

항공우주산업 육성을 위한 금융지원 확대방안

산업연구원
기계산업연구실 실장 송병준

최근 우리나라 航空宇宙産業은 각종 개발사업의 활발한 진행으로 도약의 계기를 맞고 있는 가운데 향후 21세기의 국내의 航空宇宙産業은 경제의 지속적 발전과 산업구조의 고도화, 그리고 관련산업의 발달에 힘입어 크게 성장할 가능성이 높다.

그러나 항공우주산업 발전을 위한 금융지원의 범위와 규모는 우리가 21세기에 항공우주산업의 선진국으로 진입하는데 활용되기에는 크게 미흡한데

일례로 항공우주산업 육성과 관련한 유일한 法規인 航空宇宙産業開發促進法을 들 수 있으나 금융지원을 포함한 동법의 전반적인 내용은 대부분 추상적인 사항이 많아 현실과 상당히 괴리되어 있고, 특히 항공우주산업의 육성을 위해서는 대규모자금이 필요한데도 동법은 자금조달방법에 대해서는 전혀 언급되어 있지 않다.

보다 중요한 점은 향후 중형항공기와 다목적실용위성 개발사업 외에 대형여객기, 엔진, 헬기 및 방송통신용 인공위성, 발사체, 지상관제장비 등 더 큰 규모의 개발사업이 지속적으로 추진되어야만 우리의 항공우주산업이 2000년대에 先進國 진입이 가능하다는 것이다.

향후 2005년까지 항공우주산업의 研究開發關聯 投資規模는 4조 5,085억원이 소요될 것으로 전망되며 그중에서 항공기부문은 2조 5,005억원, 우주부문은 2조 80억원으로 전망되며, 전체 투자액에서 정부가 부담해야 할 자금 규모는 3조 2,657억원으로 전체의 72.4%에 달할 것이다.

따라서 항공우주산업의 발전을 촉진시키기 위해서는 우선 航空宇宙産業開發促進法의 내용에 자금조성을 명



문화시키는 것이 필요하다. 정부는 특정산업을 육성하기 위해 기계정되었던 모든 법들을 기능별 지원으로 전환시키기 위해 1986년에 「工業發展法」으로 통합·흡수한 바 있으나 「促進法」은 그 산업의 특수성과 중요성 때문에 현재까지 운용되고 있다. 따라서 이와 같은 중요성 때문에 동 「促進法」을 존속시키고 있는 것이라면 동산업의 육성을 위한 자금지원 규모도 타 산업과 차별화되어야 할 것이다.

특히 이미 70년대에 기능별 정책금융 지원으로 전환한 프랑스, 영국, 일본 등 선진국이 한결같이 항공우주산업 육성을 위한 특별자금 및 기금을 조성하였다는 사실에 주목해야 할 것이다.

유럽의 대표적인 항공우주국가들인 프랑스, 영국은 Launch Aid를 통해 에어버스사업을 비롯한 각종 개발사업들을 지원하고 있으며 일본은 「航空工業振興法」에 의한 「航空機國際共同開發促進基金」을 통해 주요사업들을 지원하고 있다.

또한 2005년 이후에도 지속적으로 개발사업을 추진하여야 하므로 더욱더 많은 개발자금이 소요되어 기존의 정부금융지원 방식 및 규모로는 항공우주산업 육성에 한계가 있으므로, 향후 20~30년간 지속적·장기적으로 항공우주산업을 육성하기 위해서는 특정연구개발자금, 공기반자금 등 기존의 金融支援과는 차별화된 대규모의 金融支援 方案을 마련하여야 한다.

이러한 大規模 자금의 조성 및 운용방법에 대해서는 프랑스-일본을 비롯한 선진국이나 인도네시아 등 여타

국가들의 금융지원 사례를 면밀히 분석한 후 이루어져야 할 것이다. 최근 WTO체제 출범으로 각종 연구개발 보조금에 대한 제약이 강화되고 있는 추세이므로 이에 대한 효과적인 대응방안이 필요하며 현재 항공기분야는

雙務協定에 의해 무역분쟁을 해결하고 있으나, 보조금 지급에 대한 선진국들간의 이해가 일치될 경우 WTO체제에 편입될 가능성도 배제할 수 없다.

