

# Emerging Market Diagnosis 인도 건설시장 진단



2016.09.30



[시리즈 1. Emerging Market Diagnosis]



# 인도 건설시장 진단

[ K-Hub 연구단 ]  
서울대학교 건설환경종합연구소

# Contents

인도 개요 \_01

인도 건설시장 전망 \_02

인도 건설시장 진단 \_03

1. 건설사업 환경 진단 \_03
2. 경제 인프라 진단 \_05
3. 건설생산원가 영향요소 진단 \_07

인도 건설 시장 진출 전략 \_09

발행처: 서울대학교 건설환경종합연구소

발행일: 2016년 9월 30일

홈페이지: [www.icee.re.kr](http://www.icee.re.kr)

주소: 서울시 관악구 관악로 서울대학교 316동 211호

전화: 02-880-4317

※ 본 보고서에 담긴 내용은 심층적인 분석 기반이 아니며, 참고용임.

## 인도 개요

- 중국에 이은 세계경제 성장의 대안으로 부상
  - 모디 정부가 부정부패 척결과 외국인 투자유치를 강조하면서 2015년 인도 경제는 7%대의 성장을 무난히 달성할 것으로 전망됨.
  - IMF, EIU 등의 경제기관들은 인도가 2020년까지 연평균 7% 이상의 고도성장을 지속할 것으로 예상하고 있으며, 향후 세계경제 성장의 대안으로 발돋움할 것으로 기대함.

〈표 1〉 모디노믹스 주요 내용

인프라 개발/ 도시화	신규 스마트 도시 100개 건설 고속철도 건설
농업	스마트 농업(데이터 확충을 통한 수입, 수출 농산물), 농산물 가격 안정화
부정자금 대책	외국 회피 자금 추적
고등교육	주별 IITs, IIM, AIIMS 유치
외국인직접투자 (FDI)	보험부문 FDI에 대한 양면적 입장, BJP: 멀티브랜드 소매유통 부문 FDI 허용 반대
세금	복잡한 조세제도 간소화: 세부내용 부재
제조업	부족마을, 광물자원 풍부한 지역 토지 구입
초등교육	초등교육 서비스 질적 향상

\* 자료원: Economic Times 요약

〈그림 1〉 인도의 GDP와 경제성장률



\* 자료 : IMF, World Economic Outlook 2016

\* GDP current price (U.S. dollars, billions), 경제성장률 constant price

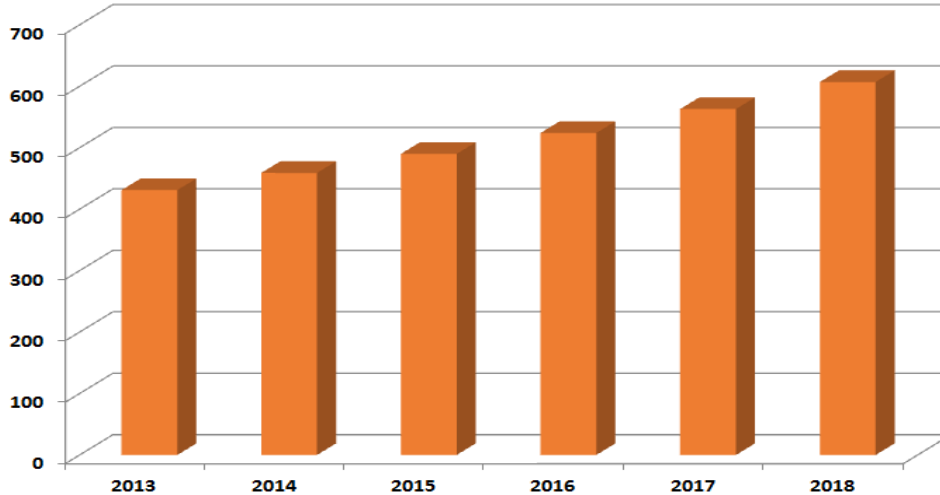
- S&P가 2014년 9월 인도를 아시아, 태평양 지역 국가 중 가장 유망한 국가로 평가하며, 신용등급(BBB-) 장기전망을 부정적에서 안정적으로 올려놓은 이래, 2015년 무디스 또한 신용등급(Baa3) 장기전망을 안정적에서 긍정적으로 상향하였다. 이로써 인도는 주요 신흥대국 중, 중국보다는 낮지만 러시아, 인도네시아, 브라질 등에 비해서는 장기전망이 양호한 것으로 평가되고 있다
- **풍부한 노동력**
  - 인도의 성장 잠재력을 얘기할 때 빼놓을 수 없는 것이 인력 분야임.
    - World Bank에 따르면 인도의 인구는 2014년 기준 12억 9,500만명에 이른다. 이는 중국에 이은 부동의 2위이며, 2025년에는 중국 인구를 넘어설 것으로 전망됨.
  - 단순히 인구의 수만 많은 것이 아니라 생산가능 인구가 많음.
    - 2015년 기준 인도의 생산가능인구는 총 8억5천만 명에 이르는 것으로 추산됨. 이는 전인구의 66.2%에 해당하는 수치로, 중국의 경우 10억150만명, 72.4%임.
    - UN 자료에 따르면, 인도의 생산가능인구는 2030년 중국을 추월할 것으로 전망되며, 2035년에는 전체인구의 68.4%를 차지하며 정점에 이를 것으로 보임.
  - 세계 최대 인구 국가로 중국이 노령화 시대로 접어드는 상황에서 인도의 생산가능인구 급증은 강점으로 작용할 것으로 예상함.

