Global Logistics Local Market Trends

글로벌 물류 현지시장 동향

VOL.20
2022. 07. 25.

www.kmi.re.kr

발행인 김종덕 발행처 한국해양수산개발원 국제물류투자분석·지원센터(49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26)
총괄 최나영환 감수 이성우 자료 문의 051-797-4770 Email: chnayoung@kmi.re.kr

인도 물류 현황 및 현지 시장 특성화 된 물류 시스템 구축 제안

Contents

01 국제환경 변화에 따른 인도 경제와 물류 현황

02 자본재 제품 인도 진출

03 인도 현지 맞춤형 물류체계 구축

「글로벌 물류 현지시장 동향」은 우리나라 국제물류 기업의 해외 진출을 돕기 위한 취지로 월 2회 발간하는 국제물류투자분석·지원센터의 정기 간행물입니다.

매호 글로벌 물류시장 각 지역·국가별 화주·물류 기업 진출 현황, 투자 전망 등 현지 물류시장 정보와 주요 이슈, 정책지원 건의사항을 현지에 진출한 기업들로부터 직접 수집·제공하오니 의사결정 및 실무, 정책 참고 자료로 널리 활용될 수 있기를 기대합니다.

정부혁신 보다나은 해양수산부
해양수산부
KMI 한국해양수산개발원 KOREA MARITIME INSTITUTE

인도 물류 현황 및 현지 시장 특성화된 물류 시스템 구축

(주)포맨해운항공
김 승현 상무

인도와 인도 경제를 평가할 때 일반적인 시각으로만 분석한다면 한계에 부딪히게 된다. 세계 교역과 이를 위한 가치 사슬(Value Chain)이 단순히 경제적 이해뿐만 아니라 정치적 고려와 국가 간 역학 관계로 재편되고 있고 글로벌 경제가 장기 불황으로 나아가는 여러 징후가 발견되는 요즘 국가와 주변 지역에 대한 명확한 분석 없는 진출의 위험성은 더욱 커지고 있다.

인도 태평양 경제 프레임워크(IPEF, Indo-Pacific Economic Framework) 발족으로 인도의 글로벌 공급사슬의 역할이 증가하리라는 것에는 이견이 없다. 하지만 간과하지 말아야 하는 것은 인도는 서남아 지역 패권 국가라는 것과 전통적인 제3 세계국가 이익을 아직 포기 하지 않았다는 것이다. 변화된 상황에서의 인도 경제 행보는 수출 비중이 높은 다른 국가와는 달리 변화의 속도가 제한적이고 예상과는 다른 경제 선택한다.

또한 경제 혁신과 투명성 강화라는 국제 교역의 큰 흐름과는 달리 문화적 이유로 인한 저항도 강하다고 볼 수 있다. 이러한 이유로 인도 물류 시장 진출이나 진출 된 화주 사의 인도 내 물류 시스템을 확보하기가 쉽지 않다.

제조 기업의 인도 진출과 물류망 구성에 핵심 과제는 대외 변화로 인해 증가한 기회 요인을 적극적으로 활용하는 것이 중요하겠지만 좀 더 장기적인 안목에서 인도가 지속적으로 추구하고 있는 경제 구조 개편 항목에 주목해야 한다는 것이다.

01 국제환경 변화에 따른 인도 경제와 물류 현황

중국과의 경제 패권 경쟁을 강화하기 위해 미국은 인도를 참여시켜 IPEF를 출범시켰다. 우크라이나 침공 이후 친러시아 정책을 고수하는 중국으로 인해 자연스럽게 반러시아로 인한 IPEF 참여국가의 결속이 강화될 것이라는 전망했다. 그러나 이 프레임 워크에 중심이 된 인도가 러시아 원유를 대량 수입해 정유 공정을 거쳐 수출을 확대하고 있는 상황이다. 2022년 5월 작년 동기 기준 20배 이상 증가한 원유 74만 배럴을 인도는 러시아에서 수입했으며, 올해 들어 인도 정제유의 미국 수출은 43% 증가했고, 유럽 수출은 33% 증가했다.[1)]

