

속소에는 빈방이 없다

(아·태지역 항공기 정비시설 부족)

교통부 항공국 항공기술과 김 광 회

서론

중국과 아시아·태평양지역 도처에 민간상업항공의 급속한 성장으로 항공기 기체정비시설은 이 지역과 특히 중국의 성장예측을 근거로 2005년까지 계속하여 압박받을 것으로 예상된다. 미국 버지니아 소재 항공자문회사인 AVITAS사의 최근 연구결과에 의하면 “아시아는 아슬아슬하며 그들의 정비시설용량은 풍부하지 못하고 겨우 충족되고 있다”라고 하였다.

아·태지역의 상황은 세계의 정비시설과는 완전히 대비되고 있으며 세계 정비사업자에게 있어서는 공급과다로 지속되고 있다. 이것은 격납고는 빈 공간으로 남아있고('93. 11 현재) 이로 인하여 가동률은 떨어지고 있다. '90년에 시작되었던 불황은 여러 시설들을 닫게 하였고 많은 인력에 대하여 작업을 쉬게하거나 활동을 감소시켰다. 한편으로 아·태지역 정비사업자들은 미국과 유럽에 비교하여 그들의 정비시설이 보다 적은 규모임에도 이 지역내

교통량의 폭발적인 증가로 성장이익을 즐기고 있다. 그러나 홍콩 항공기 엔지니어링사(HAECO)의 경우는 이 지역외로부터의 경쟁사에 의한 가격내림에 관하여 불만을 가지고 있다.

아·태지역 정비작업장들은 미국이나 유럽내 그들의 경쟁사보다 더 미래가 밝으며 훨씬 더 좋게 발전되고 있다. 따라서 이 지역내 정비사업자들은 항공사 성장과 함께 계속하여 압력을 많이 받게 될 것이다. (표 1 참조)

AVITAS 연구에 의하면 지역내 본거지를 둔 항공기에 한하여 사업의 근원을 고려한다면 추가하여 “동등한” 격납고로 15 BAY가 2000년에 만족한 사업수요에 필요하게 될 것이다.(AVITAS에 의하면 동등한 격납고 BAY는 대형기 BAY로서 연간 266,900 근로시간을 갖음.)

이러한 정비시설의 요구는 AVITAS가 연구한 예측성장율 6%보다 다소 많은 7%의 성장율로 한 것이다. 정비수요의 크기는 지역내를 기준으로 산출하였으나

〈표 1〉 '94 현재 아·태지역 독립정비시설

정비시설	장 소	격 납 고 BAY		
		대형(WIDE BODY)기	소형(NARROW BODY)기	계
AIROD	말레이시아	2	6	8
AMECO	중국	1	2	3
ASTA	호주	2	0	2
GAMECO	중국	1	3	4
HAECO	홍콩	4	3	7
MELBOURNE JET BASE	호주	0	4	4
SAECO	싱가폴	3	0	3
SIAC	싱가폴	3	0	3
TAECO	중국	2	0	2
총 계		18	18	36

* 격납고 BAY는 완전한 정비와 인력 포함.

AVITAS는 유럽의 대형항공기의 10%, 북미지역의 5% 정도를 더 추산하였다. 남미지역의 대형항공기 보유 항공사들은 이 지역내의 정비 서비스를 찾아 볼 것으로 예상된다.

독립된 정비시설의 수요는 만일 다른지역에서 계속하여 아·태지역으로 돌아온다면 한층더 많게 될 수도 있을 것이다.

정비수요

전세계 항공사에 충분한 서비스를 제공받도록 하기 위하여는 아·태지역의 정비시설을 찾을 것이고 2000년에는 추가로 동등한 40 BAY가 요구될 것이다. 이것은 6% 성장될 것으로 본 것이며, 신규로는 모두 55 BAY가 필요하게 된다는 것이다.

이러한 요구는 정비능력이 연간 15% 초과 성장한 것으로 정비시설

로 볼 때에 불가능한 목표성장율이며 12% 성장율은 틀림없으나 12% 성장도 정비능력의 한계까지 이른 것이다.

AVITAS는 확정중인 다수의 항공기에 의하여 이러한 요구에 도달하였고 이들 항공기는 예측기간동안 제3정비사업장을 지원할 것이고 각각의 항공기 형식의 경험을 근거로 한 연간 정비요목이 발생된다. 분석가는 항공사와 독립 정비시설의 실제작업을 근거로 작업장 생산성과 이용율을 결정하였다. 실제 항공기 대수에 의하여 AVITAS는 지금의 아·태지역 독립정비시설로부터 대략 대형항공기 279대, 소형항공기 418대를 추산하였다. 세계의 기타 다른지역은 대형기 234대, 소형기 152대가 추가될 것이다.(표 2 참조)

아·태지역은 2000년에는 전체수가 대형기 632대, 소형기 711대가 될 것이다. AVITAS는 대형기가 총

742대, 소형기가 839대의 수요가 있을 때인 2005년에 가서는 수요와 공급이 균형을 이룰 것으로 내다보았으나 이 시나리오의 예측불허는 중국 항공사의 성장율이다.(표 3 참조)

LA에 소재한 스피드 뉴스에 따르면 중국본토 항공사가 운영하는 항공기는 361대이며 '94년 중반에 118대 더 주문하였으나 1988년 이래 항공교통량은 연간 적어도 20%씩 증가하였으나 중국당국은 안전과 체계통이 포화상태로 기울고 있음에도 대응을 더디게 하고 있다.