## 인도 건설시장 전망

- 2014년 인도 건설시장 규모는 4,600억 달러이며, 중국, 일본 다음의 아시아 지역 3위 시장임.
  - 2015년 인도 건설시장은 전년대비 7% 증가한 4,920억 달러에 달할 것으로 예상되며, 2018년까지 연 8%씩 고성장이 지속될 전망이다.
  - 인도 건설수요의 57%는 주택부분에서 발생하고 있으며, 2014년 기준 인도 주택 시장 규모는 2,600억 달러임.
  - 인도의 인프라 투자가 확대되고 있으며, 2014년 800억 달러였던 시장규모가 2018년 1,200억 달러 시장으로 확대될 전망이다.
  - 경제성장을 위한 도로, 교통, 항만 등 사회 간접자본에 대한 투자가 2018년까지 연 11% 증가할 전망이다.
    - 인프라 환경 개선을 위해 향후 5년간 1조 달러 규모의 투자계획을 수립함.
    - 20년 까지 100개의 스마트시티 건설을 필두로 전력(31%), 통신 25%), 도로 12% 관개 10% 철도 7% 순으로 시설 투자 계획을 수립함.
  - 인도 정부는 위성도시 개발 및 중소도시 현대화를 통해 100개의 스마트 시티 건설을 구상 중이며, 정치·경제·환경적으로 지속 가능한 도시 개발을 목표로 함.

- 인도 플랜트시장은 2014년 550억 달러였으며, 2018년 700억 달러 규모로 확대될 전망이다.

〈그림 2〉 인도 건설시장 현황 및 전망 (단위: 십억 달러)



\* 출처 : 세계 건설시장 동향 및 시사점(한국수출입은행, 2015)  
\* 자료 : Global Insight 2015

- 한-인도 간 CEPA<sup>1)</sup> 협정체결(2009.09)에 의한 건설 분야 기대효과
  - 인도 건설개발 투자규모가 인도 GDP의 8.5%를 차지하고 있으며 지속적으로 늘어나는 점을 감안할 때, 우리 건설 업체의 경우 국내 첨단건설장비 · 철강 제품 · 페인트 등 건자재의 인도내 반입이 용이하게 되어 인도 내 수주경쟁력 및 수익성 창출 면에서 유리해질 것으로 봄
  - 향후 인도의 건설장비 수요는 건설시장의 확대에 따라 2015년 이내에 130억 달러 이상으로 추정되며, 협정 체결시 관세 인하로 인해 주요 수입국인 독일 · 미국 · 중국 · 일본 등에 비해 우리 건설장비의 수출 경쟁력이 강화될 것으로 기대됨.

## 인도 건설시장 진단

### 1. 건설사업 환경 진단

- 모디 정부의 친 기업, 반 부패 정책과 관련한 거버넌스 부문에서 전년 대비 10 단계 상승하는 긍정적인 평가를 받음.

