



Fokker사의 몰락

77년 항공기 제조역사 마감해

네덜란드의 포커(Fokker)사가 77년의 항공기 제조역사를 마감, 지난 3일 15일 파산하였다.

벤 반 사이크 포커사 회장은 어남 암스텔담에서 가진 기자회견을 통해 네덜란드의 77년 항공기 역사가 종말을 고하게 되었다고 밝히고 공식적으로 포커사의 파산을 선언하게 되었다. 엄청난 부채와 경영손실로 큰 타격을 입었던 포커사는 '92년 다임러벤츠 에어로스페이스(DASA)사가 지난 1월 22일 금융지원중단을 선언한 이래 네덜란드 정부의 금융대출로 간신히 명맥을 유지해 오면서 외국 업체의 인수자를 물색해 왔다.

네덜란드의 대표적인 항공기 업체로 군림

포커사는 설립자인 Anthony Fokker 씨에 의해 지난 1919년 설립된 이후 네덜란드의 대표적인 항공기제조업체로 군림해왔다. 한때 독일(당시는 서독) VFW사와 합병하였던 시기가 있었으나, '80년 3월에 분리, 독립하여 네덜란드 정부로부터 항공기의 연구개발비를 지원받아 왔다.

포커사는 독일에 세계1차대전 당시 '레트 바론 폰 리트호펜'기를 공급하여

명성을 쌓기 시작하였으며, 1924년엔 8인승여객기인 '포커VII'을 개발 네덜란드와 인도네시아구간에 취항시키는 등 항공기제작에 선도적인 역할을 해왔다. 또, F27 쌍발터보프롭기(786대 판매)와 F28 쌍발제트기(241대 판매)를 생산하였으며 '83년도에는 2기종을 개발한 신형기인 'F50'과 'F100'을 개발, 94년기준으로 123대, 221대를 각각 판매하였다. 그후 '92년에는 F100의 동체를 축소하여 F70을 개발하기도 하였다.

1993년 DASA에 넘어가

한편, 지난 '93년 51%의 지분을 가지고 포커사를 인수한 DASA사는 이래 매년 적자를 기록했으며 재정난 타격을 위해 '90년대 초 1만4천명이었던 근로자를 약 7천9백명선으로 줄이는 등 일, 경영위기극복을 위해 노력해왔다. 그러나, 기하급수적으로 불어나는 적자(95년 40억달러)를 견디지 못한 채, 1월 22일 DASA사의 슈렘프회장의 금융지원중단 선언으로 파산위기에 처하게 되었다. DASA가 포커사를 포기하게된 이유는 벤츠사의 경영쇄신을 위한 DASA 재편과정에서의 정리와 네덜란드 정부(11%의 지분보유)의 구제금융지원거부를 들 수 있다.

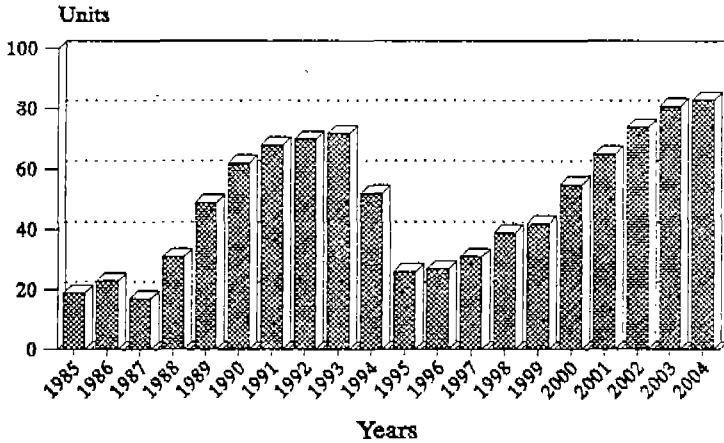
이후 포커사는 네덜란드에 재산보전 및 법정관리를 신청, 인수업체 물색을 위한 약 2달간의 여유를 가지고 파트너선정을 위해 노력했으나 마땅한 인수업체를 찾지못하고 결국 파산에 이르게 된 것이다.

1993년 이후 심각한 적자에 시달려 포커사가 이와 같은 심각한 적자에 시달려온 이유는 항공기 수요의 감소, 항공기가격하락, 네덜란드 길더화대비 달러가치하락 등을 들 수 있는데 무엇보다도 주문량의 50%감소가 적자 폭을 증가시킨 주된 요인으로 분석되고 있다.

