

삼성-Bell 헬기 공동 생산 계약 8인승 쌍발 경 헬기 개발

삼성항공은 Bell Helicopter Textron사와 손잡고 신형 헬리콥터 개발에 착수키로 결정했다고 발표했다. 개발될 헬리콥터는 8인승급 민수용으로 Heli-Expo에서 모델명이 Bell-427로 결정되었다.

예상되는 총 개발비는 3억 달러인데 그 중에서 6,000만 달러를 삼성이 부담한다.

양산 시 삼성항공은 헬기 동체를 제작하여 Bell사에 인도하고, 한국과 중국 소요 물량은 삼성항공에서 직접 조립하게 되어 있으며 향후 동남아 시장에 대한 판매권도 인수 받을 예정으로 있다.

금년부터 개발에 착수하여 1997년9월까지 개발을 끝내고 1997년12월부터 생산에 착수하며 1998년 10월경 FAA 형식증명을 받을 예정이다.

단발 제트 헬기인 B407기의 파생 기종인 동 427 헬기는 Eurocopter사의 EC 135 모델 및

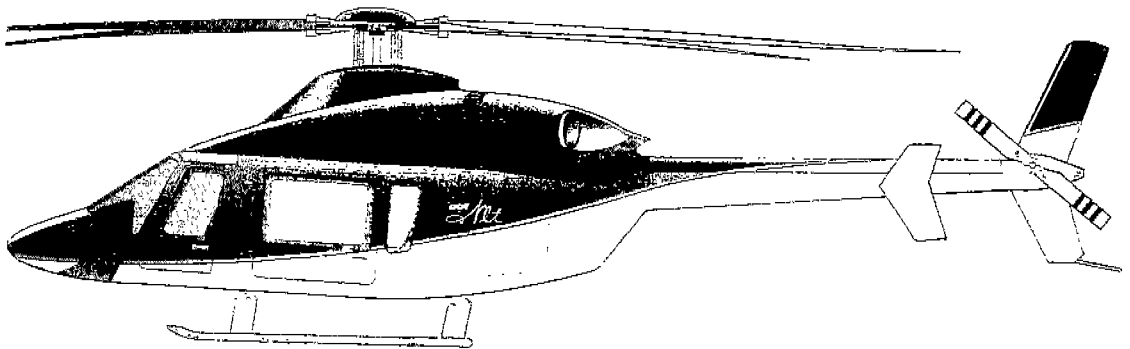
MD사의 MD Explorer와 경쟁 기종이 될 것으로 보인다. 동 8인승급 쌍발 경헬기는 세계적으로 가장 시장이 확대되고 있는 기종으로 세계시장의 50%를 점유할 경우 15년간 1,200대의 판매를 예상하고 있다.

신형 헬기의 총 중량은 2,725kg이고 탑재중량은 1,274kg이다. 최대 순항속도는 133노트(256km/h)이며 항속거리는 340해리(630km)이다. 95년 기준으로 대당 판매가격은 약 200만 달러 수준의 저가격이 책정될 것으로 알려졌다.

한편, 삼성항공은 동 사업을 위해 3월8일 본사 및 사천공장에서 2일간 국내업체를 대상으로 사업설명회를 개최. 1986년부터 Bell 412/212 헬기 협력업체를 비롯 40여개 업체에서 80여명이 참석하여 사업 참여를 타진하기도 하였다.

쌍발 경헬기 경쟁기종간의 비교

구분	Bell-427	EC-135	MD-900	A-109 P
제작사 (공동참여자)	Bell (삼성항공)	Eurocopter	MDCHC (가와사키, IIDII)	Agusta
최대이륙중량	6,000	5,500	6,000	6,000
탑승인원(인)	8	7	8	8
운영비(\$/h)	400	414	457	457
가격(\$ Million)	2.0	2.3	3.2	2.5
판매시기	'98. 10월	'96년말	'95년	'95년초



통상차관 주재 간담회 개최 11개 업계 대표와 진지한 토론

통상산업부 안광구 차관과 항공우주 업계 대표자가 모인 조찬을 겸한 간담회가 지난 3월 6일 팔레스호텔에서 개최되었다.

