

系列·專門化指向

항공기산업의  
발전방향 제안  
KIET, 本協會위촉  
보고서에서

한국항공우주산업진흥협회에서  
는 2000년대 세계 10위권 진입을  
위한 국내 항공기산업 육성전략  
수립을 위해 '93. 9. 27일에 산업  
연구원에 21세기를 향한 항공기산  
업 발전방향에 대한 연구용역을  
의뢰해, 그 결과보고를 지난 '94.  
3. 18일에 이를 접수하여 '94. 4.  
26일 동 협회 이사회에 정식 보고  
하였다.

산업연구원에서는 동 연구용역  
을 수행하기 위해 항공3사 등 국  
내 6개 업체와 미·일·프 등 6개국  
의 항공기 제조업체 및 유관기관  
을 방문하여 국내외 현지조사 활  
동을 하는 한편 학계·연구계의 권  
위자들로 구성된 연구자문위원회를  
구성하여 연구방향 및 결과를  
검토케 함은 물론 한국항공우주산  
업진흥협회 내의 항공3사 등 6개  
기업의 전문가들과 연구 중간결과  
에 대한 간담회 등을 통해 의견을  
수렴한 바 있다.

연구용역 보고서의 주요내용을  
요약하면 다음과 같다.

세계 항공기산업은 1992년 이  
후 하향추세였으나 1997년 부터  
회복하기 시작하여 후 20년간 년  
평균 5~6%씩 성장할 것으로 예  
상하면서 항공기개발에 필수적인

첨단 항공전자, 복합소재 등의 신  
기술 도입에 따른 막대한 개발비  
와 높은 risk를 분산하기 위해 대  
부분의 항공기산업국들은 국가차  
원의 정책적인 지원하에 국가 또  
는 민간의 과점 또는 독점 형태의  
산업구조를 형성해 가고 있으며,  
국적을 초월하여 기업통합 또는  
제휴를 통해 규모를 초대형화하는  
추세에 있는 것으로 분석하고 있  
다.

국내 항공기산업은 지난 '55년  
L-19 정찰기의 창정비를 계기로  
시작되어 '83~'92년간 생산 매출  
액 측면에서 년평균 31%씩 크게  
증가하였고 향후에도 2000년대초  
까지 큰 성장세가 예상되나 현재  
국내 항공기산업의 생산 및 인력  
규모는 선진항공국에 비해 매우  
미미한 수준으로 대만, 브라질 등  
주요 경쟁국들에 비해서도 '91년  
매출액은 약 11~31% 수준에 불  
과할 뿐 아니라 규모의 경제와 학  
습효과가 매우 중요한 항공기산업  
의 특성에도 불구하고 국내생산  
물량부족으로 인해 적정규모를 생  
산하지 못하고 있으며, 산업조직  
체계상에서도 투자의 비효율성,  
과당경쟁으로 인한 중복투자발생  
가능성, 수직적 분업 및 계열화 미  
흡, 업체규모의 영세성 등의 취약  
점을 내포하고 있는 것으로 평가  
하고 있다.

따라서 과소한 내수시장을 효율  
적으로 극복하고 국제경쟁력을 확  
보하여 단기간내 항공기산업을 육  
성하기 위해서는 선진항공국과 같

이 적절한 산업조직체계를 구축하  
는 것이 매우 중요한데, 이의 실현  
방안으로 현 산업조직체계를 선진  
항공국들과 같이 전문화·계열화하  
는 것이 필수적이라고 보고 있다.

즉 기술적 특성에 의해 기체,  
엔진, 보기, 항공전자, 전기장치  
및 기타 등 6개부문 어셈블리와  
각 부문의 서브 어셈블리 부문으  
로 분류하여 각 분야별로 주생산  
업체를 국제경쟁력 확보시까지 한  
시적으로 단수업체 위주로 지정하  
고, 특히 산·학·연 공동으로 집중  
육성 분야를 선정, 중점 지원하고  
국산화 노력을 경주하는 분야별  
생산의 전문화 방안과 기술적 특  
성에 의한 각 어셈블리별 구성부  
품을 계열화하여 품목별로 단수업  
체 위주로 생산자를 지정하여 국  
가적인 품질인증체계 구축과 연계  
하는 계열화 방안을 제시하고  
있다.

또한 최종조립은 자율경쟁, 전  
문업체, 민간 컨소시엄, 민·관 컨  
소시엄의 4개 생산체제별로 각각  
의 효율성과 실현가능성을 종합적  
으로 비교 검토한 후, 민·관 컨소  
시엄 또는 민간 컨소시엄을 구성,  
추진할 것을 제안하고 있다.