1) CEPA(Comprehensive Economic Partnership Agreement, 포괄적 경제동반자 협정) : 상품교역, 서비스 교역, 투자, 경제협력 등 경제관계 전반을 포괄하는 내용을 강조하기 위해 채택된 용어로서 실질적으로 자유 무역협정(FTA)과 동일한 성격임

- WEF(World Economic Forum)이 주관하는 글로벌경쟁력 지수 2015-16년 보고서에서 인도는 144개국 중에 55위를 차지하며, 5년 전과 비교하여 16단계가 상승함.
- WEF에서 발표한 **인도의 사업 환경의 주요 장애요인**은 다음과 같음.
  - **부패(Corruption)**: 국가별 부패지수(CPI) 보고서는 공무원 및 정치인들에 있어 부패가 존재하고 있다고 인식되는 정도에 기초하여 각국의 부패 정도를 수치화해 국가별 순위를 매긴 것으로 이 보고서에서 말하는 '부패'란 공무원의 뇌물 수수, 정부 조달에서의 유용, 공금 횡령 등 개인 이익을 위한 공권력의 사용임. 지수는 2011년까지 부패가 전혀 없으면 10점, 부패가 만연한 상태를 0점으로 매기는데 만점(10점)에 가까울수록, 순위가 높을수록 부패 정도가 낮은 것을 의미하며 2012년부터는 0~100점으로 변경됨. 인도의 경우, 국제적으로 투명하다고 평가 받는 기준이자 OECD 가입 30개국의 평균 지수이기도 한 '7점 대'와는 큰 격차를 보이고 있어 낮은 수준의 투명성을 보이고 있는 것으로 평가됨.
  - **Policy instability(정책의 무원칙)**: 인도 관계 당국의 행정은 느리고 불투명한 경우가 많아 인도 투자기업은 관련 허가의 취득에 많은 시간을 보내는 경우가 많으며 또한 각종 규제로 인해 많은 제약을 받고 있음. 건설업 허가만 보더라도 세계은행이 펴낸 Doing Business 2016에 따르면 전체 조사국가 189개국 중 인도는 건설 허가 취득 난이도 관련 183위, 통상행정에서 178위를 차지하는 등 각종 규제 및 행정 처리 지연 문제가 심각한 것으로 나타나고 있음. 인도에서 기업 활동을 합법적으로 하려면 시간의 8%를 대정부 접촉업무에 소비하고, 일관성 있고 투명한 기록체제가 없어 소송 시 법원이 요구하는 양의 증거를 제출하기 어려우며, 상사분쟁 해결에도 빨라야 5~10년은 걸림.

## ○ 인도의 입찰제도

- 입찰방식
  - **국내입찰(Domestic Bidding)**: 국내입찰은 외국업체가 참여할 정도의 기술과 규모가 아닌 공사의 경우에 적용되므로, 외국업체의 국내입찰참여는 금지규정은 없으나 가격경쟁력이 떨어져 대부분 입찰에 불참함. 일부 동남아 국가들(태국, 마련, 중국)은 현지화 수준으로 원가경쟁력을 갖추고 낙찰받는 경우도 있음
  - **국제입찰(International Bidding)**: 국제입찰은 공개입찰이 일반적인 관행으로 이루어지고 있으며, 낙찰자 선정은 최저가 우선 방식을 채택하고 있음
- 발주방식
  - 고속도로·지하철 등의 경우에는 종전과 같이 분할발주(partition ordering) 방식을 적용하고 있으며, 지하철특수교량(사장교 등), LNG 터미널, 고도의 엔지니어링 작업이 필요한 플랜트 또는 대형 국책공사의 경우는 과거 분할발주 방식에서 최근 건설계약이 점차적으로 복잡해져 가는 관계로 일괄발주(turn-key)방식을 적용하고 있음.

