 국무조정실 국무총리비서실	<h1>보도자료</h1>	2016. 4. 7(목)	
		작성 · 문의	국조실 정책관리과장 방진아 (☎ 044-200-2056) 국조실 해양교통정책과장 송기진 (☎ 044-200-2239) 국조실 국정과제운영과장 이복원 (☎ 044-200-2465) 식약처 영양안전정책과장 정진이 (☎ 043-719-2255) 해수부 연안해운과장 오행록 (☎ 044-200-5730) 금융위 산업금융과장 최용호 (☎ 02-2156-9750)
* 엠바고 : 4.7(목) 11시 (회의종료) 이후 사용 / 모두말씀 별도배포 # 공동배포 : 식약처 # 브리핑 : 4.7 11시, 정부서울청사, 식약처장, 당류 저감 종합대책			

어린이청소년 설탕 과다섭취, 국가 차원에서 줄여 나간다 !

- 4.7 '보건의 날' 계기, 국민 건강증진 차원에서 최초로 '당류 저감 종합대책' 수립
- 세월호 2주기 앞두고, 연안여객선 안전대책 추진현황을 종합점검, 보완대책 마련
- 우수 기술기업이 쉽게 자금을 조달할 수 있도록 기술금융 활성화 방안 마련

□ 정부는 4.7(목) 정부서울청사에서 황교안 국무총리 주재로 제81회 국가정책조정회의를 열고, 「제1차 당류 저감 종합계획」, 「연안 여객선 안전대책 추진현황 및 향후계획」, 「기술금융 활성화 방안」을 논의·확정하였다.

* 참석자 : 교육부·산업부·복지부·해수부·안전처장관, 국조실장, 금융위원장, 기재부·미래부·농식품부차관, 식약처장, 특허청장 등

1. 제1차 당류 저감 종합계획

□ 정부는 우리 국민의 당류섭취량이 빠르게 증가함에 따라 비만·만성질환 등 국민건강에 대한 위협*이 커지고 있어 당류섭취에 대한 체계적 관리를 위해 '제1차 당류 저감 종합계획'을 마련하였다.

* 당류 적정 섭취기준을 초과한 사람의 비만, 고혈압 발생위험이 그렇지 않은 사람보다 각각 39%, 66% 높음 ('15, 식약처)

< 1일 당류 적정 섭취기준 (한국인 영양소 섭취기준) >

- ✓ 총 당류 섭취량은 총 섭취열량 대비 10~20% 이내,
가공식품 등에 첨가된 당(첨가당)의 섭취량은 총 섭취열량 대비 10% 이내
- * 국민 1일 평균 섭취 열량은 약 2,000kcal 이며, 이를 기준으로 할 때
총 당류 섭취량은 50~100g, 가공식품 등을 통한 당 섭취량은 50g 이내

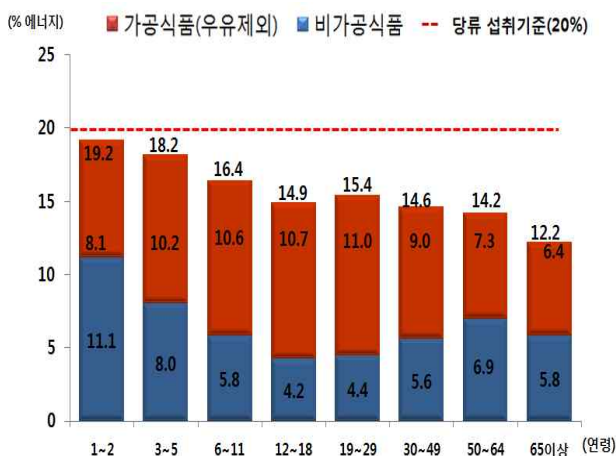
○ 이번 계획은 어린이·청소년을 중심으로 당류 섭취량이 기준을 초과하는 현상이 심화되고 있는 상황에서 당류 과잉섭취를 예방 하기 위한 것으로서, 종합적인 관리계획을 수립하여 추진하는 것은 이번이 처음이다.

