력 부족 - 짧은 산업 경험과 부족한 기자재산업 - 기술력 부족 - 내수 부족
최 근	<ul style="list-style-type: none"> - 높은 R&D 능력 및 기술력 - 풍부한 실적과 경험 - 전후방 산업의 우수한 지원 능력 - 안정된 공법과 혁신 능력 	<ul style="list-style-type: none"> - 고임금, 고물가로 인한 고비용 구조 - 내국인의 취업 기피 현상으로 인한 구인난 - 경쟁국 대비 부족한 공공 지원

■ 한국 조선업계는 개도국과의 협력을 통해 고비용과 인력난 등의 약점을 극복하고 범용선종 시장에서 사업을 확대하는 외형적 성장을 기대할 수 있어 해외 협력을 모색할 필요가 있음.

- 한국 조선업계는 풍부한 노동력과 낮은 비용구조, 정부의 지원 의지 등을 가진 주요 개도국과의 협력을 통해 현재의 심각한 약점을 극복할 수 있을 것으로 기대됨.
- 또한, 지속적으로 중국에 빼앗겨 온 다양한 선종 특히, 벌크선 등 범용선 시장으로의 재진입과 경쟁을 통해 외형확장을 꾀할 수 있을 것으로 예상됨.
 - 중국이 신조선 시장에서 본격적인 사업을 확대한 2000년대 후반 이후 한국은 규모가 가장 큰 시장이지만 부가가치가 가장 낮은 선종인 벌크선 시장을 사실상 포기한 채 중국의 독점 체제를 방기하여 왔음.
 - 한국은 2010년대 이후 2020년대 초반까지도 범용선에 속하는 제품선(product tanker) 시장에서 중국과 경쟁했고 대형 유조선 시장에서 중국을 능가하였으며, 고부가 선종 중 하나인 대형 컨테이너선 시장에서는 중국을 압도하였음.
 - 그러나 2023년부터 점유율이 하락하면서 제품선과 유조선, 대형 컨테이너선 시장마저 중국에 빠르게 잠식당하고 있으며, 시장 규모가 작은 LNG선 수주에 지나치게 의존하고 있음.
 - 이러한 움직임으로 인해 중국과 한국은 과거 10년 전에 비해 수주 선종의 구성 비율이 달라지는 변화가 나타나고 있으며, 중국은 범용선 시장의 완전 장악뿐 아니라 점차 고부가 선종의 비중이 높아진 반면, 한국 조선업 수주는 LNG선 한 선종에 지나치게 편중됨.
 - 한국은 개도국과의 협력을 통해 개도국의 낮은 비용구조를 활용하고 한국의 선박 설계와 생산기술을 지원하면서 범용선 시장 등 잃어버린 시장으로의 재진입과 사업확대를 꾀할 수 있을 것으로 기대됨.

그림 4-2. 한국과 중국의 시기별 수주 선종 비중 비교



자료: Clarkson 데이터를 기반으로 재구성

다. 조선협력 파트너로서 인도의 잠재력

- 인도는 세계 최대의 인구 대국으로 높은 성장 잠재력을 가지고 있으며 많은 자원의 수출입으로 해상운송 수요가 큰 무역 대국 중 하나임.
- 인도는 인구 약 14억 6,400만 명의 세계 최대 인구 대국이며 2025년 기준 무역액 1조 1,226억달러의¹⁰⁾ 세계 17위 무역국임.
- 인도는 많은 인구와 경제개발로 세계 원료탄(coking coal) 수입량 1위, 원유 수입량 2위 등 주요 자원의 수출입 규모가 큰 대형 교역국으로서 자국 해상운송 수요가 높은 수준이며 경제성장에 따라 수요는 더욱 증가할 것으로 예상됨.

