



제 424회 국회 (임시회)
제2차 농림축산식품해양수산위원회

해운법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 대량화물 품목 확대 및 해상화물운송사업 등록 시 필요한
정책자문위원회 자문 대상 변경 〉

■ 이병진의원 대표발의(의안번호 제2207726호)

2025. 4.

농림축산식품해양수산위원회
전문위원 최 선 영

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	3
1. 대량화물 품목 확대 및 해상화물운송사업 등록 시 필요한 정책 자문위원회 자문 대상 변경	3

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 이병진의원 등 13인
2. 제 안 일 : 2025. 1. 22.
3. 회 부 일 : 2025. 1. 23.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 외항화물운송사업을 경영하려는 자로 하여금 해양수산부장관에게 등록하도록 하되, 원유, 제철원료, 액화가스 등(이하 “대량화물”이라 함) 화주나 대량화물의 화주가 사실상 소유하거나 지배하는 법인이 그 대량화물을 운송하기 위하여 외항화물운송사업 등록을 신청한 경우에는 국내 해운산업에 미치는 영향 등을 고려하여 등록 여부를 결정하도록 하고 있음.

이는 화주에 의한 자가화물 운송을 규제함으로써 화주가 본업에 집중할 수 있도록 하여 본업 경쟁력을 강화하도록 하는 한편, 제3자물류 유도·촉진을 통하여 운송업 발전을 도모하려는 취지임.

이와 관련, 경제력 집중으로 인한 독과점 폐해 등 국가경제 질서 저해 행위를 방지하기 위한 법률 취지를 고려할 때 현행 외항화물운송사업 등록 제한 대상 범위를 확대할 필요가 있으므로, 그 대상을 대량화물의 화주가 사실상 소유하거나 지배하는 법인에서 「독점규제 및

공정거래에 관한 법률」에 따른 공시대상기업집단에 속하는 회사로 변경하려는 것임.

한편, 최근 기후변화 대응을 위한 친환경 연료 개발 및 사용이 활발해짐에 따라 친환경 연료 운송 수요 또한 증가하고 있는데, 현행법은 이러한 현실 변화를 반영하지 못하고 있으므로 친환경 에너지원인 암모니아, 에탄올, 에틸렌을 대량화물에 추가함으로써, 법률 취지를 효과적으로 달성하고 규제 공백을 해소하여 건전한 해운산업 발전을 도모하려는 것임(안 제24조제7항 및 제8항).

Ⅲ. 검토의견

1. 대량화물 품목 확대 및 해상화물운송사업 등록 시 필요한 정책자문위원회 자문 대상 변경

가. 개정안의 요지

□ 개정안은 대량화물의 범위에 원유, 제철원료, 액화가스 이외에 암모니아, 에탄올, 에틸렌을 추가하고, 해양수산부장관이 해상화물운송사업의 등록신청을 받은 경우 등록여부 결정 시 정책자문위원회의 의견을 들어야 하는 대상 법인을 대량화물의 화주가 사실상 소유하거나 지배하는 법인에서 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」에 따라 지정된 공시대상기업집단에 속하는 회사로 변경하려는 것임(안 제24조제7항).

현행	개정안
제24조(사업의 등록) ① ~ ⑥ (생략)	제24조(사업의 등록) ① ~ ⑥ (현행과 같음)
⑦ 원유, 제철원료, <u>액화가스</u> , 그 밖에 대통령령으로 정하는 주요 화물(이하 “대량화물”이라 한다)의 <u>화주(貨主)나 대량화물의 화주가 사실상 소유하거나 지배하는 법인</u> 이 그 대량화물을 운송하기 위하여 해상화물운송사업의 등록	⑦ ----- <u>액화가스, 암모니아, 에탄올, 에틸렌</u> ----- ----- <u>화주(貨主)나 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 제31조제1항 전단에 따라 지정된 공시대상기업집단에 속하는 회사</u> 가

현행	개정안
을 신청한 경우 해양수산부장관은 제2항에도 불구하고 미리 국내 해운산업에 미치는 영향 등에 대하여 관련 업계, 학계, 해운전문가 등으로 구성된 정책자문위원회의 의견을 들어 등록 여부를 결정하여야 한다.	----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.
⑧ 제7항에 따른 <u>대량화물의 화주가 사실상 소유하거나 지배하는 법인에 대한 기준, 정책자문위원회의 구성·운영에 관한 사항</u> 과 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	⑧ ----- <u>정책자문위원회</u> ----- ----- -----.