□ 먼저, 당류 섭취현황을 보면, 전체 국민*의 평균 △총 당류 섭취량과 △가공식품을 통한 당류 섭취량(과일·채소·우유 등을 통한 섭취량 제외)은 적정 섭취기준 이내이지만 지속적으로 증가하는 추세이며,

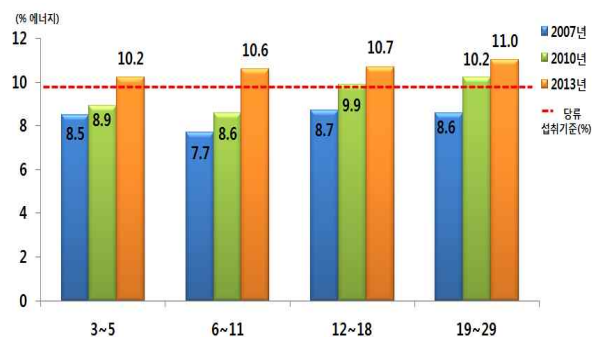
* 총 당류 섭취량(1일 총 섭취열량 대비) : ('07) 13.3% → ('13) 14.7%
가공식품을 통한 당류 섭취량 : ('07) 7.3% → ('13) 8.9%

○ 어린이·청소년·청년층*(3~29세)의 경우 △총 당류 섭취량은 적정 기준 이내이지만 △가공식품을 통한 당류 섭취량은 기준을 초과한 상황임

* 총 당류 섭취량(1일 총 섭취열량 대비) : ('07) 13.4~17.2% → ('13) 14.9~19.2%
가공식품을 통한 당류 섭취량 : ('07) 8.5~8.7% → ('13) 10.2~11.0%



< '13년, 연령별 총 당류 섭취량 >



< 연령별, 연도별 가공식품을 통한 당류 섭취량 >

- 이에 따라 정부는 2020년까지 ‘가공식품을 통한 당류 섭취량’을 한국인 영양소 섭취기준인 1일 총 섭취 열량의 10% 이내*로 낮추는 것을 목표로 당류 저감을 추진할 계획이다.

* 하루에 총 2,000kcal를 섭취하는 성인 기준으로 200kcal, 즉 무게가 3g인 각설탕 16~17개 이내 수준으로 당류 섭취량 관리

- 이번에 마련한 「제1차 당류 저감 종합계획」의 주요 내용은 다음과 같다.

1. 덜 달게 먹는 식습관 유도

- 단맛을 선호하는 식습관 개선을 위해 ‘당류 적게 먹기’ 국민 실천 운동을 실시하고, 대국민 홍보·캠페인 등을 통해 인식 개선과 ‘당류 줄이기’ 문화를 확산(‘16.4~) 한다.

* 국민 참여행사(‘16.4~), 식품업체와 공동 캠페인(‘16.10), 요리 프로그램 등 프로그램 제작 지원, 공익광고 등

- 특히, 입맛이 형성되는 시기인 어린이·청소년의 당류섭취 저감을 위해 초·중·고등학교 교육과 함께 학부모·보육시설 관계자 등을 대상으로 한 교육을 강화하고,
- 개인별 특성을 반영하여 국민 스스로 당류 섭취량을 관리할 수 있도록 ‘칼로리코디’ 앱(app)을 보급(‘17)할 예정이다.

* 칼로리코디 : 개인 스스로 영양관리를 할 수 있도록 개발(‘10)된 스마트폰 앱 (현재 열량·탄수화물·단백질·지방·나트륨 섭취량 제공중)

2. 당류 저감식품 선택환경 조성

- 소비자들이 당류를 줄인 건강한 식품을 직접 선택할 수 있도록 식품에 들어있는 당류 함량 등 영양표시 정보제공을 강화한다.

- 먼저 현재 열량·당·나트륨 함량 등에 대한 영양표시가 이루어지고 있는 100개 식품(전체 245개 식품유형 중 100개)에 대해서는

- 제품 섭취시 적정 섭취기준 대비 당류 섭취량 정보를 확인할 수 있도록 기준치 대비 함량 비율(%영양성분 기준치) 표시를 의무화('16.9) 하고,
- 국민들의 소비가 증가하고 있는 시리얼, 즉석 섭취식품(도시락) 등에 대해서는 단계적으로 **영양표시 확대를 추진해 나갈** 계획이다.