끝으로 부품 및 소재부문의 육  
성을 위해서는 국책사업 또는 정  
부발주 사업시 국내 생산물량을  
확보 지원하고 연구개발 및 생산  
기술개발, 원자재구입 및 생산운  
영자금 등의 금융 및 자금지원의  
강화를 제안하는 것으로 되어 있  
다.

## 정책·제도해설

### 務安·東草에 신 空港 교통부 中·長期 計劃發表

지방공항으로 강릉, 울산, 여수, 목포, 포항, 군산공항등이 중형공

#### ◇ 공항별 중장기 기본계획 개요

전남 무안과 강원도 속초에 부정기 국제선 공항이 새로 건설된다. 이에따라 오는 2000년까지 국제선 항공기가 취항할 수 있는 공항은 김포, 김해, 제주등 기존공항과 현재 건설중인 영종도 신공항 등 4개의 국제공항을 비롯 대구, 청주 등을 포함, 모두 8개로 늘어난다.

또 춘천, 창원, 진해, 울진, 울릉도 등의 산업기지 및 유명관광지에 민자유치를 통해 50인승 안팎의 비행기가 이착륙할수 있는 경비행장이 개발된다.

지난 4월15일 교통부는 신 공항 건설 및 기존공항 확충등을 골자로한 「공항개발 중장기 기본계획」을 확정발표했다.

2000년까지 총 1조5천억원(현 가격)이 투입될 이 안에 따르면 전국을 수도권, 부산권, 영동권, 호남권 등 7개권역으로 구분, 국제공항과 권역별 거점공항, 지방공항 등으로 기능등급을 재정립하고 거점공항에는 국제선 취항이 가능하도록 시설을 확충해 나가기로 했다.

이에따라 기존 김포, 김해, 제주국제공항과 건설중인 영종도 신공항외에 속초, 무안, 대구, 청주공항이 거점공항으로서 우선 국제선 부정기 취항이 가능하도록 개발된후 장기적으로는 국제공항화된다.

공항명	개발방향	개발규모
호남권 신공항	○ 팽주공항의 한계로 대체공항을 개발하고, 국제선 취항 가능시설 확보(95~2000)	○ 활주로 2,500×45m급 1본 건설(국제선용 중형기 이·착륙 가능) ○ 국제·국내선 여객 및 화물터미널 건설
광주	○ 호남권 신공항 건설후 국내선 공항으로 활용	○ 현재 여객터미널, 주차장, 계류장을 확장중(터미널은 94.10, 기타시설 95완료)
목포	○ 단기적 보완 활용후 신공항에 기능 이전(94~96)	○ 간이 계기착륙시설 설치 및 활주로, 착륙대 일부 확장 ○ 주변 지장 군시설 이전 및 장애물 제거
여수	○ 중형기 취항 가능토록 공항시설 확장(95~99)	○ 활주로 1,550×30→2000×45m로 확장 ○ 여객터미널 시설확장 및 계기착륙시설 설치
대구	○ 대구·경북지역 국제선 수요처리를 위한 시설확보(95~98)	○ 국제선 터미널 건설 및 계류장, 주차장 일부 확장
영동권 신공항	○ 속초공항의 대체공항을 개발하고 국제선 취항 가능시설 확보(94~99)	○ 활주로 2,100×45m급 1본 건설(중형기취항 가능) ○ 국제선 및 국내선 여객터미널 건설
김포	○ 신공항 개항시까지 처리를 위한 최소시설보완(95~96)	○ 국내·국제선 탑승게이트 증설 및 국내선 화물처리시설 확충
김해	○ 제2국제판분공항으로 육성 ○ 일부시설 보완(95~99)	○ 대형기 이·착륙 가능 활주로(3,200×60m) 건설중 ○ 국내·국제 여객터미널 연결콘코스 설치 및 항공보완시설 개량
제주	○ 유도로 설치로 이·착륙 능력제고 및 부족시설 확충(96~2000) ○ 2000년이후 장기계획으로 신공항 개발	○ 현재 평행유도로 신설공사중(연간8만회→13만회) ○ 화물터미널 증축, 계류장 및 주차장 확장
원주	○ 강원내륙지방 항공교통편의 제공(94~96)	○ 원주~제주노선 취항을 위한 여객터미널, 주차장등 민항시설건설
경비행장 개발	○ 초기단계에는 지방주요도시 기존 경비행장 활용 ○ 울진, 울릉도 경비행장 개발(95~2000)	○ 수색, 춘천, 창원, 전주, 남원등 軍과 공동사용키로 협의된 경비행장 민자유치개발 ○ 울진, 울릉도에 활주로 900~1,200m급 경비행장 개발

## 정책·제도해설

항으로 육성되며, 예천, 사천공항은 시설이전이 추진된다.