나. 검토의견

- ☐ 해상화물운송사업이란 해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로에서 선박으로 물건을 운송하거나 이에 수반되는 업무를 처리하는 사업으로, 국내항과 국내항 사이에서 운항하는 ‘내항 화물운송사업’과 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이에서 정하여진 항로에 선박을 취항하게 하여 일정한 일정표에 따라 운항하는 ‘외항 정기 화물운송사업’과 내항 및 외항 정기 화물운송사업 외의 주로 벌크, 액체 등 화물을 운송하는 ‘외항 부정기 화물운송사업’이 있음.¹⁾

[해상화물운송사업 현황]

(2024. 12. 기준, 단위 : 개소)

업종 (등록)	내항 화물운송사업	외항화물운송사업		총계
		외항 정기	외항 부정기	
특징	벌크, 액체, 시멘트 등	컨테이너	벌크 액체, 자동차 등	-
업종수	842	15	181	1,038

※해양수산부

□ 현행법에 따르면, 외항 정기·부정기 화물운송사업(이하 “외항화물운송사업”이라 함)을 경영하려는 자는 해양수산부장관에게 등록하여야 하고,

원유·제철원료, 액화가스 등 대통령령으로 정하는 주요 화물(이하 “대량화물”이라 함)의 ①화주나 ②대량화물의 화주가 사실상 소유하거나 지배하는 법인이 대량화물을 운송하기 위하여 해상화물운송사업의 등록을 신청한 경우에는 정부는 관련 업계, 학계, 해운전문가 등 11명 이내로 구성된 정책자문위원회의 의견을 들어 등록여부를 결정하도록 하고 있음.

1) 「해운법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

3. “해상화물운송사업”이란 해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로에서 선박[예선(曳船)에 결합된 부선(艇船)을 포함한다. 이하 같다]으로 물건을 운송하거나 이에 수반되는 업무(용대선을 포함한다)를 처리하는 사업(수산업자가 어장에서 자기의 어획물이나 그 제품을 운송하는 사업은 제외한다)으로서 「항만운송사업법」 제2조제2항에 따른 항만운송사업 외의 것을 말한다.

제23조(사업의 종류) 해상화물운송사업의 종류는 다음과 같다.

1. 내항 화물운송사업 : 국내항과 국내항 사이에서 운항하는 해상화물운송사업
2. 외항 정기 화물운송사업 : 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이에서 정하여진 항로에 선박을 취항하게 하여 일정한 일정표에 따라 운항하는 해상화물운송사업
3. 외항 부정기 화물운송사업 : 제1호와 제2호 외의 해상화물운송사업

- 참고로, 대량화물인 원유, 제철원료, 액화가스, 발전용 선탄의 '24년 총수입물동량 대비 현황을 보면, 원유가 9.2%, 제철원료가 12.1%, 액화가스가 6.9%, 발전용 선탄이 0.1%를 차지하고 있으며, 해당 대량화물 각각의 국내 대표 화주는 아래 표와 같음.

[대량화물과 국내대표 화주 현황]

(‘24년 기준)

화물 종류	수입물동량 현황	국내 대표 화주
원유	146백만톤 (‘24년 총수입물동량 대비 9.2%)	SK에너지, GS칼텍스, 현대오일뱅크, 에쓰-오일
제철원료	192백만톤 (‘24년 총수입물동량 대비 12.1%)	포스코, 현대제철
액화가스	109백만톤 (‘24년 총수입물동량 대비 6.9%)	한국가스공사, 지에스에너지, 에스케이가스, E1, 롯데케미칼, 남해화학, (주)한화, 엘지화학, 지에스칼텍스, 에스케이지오센트릭, 에쓰오일, 현대오일뱅크, 대한유화, YNCC, 한국전력공사
발전용 선탄	2백만톤 (‘24년 총수출입물동량 대비 0.1%)	한국전력공사

※해양수산부

- 대량화물의 화주가 사실상 소유하거나 지배하는 법인은 「해운법 시행령」 제13조제2항에 따라 대량화물의 화주 및 그와 특별한 관계에 있는 자가 단독 또는 합하여 발행주식(출자 포함) 총수의 100분의 40 이상을 소유하고 있는 법인 등임.²⁾

2) 「해운법 시행령」

제13조(대량화물의 기준 등) ② 법 제24조제8항에서 “대량화물의 화주가 사실상 소유하거나 지배하는 법인”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 법인을 말한다. 이 경우 대량화물의 화주는 수출입화물의 화주로 한정한다.