◦ 인도의 세제

- 인도에서의 법인세율, 소득세율, 관세율은 매우 높은 수준이며 세금을 다 내면 수익을 내기가 매우 힘든 경우가 많음.
  - 법인세율: 인도법인 (30%), 외국기업(40%), 외국지점의 경우 1천만 루피 이상 소득 시(42.024%), 1천만 루피 이하 소득 시 (41.2%)
  - 소득세율: 30.9% (대부분의 경우)
  - 관세율: 약 22% (일반 품목의 경우) : 인도의 관세 체계는 다른 국가에 비해 상대적으로 복잡한 구조를 지니고 있다. 인도의 총 관세는 기본 관세(Basic Duty)와 상계 관세(Countervailing Duty), 특별 부가 관세 (Special Additional Duty) 그리고 교육세(Educational Cess)를 합산하여 산정되며, 이 또한 단순 합산이 아니라 복리 계산하는 방식처럼 복잡한 산식에 의해 계산하도록 되어 있다.
  - 추가부담금: 2%(외국기업에만 해당)
- 높은 조세율 이외에도 복잡한 조세체계 및 납부 방식, 세금 환급의 어려움, 불필요한 행정 처리, 빈번한 세법 및 관행 변경, 조세 당국의 고압적 자세 등이 애로 사항으로 꼽힘.
- 한편 인도 관계 당국에서는 한국에서 받은 급여와 인도에서 받고 있는 각종 지원(주택 임차 등)에 대해서도 과세하고 있어 합법적인 수준 안에서 세금을 절약하는 방법을 찾는 것이 필수적임.

◦ 인도의 물류환경

- 인도는 육상 운송여건이 열악하여 한국에서 인도까지의 해상운송 비용보다 인도 내에서의 육상운송 비용이 비슷하거나 심지어 더 비싼 경우가 많음. 뭍바이에서 델리까지의 육상운송은 철도를 이용하게 되며 따라서 육상 운송비는 다른 항구에 비해 싼 편임.
- 항공 운송 시 통관에 소요되는 시간은 공휴일 제외 근무일 기준 약 2~3일이며, 일반 품목이 아닌 경우(SEZ, EPC 물품 등)는 1~2일의 시간이 추가로 소요되며 중고기계류인 경우는 10일 이상이 걸림. CFS 및 Airport는 일반적으로 화물이 CFS 및 Airport 도착 후 3일 이후부터 체화료(demurrage charge)를 부과하고 있음.

## 2. 경제 인프라 진단

- 인도 건설시장에 진출하기 위해서는 국가 경제 인프라에 대한 지식이 필요하며, 본 보고서에서는 건설 사업 수행 시 반드시 고려해야 할 항목인 **인프라 충족도, 교육수준, 노동유연성, 자본성숙도, 기술성숙도**에 대해 알아봄. WEF에서 발표한



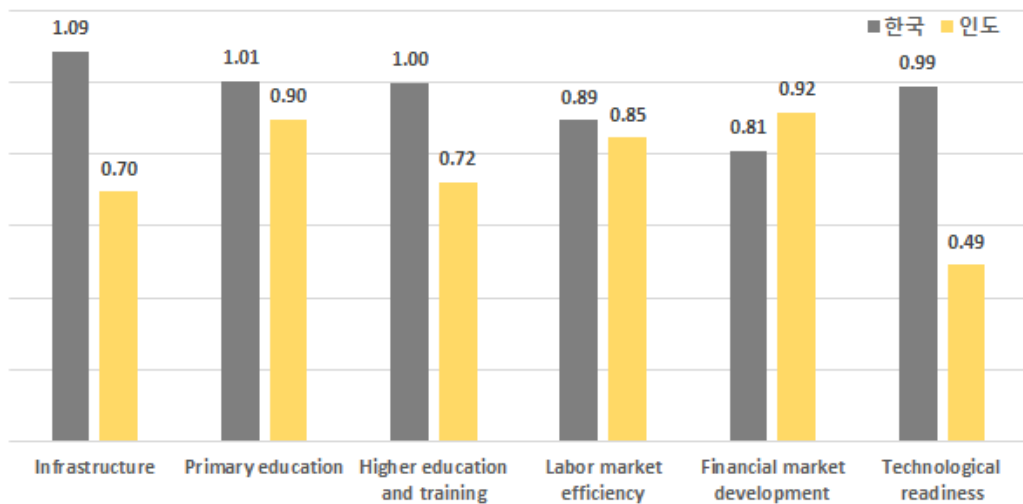
자료를 근거로 경제협력개발기구(OECD) 가입국의 평균값을 1로 하여 한국과 인도를 비교한 결과는 다음 <그림 3>와 같음.