표 4-2. 인도의 주요 자원 교역량

상 품	수출/수입	교역량	글로벌 비중*	순위
원유(crude oil)	수입	5.0백만bpd	12.5%	세계 2위
석유제품(oil product)	수출	1.4백만bpd	6.2%	세계 5위
철광석(iron ore)	수출	25.4백만톤	1.5%	세계 7위
원료탄(coking coal)	수입	79.2백만톤	27.0%	세계 1위
LNG	수입	25.4백만톤	5.8%	세계 4위
LPG	수입	22.2백만톤	16.0%	세계 2위

주* : 글로벌 비중은 해상운송을 통한 글로벌 수출입량 대비 비중
 자료: Clarkson 데이터를 기반으로 재구성

- 많은 자원교역으로 인한 해상운송 수요에도 불구하고 인도의 선박 보유량은 매우 부족한 수준으로 평가되며 신조선 투자액 역시 미미한 수준임.
- UNCTAD 통계에 의하면 인도의 2025년 1월 기준 선박 보유량¹¹⁾은 1,244척 3,707만dwt로 세계 17위 수준이며 글로벌 총 보유량의 1.5%임.
 - 인구수 1/29에 불과한 한국 선박 보유량의 약 1/3 수준임.
- 2022년 이후 최근 4년간 신조선 투자액은 연평균 2억 달러로 대형 화물선 1척 규모에 불과함.
- 선박 보유량과 신조선 투자액 등은 인도의 교역량과 무역규모, 인구수 등을 고려하면 크게 미흡한 수준으로, 향후 자국 수출입물량을 기반으로 자국 해운업의 육성 정책을 펼칠 것으로 예상되어 잠재적으로 많은 신조선 수요가 발생할 것으로 추정됨.

10) 한국무역협회 통계 2025년 기준 참조

11) 1,000GT 이상급 기준

■ 잠재적 신조선 수요에도 불구하고 인도의 현재 신조선 규모는 소형 위주의 매우 부족한 수준임.

- Clarkson 통계에 의하면 인도의 2025년 건조(인도) 실적은 주로 소형 화물선과 특수선 위주로 22척에 불과
- 2025년 수주량은 주로 소형 화물선 위주로 25척 10.9만CGT를 기록했는데, 이는 동 기간 한국 수주량의 0.9%에 해당하는 물량이며, 주로 국제항행에 활용되는 10,000dwt 이상의 중형급 선박¹²⁾ 수주실적은 없었음.
- 다만, 최근 인도 정부의 육성 정책과 투자 등에 힘입어 '26년에는 4월까지 27척 29.3만CGT를 수주했는데, 여기에는 92,500dwt급 벌크선 4척, 1,700TEU급(15,000dwt급) 컨테이너선 6척, 18,000dwt급 화학탱커 6척 등 중형선 다수가 포함되어 수주 선형이 커지고 수주량 톤수도 증가한 것으로 나타남.
 - 이들 중형선의 발주자는 CMA CGM 등 모두 해외 유명 선주임.

■ 인도의 조선소는 잠재적 수요에 비해 숫자도 부족한 수준으로 추정되며, 대부분이 소형 조선소로 구성되어 있고 소수의 중형 조선소가 점차 활동을 넓혀가는 초기 단계로 보임.

- Clarkson 기록에 의하면 인도의 조선소는 모두 114개가 이름을 올리고 있는데, 실적 기준 상위 50개 조선소 중 활동 중인 조선소가 24개에 불과하여 동일 비율을 적용하면 인도 내의 조선소는 50~60개 수준이 영업/조업 중인 것으로 추정됨¹³⁾.
- 아래의 표에 나타난 바와 같이 실적기준 1위 조선소인 Cochin의 건조 선박도 평균 약 6,300dwt급의 소형급이며, 평균 1만dwt에 이르는 조선소는 2곳에 불과함.

■ 실적 기준 상위 20개 조선소 중 실적 기준 최대 조선소로 Cochin Shipyard, 가장 큰 규모의 조선소는 SDHI(Swan Defence Heavy Industry), Hindustan Shipyard, Chowgule (Mangalore) 조선소 등은 중형급 선박 건조설비와 건조 능력을 보유한 것으로 파악됨.