1. 대량화물의 화주 및 그와 특별한 관계에 있는 자가 단독으로 또는 합하여 발행주식(출자를 포함한다. 이하 같다) 총수의 100분의 40 이상을 소유하고 있는 법인
2. 제1호의 법인 및 그와 특별한 관계에 있는 자가 단독으로 또는 합하여 발행주식 총수의 100분의 40 이상을 소유하고 있는 법인
3. 제1호의 법인 및 그와 특별한 관계에 있는 자와 제2호의 법인이 단독으로 또는 합하여 발행주식 총수의 100분의 40 이상을 소유하고 있는 법인

□ 해운법에서 이와 같이 철강업체, 정유회사 등 대량화물 화주의 해상 화물운송사업 등록 시 정책자문위원회 의견을 필수적으로 수렴하도록 한 사업진입과 관련된 절차를 둔 배경은

①외항 부정기 해상운송사업의 중요 품목인 원유 등의 대량화물은 해외에서 수입되고 있고, 해상물동량에서 높은 비중을 차지하고 있으므로 국내 해운선사의 입장에서 대량화물은 해운기업의 운영과 관련한 긴밀한 요소라는 점³⁾, ②대량화물은 국가 경제적인 관점에서 산업활동의 토대가 되는 에너지원이므로 이에 대한 국가적 관리가 필요한 점 등을 반영한 것임.

□ 이를 연혁적으로 구체적으로 보면, ①1977년 제2차 오일쇼크 이후 1980년대 초 세계해운시장 불황 도래로 국적선사의 심각한 경영악화가 발생⁴⁾하여 정부는 「해운산업육성법」(’84.8.7.) 개정⁵⁾을 통해 11개 주요화물을 지정하고 해당 화물에 대해서는 국적선박의 이용을 의무화⁶⁾ 하였음.

4. 대량화물의 화주가 임원의 임명과 해임 등으로 해당 법인의 경영에 대하여 영향력을 행사하고 있다고 인정되는 법인

③ 제2항에서 “특별한 관계에 있는 자”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자를 말한다.

1. 해당 법인의 발행주식 총수의 100분의 30 이상을 소유하고 있는 자
2. 해당 법인의 이사, 대표이사, 업무집행을 하는 무한책임사원 및 감사(이하 “임원”이라 한다)
3. 제1호 및 제2호에서 규정한 자의 「민법」 제777조에 따른 친족
4. 제1호 및 제2호에서 규정한 자의 사용인(법인인 경우에는 임원, 개인인 경우에는 상업사용인, 고용계약에 의한 피고용인 및 그 개인의 금전이나 재산에 의하여 생계를 유지하는 자를 말한다)

3) 대량화물 화주의 시장진입은 자가화물의 직접 운송으로 인하여 국내 기존 선사의 대량화물 적취량 감소를 가져오게 됨.

4) ’82년 이후 1,000억원 적자 누적

5) 해운산업육성법은 해운산업의 건전한 육성을 위해 마련된 법으로, 경제협력개발기구(OECD) 가입으로 인해 정부 지원이 금지되고 국제관행에 따른 공정경쟁이 요구됨에 따라 폐지됨(1999.7.16.).

6) [국적선박 이용 의무화 대상 화물]

- 이후 4개 주요화물⁷⁾(원유·제철원료·액화가스류, 발전용석탄)에 대한 ‘대량화물 화주의 해운 면허 제한 규정’을 「해운법」에 반영('93.3.10, 조항 신설)하였고, OECD가입('95년)과 외환위기('97년)를 겪으면서 자율경쟁을 통한 해운산업의 발전을 도모하기 위하여 ‘대량화물 화주의 등록 제한 규정’으로 개정('99. 4. 15.)된 것임.

