



**록히드마틴 로탈사 인수
연간 매출액 300억 달러 예상**

록히드마틴사가 로탈사 주식 910억 달러를 매입하여 로탈사를 인수하였다. 이로써 록히드마틴사는 항공우주산업의 국방분야에 300억달러 판매고를 올리는 세계최고의 회사가 되었다.

록히드마틴사는 로탈사와의 계약이 합병이 아닌 "전략적 결합"이라고 표현하며 로탈사의 회장을 록히드마틴사

의 부사장에 임명할 것임을 밝혔다. 2월에 마칠 동 인수계약은 로탈사의 국방전자 산업과 시스템산업에 집중될 것이며 록히드 마틴사는 70억달러의 현금과 21억달러의 채무를 지불한다. 그러나 로탈 스페이스 비즈니스사는 합병에 포함되지 않으며 별도로 Lorai Space & Communication사로 독립 될 것이다. (이회사는 록히드 마틴사가 20%의 주식을 소유한 업체이다) 이로써 로탈사는 록히드 마틴사의 6번째 사업분야가 되었다.

**다목적실용위성 발사업체 입찰
국제경쟁 입찰방식으로 추진**

오는 99년 발사되는 다목적 실용위성의 발사체 선정이 국제경쟁입찰방식으로 추진된다.

과기처는 다목적실용위성을 실어보낼 발사체 선정을 위해 최근 세계 9개 로켓제조회사에 발사체 입찰참여를 요청하는 제안요청서를 발송했다고 밝혔다. 과기처가 참여요청한 발사체 제작업체는 미국의 록히드마틴, EU의 아리안스페이스, 중국의 長城公司 등 모두 9개업체인데 이들 업체들은 대부분 이번 입찰에 참여할 것으로 보인다.

다. 특히 과기처는 이번 발사체 입찰 신청항목중에 발사장 여건도 포함시킴에 따라 발사체 선정과 함께 발사장도 구체적으로 드러날 전망이다.

과기처는 발사체 선정을 위해 별도의 평가단을 구성하는 한편 가격·경험등의 일반부문과 제작조립시험능력등을 다루는 기술부문, 관리부문 등 3개부문을 평가할 예정이다.

이번 발사체 입찰 사업규모는 1백50억~1백80억원규모가 될 것으로 추정되는데, 과기처는 2월 15일 입찰서류접수를 마감하는 한편 3월말경 발사체 선정을 완료할 방침이다.

**현대전자 위성체공급계약 체결
글로벌스타 위성26기 제작**

鄭夢憲현대전자회장, 金柱瑤현대전자사장, SS로탈사의 존 클라인버그 수석부사장 알레니아 스파지오사의 에르네스토 발레라니회장등 3사 대표들은 현대전자 서울사무소에서 이같은 내용의 공동협정에서 조인했다.

이에 따라 현대전자는 오는 2005년까지 글로벌스타 사업에 들어가는 전체 인공위성 1백여기 가운데 26기를 제작, 공급한다. 저궤도 소형위성의 가격은 기당 1천5백60만

달러(약 1백20억원)로 현대전자가 공급하는 들량은 약 4억달러 규모.

인공위성 외에 현대전자는 지난 94년 SS로탈사에 저잡음증폭기(LNA)주파수변환기 국부발진기등 4천만달러 규모의 인공위성 핵심부품을 공급기로 한데 이어 이날 6천만달러어치를 추가로 계약했다고 한다.

현대전자는 위성사업단 소속 기술진 40명을 샌프란시스코에 있는 SS로탈사에 파견해 기술을 습득한 다음 알레니아 스파지오사에서 인공위성 시스템운영 및 제작기술을 이전받을 예정이다.

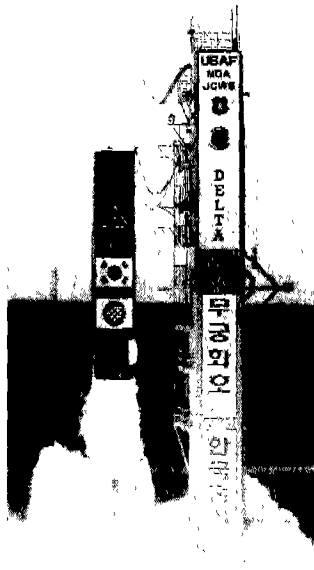
글로벌스타에 들어가는 1세대 인공위성 56기 가운데 현대전자는 가장 마지막에 쏘아올리는 위성1기를 내년중 알테니아 스파지오사에서 조립, 공급한다.

