

인도 완성차 시장 현황 및 전망

산업조사실
이호중 책임연구원

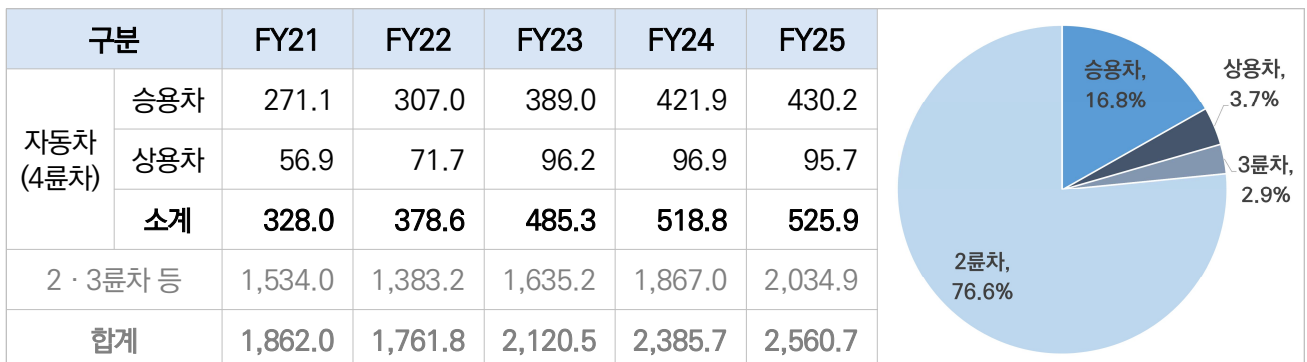
KATECH Insight

- ◆ 세계 3위의 인도 완성차 시장은 인구 및 경제 성장에 힘입은 신규·전환 수요 잠재력이 높으며, 현지 특유의 여건이 반영된 제품, 독자적인 친환경화 궤적, 모빌리티 서비스 관련 기회가 특징
- ◆ 인도는 시장·제품 포트폴리오 측면의 전략적 선택지이자 'China+1' 전략의 유력 후보지로서 제조 가치사슬 내재화 정책하에 글로벌 완성차 제조·소비의 주요 거점이 될 조건을 갖춘 상태

» 인도는 단일 국가 기준 세계 3위의 완성차 시장으로, 독보적인 성장 잠재력을 보유

- FY25('24.4월~'25.3월) 기준 승용 430만·상용 96만 대의 신차가 판매된 세계 3위의 시장
 - 일반적인 4륜 승용차·상용차(이하 '자동차') 기준으로 인도는 지난 '22년 일본을 제치고 중국, 미국에 이은 세계 3위의 완성차 시장으로 자리잡았으며, FY21~FY25 사이 신차 판매량이 60.3% 증가
 - 2·3륜차 포함 시 FY25 인도의 신차 판매량은 연간 약 2,561만 대인데, 전체 신차에서 자동차의 비중이 20.5%에 지나지 않는다는 점에서 2·3륜 차량 중심 시장이라는 특성이 부각됨
- 여전히 인구 대비 자동차 보급율이 낮은 국가로, 향후 성장 여력이 매우 큰 것으로 평가됨
 - 인도는 자동차 보급(motorization) 초기 단계의 국가로 보급 비율이 인구 1,000명당 34대 수준인데 해당 비율은 미국·유럽 등지에서 나타난 경험적 포화점(saturation level) 대비 1/10 이하
 - * 인구 1,000명 당 승용차 수(motorization rate): 미국 772, EU 560, 한국 455, 인도 34 등 ('22년, 추정치)
 - '24년 기준 약 14.5억 명에 달하는 인구와 연간 6% 이상의 경제 성장률을 고려하면, 인도는 자동차 신규 수요 및 기 보급된 2륜차의 전환 수요* 측면에서 세계 최고 수준의 성장 잠재력을 보유
 - * 대개 경제 성장 과정 중 1인당 GDP 3,000~10,000 달러 구간에서 자동차 수요가 급증하고 2륜차가 자동차로 전환되는데(Dargay et al., 2007), 인도는 2륜차가 인구 1,000명 당 185대에 달해 향후 전환 잠재력도 높음

Ⅰ 인도 내수 완성차 시장의 신차 판매 추이(左, 만 대), FY25 신차 비중(右) Ⅰ



*출처: Society of Indian Automobile Manufacturers(SIAM)