경비행장은 수색, 춘천, 원주(제천), 창원, 전주, 남원, 진해 등에 기존 군비행장을 활용, 민자유치로 개발하며 다만 교통오지인 울진과 울릉도는 경비행장을 신규 개발할 계획이다.

경비행장에는 40~50 인승이하 경비행기가 취항하게 된다.

### 최종조립 확보를

KIET, 韓中협력방향제시

지난달 김영삼대통령의 중국순방을 계기로 작년부터 논의되어 오던 한·중 항공기 합작생산이 구체화되어 가고 있는 가운데 우리나라가 동 항공기 제조 과정에서 최종 조립 라인을 국내에 확보해야 할 것이며 앞으로의 양국간 생산 분담협상에서 이 문제를 최우선 과제로 삼아야 할 것이라는 주

장이 나왔다.

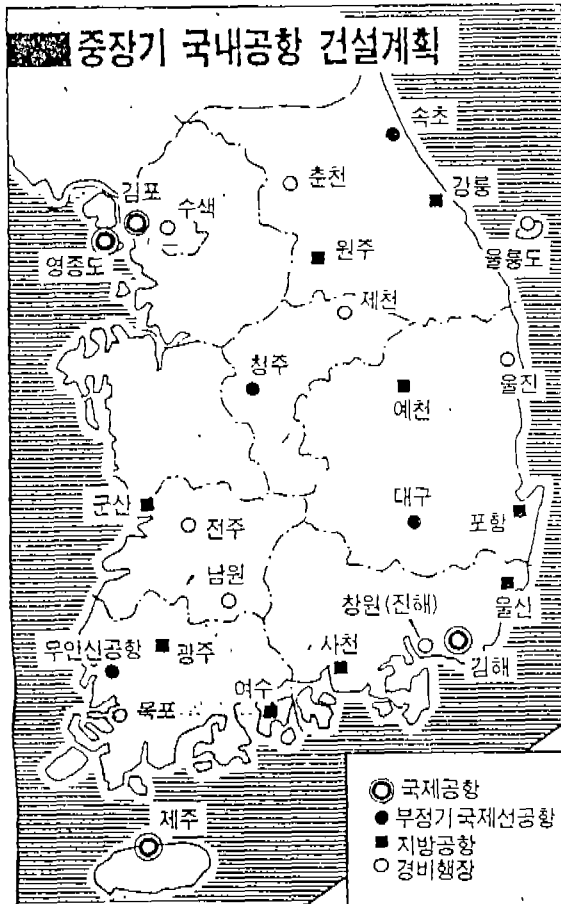
산업연구원(KIET)은 격주간으로 발행하는 실물경제지 4월13일자의 韓·中·日 신산업협력이라는 특집에서 安永守 책임연구원의 기명 논설을 통해 이같이 주장하여 업계의 관심을 모았으며 4월13일자 한국경제신문에도 보도되었다.

동 논설의 개요는 다음과 같다.

우선, 항공기를 생산하기 위한 설비를 어느 국가에 설치하는가의 문제이다. 항공기산업은 대부분의 부가가치가 최종 조립에서 창출되고 산업의 특징인 높은 기술파급 및 산업연관 효과가 대부분 최종 조립에서 나타난다. 따라서 우리는 최종 조립을 위한 生産라인 확보를 협상의 최우선 과제로 삼아야 할 것이다.

실제로 양국간의 협상과정에서 이 부분이 최대의 관심사로 등장할 가능성이 높으며 이 과정에서 中國은 각자의 수요에 따라 각각 자국내에 생산설비를 갖추자는 제안을 할 가능성이 높다. 이 경우 中國은 내수시장 규모가 매우 크나 우리의 경우 100 인승급의 항공기 수요가 항공기 개발 후 10년간인 2010년까지 불과 20~30대에 그칠 전망이다므로 우리에게 불리하게 작용할 수 있다.

또한 항공기는 規模의 經濟가 매우 크게 작용하는 대표적인 산업인데, 생산라인이 분리될 경우 규모의 경제 미달과 생산비용 상승을 유발하여 경쟁력을 확보하기



## 정책·제도해설

힘들다. 이를 해결하기 위해서는 상호간의 비교우위를 살리는 방향으로 협상을 진행해야 할 것이다.