[대량화물 화주의 해운업 진입 제한 규정 연혁]

- ('93, 면허제) 대량화물 화주의 자가운송 원칙적 금지(단, 해운진흥심의회 심의 시 예외)
- ('99, 등록제) 대량화물 화주의 자가운송 예외적 허용(정책자문위원회의 자문 필요)
 - * OECD가입('95)과 외환위기('97)를 거치면서 경제 활성화를 위한 규제 50% 철폐 방침
→ 등록 시 정책자문위원회 자문을 구하는 방식으로 개정

※해양수산부

- 개정안은 이와 같은 현행 대량화물의 해운업 등록 관련 절차적 규정을 보다 확대하여 ①암모니아, 에탄올, 에틸렌을 대량화물의 범위에 포함하고, ②해상화물운송사업 등록 시 필수적으로 정책자문위원회 의견 수렴을 받아야 하는 대상을 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」에 따른 공시대상기업집단으로 확대⁸⁾하려는 것임.

* (수입 : 9개) ①원유, ②제철원료, ③비료원료, ④곡물류, ⑤석탄류, ⑥석유화학 공업원료, ⑦농업협동조합·수산업협동조합·축산업협동조합 또는 그 중합회에서 수입하는 냉동화물 및 냉장화물, ⑧액화가스류, ⑨정부에서 구매하는 물자
** (수출 : 2개) ⑩양회, ⑪철강제품

7) (대량화물 종류 선정사유) 수출입 해상물동량의 비중, 대형화주의 해운시장 참여 가능성 여부 등을 고려하여 4개 품목을 선정

8) 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」

제31조(상호출자제한기업집단 등의 지정 등) ① 공정거래위원회는 대통령령으로 정하는 바에 따라 산정한 자산총액이 5조원 이상인 기업집단을 대통령령으로 정하는 바에 따라 공시대상기업집단으로 지정하고, 지정된 공시대상기업집단 중 자산총액이 국내총생산액의 1천분의 5에 해당하는 금액 이상인 기업집단을 대통령령으로 정하는 바에 따라 상호출자제한기업집단으로 지정한다. 이 경우 공정거래위원회는 지정된 기업집단에 속하는 국내 회사와 그 회사를 지배하는 동일인의 특수관계인인 공익법인에 지정 사실을 대통령령으로 정하는 바에 따라 통지하여야 한다.

이는 향후 친환경 연료 개발 및 사용이 점차 확대될 것으로 예측되는바, 대량화물 품목에 친환경 에너지원인 암모니아, 에탄올, 에틸렌을 포함하여, 화물확보 경쟁에서 상대적으로 유리한 대기업을 해운업에 진출하는 데에 있어서 보다 엄밀한 심사를 받도록 하고,

외항화물운송사업의 등록 제한 대상을 공시대상기업집단까지 확대하게 되면, 공시대상기업집단인 대기업은 전문가로 구성된 정책자문위원회의 심의를 거쳐 그 등록 여부가 결정되므로, 해운시장에 무분별하게 진입할 수 없게 되는 점 등에서 그 입법의의의가 있다고 보여짐.

- 개정안에 의하여 적용을 받은 「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」 제31조제1항 전단에 따른 공시대상기업집단은 '24년 기준, 자산총액이 약 5조원을 초과하는 88개 기업집단(계열사수 3,318개)이 해당되는 것으로 조사됨. (※매년 발표, 참고자료 1, '24년 공시대상기업집단 지정 현황)
- 정책자문위원회의 구성현황을 보면, 산자부 및 해수부의 고위공무원단 각 1명, 연구기관의 연구위원 중 무역 및 해운에 관한 학식과 경험이 풍부한 사람 등의 전문가로 구성하도록 되어 있음. (참고자료 2, 정책자문위원회 상세 구성현황은 첨부 참조)

□ 다만, 개정안과 관련하여 다음과 같은 사항을 검토할 필요가 있어 보임.

- 첫째, 대량화물의 품목을 확대하는 사항은 개정안에 의하여 추가된 3개의 대량화물의 품목 중 에탄올을 제외한 암모니아와 에틸렌은 현행법에 따라 액화가스(석유가스 및 기타가스)에 이미 포함되어 있고, 해양수산부에 따르면 에탄올은 '24년 기준 281톤으로 전체 수출입물동량 중 0.00002%를 차지하고 있는 바, 향후 수출입물동량 증가상황을 고려하여 하위법령에서 에탄올만을 추가하는 방식도 고려해 볼 수 있을 것임.