» 제품 측면에서는 인도 특유의 교통·자연 환경에 대응할 수 있는 특성이 강조되고 있음

- 높은 인구 밀집도, 취약한 교통 인프라 등으로 인해 콤팩트·저가·저기술 자동차가 시장 주류
 - 인도의 주요 대도시는 고밀도 도심에 이촌향도(離村向都)에 의한 외곽 인구가 더해지면서 도로망 확장 속도가 급증하는 교통량을 따라가지 못하고 있으며, 교통 문화는 전반적으로 자동차 운행에 불리
 - 사회 전반적으로 고가 차량 구매력이 부족하고 도심에서는 정체와 저속 충돌이 빈번한 까닭에 에너지 효율·정비성이 좋은 콤팩트카가 시장 주류를 형성하며, 이 추세는 신기술 확산에 일정 제약*으로 작용
- * 일례로 '25년 상반기 인도 신차의 첨단운전자보조시스템(ADAS) 탑재율은 8.3%에 불과한데, ADAS 가격과 각종 센서 교체 비용이 비싼데다가 양호한 교통 인프라(차선, 신호체계) 없이는 활용에 제약이 있기 때문
- 고온, 강우 등 자연환경의 영향으로 차량의 냉방 기능, 노면 대응력, 높은 지상고가 강조됨
 - Uttar Pradesh(인구 2.4억 명) Rajasthan(8,300만 명), Andhra Pradesh(5,400만 명) 주(州) 등지는 여름 기온이 섭씨 40도를 상회하고, 인도 해안·산악 지역은 몬순 시즌에 1,000mm 이상 호우가 집중
 - 이에 인도의 자동차는 우수한 냉각·냉방 기능, 다양한 노면 및 침수 대응을 위한 설계가 강조되며 전국적으로 볼 때 최저 지상고(ground clearance)가 높은 크로스오버나 SUV의 판매량이 많음

Ⅰ '25년 상반기 인도 판매량 1~3위 완성차 기업의 인기 모델 (출처: 각 사 홈페이지) Ⅰ

구분	Maruti Wagon R	현대자동차 Creta	Tata Nexon
외형			
세그먼트	Mini MPV	컴팩트 SUV	컴팩트 SUV
파워트레인	1.0~1.2L 가솔린/CNG 등	1.5L 가솔린/디젤 등	1.2~1.5L 가솔린/디젤 등
판매가격	498,900 루피 (약 820만원)~	1,072,000 루피 (약 1,760만원)~	799,000 루피 (약 1,310만원)~

» 자동차 등 이동 수단의 친환경화는 인도의 현실과 정책이 맞물려 독자적인 궤적을 형성

- 인도는 산업화 후발국으로서 산업 육성과 기후 문제 해결의 균형을 고려한 정책 기초를 건지
 - 인도는 COP26에서 탄소중립(net-zero)을 천명하였으나 달성 시기를 주요국 대비 늦은 '70년으로 설정하였는데 이는 인도 사회가 요하는 '고성장'과 '지속가능성'이라는 두 목표의 균형을 고심한 결과
 - 유사한 맥락에서 인도 정부의 정책 초점은 도심 대기오염 등 시급한 기후 문제를 완화하는 동시에 그 수단인 규제·유인(incentive)으로써 산업 육성이나 경제 성장을 효과적으로 달성하는 것에 있음
- * 대표 사례가 에너지 전환 정책으로, 인도는 연 6% 이상 증가하는 에너지 수요에 부응하는 동시에 탈탄소화를 달성하기 위해 '30년까지 500GW의 비 화석연료 에너지원을 만들어내는 강력한 이니셔티브를 시행 중
- 이동 수단과 관련해서는 2·3륜차 중심 전동화 및 복수 경로(multi-pathway) 친환경화가 특징
 - 여타 주요국이 승용차를 주요 전동화 대상으로 설정한 것과 달리 인도는 제품 경쟁력이 높고 판매량이 많은 2~3륜차, 정부 개입의 효과성이 높은 버스* 등에 전동화 유인을 집중 (예. FAME II scheme)
- * 예컨대 시내버스는 구매 주체가 정부이므로 일괄 교체가 가능하고, 고정 운행 노선 중심의 충전 인프라 구축이 유리하며, 생애주기 간 주행거리가 길어 총소유비용(TCO) 절감 측면에서 재정 투입 근거를 확보하기 용이