단계	대상식품(안)
1단계(~'17)	시리얼류, 즉석섭취식품, 즉석조리식품, 코코아가공품 등
2단계('18~'19)	드레싱, 소스류, 복합조미식품 등
3단계('20~'22)	식물성크림, 모조치즈, 과·채가공품류 등

- 특히, 한국인 영양소 섭취기준을 초과한 어린이·청소년의 적절한 당류 섭취 관리가 시급하므로
 - 탄산음료·캔디류 등 당류 함량이 높은 어린이 기호식품을 단계적으로 **고열량·저영양** 식품으로 표시하는 **방안을 검토 추진**하고
 - * ('18) 탄산음료 등 → ('19) 캔디류·과채음료·혼합음료 → ('20) **과자·빵류** 등
 - **학교내 자판기에서 커피 판매를 제한**('17.9, 어린이식생활 안전관리 특별법 개정)하는 한편,
 - 어린이·청소년들이 많이 섭취하는 슬러쉬·빙수·샌드위치 등을 어린이 기호식품에 추가하는 방안도 검토('16.5) 한다.
 - 또한, 키즈카페·과학관 등 어린이·청소년이 주로 이용하는 시설에서 탄산음료 등 당류 함량이 높은 식품에 대한 판매를 자율적으로 제한하도록 유도해 나갈 계획이다.
- 당이 적게 들어간 가공식품의 생산·유통을 확산하기 위해 당류 저감기술을 개발·보급('17.3)하고,
 - 식품별 당류 저감 목표와 저감방법 등이 포함된 **가이드라인**('16.11)을 마련하여, 식품업계와 협력하여 실천해 나가기로 하였다.
- 아울러, 요리전문가와 공동으로 당류를 줄인 조리법을 개발('17.5)하여 가정식 및 급·외식의 당류 저감 메뉴 확산을 유도한다.

3. 당류 저감정책 추진기반 구축

- 당류 저감정책을 체계적·과학적으로 추진해 나가기 위해 국민의 당류섭취량 실태조사를 정기적으로 실시('16.5~)하고,
 - 식품의 당류 함량 조사, 당류섭취량과 만성질환의 관련성 등 관련 연구도 강화한다.

- 아울러, 국민의 식습관 개선과 산업계의 당류 저감 실천을 위해 소비자 단체·식품업계·학회 등과 '민·관 협의회'를 운영하는 등 긴밀히 협력하여 대책의 이행력을 제고해 나갈 계획이다.

2. 연안여객선 안전대책 추진현황 및 향후계획

- 정부는 세월호 사고를 계기로 수립한 연안여객선 안전대책*의 추진상황을 점검하고, 현장의 안전 체감도를 제고하는데 중점을 두어 보완대책을 마련하였다.

* 연안여객선 안전관리 혁신대책('14.9), 연안여객선 운영체계 개선방안('15.2)

1. 연안여객선 안전대책 추진성과 평가

- 먼저, 세월호 사고 이후 지난 2년간 연안여객선 안전대책의 주요 추진현황은 다음과 같다.

※ '연안여객선 안전관리 혁신대책' 주요내용

- 규제합리화: 신분확인 강화, 승객·화물 전산발권 도입, 선령제한 강화(30년 → 25년), 선박 개조 금지
- 관리체계 혁신: 선사(안전관리책임자), 선박안전기술공단(운항관리자), 해수부(해사안전감독관) 3중 관리
- 운영체계 개선 및 안전문화 생활화: 탄력운임제·유류할증제 도입, 교육·홍보 강화

- 연안여객선 안전관련 규제를 합리화하여 모든 승객에 대한 신분 확인 절차를 강화*('14.6)하는 한편,

* 해운법(제21조의2) : (발권) 신분증 → (개찰) 승선권 → (승선) 신분증 및 승선권 확인 의무

- 차량·화물 전산발권 시스템을 전면 도입('14.10)하여 과승·과적을 원천적으로 차단하고, 안전의무 위반자에 대한 처벌수준도 대폭 강화(과징금 3천만원 → 10억원) 해왔다.
- 또한, 여객선의 선령제한을 엄격히(최대 30년 → 25년)하고, 복원성 저하를 초래하는 일체의 개조도 금지('15.7)하였다.
- 선사의 안전관리책임자 선임을 의무화('15.1)하고, 선사 이익단체인 해운조합에 소속되었던 운항관리자를 공공기관인 선박안전기술공단으로 이관('15.7)하는 등 안전관리체계도 개편하였다.