결과적으로 대러시아 경제 제제 효과를 발휘하지 못하고 전쟁 초기 달러당 133 루블까지 평가절하되었던 러시아 루블 가치는 최근 달러당 56.95 루블로 급상승하였고, 러시아에 가해진 2022년 1사분기 제제에도 불구하고 930억 유로의 기록적인 흑자를 보였다. 다시 말하면 인도는 제3세계적 인식을 여전히 가지고 있어 국제 규범 보다는 자국의 이익에 충실한 경제 행위를 해왔으며 앞으로도 큰 변화가 없을 것이라고 본다. 따라서 인도와는 어설픈 가치동맹 보다는 인도의 이익이 확실히 보장되거나 인도 경제 여건상 절실히 필요한 산업 관련 협력을 해야 위험성을 제어할 수 있다.

인도 상무부의 자료에 의하면 2020년 중국과의 국경분쟁이 있었음에도 2021년 양국과 교역규모는 43% 증가했다. 2022년 교역규모에서 1위는 미국, 2위는 중국이였으며, IPEF 등 미국과의 관계 강화로 대미 교역이 증가될 것으로 전망되지만 인도의 대미 수출품 중간재의 상당수가 중국산이라는 점과 인도 시장을 이미 점령한 중국산 제품은 인도의 선택을 어렵게 하고 있는 상황이다. 자국 생필품 및 소비재의 제조 기반이 취약하고 높은 수입 관세 적용에도 여전히 중국산 제품의 가격 경쟁력을 자국 산 제품이 감당하기 어려워 인도의 중국 의존도는 당분간 지속될 것으로 전망된다.

인도의 2022년 첫 회계 월의 시작인 4월의 인도 물류량은 보합세를 보였다. 2021년부터 물류 부분에서 다른 국가에 비해 회복세가 확실했던 인도이므로 그 기저 효과로 물류량의 증가율이 높지 않은 것으로 분석된다.

해상운송의 경우도 전체적으로 증가세를 보이고 있다. 아래 표에서 볼 수 있듯이 2021~2022년 회계연도에서 강세를 보였던 석유 화학 제품이 앞에서 설명한 이유로 2022~2023년 회계연도 첫 분기에서도 해상운송 증가를 기록하고 있고, 그 거점은 항만이라 볼 수 있는 뭄바이 항만의 물동량이 13% 증가했다. 반면에 자동차 산업이 집중되어있는 첸나이 인근 지역에서 최근 차량용 반도체 부족 현상으로 물동량이 줄어들어 첸나이항은 11% 이상 물량 감소를 기록했다.

1) 6월 7일 불룸버그 통신, 6월 21일 월스트리트저널

인도 주요 항만의 2022년 4월 물동량

(단위: 천 톤, %)

연번	항만 명칭	물동량	증가율
1	오디샤주 파라디프항 (PARADIP)	12.196	8.82
2	구자라트주 딘다얄 (DEENDAYAL)	11.732	12.25
3	마하라슈트라주 나바쉐바항 (J.N.P.T)	6.823	7.87
4	안드라프라데시주 비사카파트남 (VISAKHAPATNAM)	6.294	13.00
5	마하라슈트라주 뭄바이항 (MUMBAI)	5.417	15.80
6	웨스트뱅갈주 콜카타항 (KOLKATA)	4.261	-13.43
7	타밀나두주 카마라자르항 (KAMARAJAR ENNORE)	3.723	16.42
8	카르나타카주 신망갈로르항 (NEW MANGALORE)	3.553	14.58
9	타밀나두주 첸나이항 (CHENNAI)	3.475	-11.13
10	타밀나두주 차담바라나항 (CHIDAMBARANAR)	2.814	-13.76
11	케랄라주 코친항(COCHIN)	2.814	8.61
12	고아주 모르무가오항 (MORMUGAO)	1.858	-21.47
합계		64,960	5.48

자료: 인도 CMI , KITA Net 2022년 6월 6일 발표자료를 바탕으로 저자 작성

나바 쉐바(Nhava sheva), 문드라(Mundra) 등 인도 서부 주요 항만(Main port)은 서남부 지역은 물론 인도 제조업 중심지 중 하나인 델리(Delhi)까지 철도 운송 시작점이다. 인도 수입 물류 중 해상 수입 비중의 40%를 차지하는 동아시아발 해상운임이 급등하던 2021년 3사분기 대비 하락세를 보이고 있다.