이후 수명이 다한 1세대위성을 대신할 2세대위성부터는 이전 본사공장에서 본격적으로 제작, 오는 98~99년 5기, 2000~2005년 20기등 모두 26기의 인공위성을 공급한다.

현대전자는 오는 2000년 이후 대량수요가 예상되는 정지궤도용 대형상용인공위성 제작사업도 두회사와 공동으로 추진키로 합의했다.

이날 鄭夢憲회장은 「글로벌스타 프로젝트에 이용되는 저궤도 소형 상용위성을 공급하면서 인공위성시스템및 조립생산기술을 습득, 중대형 상용위성을 설계 생산할 계획」이라고 밝혔다.

무궁화 2호 발사성공 한국통신 3,4호 발사계획 발표



한국통신은 '99년 무궁화 3호, 2005년 무궁화 4호를 발사해 위성관련기술을 개발하고 위성서비스를 고도화하기 위한 위성통신기술 발전계획을 수립, 지난 1월 9일 발표했다.

한국통신은 오는 2005년 1,580억원을 들여 무궁화 4호위성을 발사하고 설

계기술을 자립화하여 국산화율을 50%로 높이기로 했다.

무궁화 3호는 국산화율 20%를 목표로 올해부터 오는 '99년까지 980억원을 들여 개발하기로 했다. 무궁화 3호는 지난해 발사한 무궁화 1호를 대체하는 기능과 함께 서비스범위에 국내 및 아시아지역이 포함되는 지역위성으로 활용될 계획이다. 국가 초고속정보 통신망 및 아·태초고속통신망구축에도 활용된다.

무궁화 4호는 국산화율 50%를 목표로 2000년부터 개발에 착수, 2005년 발사하며 기가비트급의 초고속 위성통신 기술은 채용하게된다. 4호기는 완전한 국내기술로 설계 및 감리를 하고 중계기 관제시스템 지구국장비 위성체 버스의 핵심부품을 국내에서 개발, 조달키로 했다.

한편 무궁화 2호위성은 지난 1월 7일 성공적으로 발사되어 무궁화 1호와 함께 통신 및 위성방송서비스를 제공할 예정이다.

인공위성연구센터 위성연구동 기공 현대전자 건물공사 30억원 지원

한국과학기술원(KAIST) 인공위성연구센터. 소장 최순달)는 지난해 12월 29일 정근모 과기처장관, 윤덕용 KAIST원장, 현대전자 정몽헌 회장등 관계인사가 참석한 가운데 인공위성연구동 기공식을 거행했다.

인공위성연구센터는 지하 1층, 지상 3층으로 대지 2천8백평, 건평 1천1백평의 규모로 첨단 우주활용 시스템 개

발, 관련 신기술 시험, 위성서비스 활용 및 전문인력 양성 등 산업기술 연구개발기지로 활용될 예정인데 현대전자가 건물공사에 30억원을 지원하고 부대비용은 KAIST가 부담한다.

이로써 현대전자는 앞으로 10년간 2백평 규모의 연구공간을 무상 사용하고 KAIST와의 공동 연구개발 결과 발생하는 산업재산권의 공동 소유는 물론, 자사 제품에 이를 활용할 수 있게 되었다.

