지식경제부 보도자료	http://www.mke.go.kr
2011년 2월 24일(목) 석간부터 보도하여 주시기 바랍니다.	
자료문의 : 자동차조선과 과장 김성칠, 사무관 박태현(2110-5632)	

"향후 10년간 그린쉽 기술개발에 3천억원 투자"

- 지식경제부 최중경 장관, 조선업계 CEO들과 수출현안 및 발전전략 논의 -

□ 지식경제부 최중경 장관은 **우리나라 핵심 수출업종**인 **조선업계 CEO들과 간담회를 개최**하고, **'11년 조선산업 동향과 주요 대책, 발전전략, 경영애로**에 대해 의견을 교환함

□ 최장관은 아직 해운·조선시황이 본격 회복추세로 접어들지도 않은 상황에서 **원자재값 상승이 위협요인으로 부각**되었음을 우려하며, 금년에도 고부가가치 선박 및 해양플랜트 적기 인도를 통해 **20년간 쌓아온 주력수출산업의 위상을 더욱 드높여 줄 것**을 요청함

○ 또한 IMO 선박 온실가스 규제를 기회로 삼아 **저탄소 녹색선박*(Greenship) 기술을 선도**하며 **21세기 조선해양산업 패러다임 결정국으로 거듭**날 것을 당부하면서,

* 온실가스 배출량을 획기적으로 감축하고 에너지효율성을 향상시킨 선박
- 향후 주동력원은 연료전지, 보조동력원은 태양력, 풍력 등 사용예정

○ **저탄소 녹색선박, 해양플랜트, 크루즈선, 조선IT** 등 분야는 기자재업계 역할이 중요한 만큼 **조선사와 기자재업계가 동반성장을 통해 해당분야를 선도**해야 한다고 강조함

□ 금일 간담회에서는 다음의 주요 대책을 발표하고, '11년 수주량·수출액 확대 및 핵심기술 개발에 민관이 합심하여 글로벌 조선산업 선도국 지위를 강화해 나갈 것을 다짐함

① 우선 IMO(국제해사기구)는 전세계 온실가스 감축노력에 부응하여 **신조(新造)선·현존(現存)선에 대한 온실가스 감축규제**를 개발중인데, **기술규제*는 '13년경 발효전망이며 시장기반규제도 논의중에 있음**

* EEDI(Energy Efficiency Design Index, 에너지효율설계지수) : 신조선적용
EEOI(Energy Efficiency Operation Index, 에너지효율관리계획서) : 현존선 적용

○ 동 규제 발효시 녹색선박 기술을 적용하지 않아 **에너지효율성이 저조한 선박은 건조·운항 자체가 원천적으로 차단**되기 때문에 **전세계 조선시장은 모두 저탄소 녹색선박 시장*으로 전환**될 전망임

* '15년경 전세계 시장규모전망 : '직접' 시장 80조원, '직·간접' 시장 200조원

- 이에 **EU·일본** 등은 '90년대 후반부터 녹색선박에 관심을 가지고 **ZEM Ship*, Super Ecoship Project**** 등 각종 기술개발 프로젝트를 진행시켜 IMO 논의시 상대적으로 유리한 지위를 점유한 반면,

* EU('06~'10) : 승객수 100명 규모의 Zero Emission Ship 개발
** 일본('01~'08) : 신개념 선박설계(연료전지 주동력원, 태양광·풍력 동시사용)

- 우리나라는 **필요성 인식 저조 및 기자재업체 영세성 등으로 경쟁국에 비해 관련기술이 뒤쳐져 있다는 평가**가 지배적임

* '09년부터 신성장동력 추진과제로 '미래형 친환경선박 핵심요소기술개발' 추진

○ 이에 지식경제부는 **그린카 등 수송시스템 산업원천기술개발사업**을 통해 **그린쉽 핵심기술개발에 향후 '10년간 3천억원 투자*를 추진**하여 기술**선도국을 조기에 따라잡고 중국과의 기술격차를 확대시킬 계획**임

* '11~'20년까지 정부 1,940억원 및 민간매칭 1,060억원 투자추진

- 또한, 관계부처(국토부)·기관 등을 포함한 **녹색선박 민관협의체를 구성**('11.3월)하여 IMO 선박온실가스 감축규제 수립논의시 **'소극적 수렴'에서 '적극적 리드'로 대응방향을 전환**시킬 방침임

* 구성(안) : 지경부, 국토부, 한국해양연구원, 조선협회, 선주협회, 한국선급, 기자재연구원, 산업연구원, 한국해양수산개발원, 선박안전기술공단 등