2021년 9, 10월 8,000 US달러를 호가하던 40 DV 운임은 현재 5,500~6,000 US달러 선을 보이고, 높은 해상운임에도 구하기 어려웠던 Space(선복) 상황 역시 상대적으로 개선되고 있다. 특히 Master Pre-paid(수출국 해상운임 지불) 운임보다는 Master Collect(수입국 해상 운임 지불) 운임이 더욱 경쟁력 있는 해상운임이 되는 경향성을 보이고 있다. 하지만 코로나19 이전과 비교하면 해상운임은 아직 3~5배 정도 높은 수준으로 수입 의존도가 높은 인도 경제에 여전히

부담으로 작용 되고 있다. 2022년부터 해상운임의 추가 인하 가능성이 예상되었지만, 중국 봉쇄, 유가 상승, 환율 문제 등 외부 변수에 의해 아직은 큰 폭의 변화는 파악되지 않고 있다.

인도 진출 한국 기업이나, 인도 수출업체는 원료, 중간재 수급, 수출 계약 시 보수적인 자세를 당분간 견지 하는 것이 좋다고 판단된다. 특히 물류비용 관련해 C-Term[2]보다는 F-term[3] 위주로 계약하는 것이 바람직하고 아직은 불투명한 선복 상황에 대비해 장기 계약 운임을 활용한 안정적인 선복 및 공 컨테이너 확보 가능성을 높여야 한다.

컨테이너 운임지표

구분	2022년										
	4월 1일	4월 8일	4월 15일	4월 22일	4월 29일	5월 6일	5월 13일	5월 20일	5월 27일	6월 2일	6월 10일
CCFI	3204.83	3117.75	3128.45	3109.78	3096.85	3056.98	3088.03	3135.78	3190.95	3186.65	3229.56
SCFI	4348.71	4263.66	4228.65	4195.98	4177.3	4163.74	4147.83	4162.69	4175.35	4208.01	

자료: TRAD LINX , CCFI ,SCFI 지수 www.tradlinx.com/freight-index 2022년 6월 자료

2) Incoterms 중 C-term은 수출자의 운임 지급조건들의 범례, CFR, CIP,CIF 등이다.
3) F-term 은 수입자 운임지급 조건들의 범례, FOB, FCA 등이다.

항공 운송의 경우 코로나19의 여파에서 완전히 벗어난 양상을 보이며, 국제 항공운송에서 조금의 감소가 발견되고 있으나, 이는 2021년 4월 물량 급증으로 인한 기저효과로 판단된다.

인도 주요 공항의 2022년 4월 물동량

(단위: 천 대, 천 톤, 백 만명)

구 분		2021년 4월	2022년 4월	증가율
항공편수	국 제 선	15.69	24.37	55.3
	국 내 선	128.56	173.83	35.2
	합 계	144.26	198.21	37.4
화 물	국 제 선	166.14	164.65	-0.9
	국 내 선	96.89	104.55	7.9
	합 계	263.04	269.21	2.3
여 객	국 제 선	1.37	3.51	-
	국 내 선	11.08	20.82	87.8
	합 계	12.46	24.34	95.3

자료: 인도 CMI , KITA Net 2022년 6월 6일 발표자료를 바탕으로 저자 작성

02 자본재[4] 제품 인도 진출

인도는 항상 잠재적인 경제 대국 이였으며, 중국의 비약적인 성장을 목도한 세계 경제는 중국의 대안으로 인도를 뽑는 데 주저하지 않았다. 세계 2위 인구수, 30대 이하 인구 비율이 60%를 넘어가는 풍부한 노동력과 구매력 등 인도가 가진 잠재력에는 여전히 의심의 여지가 없다. 실제로 새로운 인도 산업구조는 젊은 층이 주축을 이루고 있으며 세계 3위 수준의 스타트업 업체 수를

4) 본 원고에서의 자본재는 인도 내에서 제조업 기반 되는 기계류 및 설비 관련에 중점을 두었다.