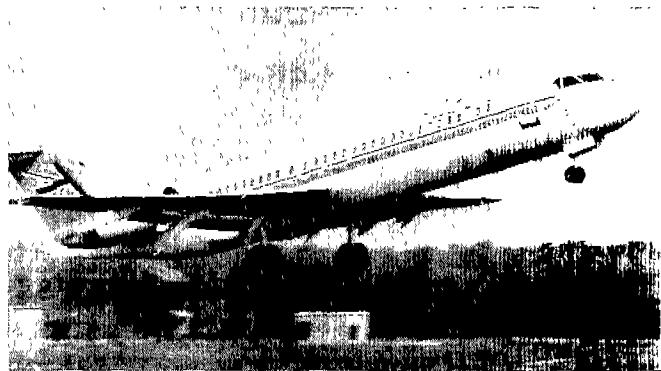
포커사 파산위기 최대주주 다임러벤츠 지원 중단

독일 최대 그룹인 다임러벤츠가 지난해 60억 마르크(약 40억달러)의 적자를 냈다고 발표함에 이어 네덜란드의 항공기제작사인 포커사에 대한 금융지원을 중단한다고 선언함으로써 파장이 이어지고 있다. 창립 이래 최악의 경영위기를 맞고 있는 다임러벤츠가 대규모 적자를 보게된 가장 큰 원인은 계열사인 다임러벤츠 아에로스페이스의 경영악화 때문으로 지적되고 있다. DASA는 엄청난 적자를 내온 네덜란드의 항공기제작사인 포커사에 대해 51%의 지분을 가진 최대주주다. 따라서 벤츠 경영진들은 수익성을 회복하기 위해서는 적자의 발원지인 포커사를 벤츠기업群에서 잘라 낼 수 밖에 없다는 쪽으로 결론을 내린 것으로 보인다. 특히 포커사의 11%지분을 보유하고 있는 네델란드 정부가 자국의 항공기제조업체에 대한 구제금융을 거부한 것도 다임러벤츠가 포커사에서 받을 빼개된 요인으로 작용했다. 결과적으로 포커 사는 파산을 할수 밖에 없으리라는게 업계의 전망이다.

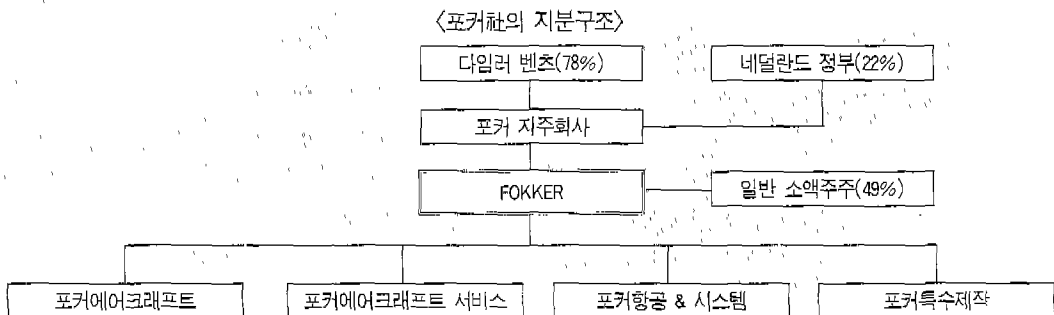
재산보전처분 및 법정관리를 신청한후 사업부별로 다른 기업에 인수될 것이라는 관측까지 나오고 있다. 이번 다임러벤츠-포커件은 벤츠그룹의 향후 경영방침과 세계 항공기 산업에 적지 않은 영향을 줄 것으로 보인다. 벤츠그룹의 경우 자동차부문등 주력업종에 투자를 확대하는 업종전문화에 한층더 박차를 가할 것으로 예상된다. 실제로 위토겐 슈

렘프 벤츠회장은 「수익성을 추구하는 사업재편에 주력할 것」이라고 밝혀 경영실적이 양호한 자동차부문에 회사의 힘을 집중할 것임을 시사했다. 또 항공기제조업과 관련해서는 이번 사태가 유럽항공기제조업의 재편을 가속화시키는 계기가 될 것으로 분석되고 있다.

포커 사는 네델란드의 항공기제조업체로 지난 1919년에 설립된 76년의 역사를 자랑하는 회사다. 1차 세계대전 때 독일의 최정예 전투기로 활약한 「레트 바론 폰 리트호펜」기를 공급하기도 했던 업체다. 지난 1924년엔 8인승 여객기 「포커 IV」을 개발, 네델란드~인도네시아 직항편에 취항키는데 항공기제작에서 선도적인 역할을 했다. 지난 92년에 벤츠그룹이 51%의 지분을 취득함으로써 다임러벤츠의 가족이 됐다. 이후 100인승 F-100기종을 주력제품으로 삼으려다 세계 항공산업의 공급과잉과 보잉등 초대형 메이커들과의 경쟁에서 밀려 근로자 해고등 비용감축노력에도 불구하고 파산위기에 처하게 된 것으로 보인다.



