

# 한·중산업협력위 중형항공기분과 2차회의 결과요약

## 9월까지 각자 정부에 조사보고 내년이면 본격 작업시동



박재운 통산부장관이 양측 대표단의 노고를 치하하고 중형항공기 사업의 성공을 당부했다.

### 회의경과

한·중산업협력위원회 민간항공기 분과위원회 제2차 회의가 지난 4월 17일부터 22일까지 서울 롯데호텔과 제주도 제주신라호텔에서 열려 예정된 의제를 협의

처리하여 중형항공기 개발사업이 진일보하는 실적을 남기게 되었다.

이번 서울 회의는 작년 10월 9일부터 11일까지 중국 북경에서 열린 제1차 분과위원회에서 금년 3월에 열기로 작정되었던 것을 연기하여 4월에 개최하게 된 것이다.

이번 제2차 회의에도 한국측은 통상산업부 기초공업국 이진우 국장을 수석대표로하여 25인의 각계 대표가 참석했고 중국측은 국가경제 무역위원회 경제정책협조탕수시아국장등 대표 20인이 참석했는데 회의는 먼저 제주도 소재 제주신라호텔에서 3박4일간을 회의하였고 이어 서울로 들어와 서울 롯데호텔에서 마무리 회의를 가진 후 22일 폐회했다.

이번 회의에서는 제1차 회의때의 결의에 따라 각자 조사해 온 타당성 조사를 회의에 보고하고 관련문제를 협의키로 함에따라 이번 제2차 회의의 주의제를 양측 실행기관이 조사한 타당성을 보고 받고 항공기 제원과 개발계획을 협의하는 순서대로 진행되었다.

이와 같은 의사일정에 따라 의제는 다음과 같이 했다.

### 의제

- 양측의 그간 추진동향 설명
- 공동 타당성 조사결과 보고
- 협력에 관한 일반사항 질의 및 응답
- 현안에 관한 양국의 입장설명
- 세부내용에 관한 협의
- 합의 의사록 서명

위의 의제를 시종 화기에 찬 분위기에서 양측 대표들에 의해 진지하게 토론 협의한 결과 다음과 같은 합의를 도출하여 양측 대표가 합의 의사록에 서명했다.

### 합의 내용

• 제3협력선과 아시아 협력선 선정을 양측 주관업체 (한국 : 중형항공기 사업조합, 중국:항공 공업총공사)가 공동으로 선정한다.

• 조립장 및 공동설계사무소 위치 등 사업관련 제반 사항을 포함한 상세 타당성 검토를 조속히 완료하여, 1995년 9월말까지 양국정부에 결과 보고서를 제출함

• 개발기종은 제1차 분과위원회에서 합의한 대로 100석급(100석급 기본형의 개념은 100~120석 규모의 기종)을 추진키로 재확인함

• 기타 기술적인 내용(판매전략, 판매가능대수, 생산 원칙, 합작회사 조직 등)에 대해서는 완전 의견일치를 봄



양측대표단 기념촬영

• 제3차 분과위원회를 1996년 상반기중 중국에서 개최로 함

### 공동조사 보고내용 요약

이번 회의의 주 의제였던 타당성공동조사 보고내용을 간추려 보면 다음과 같다.

#### (1) 개발기종의 주요 제원

이륙거리 1,500m, 설계속도 M0.82, 경제운항속도 M0.78(시속 955km)

#### (2) 개발기의 판매가능 대수 예측

양산시점인 2000~2013년의 14년간의 세계 수요와 개발 중형항공기의 판매가능대수를 시산한 내용은 다음과 같다.

- 세계시장 수요규모 2,023대
- 개발중형항공기 판매가능예상대수 412대(20.4%)
- 손익분기점 : 양산시부터 20년간에 300대수준

#### (3) 향후개발 일정

- 95. 9. 사업성검토 완료
- 97. 3. 형상확정
- 98. 2. 조립개시
- 98. 6. 설계완료
- 99. 6. 초도비행
- 2000. 9. 인증획득
- 2000. 12. 인도

#### (4) 양국간 실무분담 원칙

- 개발작업을 가격기준에서 원칙적으로 동등 분배
- 초기개발단계의 설계는 한·중 양국 공동 설계팀이 수행
- 상세 설계내용 및 작업분담은 제3국 기술 협력선 선정후 결정

#### (5) 생산계획

- ① 생산원칙
  - 생산도면의 90% 완성에 앞서 세부적 제조

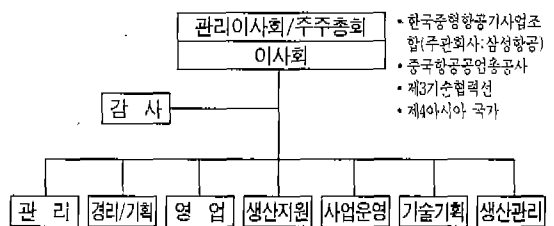
및 생산계획 수립

- 원가절감 품질제고 등을 위해 제조기획팀이 초기 설계단계에서 설계팀에 참가
- 다국적 프로그램에서는 부품공급체계 등 생산 인터페이스 정비

#### ② 개발인력 투입계획

구분	년도	1차년도('95) (개발시작년도)	4차년도('98) (개발사업 피크시)	7차년도(2001) 양산시작시
설 계		141	664	65
생 산		4	1,513	-
치공주제작		4	1,182	-
품 질 검 사		2	214	-
계		151	3,573	65