- **인프라 충족도:** 한국의 64% 수준으로, 건설시장의 규모가 크다는 것을 시사하는 동시에 공사 현장 인프라 구축에 상당한 비용이 투입 될 수 있음을 시사함.
  - 인도경제의 최대 문제점이자 애로 사항은 인프라 부재로 전력, 용수, 도로, 항만, 공항 등 모든 인프라가 매우 열악하여 이는 경제 발전과 투자 유치에 결정적 걸림돌이 되고 있음.
  - 특히 인도의 도로망은 매우 열악하여 전체 도로 중 1.7%만이 연방국도(National Highway)로, 한국의 고속도로와는 달리 도로에 사람, 자전거 등이 같이 달릴 수 있음. 인도 Highway의 최고 속도는 보통 50km로 100km이상으로 달릴 수 있는 도로는 Expressway이며 델리 인근 일부를 제외하고는 거의 찾아볼 수 없음. 이 연방 국도가 전체 물동량의 40%를 담당하고 있으나 이마저도 35%가 1차선, 53%가 2차선이고 4차선 이상은 12%에 불과하며, 주 국도(State Highway)는 전체도로의 4%가량을 차지하고 있으나 절반이 비포장도로이거나 포장된 구간도 포장 상태가 매우 열악함.
- **교육 수준:** 초등교육의 경우, 한국의 89% 수준이며, 고등교육 및 직업훈련의 경우 한국의 72% 수준임.
  - 인도 국립표본조사기관에 따르면 2014년 조사한 인도의 식자율(literacy rate)은 69%임. 이는 중국의 95%(World Bank, 2010) 보다 월등히 낮은 수치임.
  - 특히, 인도의 고등교육 총 등록건수가 는 미국 중국에 이어 세계 3위를 기록하고 있음에도 불구하고 인도 고등교육 총 취학률은 12.4%로 세계 평균의 절반수준으로 나타났으며 선진국의 1/6정도에 불과함. 고등교육이 도시와 농촌지역 간, 성별, 종교, 카스트 등의 요인으로 불균형하게 이뤄지고 있기 때문임.
  - 세계 최대의 노동력을 보유할 것으로 전망되나 현재 고등교육과 기술을 갖춘 고급 인력이 부족한 상황임. 하지만 인도 정부는 2022년까지 5억명의 고숙련을 갖춘 지식노동력 창출 계획을 발표하였으며, 인도의 지식기반 확대 및 교육제도 재편 등을 통해 인적자산과 인프라 수준을 향상시킬 계획임.
- **노동유연성:** 한국과 비슷한 수준이나, 144개국 중 103위로 노동유연성이 부족함.
  - 인도에서는 100인 이상 사업장의 경우 인력 감축이나 공장 폐쇄 시에 정부 승인을 받아야 하며, 갖가지 조항을 통해 퇴직금, 상여금 제도를 규정하고 있고 1년 이상 근무한 근로자의 해고 시에 3개월 전에 사전 통지 및 정부 허가를 받아야 하는 등 노동 유연성이 부족한 편임.
  - 한편 현지 노동자들은 수동적 성향이 강하고 조직에 충성하기보다는 책임을 회피하려는 경향이 강하기 때문에 인센티브 등을 통해 동기부여를 해 주어야 하는데 이 역시 어려움 중 하나임. 최근에는 인건비 폭등과 이직률의 급상승이 주요 애로

사항으로 부상하고 있으며 숙련 노동자의 구인난도 심한 편임.

- **자본성숙도:** 한국보다 앞선 수준임.
  - 인도 정부는 2014년 10월 향후 20년간 인도 기초 인프라 구축에 2,500억 달러가 필요할 것으로 전망하며 인프라 부문 외국인직접투자(Foreign Development Investment, FDI)를 허용한다고 발표함.
  - 인도 정부는 2014-15년 Union Budget 발표를 통해 민관협력사업(PPP) 최대 활용 의지를 밝히며, 19개의 석유 및 가스 블록, 7개의 공항이 신설 되는 등 각종 인프라 시스템을 지원하는 인프라 지원 펀드가 활성화되고 있음.
- **기술성숙도:** 한국의 50% 수준으로, 인도 건설 시장에서 경쟁하여 살아남기 위해서는 기술력을 무기로 삼아야 함을 시사함.