※ '24년 수출입물동량(1,585백만톤) 중 ①암모니아는 1.5백만톤(0.1%), ②에틸렌 2.9백만톤(0.2%), 에탄올은 281톤(0.00002%)임.

- 둘째, 해상화물운송사업 등록 시 필수적 정책자문위원회 자문 대상을 대량화물의 화주가 사실상 소유·지배하는 법인에서 공시대상기업집단 전체로 확대하는 사항은 현행법상의 대량화물 화주의 해상화물운송사업 진입 관련 절차가 원칙적으로 국내 해운업의 특수성을 반영하여 특정 품목(대량화물: 원유, 제철원료, 액화가스, 발전용 석탄)에 한정하여 규정하고 있다는 점을 감안할 때,

개정안에 따라 공시대상기업집단 전체로 확대하게 되면 자율시장경제체제하에서 과도한 경쟁제한 등의 부작용이 초래될 수 있으므로 이에 대한 면밀한 검토가 필요하다고 보여짐.

또한, 개정안에 따를 경우 현행법에 따라서는 규율이 되는 공시 대상기업집단⁹⁾이 아닌 대량화물 화주(주로 한국가스공사, 한국전력공사 등 공공기관 해당)의 자회사 등은 오히려 정책자문위원회의 대상에서 제외될 수 있다는 점을 고려할 필요가 있어 보임.

- 현행법에 따라 해상화물운송사업 등록 시 정책자문위원회의 의무 자문대상인 대량화물의 화주나 대량화물의 화주가 사실상 소유하거나 지배하는 법인(발행주식의 100분의 40이상)은 현재 약 41개로 추정됨.¹⁰⁾

[대량화물 품목별 대표 화주(「해운법」 기준)]

화물 종류	국내 대표 화주	대량화물의 화주가 사실상 소유하거나 지배하는 법인(추정)
원유	SK에너지, GS칼텍스, 현대오일뱅크, 에스-오일	에스케이온, 에스케이어스온, 에스케이인천석유화학, 현대셀베이스오일, 현대케미칼
제철원료	포스코, 현대제철	포스코 인터네셔널
액화가스	한국가스공사, 지에스에너지, 에스케이가스, E1, 롯데케미칼, 남해화학, (주)한화, 엘지화학, 지에스칼텍스, 에스케이이지오센트릭, 에스오일, 현대오일뱅크, 대한유화, YNCC, 한국전력공사	GS파워, 인천종합에너지, SK가스 종합물류, SK에코엔지, E1탱커터미널, 롯데정밀화학, 롯데엠시시, 한국남동발전, 한국서부발전, 한국동서발전, 한국중부발전, 한국남부발전, 한화토탈에너지스, 한화솔루션
발전용 석탄	한국전력공사	한국남동발전, 한국서부발전, 한국동서발전, 한국중부발전, 한국남부발전,

※해양수산부(현행 규정에 따른 '대량화물의 화주가 사실상 소유하거나 지배하는 법인'의 경우, 정확한 대상 및 규모 파악은 추정만 가능)

9) 참고자료 1 ('24년 공시대상기업집단 지정 현황, 공정거래위원회)

10) 해양수산부에 따르면 해상운송사업 등록 신청 시, 「해운법 시행령」 제13조제2항에 따른 대량화주와의 관계 등을 확인하기 위한 세부자료를 법인으로부터 제출받아서 정책자문위원회 자문 대상 여부 확인이 가능하므로, 현재 공개된 기업 정보만으로는 정확한 추정에 한계가 있다는 설명임.