이는 항공우주 업계와 정부 당국간 산업 발전을 위한 대화의 장을 마련하기 위해 열린 것으로 정부에서는 통상산업부 안광구 차관을 비롯하여 이견우 기초공업국장, 이원걸 항공우주공업과장 등이 참석하였으며, 삼성항공 등 11개 업체 대표자들과 우리협회 이대원 회장과 광병구 상근부회장, 항공우주연구소 장근호 신임소장이 함께 배석하였다.

이날 간담회에서 업계 대표들은 투자가 많이 들고 자본의 회임기간이 긴 항공우주산업의 특성을 고려하여 특히 동 산업에 관계한 중소기업들의 애로사항을 인지, 타 업종과 차별화된 정부지원을 요청하였다. 즉, 외국의 경우와 같은 세제 인력 등의 지원과 소재 및 부품의 국산화를 적극 지원해 줄 것을 건의했다. 이와함께 항공우주산업의 효율적인 육성에 필요한 항공우주단지 조성과 입주시 세

제 및 자금 등을 지원해주고 국내 시험, 인증 체계를 조속히 구축하여 업계의 대외 경쟁력을 높여주고, 금년 10월 21일에 열리는 서울에어쇼에 정부차원의 관심과 지원을 요청했다.

이에 대해 안차관은 21세기의 미래 산업인 항공우주산업의 일선에서 노력하는 업계 대표의 노고를 치하하면서, 정부는 현재 소재 및 부품의 국산화 방안을 수립 중에 있으며 동 방안에 따라 앞으로 중소기업의 부품 산업 육성을 적극 지원할 것이라고 말했다. 또, 항공우주단지 조성 과 관련하여 경남 사천 진사공단내에 항공우주공업단지를 조성하기 위해 관계부처와 협의 중에 있으며, 시험 및 인증체제 구축을 위해서 미국과 적극적으로 협의하고 있다고 말하고 타 건의사항에 대해서도 적극 검토하여 업계의 애로가 해소될 수 있도록 노력하겠다고 말했다. 이번 차관간담회에서 정부에 건의한 사항은 다음과 같다.

- ▲후속 Project 조기집행 등 후속사업물량 지원 ▲중형항공기 Project의 원만한 추진 ▲타업종과 차별화된 항공기사업관련 중소기업의 육성지원 ▲항공기산업의 전문화 시책수립 ▲핵심부품 소재 엔진 국산화 추진 ▲미 BASA체결을 비롯한 품질인증체제 구축 ▲항공우주 산업단지 지원 ▲무궁화위성 국산화 지원 ▲서울에어쇼 지원

무궁화1호, 상용서비스 개시

무궁화호 위성을 이용한 위성통신시대가 본격 시작되었다. 한국통신은 지난해 8월 발사된 무궁화 1호위성의 시험을 완료하고 3월18일 경기도 용인의 위성관제소에서 김영삼 대통령이 참석한 가운데 위성통신 방송시대의 개막을 알리는 기념식을 가졌다.

김영삼대통령은 기념식에서 '우리나라도 우주공간을 중계로 한 정보통신 고속도로를 갖게 됐다'며 '무궁화위성 시대의 개막은 앞으로 10년간 전사업분야에서 약 14조원의 연관효과와 함께 세계 우주산업시장에도 진출할 수 있는 전기를 마련할 것'이라고 말했다.

무궁화 위성의 상용서비스가 시작됨에 따라 지난 '93년부터 인텔넷을 빌려 사용해 온 CATV프로그램 전송, 대기업 사내방송, 뉴스현장중계(SNG), 고속 데이터 통신 등 각종 위성통신서비스가 무궁화호로 전환된다.

한국통신은 이 밖에도 삼성데이터시스템, 한국이동통신, ETRI 등이 무궁화위성 중계기 사용 계약을 체결했으며 국방부, KBS, LG, 한화, 선경, 데이콤, 이동통신사업자 등이 무궁화호 위성사용을 위해 협의하고 있다고 밝혔다.