〈그림 3〉 한국과 인도의 경제 인프라 비교분석결과



\* 자료 : WEF, Global Competitiveness Report, 2016

### 3. 건설생산 원가 영향요소 진단

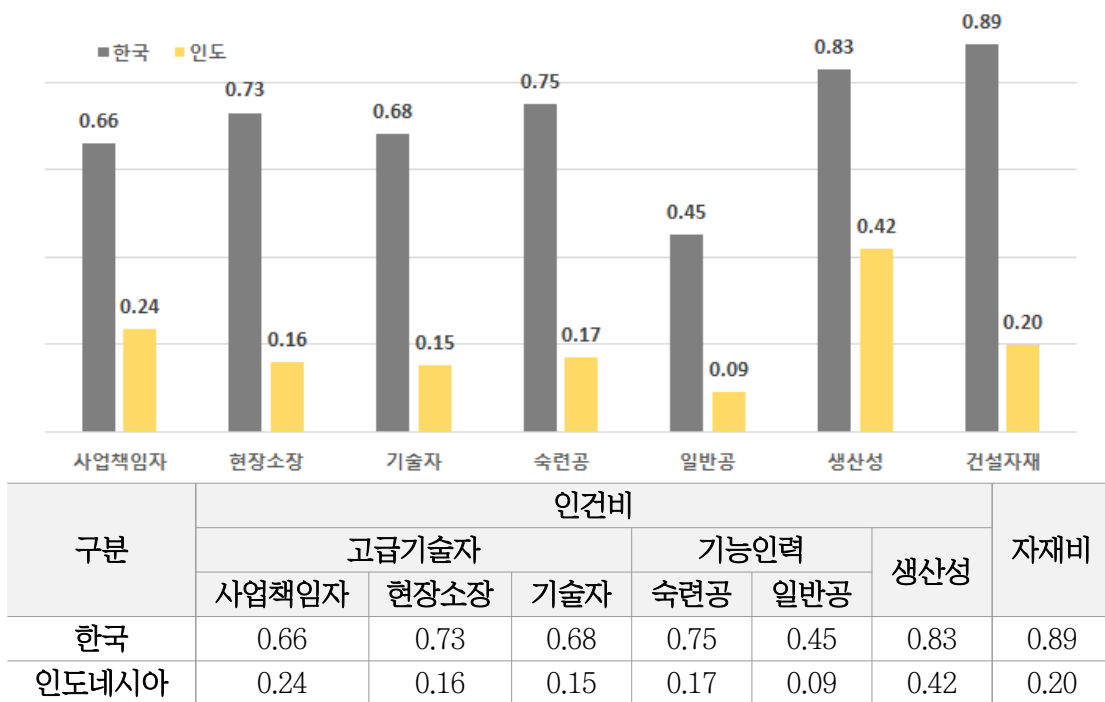
- 국제건설 경제 인프라 시장 분석 전문기관에서 매년 발표하는 자료를 근거로 경제협력개발기구(OECD) 가입국의 평균값을 1로 하여 한국과 인도를 비교한 결과는 다음 〈그림 3〉과 같음.

#### - 인건비

- **기능인력 :** 한국과 인도의 숙련공 인건비 격차가 4.4배인 반면 일반공의 경우 5.0배임.
- **고급기술자 :** 한국과 인도의 사업책임자(PM)의 인건비 격차는 2.8배, 기술자와 현장소장의 인건비 격차는 4.6, 4.5배이다. 이는 기능 인력에 비해 고급기술자가 부족함을 시사함.

- 생산성 : 생산성은 한국 기능공의 50%로, 인건비는 낮지만 그만큼 한국 의 기능공 보다 훨씬 많은 인력과 시간이 투입되어야 함을 시사함.
- 한국에 비해 인건비가 낮은 편이지만, 연 8% 이상의 고도 경제성장이 5년에 걸쳐 이뤄지면서 전문 인력 구인난이 심해지면서 인건비가 폭발적으로 상승하고 있음. 인도는 최근 9%대의 고도성장을 거듭하면서 지난 몇 년간 두 자리 수의 인건비 상승률이 이어지고 있음<sup>2)</sup>. 이러한 인도의 연평균 급여인상률은 향후 3-5년 동안 적어도 12-15%를 지속될 것으로 전망되고 있어 저임금 이점을 보고 투자하는 것은 주의가 요망됨.
- 자재비 : 철근 등의 벌크성 자재의 비용은 한국의 20% 수준이다.
- 건설의 목적물 생산 원가의 50%를 차지하는 인건비와 자재비에 대해 살펴본 결과, 인도 건설 생산비는 한국과 비교해 낮으므로 때문에 현재 한국식의 가격경쟁력으로는 경쟁이 어렵다는 것을 시사함.