주요 기술개발기관 관련 정부정책자금 지원 추이

(단위 : 억원)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995*
특정연구개발사업	900	1,070	1,300	1,022	1,461	2,000
공업기반기술개발사업	496	712	727	887	1,414	1,918
공업발전기금	630	845	845	1,000	1,585	1,745
계	2,026	2,627	2,627	2,909	4,460	5,663

자료 : 통상산업부, 산업정책과, 1995.
과학기술처, 연구기획과, 1995.
주 *는 계획임.

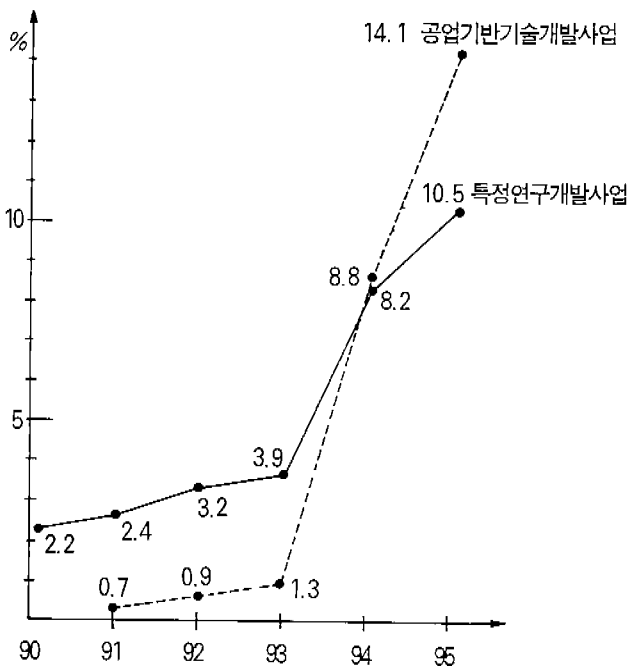
정부의 항공우주산업 금융 지원

(단위 : 억원)

구 분	1990	1991	1992	1993	1994	1995*	계
특정연구개발사업	20	26	41.5	40	120	210.4	457.9
공업기반기술개발사업	-	5	6.5	11.6	125	270	418.1
기 타	9.2	25	26.7	47.9	20.3	43.7	172.8
계	29.2	56	74.7	99.5	265.3	524.1	1,048.8

자료 : 통상산업부, 산업정책과, 과학기술처 기계조정실, 항공우주연구소
KAIST 인공위성센터
주 *는 계획임.

정부지원 자금별 항공우주산업 지원비중 추이



에어버스사업에 대한 국가별 지원내용(1967~89)

(단위 : 백만달러)

	프랑스	서독	영국	계
개발자금	2,619.5	3,860.4	1,223.0	7,702.9
- 기지급				
· A300/A310	988.4	1,489.5	82.9	2,560.8
· A320	755.2	790.3	393.9	1,939.4
· A330/A340	193.0	316.1	421.2	930.3
- 지급예정				
· A330/A340	682.9	1,264.5	325.0	2,272.4
기타지원자금	1,035.3	3,909.4	883.9	5,828.6
- 기지급				
· 생산보조금	-	578.5	-	578.5
· 자본유입	584.8	-	883.9	1,468.7
· 장기융자	186.0	-	-	186.0
· Civil Component	-	77.6	-	77.6
· Aircraft Equipment	109.0	-	-	109.6
· Aircraft Electronic	-	36.8	-	36.8
· Proving of Technology	155.5	-	-	155.5
· 환차보전금	-	231.3	-	231.3
- 지급예정				
· 생산보조금	-	1,053.7	-	1,053.7
· 환차보전금	-	1,931.5	-	1,931.5
지원자금 총계	3,654.9	7,769.8	2,106.9	13,531.5
기 상 환 액	373.1	68.5	20.7	462.4
지원자금 잔액	3,281.6	7,701.3	2,806.2	13,069.1

자료 Gellman Research Associates Inc., An Economic and Financial Review of Airbus Industrie 1990 10