이날 김영삼 대통령은 황보한 한국통신위성사업본부장 등 총 22명에게 국민훈장 및 포장을 수여하였으며, 무궁화위성 제작참여업체로 유일하게 한라중공업이 대통령 표창을 받았다.

프랑스 항공산업 일원화 아에로스빠시알-닷소 합병

프랑스는 항공산업을 유럽공동체 구도에 맞추어 아에로스빠시알(Aerospatiale)과 닷소(Dassault Aviation)사를 합치고 대표적인 방산업체인 톰슨(Thomson)그룹을 민영화 하는 동시에 동사의 미사일등 군수 항공 분야도 아에로스빠시알사로 통합하겠다고 발표했다.

프랑스 정부는 현재 경쟁력 강화노력과 방위산업 재편을 위해 아에로스빠시알사와 닷소사와의 합병을 추진, 금년 6월까지 마무리하기로 하였으며, 톰슨사의 민영화와 합병도 2년내에 이루어지도록 유도하고 있다고 밝혔다.

시라크 프랑스 대통령은 방위위원회에서 '프랑스 방위산업은 미국과 비슷한 형태로 개편될 것'이라고 말하며 프랑스 항공방위산업의 과잉생산시설 및 분열에 대해 언급하였다. 아울러 시라크 정부는 군비축소를 골자로 한 군조달정책을 내년부터 5년동안 시행할 것을 계획하고 있다.

아에로스빠시알사와 닷소사는 초기 협상을 위한 합작작업팀을 구성하였으며 합병으로 새로운 회사는 4만5천명의 종업원에 연간 매출액이 약 110억 달러에 이를 것으로 전망되고 있다.

미라주 전투기를 생산하는 닷소사는 그동안 매출 규모가 자사보다 5배나 큰 공기업인 아에로스빠시알사와의 합병에 소극적인 반응을 보여 왔으나 시라크 대통령의 이번 조치로 조만간 합병이 이루어질 것으로 보인다.

톰슨사의 민영화 계획은 추가적인 합병으로 이어질 것으로 전망되고 있는데 아에로스빠시알과 영국의 GEC사와 연관된 사업은 오랫동안 계획하고 있었다. 프랑스 정부는 동사 주식의 6%를 보유하고 있다.

아에로스빠시알사의 지난해 매출액은 500억프랑(약8조원)이고 닷소사의 지난해 매출액은 116억프랑(약1조7천억원)으로 5대1 정도의 매출액 차이가 있으나 아에로스빠시알이 94년에 4억8천만프랑(약750억원)의 적자를 낸데 비해 닷소사는 1억4천만프랑(약210억원)의 흑자를 기록했다.

프랑스 국방정책 전면 개편

프랑스 시라크 대통령은 지난 2월23일 대대적인 군비 축소 계획을 발표했다. 프랑스는 2차대전 이후 꾸준히 국방력 향상에 힘써 왔으나 이번 조치로 닷소사의 라팔(Rafael) 전투기, 유럽콤퍼의 타이거 헬기, NH사의 NH-90 헬기의 구매가 대폭 축소되고 유럽형 미래 수송기 FLA 생산도 어려워지게 되었다.

군비축소 발표 내용을 보면 1997년부터 2015년까지 프랑스의 국방력을 유럽의 국방 전력에 맞추어 현재의 징병제를 지원제로 바꾸고 병력도 57만 7천명에서 434천명으로 감축한다는 것이다. 그리고 1997년부터 2002년까지 5년간 국방 예산을 18% 삭감하기 위해 1995년 기준 1,850

억프랑을 매년 1%씩 삭감한다.

이와같은 예산 삭감으로 해군용 라파엘 전투기는 인도시기가 30개월 정도 연기되고 구매량도 86대에서 60대로 줄인다. 공군용은 320대에서 300대로 삭감하고 인도도 2005년 이후에나 이루어진다.

이번 조치에서 가장 큰 타격을 받은 사업은 FLA 차기 수송기이다. 원래 프랑스는 FLA사업의 두번째 큰 파트너로서 60대를 구입할 예정이었으나 60억 프랑을 절약하기 위해 동 항공기 구매를 백지화 했다.

