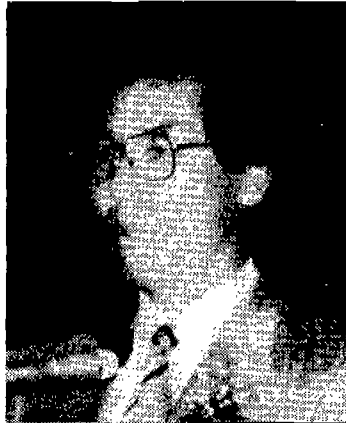


항공기산업의 적정구조 분석

세종대학교
항공산업연구소 소장 이기상

최근 우리나라 航空機産業은 軍戰闘機事業(KFP) 및 중형항공기사업 등의 대규모 國策開發事業의 추진과 더불어 크게 활기를 띠고 있다. 특히 政府는 2000년대 중반까지 동산업을 세계 10位圈 내에 진입시킨다는 목표를 골자로 "航空産業 長期發展計劃"을 수립 발표하는 등, 전에 없이 강력한 産業育成의 意志를 나타내고 있어, 바야흐로 우리나라 航空機産業은 뚜렷한 跳躍의 機會를 맞이하고 있는 듯 하다.



우리나라 航空機産業은 이제까지 민항기 및 군수기의 창정비 수행 政府의 군용기 수요를 중심으로 하는 斷續的인 政府조달 프로그램의 수행 및 보잉사, MD사, 에어버스사 등 선진 항공기제조사에 의한 부품위주의 하청 주문생산 등에 주로 의존하여 발전되어 왔다. 이에 따라 현재의 우리나라 航空機産業은 다분히 "地代追求形(Rent Seeking Type)"이고, 政府의존적이며, 海外的존적이고 民間爲主의 分散形"인 구조로 발전되어 왔다.

그러나 이러한 産業構造는 政府조달생산 및 외주물량의 下請生産을 위주로 하는 초기의 産業發展 단계에서는 필요하거나 또는 효율적일 수 있을지라도 앞으로 추구하는 바, 국제적으로 競爭力 있는 완제기를 개발 생산코자 하는 "의미있는 수준의" 航空機産業을 발전시키는 데에는 그 구조가 적합하지 아니하며, 오히려 산업의 장기적인 效率性을 크게 저해할 우려가 있다 하겠다.

航空機産業은 그 특성상 높은 기술적 파급효과, 막대한 투자위험의 부담, 상당한 크기의 규모의 경제, 세계적인 수준에서의 높은 시장집중성 등의 요인에 따라 일

반적인 의미에서의 市場機能이 크게 歪曲되어 있는 산업으로서, 적정한 수준의 市場構造 및 政府役割을 결정하는 것은 동산업의 성공적인 발전을 위해 가장 중요한 과제의 하나라 하겠다.

우리나라의 항공기산업을 장기발전 계획에서 제시된 대로 앞으로 10년 이내에 세계 10위권 이내로 성공적으로 진입시키기 위해서는 현존의 산업 구조는 적절하게 조정되어야 한다. 이

제까지의 다분히 "地代追求形"이고, 政府 및 해외 의존적이며, 민간위주의 分散形"인 산업구조는 보다 집중적이면서 또한 정부의 역할이 강화된 보다 효율적이고 강력한 구조로 발전되어야만 할 것이다.

현재 우리가 가지고 있는 제반의 국가경제적인 기회에 비해 航空機産業이 상대적으로 낙후되고 대외관계가 불리했던 이유는, 동산업이 본질적으로 가지고 있는 公共性 및 集中性에도 불구하고 우리의 산업 및 육성체제가 너무 과도하게 商業依存的이고 分散指向的인 데서 연유한 것이라 할 수 있다. 실제로 우리나라 항공기산업의 구조가 미국, 일본 유럽 및 일부 개도국으로 구성되어 있는 지구상의 20여개 남짓의 항공기산업 보유국 중 가장 분산적이고 민간기업 위주로 짜여 있다는 사실에 대해 특히 주목해야 할 것이다.

基本的으로는 産業의 효율을 극대화시키기 위해 市場構造를 보다 集中化시킴과 동시에 정부의 개입과 역할을 보다 직접적인 형태로 강화시키는 것을 원칙으로 향후 航空機産業 産業組織政策의 方向이 추구되어야 할

것이다. 市場構造의 集中化는 자원 낭비적인 중복투자의 요인을 제거하고, 자원의 집중적 활용을 통해 효율적인 투자계획의 수립시행을 가능케 할 것이다. 또한 이를 통해 기업들간의 소모적인 競争性 地代追求活動이 대폭 줄어들게 될 것으로 기대되며 기업의 활동이 보다 산업의 장기적인 발전목표에 부합되는 방향으로 유도될 것이 기대된다.