② 두 번째로, 국내 조선기자재업계는 **규모의 영세성, 국내 조선사 납품위주의 매출구조**로 인해 **조선사 수주저조시 작업물량 감소로 고전**하며, **선주의 A/S수요에 즉각적인 대응이 미흡하여 수출 확대**에 애로사항이 있음을 지속 호소해 옴

* 조선기자재 직수출액(억달러) : ('07) 11.5 ('08) 21.9 ('09) 26.5 ('10) 23.8
* '09년 물량 중 납기지연 및 발주취소 : 전남 10~50%, 부산·경남 10~30%

○ 이에 지식경제부는 '09년부터 조선기자재경쟁력강화사업*을 통해 **글로벌지원센터 설립**('10.11월 부산), **9개국** 46개업체와 **A/S 파트너 지정 MOU 체결, 해외 A/S엔지니어 양성교육**** 등을 실시하여 **글로벌 Offline A/S네트워크를 구축중**인데,

* 사업예산(억원) : ('09) 30 ('10) 10 ('11) 10
** UAE, 네덜란드, 독일, 영국, 중국(상하이), 싱가포르, 홍콩, 브라질, 미국
*** 8개국 18개 업체 39명에 교육실시

○ 금년부터는 **실시간 A/S관리시스템*('11.1월 시범가동)을 구축**하여, 전세계 수요자(선주사)가 인터넷을 통해 제기한 A/S요청을 조선소, 기자재업체, A/S전문업체가 신속히 대응할 수 있게 하고, A/S 진행사항을 실시간 제공함으로써 수요자 만족도를 제고할 계획임

* www.komec.kr(KOMEC : Korea Marine Equipment Global Service Center) 조선해양기자재글로벌지원센터 Portal site

- 또한 **조선해양기자재 전문e-Market Place**를 **구축('11.7월)**하여 **인터넷을 통한 직수출 판로를 개척**할 예정임

③ 세 번째로, 중국은 **국수국조(國需國造)에 기반한 국적선 발주***, **가격경쟁력, 공격적 선박금융지원** 등을 통해 '10년 3대지표(수주량, 건조량, 수주잔량) **세계 1위를 기록**했으며,

* 국적선 수주비중 : 중국 ('09년)45%, ('10년)50% 추정 * 한국 : 연간 5%이하
* '09.2월 선박공업조정진흥규획(선박금융 확대, 향후 3년간 설비신설 중단 등)

- 최근 **막대한 외환보유액**을 바탕으로 선박금융 지원을 통해 **유럽 선주국들과의 관계를 강화**하고 있는 추세임

* '10년 그리스, 이탈리아에 대규모 선박기금 지원(50억달러) 및 선박금융 확대 등

- 특히, 해운·조선시황 및 선박금융 시장이 완전히 회복되지 않아 선주의 유동성 악화 위험성이 잔존하고 있는 상황에서 중국의 공격적 선박금융은 선주의 발길을 중국으로 돌리게 한 데 기여함

○ 이에 수은·무보는 **'11년 선박금융 집행목표를 전년 집행실적(2.9조원) 대비 42% 증가한 4.1조원****으로 설정하고 상담초기부터 선주사에 금융지원 의사를 적극 표시할 계획이며,

* '11년 선박발주량(만CGT) : '10년(3,380)보다 약 4% 증가한 3,500 전망
** (수은) 직접대출 2.2조원, 대외채무보증 0.2조원, (무보) 중장기수출보험 1.7조원

- **RG*발급을 위해 수은이 13.9조원, 무보가 1.3조원의 지원목표를 수립**한 바, 금년 수주확대에 총력을 기울일 예정임

* RG(Refund Guarantee, 선수금환급보증) : 선주의 선수금을 금융기관이 환급보증

○ 또한 조선사 유동성지원을 위해 **'11년 선박제작금융 집행목표를 전년 집행실적대비(7.0조원) 20% 감소한 5.6조원***으로 설정하고 원활한 건조를 통한 선박수출확대에 적극 기여할 예정임

* (수은) 제작금융 1.0조원, 네트워크대출 2.4조원, (무보) 수출신용보증 2.2조원

- 참고로, '11년 선박제작금융 집행목표를 전년보다 낮게 설정한 이유는 **최근 수주증가로 대형조선사의 수요가 감소했고 중소조선사 대부분이 구조조정으로 채권단 주도 자금조달을 추진**하고 있기 때문이며, 필요시 집행목표를 확대한다는 방침임