우리는 비교우위에 있는 제품의 품질 제고를 통한 상업화 능력과 판매능력을 강화하여 최종조립에 특화하고, 中國은 低賃金を 바탕으로 하여 부품생산을 통한 경쟁력 확보로 시장진입을 피하는 전략을 추구해야 한다는 점을 강조할 필요가 있다.

### 변칙 할인등 못하게 교통부, 항공법 시행령 개정안예고

앞으로 항공공간 과당경쟁을 벌이거나 우리나라의 항공협상대상국에 국익에 위배되는 정보를 제공할 경우 해당 항공사는 3천만원의 과징금을 물게 된다.

교통부는 4월 12일 이같은 내용을 골자로 하는 항공법 시행령 개정안을 입법 예고하고 법제처 심의등 관련절차를 거쳐 오는 6월 28일부터 시행키로 했다.

개정안에 따르면 특정항공사가 항공운임을 과도하게 할인해 주거나 예약을 지나치게 많이 받아 물의를 빚을 경우 3천만원의 과징금이 부과된다.

또 自社이익을 위해 우리나라의 항공협상대상국에 국내 경쟁사 관련 정보를 제공했을 때에는 과징금 3천만원, 타항공사를 비방하거나 승객들을 현혹케 하는 광고를 냈을 경우에는 2천만원을 각각 물

도록 했다.

개정안은 이밖에 항공기 사고발생때 사고지점을 쉽게 식별할 수 있는 특수설비를 갖추도록 했으며 사고원인을 규명하기 위한 △조사관 임명 △조사방법 △관련기관 협조사항 등의 근거규정을 마련했다.

### 宇宙 향한 自立 구체화 다목적 실용위성 개발 착수 항공우주연구사업주관

정부의 다목적 실용위성개발사업계획이 드디어 확정됨으로써 우주기술자립을 위한 행보가 구체화되었다.

정부는 오는 98년 3월까지 정부 지원 1천4백15억원, 민간출연 2백35억원을 포함, 총 1천6백50억 원을 투입해 해양탐사, 환경관측, 과학실험 등에 활용할 수 있는 지구저궤도용 다목적 실용위성을 개발, 발사하는 계획을 확정했다.

이같은 계획을 달성키 위해 정부는 「다목적 실용위성개발사업추진위원회」를 정부부처 및 產·學·研 대표로 구성해 연구사업의 기획 및 조정을 담당케 하고 연구사업은 항공우주연구소가 주관이 되 산·학·연 협동으로 개발을 추진한다는 것이 이번에 마련된 사업계획의 골자이다.

이번 정부의 계획은 우리별 1, 2호 및 과학로켓 1, 2호가 성공적으로 발사됨에 따라 관련기술이 미약하나마 어느정도 축적됐다는

자신감에서 비롯된 것으로 이번 계획이 성공리에 완수될 경우 그동안 우리의 기술이 아닌 외국기술에 의해 우주사업이 이루어지고 있다는 비난을 잠재울 수 있을 뿐만 아니라 원천기술의 확보가 가능해 우주관련 기술의 자립과 함께 관련 산업의 육성을 도모할 수 있을 것으로 예상하고 있다.

실제 정부는 이번 사업이 종료되는 98년에는 위성관련 원천기술 및 자체시험시설을 확보할 수 있게돼 본체의 국산화가 60% 수준에 육박할 것으로 예상되고 있다.

그러나 이번에 확정된 계획이 갖는 의미는 이같은 개발계획과 함께 그동안 위성개발사업을 둘러싸고 빚어졌던 주도권싸움을 일단락시켰다는데서도 커다란 의의를 찾을 수 있을 것으로 보인다.

우선적으로는 이번 계획이 과거 처, 상공부등 관계부처의 합의에 의해 도출됨으로써 우주개발과 관련 치열한 신경전을 벌였던 양부처의 갈등이 진화돼 범부처차원에서 우주개발사업을 추진할 수 있는 기반을 마련했다는 것.

더구나 중복투자문제로 국회에 까지 비화됐던 과거처 산하 한국과학기술원의 인공위성연구센터와 항공우주연구소간 마찰도 이번 계획이 확정되면서 완전정리돼 항공우주연구소를 단일축으로 효율적인 연구개발체제를 확립시킨 것도 커다란 성과로 받아들여지고 있다.<관련기사 12면 참조>