- 아울러 연안여객의 안전 및 서비스 개선을 위해 탄력운임제('15.4), 유류할증제('15.12) 도입 등 운임체계를 개선하고, 연안여객선 현대화 펀드*를 도입하는 등 운영체계와 인프라 개선을 추진하였다.

* 선박건조 시 정부에서 펀드를 조성('16년 100억원)하여 민간자금과 결합

- 정부는 연안여객선 안전대책의 추진상황을 종합적으로 점검한 결과, 전반적인 안전관리 수준이 점차 개선되고 있으나,

* 세월호 사고로 감소한 이용객 회복세(만명) : ('13) 1,606 → ('14) 1,427 → ('15) 1,538

- 일부 현장에서 승객 신분확인 소홀 등 안전관리 미흡 사례가 아직도 발생하고 있으며, 여객선과 기항지 접안시설 등 해상교통 인프라의 노후화가 진행되고 있어 안전위해 요소로 작용할 우려가 있다는 점에서
- 안전관리 문화와 인식이 완전히 정착하기 위해서는 대책의 보완이 필요하다고 평가하고, 관계부처 협업을 통해 연안여객선 안전대책 추진 노력을 더욱 강화할 계획이다.

2. 향후 중점추진 과제

- 연안여객선 안전관리를 더욱 공고히 하고 안전체감도를 제고하기 위해 향후 중점적으로 추진할 과제는 다음과 같다.
- 우선, 연안여객선 선원 및 승객을 대상으로 한 맞춤형 교육과 안전캠페인을 통해 성숙한 안전문화 확산을 지속적으로 추진하고,
 - 기초 안전수칙과 비상대응 요령을 익히고 체험할 수 있는 해양 안전체험관을 건립(안산·진도, '19년 개관)하고, 주요 터미널에 해양 안전 전시관도 확대 설치*할 계획이다.

* 포항·군산·통영 등 터미널 7개소에 해양안전 전시관 추가 설치('16.10~)

- 둘째, △선사(안전관리책임자) △선박안전기술공단(운항관리자) △정부(해사안전감독관)의 3중 안전관리체계 운영을 더욱 내실화 하여 빈틈없는 안전관리체계를 구축할 계획이다.

< 참고 : 안전관리체계 운영 구조 >

- (선사) 표준운항관리규정 제정 및 “안전관리책임자” 선임 의무화
- (공공기관) “운항관리자”(106명)가 선장과 합동으로 출항 전 점검 실시
- (정부) “해사안전감독관”(20명)을 통해 선사·운항관리자 지도·감독

- 이를 위해 계기별로 **관계기관 합동점검**을 실시하고, 승선자 확인 및 화물의 적재·고박 등에 사전예방적 현장 지도·점검을 지속 강화해 나가기로 하였다.
- 아울러, 안전하고 쾌적한 운송서비스 제공을 위해 ‘연안여객선 현대화 계획(‘16~‘20)’을 수립하여 여객선 현대화를 체계적으로 지원한다.
- 이차보전사업의 지원조건을 개선하고 연안여객선 현대화 펀드(총 1천억원 이상 조성)를 본격 활용하여 건조 활성화를 유도한다.
- 여객선 건조기술을 개발하고, 여객선 특화 조선소를 육성하는 등 국내 선박 건조 인프라를 강화해 나간다.
- 탄력운임제 도입 확대 등 운임합리화를 지속 추진하고, 예매·정보 시스템 고도화를 통해 여객운송 서비스를 개선해 나간다.
- 해상교통망의 비효율성을 해소하기 위해 지·간선 체계를 구축*하고, 여객선 기항지도 실태조사를 거쳐 단계적으로 개발할 계획이다.

* 주요 거점을 중심으로 운항하는 간선망과, 인근 지역을 운항하는 지선망으로 구분

- ※ 【참고1】 세월호 사고 이후 달라진 사항 (연안여객선 안전관리 관련)
- ※ 【참고2】 연안여객선 현대화 계획

3. 기술금융 활성화 방안

- 정부는 금융개혁의 일환으로 우수 기술기업 육성·지원을 위해 추진중인 기술금융*이 중소기업 등에 대한 새로운 대출관행으로 정착될 수 있도록 「협업을 통한 기술금융 활성화 방안」을 마련하였다.

