

인도 전기차 시장 성장과 시사점

KDB미래전략연구소 미래전략개발부
강명구 (mgk101@kdb.co.kr)

- ◆ 인도 전기차 시장은 정부의 인센티브 제공, 환경에 대한 관심 증가 등으로 지속 성장 중
- ◆ 자국내 생산을 확대하기 위해 인센티브 제공, 수입관세 인상 등 다양한 정책 추진
- ◆ 한국의 전기차 관련 업체는 가격경쟁력 확보 및 판매 증진을 위해 인도 현지 생산 확대, 인도 완성차 업체와의 거래 확대 등의 노력 필요

□ 인도 전기차 시장은 정부 인센티브, 환경에 대한 관심 증가 등으로 지속 성장 중

- '24년 인도의 전기 승용차 판매량은 11.4만대로 '15년(650대) 이후 연평균 78%의 빠른 증가세* 지속

* 전기 승용차 판매 연평균 증가율('15→'25년, %): 중국 66, 호주 64, 한국 53, 캐나다 49

- 도시화, 공해 및 혼잡 문제, 정부 인센티브 제공*, 친환경에 대한 국민의 의식 향상 및 정부의 내연기관 규제** 등과 같은 다양한 요인들에 기인

* '19년 전기차·충전기에 대한 통합부가가치세(GST)를 12%, 18%에서 5%로 인하하고 전기차 구매 대출 이자에 대해 2,000달러 상당의 추가 세액 공제 혜택 제공

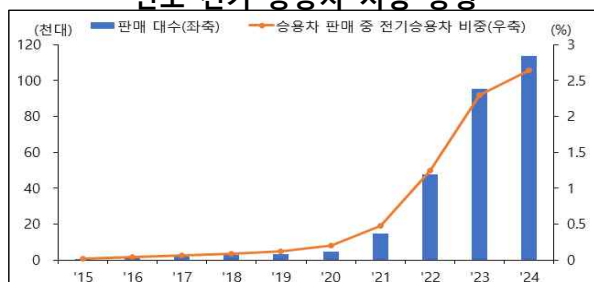
** 자동차 배기가스 규제를 통한 대기오염 완화를 위해 '23.4월부터 유럽의 Euro6와 유사한 수준인 BS6(Bharat Stage 6) Phase 2 시행

- 아직 승용차 중 전기차 판매 비중이 2.6%에 불과하며, 세계 1위의 인구(14.4억명), 높은 성장률(최근 10년 연평균 6.0% 성장), 정부 정책 등을 바탕으로 전기차 시장의 지속적인 성장이 예상됨

- '21년 인도 정부는 '30년까지 전기 승용차 비율을 30%로 확대한다는 목표 설정
- BNEF*는 '30년 인도 전기 승용차 판매량이 65만대로 우리나라(62만대)를 넘어 서고 '40년에는 549만대에 이를 것이라고 전망

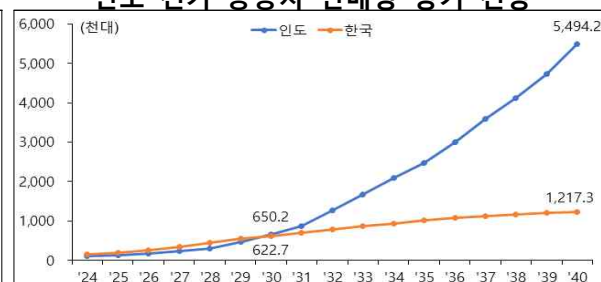
* Bloomberg New Energy Finance: 블룸버그 산하 기관으로 청정에너지, 탄소시장 등에 대한 데이터, 분석자료, 뉴스 등 제공

인도 전기 승용차 시장 동향



자료: BNEF

인도 전기 승용차 판매량 장기 전망



자료: BNEF

□ 자국내 전기차 생산 육성·확대를 위해 인센티브 제공, 관세인상, 투자유치책 등 다양한 정책 추진

- 전기차 및 부품에 대한 인센티브 제공, 수입관세 인상으로 국내 생산 확대 유인
 - 자국내에서 생산된 자동차 및 부품의 판매·수출·부가가치 금액에 최대 18%의 인센티브를 지급하는 생산연계 인센티브제도(PLI) 운영
 - Make in India 정책의 일환으로 '21.4월부터 리튬이온 배터리 수입관세를 5%에서 10%로, 조립식 배터리팩의 수입관세를 5%에서 15%로 인상
 - 'Champions OEM 인센티브 제도'는 전기차 판매액의 13~18%, '부품 Champion 인센티브 제도'는 BMS(Battery Management Systems), 고전압 와이어 하네스 등 전기차 부품 판매액의 8~18%에 해당하는 인센티브 제공
- 글로벌 전기차 제조업체의 투자유치를 목적으로 '24.3월 '전기 승용차 제조 촉진 정책(SPMEPCI*)'을 발표하고 '25.6월 세부 시행 가이드라인을 통해 구체화