- Cochin Shipyard는 인도 정부가 설립한 최초의 현대식 조선소로 1978년 가동에 들어간 인도의 간판급 조선소이나 대부분 소형선에 집중되어 있고 연간 건조실적도 적은 수준임.
 - 조선소는 1978년에 신조선, 1981년에 수리조선업이 가동에 들어갔으며 초기에 일본 미쯔비시와의 협력을 통해 사업을 시작하여 지금까지 83척의 인도 실적이 있음.
 - 2006~2007년에 30,000dwt급 중형 벌크선 6척의 건조실적이 있으나, 그 외에는 모두 10,000dwt 미만의 소형 화물선과 특수선 실적이며 최근 수년간 연간 4~6척을 건조하여 생산성은 낮은 수준으로 추정됨¹⁴⁾.
- SDHI는 규모 면에서 인도 최대의 조선소이며 대형 도크를 갖추고 주로 중형 선박을 건조하고 있음.
 - SDHI는 과거 Reliance Naval & Engineering Limited를 Swan Energy가 인수하여 2025년 1월 새로 출범한 조선소임.
 - 세계 최대 조선소인 울산 현대중공업의 약 40%에 해당하는 부지에 길이 662m, 폭 65m의 초대형 도크를 보유하고 있으며 이러한 크기는 한국의 대형 3사가 보유한 최대 크기의 도크와 유사한 수준으로, VLCC까지 건조

12) 국제적으로 소형과 중형 선박 또는 소형 조선소와 중형 조선소를 구분하는 뚜렷한 기준이 확립된 것은 아님. 일반적으로 10,000dwt 내외를 기준으로 국제항행에 사용되는 선박과 국내 연안용 선박이 나누어지는데, 국내에서는 해당 사이즈 이상급을 중형 선박으로 분류하고 수출시장을 타겟으로 이를 건조하는 조선소를 중형 조선소로 구분하며 그 이하를 소형 선박과 소형 조선소로 구분하는 관행이 있어 본고에서도 이 기준을 따름

13) 참고로 한국은 대형 조선소 5개, 중형 조선소 4개, 소형 조선소 200여 개(추정치) 등이 활동 중

14) 고비용 구조의 한국 조선소들의 경우 도크 1기에서만 연간 8~11척을 건조하고 있어, 낮은 인건비와 저비용 구조에도 불구하고 인도조선소의 이러한 실적은 상업적으로 타당하지 않을 것으로 추정됨 (필자 개인 의견)

할 수 있어 기술적 역량만 갖추어진다면 대형 조선시장에도 진출 가능함.

- 다만, Clarkson 데이터 상 SDHI의 출범 후 건조, 인도 실적은 아직 없는 것으로 파악되며 과거 실적으로 최대 75,000dwt급 벌크선 등 중형선을 포함, 해군의 순시선과 해경의 훈련선 등 총 18척의 인도 실적이 있으나 아직 대형선 실적은 없고 신조선 경험도 많지 않은 것으로 보임.

■ 자국의 경제와 인구 규모, 주변국과의 안보 상황 등을 고려하면 인도는 자국 선대 확충과 해군력 증강이 필요하고 이 때문에 자체적으로 선박을 공급할 조선업의 확대가 절실한 것으로 추정됨.

- 앞서 살펴본 바와 같이 인도는 빠른 경제성장을 바탕으로 향후에도 무역이 확대되어 자체적인 공급망 구축이 중요한 국정 과제이며 이에 따라 자국 선대 확충에도 힘을 쏟을 것으로 예상됨.
- 또한, 중국과의 역내 패권 경쟁에서 밀리지 않아야 하는 상황에서 중국에 비해 취약한 해군력의 증강도 안보적으로 절실한 과제 중 하나가 될 것임.
- 이러한 국가적 수요를 위해 선박의 공급 능력을 자체적으로 확보하기 위한 조선산업의 확대는 필수적이며 이에 따라 “Maritime Amrit Kaal Vision 2047” 등의 전략적 지원정책을 통해 2030년까지 세계 10위, 2047년까지 세계 5위의 조선산업국으로 도약하는 것을 정책 목표로 삼고 있음.