< 기술금융 개요 >

- (추진배경) '14.7월부터 담보위주의 은행대출 관행을 개선하고, 기술력이 있는 기업을 지원하기 위해 기술금융 추진 중
- (정의) 기술신용평가기관(TCB)이 기술정보데이터(TDB)의 정보 등을 활용하여 기업의 기술을 평가(기술신용평가)하고 이를 토대로 은행이 자금을 공급
- * TCB (Tech Credit Bureau) : 기보, 한국기업데이터, NICE평가정보, 이크레더블
- ** TDB (Tech Data Base) : '16.1월 한국신용정보원 출범으로 은행연합회에서 이관
- (추진성과) ('14.7~12) 4.7조원 → ('15) 27.9조원(목표 20조원)

기술금융 지원 절차



- 그동안 정부의 핵심개혁과제로 기술금융을 추진해 온 결과, 지난해 기술이 우수한 중소기업에게 27.9조원의 자금을 공급하는 등 성과가 나타나고 있으나,

- 금융 현장에서 기업과 금융기관이 체감할 수 있는 성과를 더욱 제고하기 위해 관계 부처 및 금융기관·기술평가기관 등과의 협업에 중점을 두어 기술금융을 더욱 활성화한다는 계획이다.

- 이번에 마련한 「협업을 통한 기술금융 활성화 방안」의 주요 내용은 다음과 같다.

1. 기술신용평가기관(TCB) 전문성 제고

- 정부는 기술금융의 조속한 정착을 위해서는 기술신용평가기관의 전문성·신뢰도를 확보하는 것이 무엇보다 중요하다는 인식하에, 전문 분야 기술평가와의 연계를 강화해 나갈 계획이다.
- 우선, 기술신용평가기관에서 BT·IT 등 전문분야 기업 등에 대한 평가를 실시하는 경우 ‘기술이전법’ 및 ‘발명진흥법’ 등에서 규정한 기술평가기관*의 전문인력이 참여(‘16.4~)하도록 하고,
 - * △「기술이전법」 상 기술평가 기관 : 전자부품연구원, 농업기술실용화재단 등 16개
 - △「발명진흥법」 상 기술평가 기관(기보, 발명진흥회 등 12개)
- 평가기관 간 외부전문가 Pool을 공유(‘16.4~)함으로써 전문성을 제고해 나가기로 하였다.
- 또한, 특허 등 지식재산권 분야의 기업 평가시 현재 특허보유 여부 등 양적지표 중심으로 평가하는 문제점을 개선하기 위해
 - 기업이 보유한 특허의 활용성·기술성 등 질적 측면의 평가가 반영된 특허청의 특허분석평가시스템(SMART*) 사용료 감면** 등을 통해 활용을 확대(‘16.4~)할 계획이다
 - * SMART(System to Measure Analyze and Rate patent Technology)
: 기업이 보유한 특허의 권리성·기술성·활용성을 온라인으로 평가해 주는 시스템
 - ** 민간 기술신용평가기관이 SMART 시스템을 이용할 경우, 공공기관·국책 연구기관 수준 감면(건당 5만원 → 3.5만원)

2. 기술금융DB(TDB)로 기술관련 정보 공유

- 기술금융DB(한국신용정보원)에 축적된 정보량(15.12 기준, 약 1,000만건)은 많은 반면, 시장정보·제품 등의 정보 이외에 기술신용평가지 유용한 개별 기업에 대한 정보가 많지 않은 문제점이 있어

- △중기청에서 관리하고 있는 중소기업에 대한 융자·보증·보조 등 정책자금 지원정보 △벤처기업 정보 △기술보증기금의 기술평가 정보 등을 기술금융DB로 통합·공유('16.4~)하여
- 은행 등 금융권에서 우수 기술기업을 보다 용이하게 발굴·지원할 수 있도록 개선할 계획이다.
- * 중소기업 정책자금 지원 정보 현황 : 수혜기업 약 129만개 / 벤처기업 정보 : 약 3만여개 / 기술평가 정보 : 기술보증용 평가 및 기술신용평가 등 약 3만개