④ 마지막으로, 대형조선사(7개사)들은 정부의 기술개발 지원의지에 부응하며 **'11년 수주목표를 '10년 실적(376억달러) 대비 35% 증가한 509억달러**로 설정했으며,

○ **'11년 선박 수출액 전망치 505억달러***를 달성하기 위해 노사화합으로 차질없는 건조·인도를 추진하겠다고 다짐함

* '11.2.10일 대통령 주재 제 80차 국민경제대책회의

< 국내 대형 7개 조선사 수주목표 > (단위: 억달러)

구 분	'10년 수주실적	'11년 수주 목표액	증감률
현대중공업+현대삼호중공업*	106	198	86.8 %
삼성중공업	97	110 내외	13.4 %
대우조선해양	112	110	△1.8 %
STX조선해양	31	50	61.3 %
현대미포조선	30	33	10.0 %
한진중공업	0	8	순증
합 계	**376**	**509**	**35.4** %

* 현대중공업이 수주 후 현대삼호중공업과 건조물량 배분

□ 그밖에 간담회에 참석한 업체들은 현안사항으로 **선박제작금융 지원조건 완화 및 선박금융 확대, 선수금환급보증 제도개선, 국내 기능인력 수급, 공장용지 확보 등**을 언급하며,

○ 국내 조선산업의 장기적 발전을 위해서는 **범정부 차원의 근본적 대책이 필요**하다고 지적함

□ 이에, 최장관은 조선산업의 현황 및 문제점을 **R&D, 인력, 노사, 산업융합, 대형·중소조선, 연구인프라 등 분야별로 종합분석**하여,

○ **산·관·학·연 각각의 대응책**을 포함한 **「조선산업 경쟁력 강화 대책」**을 **금년 7월까지 마련**하겠다고 밝힘

○ 특히 간담회시 제기된 건의사항은 부처·기관간 협의를 통해 해결방안을 모색하고 상기 전략에 반영하겠다고 강조함

[붙임1] 간담회 개최계획
[붙임2] 참석자 명단

붙임1 간담회 개최계획

□ **간담회 개요**

○ 일시·장소 : '11.2.24(목) 07:15~08:50, 그랜드인터콘HT B1층(카네이션룸)

○ 참석

- (지경부)(5) 지식경제부 장관, 성장동력실장, 주력산업정책관, 자동차조선과장, 무역정책과장
- (유관기관)(2) 한국수출입은행장, 한국무역보험공사장
- (조선업계)(16) 조선사 10사, 기자재 4사, 조선협회, 조선기자재조합

① 현대, 삼성, 대우, STX, 현대미포, 현대삼호, 한진, SLS, 성동, SPP
② 이영산업기계, 정공산업, 스타코, 디에스티
③ 한국조선협회 부회장, 한국조선기자재조합 전무

□ **진행순서**

시 간	내 용	비 고
07:15~07:20	○ 도착 및 환담 (5분)	
07:20~07:25	○ 장관 인사말씀 (5분)	사회 : 성장동력실장
07:25~07:35	○ '11년 조선산업 현황 및 주요과제 발표 (10분)	주력산업정책관
07:35~07:50	○ 조찬 (15분)	
07:50~08:45	○ 조선업계 건의사항 논의 (55분)	Q: 조선업계CEO A: 주력산업정책관
08:45~08:50	○ 장관 맺음말씀 (5분)	

붙임2 참석자 명단 (총 24명)

연번	구분	소 속	직 위	성 명	비고
1	정부 (5명)	지식경제부	장관	최중경	
2		지식경제부	성장동력실장	조 석	
3		지식경제부	주력산업정책관	우태희	
4		지식경제부	자동차조선과장	김성칠	
5		지식경제부	무역정책과장	윤종연	
6	유관기관 (2명)	한국수출입은행	행장	김용환	
7		한국무역보험공사	사장	유창무	
8	조선사 (10명)	현대중공업	사장	이재성	
9		현대삼호중공업	사장	오병욱	한국조선협회 회장
10		현대미포조선	사장	최원길	
11		대우조선해양	사장	남상태	
12		삼성중공업	사장	노인식	
13		STX조선해양	부회장	홍경진	
14		한진중공업	사장	이재용	
15		SLS조선	사장	김덕중	
16		성동조선해양	회장	정홍준	
17		SPP조선	사장	김인동	
18	기자재 (4명)	이영산업기계	회장	이정호	
19		정공산업	사장	김경일	
20		스타코	사장	홍순견	
21		디에스티	총괄사장	박종대	
22	단체 (3명)	한국조선협회	부회장	한장섭	
23			상무	유병세	
24		한국조선해양기자재 공업협동조합	전무	김정호	