타이거와 NH-90 헬기의 개발자금은 계속 유지될 것으로 보이나 생산량을 340대에서 180대로 대폭 줄였다. 프랑스, 독일, 이탈리아, 네덜란드가 공동 개발한 NH-90 헬기는 1998년까지 726대를 생산한다는 야심찬 계획 아래 프랑스가 41.6%의 지분을 참여했다.

미국 록웰사 항공우주·방위분야 사업 매각키로

미국의 군수산업체인 록웰 인터내셔널(Rockwell Intl)은 35억달러 상당에 달하는 자사의 항공우주 및 방위분야의 사업을 매각처분하기 위해 구매자를 물색하고 있다고 미 월스트리트 저널지가 업계 소식통을 인용 보도했다.

이 신문은 이에 대해 보잉사와 맥도넬 더글라스(MD)사가 큰 관심을 보이고 있다고 전했다. 캘리포니아주 실버치에 위치한 록웰은 매출이 점차 줄어들고 있는 항공우주 및 방위산업분야보다 앞으로는 반도체와 공장 자동화 등 급속히 성장하고 있는 사업분야에 주력할 예정인 것으로 알려졌다.

록웰은 우주왕복선과 B-1B 폭격기, 보잉 여객기의 주요 부품 그리고 미사일 및 위성의 감지장치를 비롯해 항공기의 핵심 전자 및 자동차 부품등을 생산해왔다.

록웰은 지난 95년 ▲공장자동화 분야에서 35억9천만달러 ▲자동차 부품에서 31억2천만달러 ▲항공우주분야에서 24억5천만달러 ▲항공전자공학 분야에서 13억7천만달러 등 모두 1백29억8천만달러의 매출액을 올렸다.

세계 최대의 민간 항공기 제조업체인 보잉사는 지난해 여름부터 군수산업 분야의 강화를 위해, 그리고 전투기 등 군수사업 분야의 선두주자인 MD사는 록히드 마틴사 등 경쟁업체와의 경쟁력을 제고하기 위해 록웰의 항공우주 및 방위분야 사업의 구매에 각각 관심을 보이고 있다고 보도했다.

포커사 끝내 파산77년 항공기 제조 역사 막내려

네덜란드의 포커사는 3월15일 채권자 보호하에 있던 3개 계열사의 파산을 선언함으로써 77년간의 항공기 제조 사업에 막을 내렸다.

포커사의 벤 반 사이크 회장은 이날 암스테르담 쉬폴 공항에서 가진 기자회견에서 "이로써 네덜란드의 77년 항공기 역사가 종말을 고하게 됐다" 말했다.

반 사이크 회장은 인수협상이 성사되지 않아 파산이 불가피했다고 설명하고 5664명의 직원들에게 이같은 사실을 정식 통보했다.

엄청난 부채와 경영손실로 타격을 입었던 포커사는 독일측 파트너인 다임러 벤츠 그룹이 1월22일부로 현금 지원을 중단한 이후 네덜란드 정부의 금융대출로 간신히 명맥을 유지하며 백방으로 인수자를 물색해왔다.

포커사의 파산으로 가장 큰 타격을 받은 회사는 독일의 다임러벤츠, 영국의 쇼트브라더스, 영국의 롤스로이스 등으로 꼽히고 있다. 다임러벤츠는 1993년 포

커사의 대지분을 인수한 후 지금까지 출자한 돈을 잃을 뿐 아니라 그동안 포커사에 납품했던 항공기 부품판교가 막혔다. 쇼트 브라더스사는 포커사에 항공기 날개를 납품해왔고 롤스로이스는 상당량의 엔진을 공급해왔다.

유럽의 영국, 독일, 프랑스는 120석급 이내의 소형여객기 시장에서 미국에 대항하기 위해 긴밀히 협조해 오던 중 독일이 1993년 포커사를 인수하여 독자노선으로 돌아섰는데, 이번 포커사의 파산으로 독일의 다임러벤츠, 프랑스의 에어로스페이스, 영국의 브리티시어로스페이스사가 조심스레 재결합하지 않을까 예견되고 있다.



포커사가 97년부터 인도를 목표로 개발중이었던 최신기종 Fokker 130