3. 부처별 기술평가와 연계 강화

- 기업의 기술력에 대한 평가를 통해 자금을 공급한다는 측면에서 기술금융과 유사한 기술기반 인증·평가 등과 연계를 강화하여 기술금융을 활성화하고 기업이 체감하는 성과를 제고해 나간다.
- 이노비즈 인증*(중기청)을 받은 중소기업이 기술금융을 신청할 경우, 인증시 받은 기술평가 결과(기술보증기금)를 기술금융평가에도 활용함으로써 기업의 중복평가 부담을 완화('16.하)하고,
 - * 창업 3년 이상 중소기업에 대해 기술력 평가를 통해 인증 부여(1만7천여개 기업, '15), R&D·수출·조달·인력 등 정부지원시 우대
- 인증기업에 대한 기술금융 심사 소요기간(현재 평균 약 15일 소요)도 7일 이내로 단축('16.4~)한다.
 - * 이노비즈 인증 기업의 24.3%가 기술금융을 이용 중이나, 기술금융 이용 서류·절차 복잡성(43.7%), 기술평가·대출 소요기간(31.3%) 등에 불만족 ('15, 중기청)
- 지식재산권 보유 기업에 대해 기술평가를 통해 자금을 지원하는 지식재산금융(특허청) 실적을 기술금융 실적으로 확대 인정*(16.12)하여
 - 은행권에 대한 인센티브를 강화**를 통해 금융 지원을 활성화를 유도한다.

* (현행) 지식재산금융 실적중 '기술이전법'상 기술평가기관(16개)의 평가만 인정
→ (개선) '발전진흥법'상 기술평가기관(12개)의 평가도 추가

** 기술금융 대출실적을 평가(연 2회, 금융위) → 우수 은행에 대해 신·기보 출연금 차등 부과

- 중소기업에 대한 R&D지원 사업*(중기청) 선정시 기술신용평가 결과를 시범적으로 활용('16.하반기)하여 기업의 사업화 역량에 대한 평가를 강화한다.