표 4-3. 인도의 상위 20대 조선소

순위	조선소명	위치	총 실적(척)*	총 실적(dwt)*	평균 톤수(dwt)
1	Cochin Shipyard	Kochi	108	659,979	6,345
2	Chowgule SB Loutulim	Loutolim	103	395,660	3,879
3	Bharati Defence	Mumbai	102	114,925	1,160
4	Mandovi DD - Pilgao	Bicholim	100	199,577	2,015
5	Vijai Marine	Vasco da Gama	94	122,037	1,419
6	Dempo SB	Panaji	78	154,620	2,034
7	Waterways Shipyard	Udupi	52	96,878	1,899
8	Shoft S.Y.	Bharuch	39	23,769	660
9	Hindustan S.Y.	Visakhapatnam	38	410,744	11,101
10	Mazagon Dock	Mumbai	35	76,321	2,631
11	Garden Reach SB	Kolkata	31	102,931	4,117
12	Udupi Cochin	Udupi	27	52,253	1,935
13	Synergy SB	Cumbarjua	25	27,126	1,179
14	Goa Shipyard	Vasco da Gama	23	6,033	377
15	A. C. Roy & Co.	Kolkata	21	2,065	98
16	SDHI	Pipavav	15	490,500	32,700
17	Chowgule (Mangalore)	Mangalore	14	132,200	9,442
18	Mandovi DD - Rassaim	Loutolim	9	19,902	2,211
19	Atreya Shipyard	Panaji	7	21,590	3,598
20	Zuari Shipyard	Vasco da Gama	6	13,926	2,321

주* : 총 실적은 해당 조선소의 기존 인도 실적 및 수주잔량의 합산임
 자료: Clarkson

- 현재 인도의 조선기술은 정책적 목표를 달성하기에 매우 부족한 수준으로, 이를 보완하기 위해 한국 등에 협력을 요청하고 있으며 한국 역시 인도는 잠재력 있는 파트너가 될 수 있음.
 - 앞서 살펴본 바와 같이 인도의 조선산업은 주로 자국 내 연안에서 사용되는 소형선 위주로 구성되어 있어 해외로부터의 해상물류 공급망 구축에 필요한 중형선이나 대형선을 건조하는 능력은 크게 부족한 것으로 보임
 - 또한, 조선소 당 연간 건조 척수 등을 감안하면 건조기술과 생산성 역시 낮은 수준인 것으로 판단됨.
 - 이러한 약점을 보완하기 위해 한국과 같은 주요 조선산업국과의 협력은 필수적임.
 - 한국 조선업체로서도 자국의 가격경쟁력과 노동력 문제로 인한 약점을 보완하고 향후 인도의 내수까지 포함해 안정적 사업확대를 꾀할 수 있다는 점에서 매력적인 파트너가 될 수 있으며, 일부 대형 조선사의 투자가 실행 단계에 이르고 있음.