政府의 介入은 政府조달 및 기술개발지원 등으로 어차피 불가피한데, 이에 따른 政府의 역할이 부분적이고 간접적인 형태로만 이루어질 경우 우려되는 바 政府의 실패와 시장의 실패가 동시에 발생하여 産業發展에 양측면에서 장애가 작용한다. 적어도 産業發展의 초기단계에서는 政府가 보다 적극적이고 직접적으로 介入하여 국가자원의 투하에 대한 직접적인 책임을 政府가 지도록 하되, 우려되는 바 政府失敗의 요인을 최소화하는 방향으로 노력하는 것이 요구된다.

더구나 정부가 직접 참여하지 않고 산업집중을 유도할 경우에는 국민의 세금으로 조성된 공공의 자원을 특정의 민간기업에 집중하여 지원하는 꼴이 되는데, 이에 대해서는 소외된 업체의 반발 등 국민적 동의를 구하기 어려울 것이다.

한편 政府의 구매사업이나 개발지원사업 등의 국책사업과 관련이 없는 순수한 민간베이스의 사업활동은 그것이 현재 진행되고 있거나 계획되고 있는 국책사업과 심각하게 배치되지 않는 한 기업들에 의해 자율적으로 수행될 수 있도록 허용되어야 할 것이다.

政府의 介入을 효과적으로 강화시킬 수만 있다면 소위 용도별, 형태별 또는 기술별 분류에 상관없이 政府가 주도하는 1개 기업에 의해 우리나라의 航空機産業이 적어도 상당한 기간동안 육성 발전되어야 할 것이다.

이를 위해서는 각 부처별로 분산되어 있는 國策研究機能이 시너지효과를 낼 수 있도록 적절히 統合되어야 할 것이고, 이와 더불어 민간기업 및 대학의 과

학기술자원도 효과적으로 통합 활용될 수 있는 장치가 강구되어야 하겠다.

더불어 政府 각 부처에 분산되어 있는 航空機産業의 技術開發支援 機能, 産業育成支援 機能 등이 불필요하게 중복되거나 또는 서로 방해되지 않도록 통합적인 政府의 推進機構로서 소위 항공기산업발전 기획단 이 설치 운영되어야 할 것이다.

지금까지 반도체, 철강, 조선산업 등이 담당하고 있는 국가경제 내의 중추적인 역할을 앞으로 다가올 머지않은 장래에, 항공기를 포함하는 첨단 기계산업이 떠맡을 수 있게 하기 위해서는 정부주도형의 효율적인 집중형 생산체제와 정부내 범부처적인 강력한 산업육성지원 추진체제가 조속히 구축 가동되어야만 할 것이다.

國別 航空機産業 集中率(1993)

(단위 : 억 US, %)

국명	산업규모 (1992) ¹⁾	기업수 ²⁾ (1993)	1社 집중율 (1993) ³⁾	정부의 자본참여	기업명
한국 ³⁾	3	3	40.8	0	SSA, KAL, DHI
미국	736	5	45.3	0	Boeing, M.D. Lockheed, Bell, Sikorsky
일본	68	3	55.9	0	MHI, KHI, FHI
이태리	48	3	77.0	알레니아 정부투자	Aleria, Aermacchi, Agusta
프랑스	195	2	79.8	Aerosp. 75%	Aerospetiale, Dassault
영국	159	2	92.5	부분참여 Golden Share	BAe, Westland
독일	99	1	100.0	0	DASA
캐나다	48	1	100.0	-	Bombardier
스페인	9	1	100.0	-	CASA
네덜란드	20	1	100.0	22%	Forker
스웨덴	10	1	100.0	-	Saab
이스라엘	16	1	100.0	-	IAI
브라질	3	1	100.0	설립 당시 89%	Enbraer
대만		1	100.0	민영화 검토	AIDC
인도네시아	1	1	100.0	100%	IPTN

1) 일본항공우주공업협회, 「세계의 항공우주산업」, 1994, 3
 2) Flight International 94, 8, 94, 8, "Aerospace Top 100"(1993)의 수특사 실적률 사용·정리한다.
 3) 한국은 항공우주산업진흥협회 집계 1994년도 자료 사용