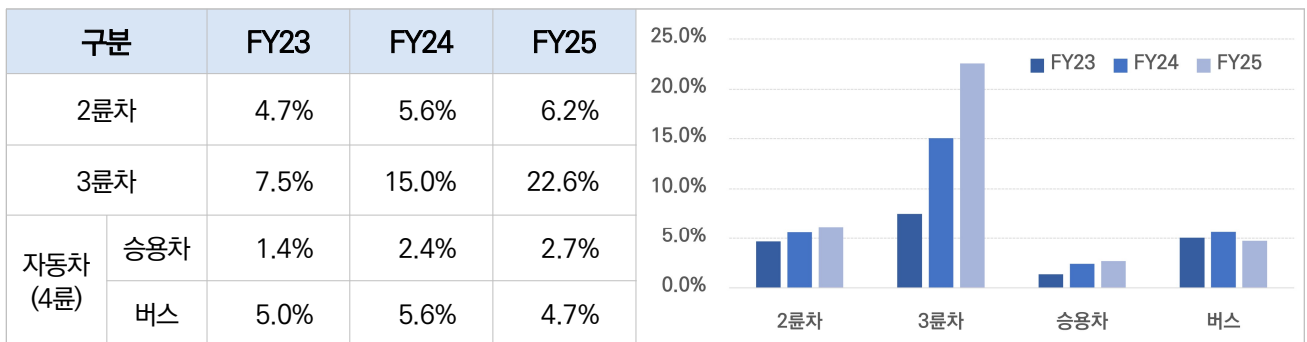
- 그 결과 승용차 파워트레인 여전히 내연기관이 대다수이며 신차 중 EV 비율도 2.7%로 낮은 반면, 2륜차는 6.2% · 3륜차는 22.6%가 EV로 전동화가 상대적으로 빠르게 진행 중 (FY25 신차 기준)
- 차량 친환경화를 위해 인도는 전동화(BEV, PHEV, HEV), CNG, 바이오연료 등의 가능성을 열어둔 바 이는 국내 여건을 고려하는 동시에* 자국 전기차 산업 성장을 기다리는 '정책적 유보'로 판단됨

* 최근 '30년까지 가솔린 연료에 에탄올 20% 혼합을 의무화하는 'E20' 제도가 통과되었는데, 이 제도의 목적이 친환경성 외에도 사탕수수-에탄올-자동차의 연결고리로서 인도 농업 부문을 지원하는 데 있다는 평가도 존재

• 승용 전기차의 보급은 제품 선호도와 충전 인프라 측면의 한계가 겹치며 다소 지연되는 양상

- 인도 내수 자동차 수요가 저가·컴팩트 모델에 집중되고 있어 BEV 전환 시의 비용 상승, 대용량 배터리 탑재의 어려움에 따른 주행거리 제한 등이 내연기관차 대체재로서의 BEV 수요를 억제 중
- 전반적으로 전력망 신뢰도가 낮아 충전 인프라의 안정적 운용이 어렵고, 노상 주차 비중이 높아 고정된 장소에서 개인 차량을 충전하기 어려운 점은 승용 전기차 보급을 제한하는 또 다른 요인

Ⅱ 인도 신차 시장의 전기차 침투율 추이 (출처: EV Reporter) Ⅱ



* 3륜차 중 전기차로 개조된 경우는 집계 대상에서 제외하였으므로 실제 전기차 침투율은 더욱 높을 수 있음

** 여기서 전기차는 엔진 없이 구동 배터리에서 발생한 전력만을 활용하는 차량(BEV)만을 의미함

» 계층화·분절화된 사회 구조는 역설적으로 모빌리티 서비스에서 새로운 기회를 제공

- 지역, 사회계층, 종교, 성별 등에 따른 집단 간 격차는 생활 양식 및 이동 패턴의 차이를 유발
 - 인도는 주(州)별 경제력 격차가 최대 10배에 이르고* 사회적 계층·종교별 주거 분절(segregation)이 뚜렷하며 성별 간 노동참여율 차이가 40%p 이상으로, 집단별 생활 양식이 매우 상이

* 예. 1인당 GSDP(주별 GDP) 기준으로 Sikkim 주는 70만 루피, Bihar 주는 7만 루피 내외임('23년 추정)

- 거기에 주요 대도시의 특징, 예컨대 다핵적(multi-nodal) 특성이 더해지며 사람들은 경제 수준 및 이동 패턴에 따라 상이한 이동 수단을 요하게 되었으며, 이에 모빌리티 분화의 기반이 형성됨