라. 한국-인도 조선업 협력 시사점

- 한국과 인도의 조선업 협력은 시기적으로 적절한 타이밍에 이른 것으로 사료됨.
 - 인도는 이미 10여 년 전부터 한국에 조선협력을 요구해 온 바 있으나, 당시 한국의 협력 필요성은 낮은 수준이었음.
 - 인도의 조선업에 대한 의지는 최근의 일이 아니며, 이미 오래전부터 필요성을 절감하고 한국 조선소에 LNG 선을 발주하면서 물량 중 일부를 인도 조선소에서 건조할 수 있도록 기술협력을 요구하는 등의 방식으로 한국에 협력을 요청해온 바 있음.
 - 당시 조선업 시황이 좋지 않았음에도 한국 조선업체는 세계 시장에서 일정 수준의 점유율을 확보하고 있었고 잠재적 경쟁자를 양성할 필요가 없었으므로 이에 응하지 않았음.
 - 그러나 최근 점유율 하락과 노동력의 문제 등을 겪으며 해외 생산협력을 고려해야 하는 단계에 이르러 한국 조선업체도 해외 파트너를 찾는 움직임이 나타나고 있어 정부가 강력한 의지를 표명하고 있는 인도와의 협력 필요성은 시기적으로 적절함.
- 인도는 강력한 정책 지원, 금융지원, 철강 등 전후방 산업의 발전 잠재력 등 조선업 발전에 필요한 조건과 인프라를 갖추어 나가고 있어 협력을 통한 상호 시너지가 가능할 전망
 - 앞서 기술한 바와 같이 인도 정부는 연도별 목표를 제시하며 조선업에 투자하고 육성할 의지를 밝히고 있으며, 조선소 프로젝트와 기술개발 등의 재정 지원을 위한 SBFAP 2.0, 이의 자금 마련을 위한 약 40조 원 규모의 Maritime Development Fund 조성 등 재정 및 금융지원책까지 수립하고 있음.
 - 인도는 세계 조강생산량의 약 8%를 차지하는 세계 2위의 철강 생산국으로 최근 중국의 건설경기 부진으로 인한 철강수요 침체에도 감산 없이 증산만 하여온 유일한 철강 강국임.
 - 철강 외에도 기계, 전자 분야 등의 제조업이 발전하고 있어 조선산업국으로서의 생태계 기반도 점차 확보해나가고 있음.
 - 이처럼 점차 기반을 갖추고 있는 인도의 외형적 인프라와 풍부한 노동력, 저비용 구조, 정부의 강력한 지원정책에 한국 조선업체의 설계 및 생산기술 능력이 결합된다면 현재 한국이 공략하지 못하는 벌크선 등 범용선 시장에서 강력한 경쟁력을 발휘하는 시너지가 될 것으로 기대됨.

- 또한, 인도는 많은 수의 수준 높은 소프트웨어 전문 인력을 보유하고 여전히 육성하고 있어, 이 분야에서 인력이 부족한 한국의 약점을 보완할 수 있을 것으로 기대되며, 이를 통해 자동화, AI의 선박 및 조선소 적용을 통한 양국의 경쟁력 향상도 꾀할 수 있음.
- 협력을 통해 인도 해군의 함정 건조사업을 확대하고 해군력 증강에 기여한다면 인도의 중국 견제 활동 확대에 우리나라에 대한 국가 안보적 효과도 더불어 기대할 수 있을 전망이다.

■ 외형적 기대감에도 불구하고 인도와의 조선협력에는 아직 해결해야 할 많은 과제와 위험이 존재하는 만큼 국내 조선업계의 전략적 접근이 필요하며 특히, 과잉생산 설비 문제를 고려할 필요가 있음.

- 인도는 중앙정부뿐 아니라 지방정부까지도 신규 조선소를 건설하는 계획이 수립 및 추진되고 있으며 세계 최대 조선소보다도 넓은 부지에 대형 야드를 계획하고 한국에 협력을 요청하고 있는 것으로 알려짐.
- 인도 정부로서는 조선소에 대한 대규모 투자가 국가적으로 필요한 상황이나, 지나치게 적극적인 지원정책은 과잉투자로 이어질 위험이 높음.
- 신조선 시장 수요의 증가와 자국의 점유율 확대에 중국도 이미 많은 선박 건조 설비를 추가 건설한 만큼, 인도 정부의 투자와 지원이 대규모 설비 증설로 이어지고 여기에 한국 조선소들이 생산기술을 제공하여 생산성 향상까지 이루어진다면 과잉 생산설비가 우리 조선업계에 부메랑으로 돌아올 위험도 존재함.
- 그러므로 한국 조선업계는 인도와의 협력에 일정 수준 제한을 두고 시장의 과잉설비 문제를 고려하며 전략적으로 협력에 임할 필요가 있음.