〈그림 3〉 한국과 인도의 건설생산 원가 영향요소 비교분석결과



\* 자료 : Compass International Consultants Inc. (2015), 2015 Global Construction Cost and Reference Yearbook

2) 아시아 태평양 지역에서 10년 연속으로 임금 상승률 1위를 기록하는 등 인건비 상승 추세가 지속되고 있어 노동제도 부문이 악화되고 있음. 2008년 인도 근로자 인건비 상승률 (13.3%)은 세계에서 가장 높은 수준의 상승률로 기록되고 있음.

## 인도 건설시장 진출전략

### ○ 철저한 시장조사 및 치밀한 대응

- 규제와 인(人)의 장벽에 대한 적절한 대응
  - 투명성과 엄격한 원칙이 글로벌 스탠다드인데, 인도의 경우에는 무수한 규제와 정치권 · 공무원 및 주민, 문화적 차이 등으로 인한 장벽이 존재하므로 사전에 충분한 조사를 통하여 대응하여야 함.
  - 인도는 가족주의와 지역사회주의가 강한 국가로 인도의 문화에 직접 뛰어들어 시간을 투자하여 인도인들의 신뢰를 얻는 것이 가장 중요함. 현지 상 관행에 대응하고 경쟁력을 갖출 수 있도록 하기 위해 현지 업체를 하도급 업체로 참여시키는 방안도 검토할 필요가 있음.
- 세제에 대한 정확한 이해
  - 인도는 조세 제도가 복잡하고, 불투명한 점이 많아 기업 관리의 최대 애로사항의 하나임. 특히, 현지에 진출해 있는 우리나라의 건설업체들이 공통적으로 겪고 있는 대표적인 어려움 중의 하나임.
- 급여 수준에 유의
  - 일반적으로 인도의 임금 수준은 중국에 비해 약간 낮은 것으로 평가되나 엔지니어의 경우에는 타 분야 직종에 비해 상대적으로 임금이 높을 뿐만 아니라 경력이 많은 전문기술인력의 경우에는 인력 자체가 부족하고 임금도 현격하게 높은 경우가 많음.
- 건자재의 안정적 공급선 사전 확보
  - 인도에서 조달할 수 있는 철근 · 시멘트 · 모래 등의 건자재가 제한적일 경우가 많음. 또한 현지에서 생산한다 하더라도 물류 인프라의 취약으로 원활한 조달이 어려워 안정적인 공급에 애로를 겪을 수 있음을 유의해야 함
- 부동산 관련 제도 등 불합리한 법제도 이해
  - 인도는 법제도 자체는 잘 제정되어 있으나 그 실행은 제대로 이행되지 않고 있음. 예를 들면 부동산등기법(1908년 제정)의 경우 부동산의 양도 · 임대 · 교환 · 저당권 설정 시 등기하도록 규정하고 있으나 실제로는 거의 지켜지지 않고 있음
  - 특히, 토지소유자 90%가 명확한 토지권리증서도 가지고 있지 않아 소유주가 불분명하여 거래 자체가 활발하지 못하며, 필요한 부지확보도 매우 어려운 실정임
  - 그 동안 인도 정부에서는 민, 관의 인프라 투자 증진을 위한 계획을 수립해 왔으나 프로젝트의 상당수가 토지 수용 과정에서 지연되거나 당초 계획 대비 비용초과에 직면해 있음.