- 참고로, 현행법('99년 개정)에 따라 대량화물 화주에 대해서 정책자문위원회의 의견을 거쳐 예외적으로 자가운송을 허용하기 위해서 해당 위원회가 개최된 것은 한국가스공사가 해운선사와의 합작투자회사(KLOT) 설립을 통해 해운업에 진출한 것이 유일한 사례임.¹¹⁾

□ 개정안과 관련하여 관계기관의 의견을 살펴보면, 해양수산부는 에탄올의 연간 물동량이 적으므로 현재로서는 대량화물로 관리할 실익이 적고, 대량화물을 취합하지 않는 공시대상기업집단인 대기업 전체를 해운시장에 진입할 때에도 정책자문위원회의 자문을 거치도록 하는 것은 시장독점적 지위를 가진 대량화물의 화주에 대해서 무분별한 해운시장 진입을 제한하기 위한 현행 규정의 목적에 다소 부합되지 않는다는 의견이고,

공정거래위원회도 대기업의 해운시장 진입을 제한할 경우, 해상화물운송사업자 간의 가격 및 서비스 경쟁을 제한 또는 축소하여 화주의 운송비용 증가 등을 초래할 우려가 있다는 의견임.

11) [그간 정책자문위원회 개최 사례]

○ '05년 한국가스공사에서 '08년 신규 발주 물량을 국제입찰에 붙이려고 시도하였으나, 국적선사에서 강력 반발
 - 이에, 한국가스공사는 국제입찰을 포기하고 한국선사가 수송할 수 있도록 하되, 합작선사를 설립하여 운송하는 방안을 제안 → 舊선주협회는 이 제안을 받아들임
 ○ 이에 따라, '05.5월 정책자문위원회를 개최하였으며, 가스공사-해운선사간 합작투자방식 이외의 방법으로는 국적선사의 수송권 확보가 곤란한 점을 감안하여 해운업 등록을 허용
 ** 정책자문위 개최('05.5) → 합작투자회사 KOLT(주) 설립('06.01.26, 가스공사 28%, 대한해운 36%, 현대상선 18%, STX팬오션 18% / 선박 4척) → 해상화물운송사업 등록('08.05.08)

기관명	검 토 의 견
해양수산부	(대량화물 품목 확대 관련) 향후, 대량화물에 미포함되는 특정 화물(에탄올 등)의 수출입 물동량이 증가하고, 독점적 지위를 가진 대량화주의 출현 등으로 해운시장 교란 가능성이 예상될 경우, 대량화물 품목 확대 등 검토 필요
	(정책자문위원회 개최 대상 법인 확대 관련) 시장독점적 지위를 가진 대량화물의 화주의 무분별한 해운시장 진입을 제한하기 위한 동제도의 목적에 미부합하는 것으로 판단
공정거래위원회	(공정위 시장구조개선정책과 의견, '25. 2. 19) 해양수산부장관이 정책자문위원회의 의견을 들어 등록 여부를 결정해야 하는 대상을 공시대상기업집단 소속 회사로 확대하는 것은 규제를 강화하는 것으로 대기업의 외항화물운송사업 진출을 제한할 우려 - 화물운송사업자 간의 가격 및 서비스경쟁을 제한 또는 축소하여 화주의 운송비용 증가 등을 초래

□ 따라서 개정안과 관련해서는 국적선사의 대내외 경쟁력 제고를 위해 공시대상집단(자산총액이 약 5조원 초과)인 대기업의 해운시장 진입을 일부 제한하려는 입법 취지와 대기업의 해상화물운송시장 진입을 제한할 경우 오히려 화주의 운송비용 증가 등을 초래할 우려가 있다는 해양수산부 및 공정거래위원회의 의견 등을 함께 고려하여 논의되어야 할 것으로 보임.

문 의 처

02)6788-5419

참고 1

'24년 공시대상기업집단 지정 현황(공정위)