※ 【참고3】 기술금융 활성화 대책으로 달라지는 점

※ 【참고4】 기술금융 활성화 방안 활용 사례

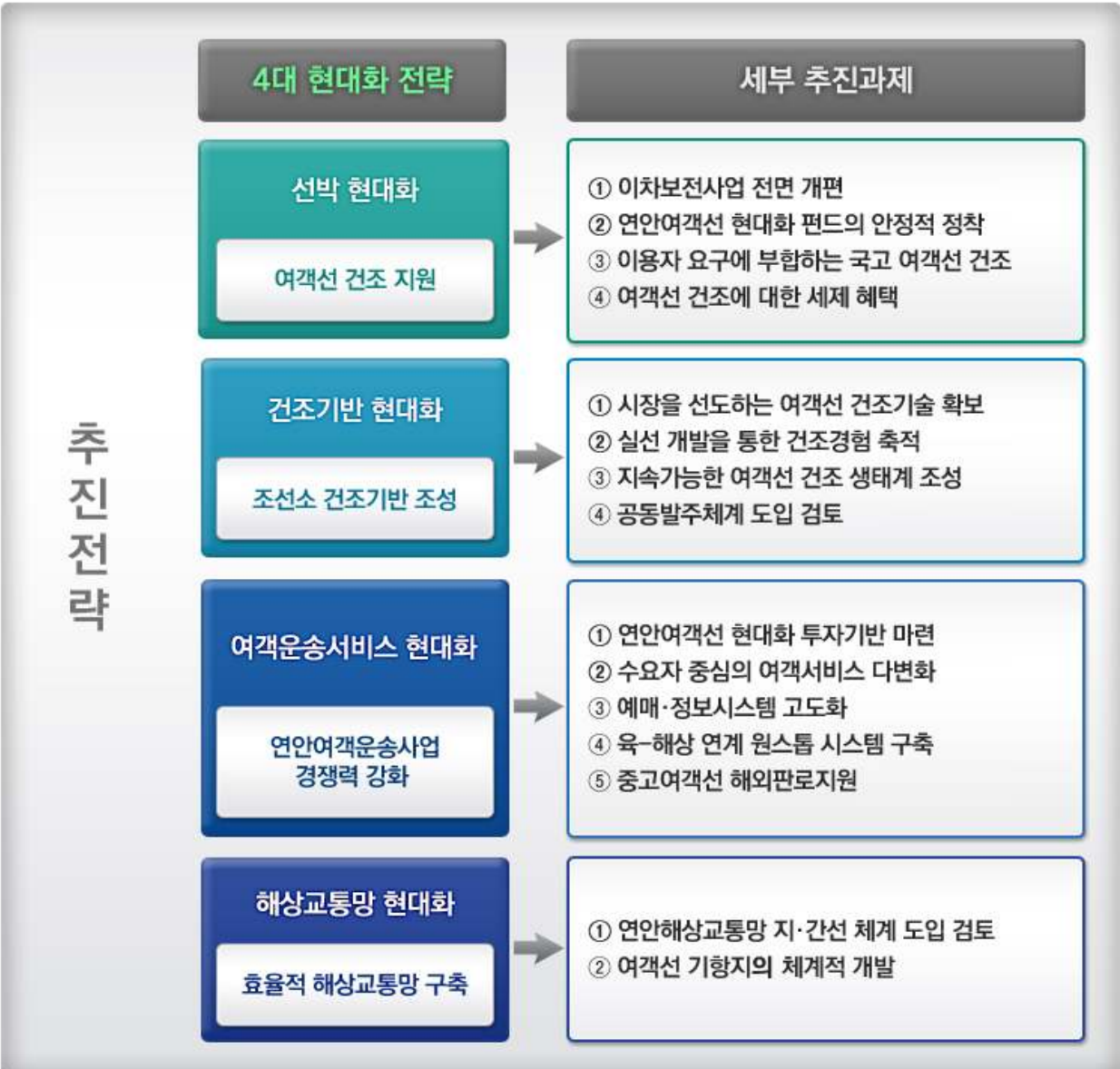
참고1

세월호 사고 이후 달라진 사항 (연안여객선 안전관리 관련)

구분		이전	이후
지도 · 감독	운항관리자	선사단체 소속(해운조합) 운항관리자 73명 근무	공공기관(선박안전기술공단, '15.7) 운항관리자 정원 106명 증원
	정부	정책(해수부)·집행(해경) 이원화 일반 공무원 지도·감독	정책·집행(해수부) 일원화 해사안전감독관 지도·감독('15.4)
	안전규정 위반 제재	과징금 최대 3천만원	과징금 최대 10억원 상향('15.7)
점검 · 여객/ 화물 관리	출항 점검	선장 점검, 운항관리자의 형식적 확인	선장·운항관리자 합동 점검 (승선인원, 화물적재 톤수 확인 후 출항)
	여객 관리	형식적 신분확인 (무임승선, 신분증 미확인)	신분확인 절차 강화 (승객 전산발권, 신분증 확인 의무화)
	화물 관리	선사 자율	전산발권, 계량 증명서 확인 의무화
선박 · 설비	선령	모든 여객선 최대 30년	카페리 등 최대 25년('15.7)
	VDR 탑재	국제여객선 및 3천톤 이상 화물선 탑재	300톤 이상 신조·중고도입 연 안여객선('14.9) * 기존 선박은 정기검사(5년단위) 시 설치
	구명설비 요건강화	연안여객선은 최대승선원의 100%에 해당하는 구명조끼 비치 카페리여객선의 각 현에 강하식 탑승장치(탈출보조장치) 1개 이상 설치	최대승선원의 110% 비치로 확대 * 신조·도입: '14.12 / 현존선: '15.7부터 적용 카페리여객선의 각 현에 강하식 탑승장치(탈출보조장치) 2개 이상 설치 * 신조·도입: '14.12 적용
선원 교육	선장자격	대형 여객선 선장(2급) 적성심사 최초 1회 실시	대형 여객선 자격(1급)강화('15.3) 적성심사 정기시행('15.7)
	선원제복	선사 자율	선원 제복착용 의무화('15.7)
	비상훈련	서면(항해일지)으로만 기록·관리	훈련상황 사진·동영상 기록 의무 추가
	선원교육	안전교육 면제, 실습교육 미흡 여객선특성에 맞는 직무교육 미흡	안전 재교육 면제 폐지, 실습위주 교육 개편, 여객선 안전·직무교육 신설
	실습시설	부분별 실습(소화, 선박탈출 등)	비상종합훈련장 건립 추진
안전 문화	교육	CEO 및 학생대상 별도 교육 없음	CEO 대상 해양안전리더 교육 시행('14.9~), 찾아가는 해양안전교실 운영 등
	지정일	없음	해양안전의 날 지정(매월 1일)('14.12~)
	안전체험장	육상교통만 존재	해양안전체험관 구축 중('19 개장)
	안전정보	해양사고 등에 대한 정보 미공개	해양사고 발생 시 안전정보 공개