기록하고, 이중 유니콘 기업(Unicorn, 기업 가치 10억 달러 이상)으로 성장한 업체 수도 세계 4위[5]를 기록할 정도로 역동적이다.

하지만 IT 기반 산업 등 신사업 분야에서 약진하고 있으며, 여전히 기대에 미치지 못하는 경제성적표를 내고 있는 것이 현실이다. 작은 규모의 경제나, 자원이 풍부한 국가 외에 개발도상국이 경제개발을 통해 발전을 이루는 방법은 제조업 육성밖에는 없다고 보아도 과언이 아니다. 아무리 특정 산업에서 발전을 이루고 서비스 산업의 성장 동력을 찾는다 해도 인도 경제 규모에서는 제조업의 근간 없이는 어렵다.

인도가 중국과의 국경분쟁, 서남아 지역 패권국가로서의 입지 등 여러 요인에도 불구하고 중국과의 교역이 줄곧 전체 1위를 기록하고 있는 이유도 인도의 제조업 기반이 약해 인도 전역을 점령하고 있는 중국산 소비재, 산업재의 경쟁력을 대처할 방법이 없기 때문이다. 인도의 제조업은 일부 산업을 제외하고 대부분 조립, 가공에 그치고 있고 생산성 역시 현저히 떨어지는 양상을 보여왔다.

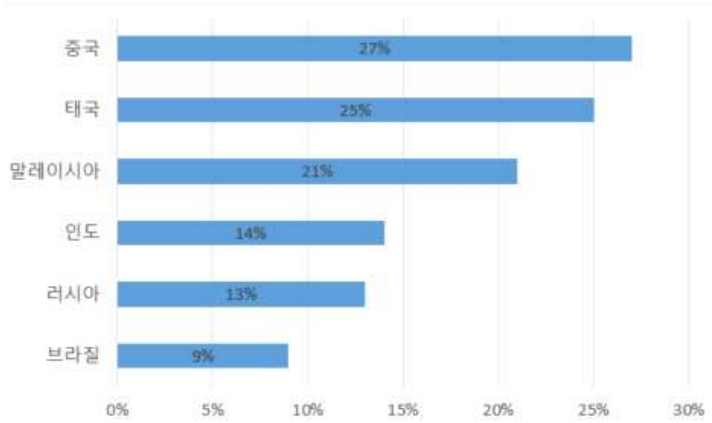
이러한 이유로 인도 정부는 2014년부터 'Make in India' 제조업 육성 프로젝트를 전개하고 있다. 100% 외국인 투자 생산법인 설립을 자유화하고 주 정부별 제조업 설립에 인센티브를 지급하는 등 각종 정책 과제의 수행으로 인도 제조업 비중은 2010년 이전 대비 상향하고 있다. 그러나 아직 40% 이상의 자본재가 해외에서 수입되고 있으며 인도의 자본재 산업 부분은 GDP 대비 2%에 불과해 주요 제조업 국가인 중국(4.1%), 독일(3.4%)에 비해 떨어진다.[6]

제조업 대비 자본재 비중 역시 다른 개발도상국에 비해 낮은 편이고 2020년 팬데믹 초기 경기 위축으로 오히려 감소하는 경향을 보이고 있다. 특히 기계류 수입은 아직 중국에 편중되어 있고 이에 따라 중국의 인도 내 제조업 영향력은 줄어들지 않고 있다.

5) 2021년 12월 27일 조선 Biz, 2022년 3월 11일 한국 무역신문
6) IMF

주요국 GDP 대비 제조업 비중(2019년 기준)

(단위: %)



자료: https://dream.kotra.or.kr/kotranews/cms/news/actionKotraBoardDetail.do?SITE_NO=3&MENU_ID=180&CONTENTS_NO=1&bbsGbn=243&bbsSn=243&pNttSn=190252 (검색일: 2022.06.30.)