• 이러한 차이는 모빌리티 서비스 및 그와 연계된 새로운 이동 수단의 제조에 잠재력을 제공

- 현재 인도에서는 계층화된 모빌리티 서비스(택시, 오토릭샤, 바이크, 자전거 등) 안에서도 이용자의 경제력 등에 따라 서비스가 차별화되는 양상이 나타나며, 특정 집단(예. 여성) 전용 서비스도 등장
- 대개 플랫폼 기반 서비스는 네트워크 효과에 의해 특정 기업의 과점 체제로 귀결되지만, 인도 특유의 계층화·분절화된 사회가 모빌리티 서비스의 분화와 병존을 가능케 하고, 또 많은 인구 덕분에 분화된 각 서비스가 규모의 경제를 이룰 수 있다는 점은 인도 모빌리티 서비스 시장의 기회 요인
- 또한 각 모빌리티 서비스에 특화된 이동 수단의 제조 시장도 성장할 가능성이 높는데, 현대자동차, Mahindra(MLMM) 등이 개발 의지를 보이는 E3W/E4W 중심의 근거리·소형 이동 수단이 대표 사례

■ 현대자동차가 인도 TVS Motor와의 협업을 통해 제시한 E3W 컨셉 (출처: 현대자동차) ■



*E3W(Electric 3 Wheeler)는 인도에서 도심 및 라스트 마일(last mile) 이동에 빈번하게 이용되는 3륜차를 전동화한 개념
(※관련 보고서: [인도의 세 바퀴 전기차 혁명, 한국자동차연구원 산업분석 Vol. 41.](#))

» 제품·시장 포트폴리오 관점의 전략적 선택지로서 인도 시장에 주목하는 기업이 증가

- 인도는 파워트레인 전동화 규제의 완충지대이자 새로운 제품 시장으로서의 가치를 보유
 - 각종 규제가 강한 선진 자동차 시장과 달리 인도는 파워트레인 관점에서 내연기관차, 하이브리드차 기술을 활용할 기회가 상존하고 있어 해당 기술에 강점을 지닌 완성차 기업의 주목을 받고 있음
 - 향후 전기차 보급 본격화에 때맞춰 수익성 증대가 가능한 점, 모빌리티 서비스와 연계한 新 이동 수단 창안 가능성, ‘글로벌 사우스’ 전반에 통용될 수 있는 제품 특성은 인도 시장의 전략적 가치를 배가
- 전통 강자인 印-韓-日 기업 간 경쟁이 격화되는 가운데, 유럽·중국 기업의 관심도 증대 추세
 - 인도 시장은 인도·한국·일본 간 경쟁 구도가 뚜렷한데, 최근 인도(Tata, M&M), 한국(현대차·기아), 일본(Suzuki, Toyota 등) 완성차 기업 대다수가 현지 생산 용량을 확대하면서 경쟁이 심화되는 양상
 - 로컬 브랜드의 점유율이 극히 높아진 중국 완성차 시장에서의 점유율 상실분을 만회하고자 하는 유럽(Volkswagen 등), 중국(Leapmotor, Chery 등) 기업도 인도에 진출하거나 사업 비중을 상향할 계획

» Make in India 기조하에 인도는 세계 완성차 제조·소비의 주요 거점이 될 조건을 보유

- 자체 시장 성장세와 별개로, 인도는 자동차 부문에서 China+1 전략의 유력한 수혜자가 될 전망
 - 세계 제조업 전반에서 지정학 리스크, 인건비 상승 가능성 등을 이유로 중국에 집중된 공급 사슬을 다변화하려는 흐름이 존재하며, EV 부품의 중국 의존도가 높은 자동차 산업은 그 흐름의 중심에 있음
 - 글로벌 부품·완성차 기업이 시장 수요뿐 아니라 생산·수출 기지 확보 차원에서 인도를 주목함에 따라, 향후 인도 완성차 시장은 자생력을 갖춘 기술·부품 생태계 상에서 발전할 가능성이 높음
- 높은 시장 성장세, 공급망 변동의 기회에 발맞춘 인도 정부의 최우선 과제는 가치사슬의 내재화
 - 인도 정부는 완성차 수요 증가에 발맞추어 기술 자립·부품 산업 육성을 위한 정책을 구사하는 중으로, 특히 ‘Make in India’ 기조하에서 파워트레인 전동화 시대에 부응하는 공급망 육성에 관심을 집중
 - * 배터리 현지화를 표방하는 ACC(Advanced Chemistry Cell) PLI(Production-Linked Incentive) 등이 대표적
 - 동시에 인도는 높은 수입 관세(완성차 60%+, SKD 35%+, CKD 15%+)를 부과해 현지 생산을 배제한 완성차 수입을 억제하고 있는데, 그 최종 목표는 자동차 제조 가치사슬 전체를 내재화하는 것으로 판단됨
- 중국의 자동차 산업 고속 성장기(’00년대 초)와 유사한 경제 수준, 14.5억 인구의 잠재 수요, 기술·생산 기반 등 인도는 글로벌 완성차 제조·소비의 주요 거점이 될 기본 조건을 갖춘 상태