■ 해외 생산기지 협력 투자는 국내 조선업 일감을 감소시켜 조선기자재업계의 어려움을 유발하고 궁극적으로 기자재산업의 존립도 위협에 처할 수 있는 만큼 기자재업계와의 동반 노력도 중요함.

- 인도와의 협력을 통해 그동안 공략하지 못한 벌크선 등 범용선 시장에 추가적인 사업확대로 이어지고 이 사업에 국내 기자재가 동반 진출한다면 기자재업계로서도 큰 이익이 될 수 있음.
- 그러나 인도 현지에서도 자국산 기자재 사용을 일정 수준 이상 의무화하는 규제가 시행될 가능성이 높아 한국 기자재업계가 현지에 진출해야 할 것인지에 대한 고민이 필요한데, 투자비 규모 대비 현지 건조량이 경제적 타당성을 갖출 것인지 불확실함.
- 오히려 기존 한국 조선소 건조 선종인 대형 유조선 등이 해외 생산기지로 빠져나가고 국내 기자재 일감이 감소할 가능성이 있으며 그 정도에 따라 국내 기자재산업의 유지와 존속이 위협받을 수도 있음.
- 기자재산업 없이 국내 조선산업이 유지되는 것은 불가능하므로 인도뿐 아니라 그 외의 해외 협력사업에 있어서도 조선사들은 기자재업계와의 파트너 정신에 입각하여 공동으로 시장을 확대하고 대응하는 노력을 기울여야 할 것임.

■ 기술유출 관리에도 신중한 노력이 필요하며 국내 산업의 공동화를 방지하기 위한 노력에도 조선업계와 정부가 함께 협력해나갈 필요가 있음.

- 국내 조선사가 현지 사업에 투자한 만큼 설계와 생산기술을 현지 조선소에 제공하는 것은 자연스러운 일이나 그 방식에 신중을 기하여 일방적으로 기술이 유출되고 현지국 내에서 기술이 전파되는 일은 방지해야 할 것임.
- 특히, 인도와 같은 대형국가는 기술을 자체적으로 습득할 경우 산업을 대규모로 확대하고 시장의 혼란을 가져올

- 수 있으며 이는 가격경쟁력이 취약한 우리 업계의 피해로 돌아올 가능성이 매우 높음.
- 조선업은 안보적 가치도 높을 뿐 아니라 R&D, 고부가 고기능 선박의 건조 등을 위해서도 국내에서의 산업을 일정 규모 유지할 필요가 있음.
 - 그러므로 해외투자 조선업계도 저원가 구조의 해외 생산기지가 있다 하더라도 고부가 선종과 고기능을 요구하는 프로젝트는 한국 내 조선소에서 건조하는 정책을 수립하여 산업 공동화를 방지할 필요가 있음.
 - 정부 역시 조선산업의 공동화시 국내 고용과 지역경제 등 경제효과뿐 아니라 안보적 위협에 있어서 대응 능력이 현저히 저하될 위험까지도 인식하고 각종 지원책을 수립하고 국내에서 조선산업이 일정 규모 유지될 수 있도록 노력할 필요가 있음.
 - 이러한 국내 산업 유지 노력은 업계와 정부의 소통 및 협력으로 이루어져야 할 것임.

| 대외경제정책연구원 델리사무소 (KIEP Delhi Office) |

총괄 및 감수	조 총 제	델리사무소 소 장	cjcho@kiep.go.kr
원고 작성 및 정리	박 원 빈	델리사무소 부소장	bin@kiep.go.kr
원고 작성	Apoorva Chowdhary	델리사무소 연구원	research.delhi@kiep.go.kr
행정 지원	Haivender Kumar	델리사무소 행정원	admin.delhi@kiep.go.kr