인도 부문별 산업생산 증가세

회계연도	산업생산지수 (IIP)	자본재	중간재	인프라/ 건설 자재	내구성 소비재
2015	111.0	95.5	116.6	117.0	114.7
2016	114.7	98.4	118.4	120.3	118.0
2017	120.0	101.5	122.3	125.0	124.7
2018	125.3	105.6	125.1	132.0	132.5
2019	130.1	108.4	126.2	141.7	138.6
2020	129.1	93.4	137.7	136.5	133.4
CAGR	3.10 %	-0.40%	3.40%	3.10%	3.10%

주: 2011회계연도 기준 IIP(Index of Industrial Production)=100
자료: https://dream.kotra.or.kr/kotranews/cms/news/actionKotraBoardDetail.do?SITE_NO=3&MENU_ID=180&CONTENTS_NO=1&bbsGbn=243&bbsSn=243&pNttSn=190252 (검색일: 2022.06.30.)

하지만 2020년 이후 중국과의 관계 악화로 자본재 중 특히 기계류 수입이 제한될 것으로 전망되며, 중국 기업의 직접 투자를 통한 인도 생산 법인 설립이 사실상 어려워지고 있어 한국과 인도의 국가 이익과 부합되는 제조업 육성이라는 장기 계획에 파트너 국가로 떠오르고 있다.

앞에서 언급 한 바와 같이 단기적인 국제 정세의 변화와 같은 가변적인 상황에 따른 파트너쉽이 아닌 어떤 상황에서도 인도 정부가 추구해야 하는 제조업 기반 확충이라는 장기적이고 불가역적인 과제에 한국과 기업이 참여해야 위험을 줄일 수 있으므로 인도 자본재 수출 확충과 해외 생산 시설이 필요한 우리 기업에 좋은 기회라고 판단된다. 인도가 GVC에서 그 역할이 확대될 것은 분명하며 이를 위해서는 제조업 확충이 시급하므로 기계류 수입이 급증할 것으로 전망된다.

인도 기업의 한국 기계류를 비롯한 자본재 수입에 대한 평가는 좋은 편이다. 중국산 제품 대비 가격은 비싸지만 품질 및 유지관리에서 장점이 있다는 설문 조사도 있다.[7] 인도의 기계류 수입은 일부 대기업을 제외하고는 중소기업 비중이 높기 때문에 자금 문제로 인해 중고 기계 수입이 증가하는 추세이다. 기존 중국, 일본의 중고 기계류 수입이 사용 연한이 거의 다 소모된 폐기 방식이 많았다면 한국 산 중고 기계류는 내구성과 효율성을 시장에서 어느 정도 인정받고 있는 상황이다. 주로 수입되는 중고 기계류는 중장비, 공작 기계, 프레스 기계 등이고 인도 업체의 수입은 물론 현지 진출한 한국 기업들 역시 기존 한국공장이나, 채산성이 약화 되고 있는 중국 생산 법인의 기계류를 인도로 반입하는 경우가 많다.

하지만 성공적인 인도 진출과 자본재 수출을 위해서는 인도 내 기계류 수입 시, 특히 중고 기계 수입 시 인도 내 통관 등 인도의 특징적인 환경으로 인한 물류 관련 위험성을 사전 제어가 전제되어야 한다.

03 인도 현지 맞춤형 물류체계 구축

인도는 언제나 양면성을 보여 주는 국가이다. 인공위성을 쏘아 올리고, 핵탄두를 보유 하고 있는 서남아시아 패권 국가의 모습과 주요 도시 외곽의 바뀌는 것 없는 언제나 처참한 빈민층의 모습은 전형적인 인도의 두 얼굴이다. 인도 물류 역시 이와 마찬가지이다.