비전 **안전하고 쾌적한 선진 연안해상교통 서비스 제공**

목표 ('20년)	대체실적	평균선령	수송실적	고객만족도
	2020년까지 여객선 63척 대체	여객선 평균 선령 12년 (2015년 14년)	여객선 이용자 1,700만명 (2015년 1,500만명)	고객만족도 평가 90점 (2013년 86.5점)



참고3

기술금융 활성화 방안을 통해 달라지는 점

	문제점 또는 보완 필요 사항	금번 대책으로 개선점
<p>기술 신용 평가 기관 (TCB, Tech Credit Bureau)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 민간 TCB의 전문성 제고 필요 • 특히, BT 등 전문분야에 대한 타 부처 기술평가 기관과 연계 강화 필요 	<p>TCB 전문성 제고</p> <ul style="list-style-type: none"> • 타 부처 전문인력과 연계 강화 △ 특허 등 전문분야 평가시, 관련 기관 전문인력 참여, △평가전문인력 풀 공유 • 특허 등 지식재산권 분야 평가 질 제고 △특허분석시스템 활용, △별도 평가모형 개발 검토(중장기)
<p>기술 정보 데이터 (TDB, Tech Data Base)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 정보의 양은 많으나('15말 기준 약 천만건) 평가에 유용한 개별 기업 정보는 적음 • '16년부터 은행의 자체평가가 인정되므로 정보의 질과 양이 중요 	<p>TDB로 정보 공유 활성화</p> <ul style="list-style-type: none"> △ 중기청의 정책자금 지원 정보, △기보의 기술평가 정보(신규건부터, 보증제외), △벤처 기업 정보 등 공유
<p>기술 신용 평가</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 예산을 투입하는 타 부처 정책과 민간 base의 기술금융과 연계 강화 필요 	<p>타부처 정책과 연계 강화</p> <ul style="list-style-type: none"> • 이노비즈 인증(중기청), 지식재산금융(특허청)과 기술금융(금융위)와 연계 • R&D 과제 선정 시 TCB 평가 활용 - 금년 중 시범사업(중기청), 성과평가를 통해 도입여부 검토(미래부)

참고4

기술금융 활성화 방안 활용 사례

※ TDB 정보 활용 가상 사례

- ① A은행은 기술력이 우수한 초기기업을 발굴하여 기술금융을 지원하고자 하였으나, 기술력이 우수한 초기 기업에 대한 정보 부족으로 기술금융 확대에 애로.
- ② B기업은 00 기술을 개발하였으나, 기술개발에 자금을 투입하다보니 회사가 적자를 기록하였고 재무여건이 나빠져 은행 대출에 어려움을 겪고 있었음.
- ③ A은행은 TDB가 보유한 정보 중 B기업이 중소기업청의 정책자금(기술사업화 자금)을 지원 받고, 벤처기업으로 등록된 것을 알게되어 B 기업과 접촉하여 기술신용평가 후 대출을 실시함.

※ 기보의 이노비즈 인증 및 인증기업의 TCB 전담 기관 육성 활용 가상 사례

- ① 기존에는 이노비즈 인증과 TCB 평가간 연계 미흡으로 이노비즈 인증* 받은 기업이 별도로 TCB 평가**를 받아야 했음
 - * 이노비즈 인증 평가 : 기술평가 + 혁신성 평가
 - ** TCB 평가 : 기술평가 + 신용평가
- ② A 이노비즈 인증 기업은 기술금융 이용 시 구비서류 및 절차의 복잡성, 기술평가·대출의 소요기간이 오래 걸리는 점이 불만이었음
- ③ 기보를 이노비즈 인증 및 이노비즈 인증 기업의 TCB 평가 전담기관으로 육성한 후 절차의 복잡성이 해소되고 평가기간이 단축되었음.