* Scheme to Promote Manufacturing of Electric Passenger Cars in India

전기 승용차 제조 촉진 정책(SPMEPCI) 주요 내용

구분	주요 내용
최소 투자 요건	- 승인된 신청자는 승인일로부터 3년 이내에 최소 415억루피(약 5억달러) 투자
수입관세 감면	- 승인된 기업은 1대당 최소 3.5만달러(CIF 기준) 이상의 전기(사륵)완성차를 연간 최대 8천대까지 5년간 15%의 인하된 관세율로 수입
국내부가가치 증진	- 기업은 3년 이내에 국내부가가치(DVA) 25%, 5년 이내에 50% 달성
투자 인정 지출	- 신규 공장, 기계, 연구개발(R&D) 시설에 대한 투자와 주시설의 일부를 구성하는 건물 건설비의 일정 비율(약정 투자액의 최대 10%) 및 충전인프라(최대 5%)에 대한 투자가 인정
이행 보장	- 투자 및 국내부가가치(DVA) 이행을 보장하기 위해, 415억루피(5억달러) 또는 면세된 총 관세액 중 더 높은 금액에 해당하는 은행 보증서(Bank Guarantee)를 제출
자격 요건	- 신청 기업은 최근 회계감사 기준으로 최소 1조루피(12억달러)의 글로벌 자동차 매출과 3,000억루피(3.52억달러) 이상의 고정자산 보유
신청 기간 및 기준	- 중공업부(MHI)는 온라인 신청 접수기간을 120일간 운영하며, 최대 '26.3.15일까지 연장 가능. 신청시 50만루피(미화 6,000달러)의 신청 수수료를 납부(환불 불가)
이행 점검	- 승인서 발급 이후, 사업관리기관은 승인된 신청자의 진행 상황을 모니터링. 매분기 종료일로부터 30일 이내에 분기별 점검보고서를 PMA에 제출
정책 및 가이드라인 위반	- 승인된 신청자가 SPMEPCI 가이드라인의 조건, 또는 중공업부(MHI)나 사업관리기관(PMA)이 발행하는 기타 지침을 위반할 경우, MHI 또는 PMA에 의해 은행 보증을 자동으로 실행

자료 : Kotra 인도 뭄바이무역관

□ 한국의 전기차 관련 업체는 가격경쟁력 확보 및 판매 증진을 위해 인도 현지 생산 확대, 인도 완성차 업체와의 거래 확대 등의 노력 필요

- 완성차 업체 및 배터리 등 전기차 부품 업체 모두 높은 관세* 문제 해결 및 현지 생산 인센티브 활용을 위해 현지 생산을 확대하여 경쟁력 확보**

* 인도의 완성차에 대한 관세는 60~70%이며, 전기차 핵심 부품인 배터리 관세는 리튬이온 배터리 10%, 조립식 배터리팩 15%

** '24년 인도 전기차 시장 판매량은 1위 타타모터스(6만 1,435대), 2위 MG모터 인디아(2만 1,464대), 3위 마힌드라(7,104대)로 인도 업체가 대부분을 차지하고 있으며, 현대차 8위(910대), 기아 10위(408대)로 한국 완성차 업체의 판매량은 높지 않은 상황

- 한편, 테슬라의 인도 시장 진출*로 현지에서 고가에 속하는 현대차·기아의 기존 모델의 입지가 좁아질 수 있어, 저렴한 현지 전략 차종도 확대할 필요

* 테슬라는 7.15일 인도 뭄바이에 첫 자동차 전시장을 오픈하였으며, 올해 3분기부터 인도 시작 예정

- 첨단운전자보조시스템(ADAS*) 등 자율주행 관련 높은 기술력을 보유한 한국의 전기차 부품 업체들은 인도 완성차 업체와의 거래를 통해 인도 시장 진출 확대

* Advanced Driver Assistance System : 센서나 카메라가 위험상황을 감지하여 사고의 위험을 운전자에게 경고하고 운전자가 판단하여 대처할 수 있도록 도와주는 능동형 안전장치

- 인도 전기차 제조업체는 ADAS 등 자율주행 시스템 관련 기술력을 보유한 외국기업과 합작투자, 기술제휴 수요가 증가하고 있는 상황