골드만삭스(Goldman Sachs), 액셀(Accel), 세쿼이어캐피털(Sequoia Capital India)같은 글

7) Earnest & Young Chennai branch

로벌 금융사가 직접 투자한 'BLACK BUCK'과 같은 B2B Platform이나 AI 기반으로 기업 물류 관리를 자동화하는 'LOCUS' 등 첨단 물류 스타트업이 존재하지만 90%가 넘는 거의 모든 인도 물류는 기존 방식대로 운영되고 있다. 모디 집권 이후 확실히 나아지고는 있으나 공무원의 부정부패는 여전하고 일반적인 수입 시 비정상적으로 발생하는 물류비용은 실제 발생하는 비용의 2~3배를 넘어가는 경우도 여전히 많다.

인도의 주요 항만 시설이 개선되고 화물 처리 속도가 증가했음에도 여전히 도착한 해상운송 물건은 통관까지 평균 3~4일 걸리며 제품에 따라서는 7일 이상 지연되기도 한다. 하지만 소위 말하는 인도 내 통관 네트워크를 가지고 있는 경우 통관 상 아무런 문제가 발생하지 않고 오히려 다른 국가보다 더 빨리 물류 절차가 진행된다. 또한 인도 물류 담당자와 선사, 세관 당국 간의 유착이 견고해 컨테이너 수입 시 발생되는 해상 운임보다 더 많은 비용이 추가로 발생하기도 한다.

실제로 인도에 진출한 한국 화주 기업의 경우 여건상 물류 담당자의 현지 파견도 쉽지 않아 대부분의 물류 실무는 현지 직원이 진행하는데 실제 물류비용 보다 훨씬 큰 비용으로 진행되고 있다는 사실을 알지 못하며, 설령 문제점을 파악해 해당 직원을 해고한다고 하더라도 인도 물류 담당자 간 인적 네트워크로 인해 물류 팀 전체가 사표를 내 당장 물류 업무가 전면 중단되는 경우도 있어 울며 겨자 먹기식으로 물류를 진행하는 경우도 많다.

이런 문제를 근본적으로 해결 할 수 있는 방법은 현실적으로 없다. 업계 전체에 오랜 관행을 하나의 외국 기업이 바꾼다는 것은 불가능하고 안정적인 물류망을 확보하기 위해서는 이러한 관행과 문화를 어느 정도는 받아들여야 한다. 이런 문제에도 불구하고 인도에 진출하고 인도에 제품을 판매하는 실익이 더 크므로 우리 기업이 인도에 관심을 지속적으로 가진다는 점도 인정해야 할 부분이다.

다만 리스크를 최소화하기 위한 방법 역시 가지고 있어야 한다. 인도 진출 한국 물류 업체가 포함된 인도 내 물류비용 관련 상시적인 비교 견적을 받을 수 있는 Bidding 체계를 구축하고 중소기업일수록 소홀하기 쉬운 현지 HR(Human Resource) 기능의 강화로 인도 물류 담당자의 상시 채용 방식을 확보해야 한다. 또한 모든 물류 업무와 체계를 전산화하는 시스템 도입을 통해 가능한 물류 담당자의 재량 업무를 규정하고 한계를 명확히 할 필요가 있다.

일반 제품의 인도 수출이나 현지 한국 기업의 원료 및 중간재 수급에서 발생하는 문제보다 더 큰 피해를 보는 것은 앞서 언급된 자본재의 수입, 그중에서도 중고 기계류의 수입 시 발생된다. 한국에서 중고 기계를 인도에 수출할 경우, 현지 공장에서 사용할 생산 라인을 한국, 중국에서 공급할 때 치밀한 사전 준비 없이는 발생되는 큰 비용은 물론 기계 자체가 인도 반입이 불가하게

되어 생산 공정 전체에 차질이 발생하게 된다.