70-100석급 항공기 수요의 감소

'93년을 교미로 70-100석급 항공기의 시장은 급격히 하강, '95을 교미로 약간의 증가추세를 보여왔으나 '93년도 70대 수준의 50%에 머무르고 있는 실정이었다. 물론, 기존의 생산 결과를 살펴보면 F100의 생산타락이 두드러졌는데 '93년도 57대 생산에서 10여대로 생산량이 대폭 감소되었다.(Forecast Intl./DMS Market Intelligent Report참조) 이는 미국이 '78년 항공사규제철폐법령을 발효시킨후 많은 항공사들이 우후죽순격으로 생겨, 요금과당경쟁으로 인한 적자경영과, 설상가상으로 '91년 걸프전 발발에 따른 여행자감소로 인한 운송업체의 타격등이 항공기 생산

70~100석급 항공기 시장의 변화



자료: DMSForecast

하락의 주 요인이라 할 수 있다.

항공기가격 하락

이와 같은 항공사들의 고전으로 인해 항공기제조업체들의 판로는 점차 줄어들고 있었으며 MD, ATR, Avro International사등의 유사기종의 과당경쟁으로 인하여 항공기가격이 대폭 감소되었다.

삼성항공등과 인수협상 결렬

한편, 파산위기에 있던 포커사를 인수하기위해 많은 업체들이 비밀리에 접촉을 해왔다.

많은 항공기제조업체들이 인수의사를 표명해왔으나 그중 삼성항공을 비롯하여 캐나다의 봄바르디어(Bombardier)사 등이 유력시 되어왔다. 이 두업체는 암스텔담으로 포커사현황파악을 위해 관계자를 파견하기도 하였는데 파산직전까지 이 2개의 회사가 유력한 인수업체로 물망에 오르기

는 했으나 비싼 인건비와 눈덩이처럼 불어난 적자, 회사경영의 문제점등으로 모두 포기하였다. 또 AVIC(중국항공공업총공사)도 포커사 인수를 적극검토하고 있다고 발표하였으나 이는 韓(중형항공기사업이 난항을 거듭하고 있는 시점에서 동 사업의 주계약자로 있는 삼성항공에 대한 견제로 보는 시각이 지배적이었다.

결과적으로 인수의사 표명시한인 지난 3월 15일, AVIC의 인수포기선언과 삼성항공의 매입의사 불통보로 포커사는 77년 항공기제조산업의 긴 역

사를 마감하고 파산하게 되었다.

파산후 후유증 심각-

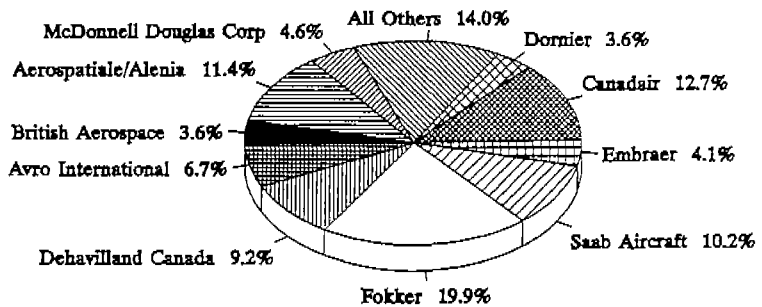
SAAB등 일부생산라인 인수추진 포커사의 파산이후 기존에 포커사로 부품을 공급하던 업체들도 심각한 타격을 입고 있다.

포커사에 날개제작을 담당하였던 영국의 쇼트 브라더스(Short Brothers)사나 엔진을 공급하던 롤스로이스(R-R)사등은 부품재고로 인해 고심하고 있으며 합병을 통한 경기회복에 나섰다.

한편, 파산된 포커사의 생산라인을 매입할 의사를 밝힌 스웨덴의 사브(SAAB)사는 포커사에 인수추진팀을 파견, 생산라인의 인수를 전제로 수익성여부를 타진중이다.

포커사의 이번 파산으로 유럽 뿐아니라 세계항공기업체의 일대 재개편이 이루어질 것으로 전망되는데 DASA사나 프랑스의 아에로스페이스알(Aerospaie)사, BAe사등의 새로운 협력체 재구축 등이 주목되어지고 있다.

지역 항공기 시장의 점유율 예측



자료: DMSForecast