◦ 전략적 파트너 선정 및 협력을 통한 수주 확대

- 합작투자는 신중하게 접근하라
  - 합작투자의 경우, 인도측은 토지와 건물을 제공하고 한국 측은 장비와 기술을 제공하는 식으로 시작하게 되며, 영업활동에 대해서는 양측의 기대가 다름. 한국인들은 영업활동을 양측이 50%씩 나누어야 한다고 생각하는 반면, 인도인들은 100% 한국 측에 넘기며 비용만 들이고 생산성은 없는 경우가 많음
- 인도 진출 일본 기업을 공략하라
  - 일본인들은 우리 제품이 일본산보다 저렴하면서도 중국산보다 품질과 기술력이 우수하다는 것을 인지하고 있으므로 일본 합작 현지 기업을 공략해야 함
  - 전력 인프라 건설 프로젝트의 경우, 일본국제협력기구<sup>3)</sup> 자금으로 진행되는 입찰에 성공하는 경우 결제가 확실한 장점이 있음. 일반적으로 하자를 벌미로 최종금액을 깎고 금액의 일부를 주지 않는 경우가 많지만, 일본 정부 기관에서 투자한 프로젝트의 경우에는 결제를 걱정할 필요가 없음
- 송변전선 · 철도공사 등 민관 협력 진출
  - 인도 송전선 공사의 경우 PQ(Pre-Qualification, 사전적격성) 심사 시 시공실적 100~200km 이상을 요구하나 우리나라 대부분의 업체는 30km정도에 불과하여 대부분 탈락되고 있음. 관련 공기업과 연계하여 입찰에 참여할 경우 실적 보유업체가 적어 낙찰 받을 가능성이 높고, 양호한 수익도 보장될 것으로 판단됨
- 대형프로젝트 수주확대를 위한 민민 협력 진출
  - 인도 정부(공기업)와 우리 기업과의 관계, 지역적 특성, 원천기술 확보 여부 등을 감안하여 같은 분야 민간 기업 중 강점이 있는 기업을 중심으로 협력을 통하여 수주확대 방안의 모색이 필요함.
  - 현지 업체들의 성장은 비교적 짧은 기간에 이루어졌으며, 대형프로젝트를 수행해 본 경험은 L&T를 포함한 일부에 한정되어 있음. 대형공사에 경험이 풍부한 우리 업체들은 유망한 프로젝트를 선정하여 강점이 있는 업체를 중심으로 입찰에 참여하되, 프로젝트의 특성에 따라 현지업체 또는 외국계업체와 합작여부 등을 결정해야 함

◦ 한국건설만의 글로벌 경쟁력 확보

- 파이낸싱 역량 강화
  - 인도정부는 인프라 개발에 필요한 재원의 상당부분을 민간에서 동원할 계획을 가지고 있음. 따라서 정부의 기대가 높은 프로젝트에 BOT 혹은 민-관 합작사업으로 적극 참여하여 많은 인센티브<sup>4)</sup>를 얻어낼 수 있도록 하는 노력이 요구됨

3) 일본국제협력기구(JICA: Japan International Cooperation Agency): 일본이 개발도상국에 대한 경제 사회적협력을 목적으로 세운 기구로 우리나라의 국제협력단(KOICA)과 같이 개발도상국에 대한 기술 협력, 무상 자금 협력, 노동자 원조, 기계 공여 등의 사업을 벌임(www.jica.go.jp)

4) 인프라 관련 투자에 대해서는 단순히 100% 단독투자를 허용한다는 차원을 넘어 투자 인센티브를 제공하는 경우가 있으며, 법인세 감면, 자본재 수입시 관세 면제 또는 감면을 해주는 혜택을 부여

- 석유화학 부문은 단순한 설비확장 혹은 신규설비의 건설보다는 석유화학단지를 건설하는 초대형 사업으로 발주 패턴이 변화하고 있음. 기존의 단순 도급형 공사에서 탈퇴하여 프로젝트 지분확보에 참여하는 등 변화에 걸 맞는 한국건설만의 진출 전략이 필요함.
- 지식공유를 위한 한국건설의 지식인프라 구축
  - 인도에서 우리 업체들이 공사 수행경험을 통해 보유하고 있는 주요 발주처별 발주 계획 · 사전자격심사요건(PQ) · 주요계약조건 · 클레임 처리 및 경쟁동향 등을 일 부라도 공유함으로써 경쟁이 치열한 현지 수주확대를 위한 지원이 필요함.

※ 국토교통부가 주관하고, 국토교통과학기술진흥원에서 시행하는 국토교통기술촉진연구사업 (16CTAP-B080352-03) 지원을 받아 수행함.