포커사의 대표적인 여객기 F-100



보잉사, 민항기시장 선두탈환 지난해 신기종 개발로 총346대 수주

보잉사가 작년의 파업에도 불구하고 주문량에서 346대를 기록, 맥도널 더글라스사의 114대, 에어버스사의 106대를 제치고 선두에 올랐다.

보잉사는 '94년에는 120대의 주문에 그쳐 에어버스사에 처음으로 뒤진 판매고를 기록했으나 신기종 개발에 따른 대규모 주문으로 정상을 탈환하게 된 것이다.

지난해 보잉사와의 경쟁에서 패배한 에어버스사는 335석급이상, 124석급 이하의 항공기개발이 완성되지 않았기 때문에 이러한 결과가 나왔다고 평가하였다.

보잉사는 지난해 신기종인 777의 대량수주(싱가포르, 사우디아라비아)를 비롯하여 유럽에서 경쟁이 치열했던 기종인 737도 판매에 성공하고, 747-400기종 또한 판매에

서 회복세를 보였다.

한편 맥도널 더글라스사는 '94년 20대 수주에서 지난해 114대의 수주로 급성장하였다. 그러나 이는 사우디의 32대 주문, 벨루젯(ValuJet)사의 MD-95의 50대 대량발주로 인한 것이며 2건의 주문을 제외하면 32대의 판매에 그친 것이다.

전체적으로 3개 항공사는 지난해 566대의 수주를 기록했으며 '94년 268대에 비해 2배가량 주문고가 증가하는 기록적인 성장을 이룩했다.

항공기 주문현황

AIRBUS

기종	주문	가격
A300-600R	2	\$0.2bn
A310-300	4	\$0.2bn
A319	30	\$1.2bn
A320	39	\$1.9bn
A321	12	\$0.7bn
A330	9	\$1.1bn
A340	10	\$1.3bn
계	106	\$7.0bn

BOEING

기종	주문	가격
737-3/4/5	47	\$1.8bn
737-6/7/8	129	\$6.0bn
747-400	39	\$6.5bn
757	13	\$0.8bn
767	26	\$2.5bn
777	92	\$14.6bn
계	345	\$31.2bn

MCDONNELL DOUGLAS

기종	주문	가격
MD-11	11	\$1.2bn
MD-80/90	53	\$1.8bn
MD-95	50	\$1.1bn
계	114	\$4.1bn

*현재 카타로그에 나와있는 추정치

일, 올해 항공우주분야 1억6백만달러 예산확정

일본이 96회계년도 항공우주산업에 대한 예산을 확정했다.

일본통상산업성은 최근 96회계년도에 항공우주분야 국제공동사업에 111억6천만엔(1억6백만달러)를 지원할 방침이라고 밝혔다.

동 지원예산에는 차세대 초음속수송기와 초/극음속 추진시스템의 기본연구를 위한 53억2천8백엔의 자금이 포함되어있다.

또 보잉 777의 개발프로그램에도 28억7천만엔이 투자되는데 일본은 동 개발프로그램중 20%의 디자인 설계를 담당하고 있다.

한편, 일본 통상산업성은 100석규모의 YS-X개발에 18억1천만엔을 책정했는데 이는 지난 회계년도에 비해 25%가 감소한 것으로 YS-X 개발연기 결정이 주 요인이다.

기타 예산배정으로는 미 제너럴 일렉트릭사의 CF34-8C 엔진프로젝트에 대한 30%자금지원이 있는데 동 프로젝트의 이시카와지마하리마중공업이 참여하고 있고 가와사키중공업도 동참하기를 기대하고 있다.

중국 항공운송사업 개방 미국 투자사에 25%자본참여 허용

중국정부가 최초로 자국 Hainan항공사에 미국 자본참여를 허용했다. 중국민항총국(CAAC)과 무역경제협력부가 2500만달러의 투자계약을 승인하여 그동안 항공기정비에 국한되었던 외국의 자본참여를 확대한 것이다.

그러나 중국민항총국은 자본참여한도를 25%로 제한했는데 중국 Hainan사는 이미 미국자본투자사와 관련된 Phoenix Information Services사의 예약시스템을 도입하였으며 현재 임대한 B737-300항공기 5대를 포함, 총 8대를 국내에서 운용하고 있다.

Hainan 항공사는 94년에 5,400만달러의 수익을 올려 중국에서 성공한 항공사중의 하나이다.