순위	기업집단명	계열사수	공정자산총액	순위	기업집단명	계열사수	공정자산총액
1	삼성	63	566,822	45	엘엑스	17	11,357
2	에스케이	219	334,360	46	넷마블	35	11,311
3	현대자동차	70	281,369	47	에코프로	23	11,219
4	엘지	60	177,903	48	이랜드	31	10,910
5	포스코	47	136,965	49	한국엔컴퍼니그룹	24	10,377
6	롯데	96	129,829	50	태광	20	9,663
7	한화	108	112,463	51	금호석유화학	14	9,596
8	HD현대	29	84,792	52	다우키움	48	9,539
9	지에스	99	80,824	53	두나무	12	9,465
10	농협	54	78,459	54	삼천리	47	9,428
11	신세계	53	62,051	55	동원	26	9,383
12	케이티	48	46,859	56	KG	34	9,160
13	씨제이	73	39,854	57	HL	13	8,839
14	한진	34	39,092	58	한국지엠	3	8,775
15	카카오	128	35,127	59	아모레퍼시픽	13	8,350
16	엘에스	67	31,965	60	대방건설	42	8,160
17	두산	22	26,960	61	한국항공우주산업	4	7,238
18	DL	45	26,769	62	애경	31	7,125
19	셀트리온	8	25,696	63	엠디엠	15	7,013
20	에이치엠엠	5	25,508	64	크라프트톤	8	6,996
21	중흥건설	53	24,935	65	삼양	13	6,927
22	미래에셋	30	23,262	66	보성	65	6,892
23	네이버	54	22,802	67	동국제강	12	6,765
24	현대백화점	27	22,184	68	현대해상화재보험	13	6,710
25	에쓰-오일	2	21,640	69	중앙	54	6,620
26	부영	21	21,066	70	글로벌세아	20	6,373
27	쿠광	13	17,626	71	아이에스지주	36	6,325
28	금호아시아나	24	17,391	72	유진	60	6,286

순위	기업집단명	계열사수	공정자산총액	순위	기업집단명	계열사수	공정자산총액
29	하림	45	17,336	73	영원	50	6,089
30	SM	58	17,079	74	DN	8	5,876
31	에이치디씨	35	16,960	75	고려에이치씨	24	5,857
32	영풍	28	16,886	76	오케이금융그룹	16	5,844
33	효성	57	16,506	77	BGF	18	5,801
34	호반건설	39	16,093	78	대신증권	117	5,759
35	DB	25	15,714	79	하이트진로	11	5,530
36	케이티앤지	14	14,980	80	농심	23	5,429
37	케이씨씨	14	14,201	81	신영	33	5,397
38	장금상선	27	14,201	82	한솔	21	5,369
39	교보생명보험	14	13,207	83	반도홀딩스	18	5,335
40	코오롱	48	13,052	84	삼표	33	5,281
41	오씨아이	24	12,722	85	하이브	15	5,250
42	태영	82	12,315	86	소노인터내셔널	23	5,176
43	넥슨	19	11,907	87	원익	54	5,031
44	세아	26	11,751	88	파라다이스	14	5,011
계						3,318	3,074,324

※공정거래위원회

참고 2

정책자문위원회 구성 현황

구분	내용	비고
연혁	(‘93.3)해운진흥심의회 → (‘99.4)정책자문위원회	
구성 인원	11명 이내 (위원장 : 해양수산부 차관)	「해운법 시행령」 제13조제4항
임기	2년	「해운법 시행령」 제13조제6항
구성자격 ¹²⁾	위원회의 위원장은 해양수산부차관이 되고, 위원장을 제외한 위원은 다음 각 호의 사람 중에서 해양수산부장관이 임명 또는 위촉 1. 산업통상자원부 및 해양수산부의 고위공무원단에 속하는 공무원 중에서 해당 기관의 장이 지명하는 사람 각 1명 2. 「고등교육법」 제2조제1호에 따른 대학의 부교수 이상 또는 「정부출연연구기관 등의 설립·운영 및 육성에 관한 법률」 제8조에 따른 연구기관의 연구위원 이상의 사람 중에서 무역 및 해운에 관한 학식과 경험이 풍부한 사람 3. 무역 관련 업계 및 해운 관련 업계에서 임원으로 3년 이상 종사한 사람 각 2명 4. 제1호부터 제3호까지에서 규정한 사람 외에 해운 관련 법률, 회계, 조세 등의 분야에서 제2호에 준하는 학식과 경험이 풍부한 전문가	「해운법 시행령」 제13조제5항
개최건수 ¹³⁾	1회(‘05년 5월)	’05년 한국가스공사&해운선사 합작투자회사 KOLT(주) 등록

※해양수산부

12) 해운법」 개정 (‘99.4.15) 시 정책자문위원회 구성·운영 등 세부기준은 대통령령으로 정하도록 위임되었으며, 세부기준 등은 「해운법 시행령」 개정(‘10.6.28) 시 규정됨

13) 해양수산부에 따르면 ‘05.5월 이후, 장기간 심의 안건이 부재하여, 현재는 정책자문위원회 미구성 상태라는 설명임.