#### ③ 합작회사 조직



### 해설 (성과와 평가)

• 제3협력선 선정에 있어 공동전략 및 공동수행에 양국이 합의함에 따라 양국의 업계가 개별적으로 조사, 협의를 진행시 나타난 비효율성 등의 문제점을 보완할 수

있게 되었다.

• 95. 9월말까지 양국의 기업간에 공동으로 중형항공기 공동개발을 위한 세부사업계획을 수립하여 양국정부에 승인을 받도록 합의를 봄에 따라, 제3기술협력선 및 제4아시아 참여국, 설계사무소의 위치, 합작투자 회사의 위치, 조립장 위치 등에 대하여 95. 9월말까지 일괄타결이 가능하게 되었다.

양국정부는 기업이 제출한 보고서에 큰 이의가 없는 한 승인할 것으로 보여 금년에 모든 사업이 확정되고, 내년부터는 사업이 본격적으로 추진될 것으로 예상된다.

• 가장 관건이 되고 있는 조립장 위치 문제에 대해 양국이 기본 입장을 밝히고, 양국정부에 보고키로 하였는데, 중국측단장은 4월 22일 장관주최 오찬행사에서 「조립장 문제가 동 사업에 걸림돌이 되지는 않을 것이다」라는 공개적인 발언을 하여 타협의 여지가 충분히 있음을 시사한 바 있다.

현재 실무적 차원의 논의에서 조립장의 양국 공동설치 문제는 상호공감을 하고 있으나, 시제기의 최초 출고 위치와 관련한 기술적인 사항이 문제점으로 부각될 가능성이 있다.

### 제3협력선 개관

제 3협력선의 선정을 위하여 선진각국의 유수항공기 제작사들의 움직임을 개관하면 다음과 같다.

#### (1) 미국 보잉사

95. 4. 10일 Boeing의 민항기부문 사장인 Ron Woodard가 중국경제제도개혁 관련회의인 "China Summit"에 참여하여 AVIC의 왕양 부총경리와 2번에 걸친 중형항공기 개발관련 협상을 하였으나 사실상 결렬되었다.

이 자리에서 중국측은 ①일본과의 관계정리 ②한·중 공동개발에 참여할 구체적인 Boeing의 새로운 100석급 기종제시를 요구하였으나 Boeing측에서 확답을 하지 않았다. 또한, 최근 일본이 Boeing의 B737-X 공동개발사업

에 참여키로 하였다는 외신보도(일본경제신문 4. 18)도 참작할만하다.

이러한 동향과 관련하여 중국은 현재 Boeing의 시애틀 공장에 파견중인 8명의 인원중 5명을 4월말 철수하고, 5월초 예정된 사업관련 포함 공동타당성 조사를 연기하는 등 결렬된 회담에 불만을 표시하고 있다.

#### (2) 독일 DASA

95. 5. 4일 북경에서 한·중·DASA의 경영진회의를 열어 사업력구도 및 DASA측의 협력제안에 대한 논의할 예정이다.

이 회의에는 한국측에서 삼성항공 정담 부사장, 중국측은 AVIC 왕양 부총경리 그리고 DASA측은 Methorn 부회장이 참석할 예정이다.

#### (3) 프랑스 Aerospatiale

95. 5. 9~11일간 북경에서 3자회담 실무회의를 열어 그간 한·Aerospatiale간 수행한 공동조사작업에 대한 결과를 검토하고, 한·중·Aerospatiale 3자 공동작업의 향후일정을 토의할 예정이다.

#### (4) 일본

• 한·중 공동개발사업에 대한 일본의 입장 및 일본의 항공기산업 현황 파악을 위해 업계 실무자가 일본의 통상산업성 항공무기와 Hirai과장을 포함한 항공관련 기관을 95. 3. 29~4. 1에 방문한적이 있다.

• 일본측에서는 항공기 산업이 수익성이 낮고 리스크가 크기 때문에 장기적으로 항공기 산업 육성을 위해서는 한·일간 협력을 포함한 아시아 국가간 연합체 구성의 필요성을 강조함

• 그러나 한·중 중형항공기 공동개발사업에 대해서는 참여를 고려하지 않고 있다고 명백히 밝힌바 있으며, 현재 일본은 독자적인 YS-X 프로그램을 추진중이며, 협력파트너인 보잉사와는 B737-X 프로그램과의 연계를 추진중에 있어 기대하기 어렵다.