이러함에도 불구하고 항공교통량은 '94년에 18%, '95년에는 12% 증가할 것이라고 AVITAS는 내다 보았다.

역설적으로 중국본토의 정비능력 개발은 고수준의 노동율로 동반하지 못함에도 불구하고 중국 명성은 저임금의 생산자이며 이러한 것 때문에 급속히 발전될 것이다.

〈표 2〉 지금의 세계 정비수요

지 역	항공기 구성			아·태지역 정비시설 수요		
	대형기	소형기	계	대형기	소형기	계
아·태	814	755	1,569	279	418	697
인도·파키스탄· 방글라데쉬	63	85	148	14	39	53
중 동	164	143	307	86	113	199
동·남아프리카	103	355	458	10	-	10
북 미	940	4,311	5,251	47	-	47
남 미	107	678	785	5	-	5
구 주	715	2,001	2,716	72	-	72
총 계	2,906	8,328	11,234	513	570	1,083

결 론

이러한 변화는 몇년동안 보지 못하였던 것으로서 "2000년 이후 중국은 그들의 권리와 매우 강한 재능으로 다가올 것이고 낮은 비용 환경으로 문제를 해결할 것이다"라고 덧붙였다.

최근 얼라이드 시그날사를 포함하여 중국내에 투자회사들은 확장계획을 발표하였다. 얼라이드 시그날사는 TAECO(Taikoo Aircraft

〈표 3〉 계획된 정비수요(1994~2010)

지 역	연 도	항 공 기 구 성			아·태지역 정비시설 수요		
		대형기	소형기	계	대형기	소형기	계
아·태	1994	814	755	1,569	279	418	697
	2000	1,030	955	1,985	353	529	882
	2005	1,223	1,134	2,357	419	628	1,047
	2010	1,453	1,347	2,800	498	746	1,244
아·태외	1994	2,092	7,573	9,665	234	152	386
	2000	2,356	8,528	10,884	279	182	461
	2005	2,731	9,886	12,617	323	211	534
	2010	3,166	11,461	14,627	374	245	619
총 계	1994	2,906	8,328	11,234	513	570	1,083
	2000	3,386	9,483	12,869	632	711	1,343
	2005	3,954	11,020	14,974	742	839	1,581
	2010	4,619	12,808	17,427	872	991	1,863

Engineering Co)와 합작하여 지난해에 발족, 신생기업으로서 자사 장비품에 대한 정비시설을 창설중이며, 개업스케줄은 '96년이다.

또한 싱가포르 에어로 스페이스사는 지난 8월 창이국제공항 서비스사와 합작하였으며, 센젠공항과 싱가포르도매항공은 합작하여 센젠항공기 정비기술회사를 창설하였다. 아메코 베이징과 같은 기 설립된 회사들은 그들의 정비기술 숙련도를 지속하여 발전시키고 있다. 아메코는 최근 첫번째로 B737-400 "D" 점검을 성공리에 수행한 바 있다.

AVITAS는 아시아의 정비 인프라의 향후 공급에 대하여 초점을 맞추어 평가하였는데 국제적 예측, 다른 항공자문회사는 아시아의 항공사에 대한 "C" 및 "D" 점검의 총비

용은 1994~2003년 기간동안에 150억 불로 추산하였다. 따라서 아시아의 항공사들은 "C" 및 "D" 점검을 위하여 연간 15억불을 지출할 것으로 예상된다.

이 지역의 항공사인 가루다항공과 말레이시아항공은 이미 자사밖의 독립정비작업에 흥미가 있음을 나타내었다. AVITAS에 의해 예측된 거대한 수요는 이 지역내 정비사업자

들이 전세계에 있는 그들의 동종업자에 비하여 부럽지 않은 위치내에 자신들이 있다는 것을 암시해 주고 있다.

끝으로 우리나라도 독립정비시설에 대하여 관심을 가져볼 때가 왔으며 특히 양질의 인력이 있다는 것은 투자할 수 있는 좋은 조건이라고 생각되어진다.

구인·구직 안내 취급

다음호부터 업계의 인력 수급을 지원하기 위하여
구인·구직안내를 취급합니다.
 회원사의 구인자료와 구직자의 이력서를
 편집실로 보내주십시오.