실제로 한국에서 중고 기계를 새로 설립한 인도 Delhi 지역 생산 법인으로 이전 하려고 했던 한국 중소 업체는 통관 지연 문제로 계획보다 90일 늦게 설비가 설치되었고, 설치 이후에도 지속적인 인도 세관의 검사로 인해 제대로 가동 하지 못해 납기 지연 발생으로 큰 손실을 보았다. 또 다른 예로 인도 Nhava sheva에서 세관이 추가 요구하는 기계 관련 각종 서류를 준비하느라 통관이 지연되면서 인도 세관 검사 Site에서 발생하는 막대한 Storage 비용이 발생되었고, 그 기간 기계가 덥고 습한 공기에 직접 노출되면서 성능에도 문제가 생겼다. 중국 생산 법인 철수로 기계를 인도 생산 법인으로 이전 하려고 했던 다른 중소기업은 중고 기계가 중국에서 들어왔다는 이유로 통관 자체가 거부되어 막대한 비용을 발생시키고 다시 기계를 중국으로 반송시키는 경우도 있었다. 반면에 같은 종류의 중고 기계를 수입한 다른 기업의 경우 반입 절차 이전에 현지에서 명확한 사전 준비 단계를 거쳐 통관 지연이나 별도 비용 발생 등의 피해 없이 무사히 설비 이전을 마치는 경우도 있다.

이러한 차이는 인도 현지 물류 관련 관행과 절차를 사전에 인지하고 피해를 최소화할 수 있는 방식의 물류 진행을 했는지의 여부이다. 먼저 인도 통관법에 규정한 수출 사전 인증이나, 거래 방식에 따른 수출입 방식을 사전에 숙지하고 준비해야 한다. 본 지사 간 거래, 다시 말해 한국 본사와 인도 생산 법인 간의 생산 설비 이전 시 인도 세관은 이를 특수 이해관계 거래로 별도의 통관 규정을 가지고 있고 이를 SVB(Special Value Branch)라는 세관 조직이 감독한다. 설비 이전에 현지 능력이 있는 통관사가 SVB와의 사전 점검만 충실히 한다면 대부분의 통관 리스크는 사전에 제어할 수 있다. 문제는 인도 진출이 처음인 업체의 경우 이러한 사항을 사전에 확보할 수 없다는 것인데, 이를 극복하기 위해서는 생산 법인 설립 이전에 반드시 사전 선발대를 6개월 이상 파견하여 단순히 현지 생산법인 면허 및 건설 문제 점검 이외에도 현지 기 진출한 한국 제조업체의 초기 물류 사례를 검토하고 물류 업체와 인도 통관사 그리고 해당 기계류의 통관을 관할할 세관 담당자와 선명한 물류 채널을 만들어야 한다.

인도 정부 대 중국 규제 일람

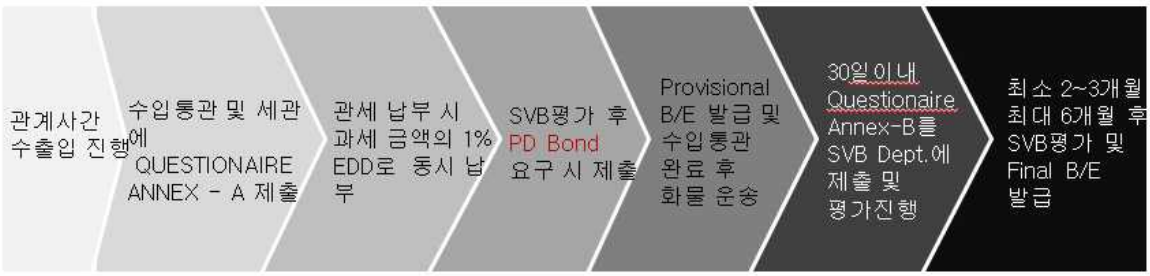
구분	내용
SVB (Special Valuation Branch)	① 수입업자와 수출업자 사이에 혈연관계 및 지분관계 같은 관계가 형성되어 있어 양자 간 거래에서 물품의 금액 결정에 불공정한 영향을 미칠 우려가 있는 경우 ② 인도로 수입되는 제품 금액의 공정함 여부를 조사하는 절차로써 불공정한 거래를 통한 탈세 방지 및 공정한 무역거래를 위해서 수출입업자 사이의 관계로 인해 거래 금액에 대한 영향을 끼쳤는지 등을 확인하는 것. ※ 담당 기관 : SVB Department

자료: Forman and 3aces logistics consulting in India, 포맨해운항공 자체조사 자료, 2022. (2022년 자체조사 자료)

인도 진출 한국 기업이나, 인도 수출을 많이 하는 업체의 공통적인 물류 애로 사항은 예측 못한 비용의 발생이나 물류 진행의 지연이다. 앞서 언급된 물류 채널이 설정되면 설사 일정 부분의 추가 비용이 발생 되더라도 사전에 인지된 비용이기 때문에 시스템 상 흡수가 가능하고 문제 발생 시 해결 시간도 단축된다.

SVB 진행절차

[SVB 진행절차]



▶ B/E Finalization 후 환급이 될 수도 있고 추가로 더 지불해야 할 수 있음
: 0%라고 판단할 경우 환급 이지만 그 이상일 경우 추가 금액을 지불 해야 함

자료: Forman and 3aces logistics consulting in India, 포맨해운항공 자체조사 자료, 2022.

전자제품을 비롯해 각종 제품의 인도 현지 판매, 유통을 위한 사전 인증도 마찬가지이다. 물류 채널이 확보되면 사전 인증을 위한 시간이 단축됨은 물론 필요 없는 서류 작업이나 제품 테스트를 최소화할 수 있다.

더불어 새로운 제품이나 설비 이전 시 반드시 동일 한 업무를 수행한 물류 업체와 협업해야 한다는 것이다. 인도에서는 하루에도 엄청나게 많은 물류업체가 창업된다. 물류 및 통관업체의 이력과 경험이 인도 세관과 채널을 만드는 데 가장 중요한 요소이므로 업체 선정 시 이를 반드시 확인해야 할 필요가 있다.

인도 정부 대 중국 규제 일람

구분	내용
용도	SVB 절차에 해당하는 화물에 필요한 BOND로써 서류에 명시된 금액만큼 정해진 기간(1년)동안 수입 가능
방법	본 서류에는 BOND 금액에 대해 보증하는 제 3의 법인, 즉 보증회사의 서명이 필요하며 PD BOND는 각각의 공항과 항만마다 PD BOND를 설정 ※ MODE에 따라 달라지는 것이 아니라 같은 MODE라도 어디로 들어오는지에 따라 달라짐
필요서류	1. Solvency Certificate 2. Signature Verification from Bank 3. ID Proof and Photo of Auth. Signatory (Importer and Surety Both) 4. Two witness ID Proof and Photo (Importer and Surety Both) 5. Article of Memorandom/Board of Resolution
Solvency Certification	이 서류는 지급능력보증서 로써 신용평가 기관(은행 포함)에서 해당 기업이 명시된 특정한 금액을 지급 혹은 상환할 수 있는 재무능력이 있음을 확인해주는 확인서(보증서가 아닌 신용 확인서의 개념)
Board of Resolution	이 서류는 SVB진행 절차 관련 서명하는 사람이 회사의 권한을 대표한다는 내용을 증명하는 서류로 회사의 Director의 서명과 권한을 대표하는 사람의 서명이 함께 들어간 이사회 결의안
Questionnaire Annex - A	일종의 질문지로 수입업무에 관련된 전반적인 내용 질문과 핵심질문인 관계사간 거래중인 수입품들의 가격산정기준과 가격표에 대한 질문과 관련 자료 제공 등의 항목이 있음 * B/E 제출시 같이 제출해야 함
Questionnaire Annex -B	Questionnaire Annex - A와 같은 질문지로써 비슷한 질문들로 이루어져 있으나 회계나 가격 관련해 더욱 자세한 디테일을 요구함 * 만약 PD Bond가 필요하다고 세관으로부터 판단이 되면 30일 이내에 작성해서 제출하며 그렇지 못할 경우 EDD가 5%로 증가함

자료: Forman and 3aces logistics consulting in India, 포맨해운항공 자체조사 자료, 2022.