

서울 에어쇼 '96 평가와 항공산업 발전 방안

서울대학교 항공우주공학과 교수 이동호



성황리에 막을 내린 서울에어쇼96은 국민적 인식제고와 우리나라의 항공우주산업을 전세계에 알린 의미있는 행사였다. 그러나 처음 치른 행사, 노하우부족 등으로 많은 문제점이 발생되었으며 이에따른 대안들이 98년 행사에 100% 반영되어야 할 것이다. 하지만 바늘과 실의 관계처럼 연관되어야 할 것이 바로 우리 항공우주산업의 발전인 것이다. 이 글에서는 서울에어쇼 '96을 평가하고 이와함께 우리나라 항공우주산업 도약의 전기를 마련할 수 있는 대안을 제시해 보았다.

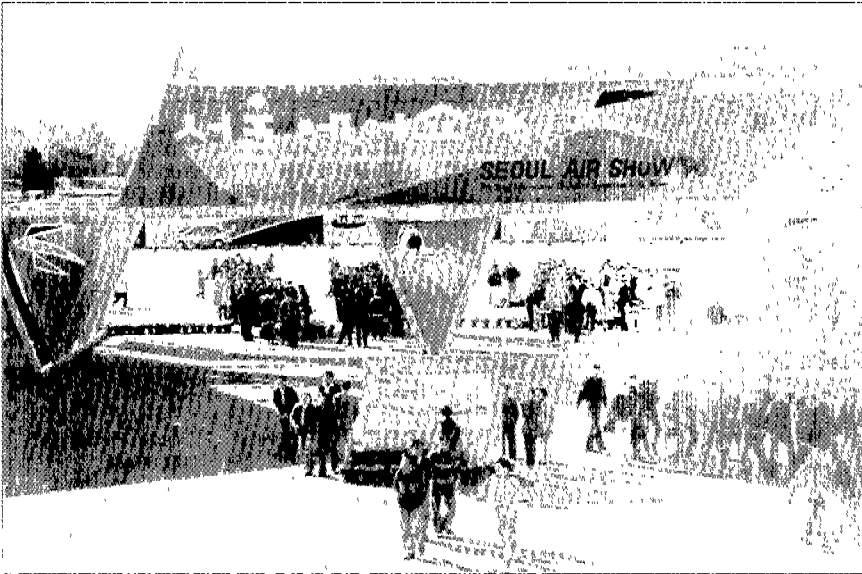
〈편집부〉

성황리에 막내린 서울에어쇼 '96

지난 10월 21일 부터 일주일간 성남의 서울 공항에서는 우리 나라 최초의 에어쇼가 개최되어 50여만 명에 이르는 수많은 국민들의 관심 속에 성공리에 그 막을 내렸다. 일반 국민들의 항공기에 대한 흥미는 물론, 우리 나라의 미래 첨단산업으로 국내의 수 많은 기업들이 관심을 갖고 진행중인 항공우주 사업내용들을 소개하고, 신규사업 투자계획등을 발표하였다. 이와 관련하여 선진외국의 항공우주업체들도 군수 및 민수 양 분야에서 적지 않은 시장 규모를 지속적으로 유지할 한국의 시장에 많은 관심들을 가지고 적극적으로 참여하였다. [표-1]에서와 같이 21개국 참여, 58대 항공기 전시 및 시범 비행 1000여개의 부스임대 등 외형적으로 볼 때 1년 정도의 짧은 준비기간으로는 누가 보아도 성공적이라 할 결과이었다. 그러나 이제 우리는 보다 냉정하게 서울에어쇼의 개최목적과 이에 대한 결과를 검토하여 보아야 할 것 같다.

〈표1〉 서울에어쇼 주요 '96 현황

구 분	내 용	비 고
참가국가수	21개국	미국, 프랑스, 러시아, 영국, 독일, 호주, 스페인, 인도네시아 등
참가업체	국내 : 79	삼성항공, 대우중공업, 대한항공, 현대우주항공, LG정밀, 기아중공업, 한화, 한국화이다 등
	해외 : 135	Boeing, Airbus, Sukhoi, GE, Dassault, DASA, Bell, TRW, CASA, Eurocopter, British Aerospace, Raytheon 등
	계 : 214	
참가항공기	국내 : 27대	F-16, F-5E, F-4E, C-130, 500MD, UH-60, KTX-1, BK-117, BELL-412 등
	해외 : 31대	RAFALE, A-340, EC-135, BO-107, SU-37, BELL-430, F/A-18, F-14, F-15E, B-1B, E-3A 등
	계 : 58대	
부스규모	1,057개	
살 레	29동	
관람객수	552,000명	유 료(280,588명) 비즈니스스테이(132,000명)



장을 통한 항공우주기술의 교류 및 상담, 그리고 공군 심포지엄을 통한 공군력에 대한 이해 등 여러 긍정적인 면도 많았으나, 4회에 걸친 만찬 및 오찬 개최 등의 방만한 예산집행은 총 입장객 55만 명중 1/2에 달하는 무료입장객 등과 함께 수지결산에 9억원의 적자를 가져온 중요한 원인이 아니었나 추측된다. 이와 같은 적자운영이 계속된다면 앞

첫 행사로 운영상 많은 문제점 노출

일반적으로 파리에어쇼 등 선진국의 에어쇼 개최 주요 목적을 살펴보면, 첫째 참가국들의 신형 개발항공기의 공개적인 전시/비행시범 등을 통한 성능과시 및 상거래 촉진, 둘째 일반인들에 대한 항공우주산업기술의 이해 도모 및 인식 제고 등이다. 그러나 공군 및 국방부 주도로 제안된 우리 제1회 서울에어쇼의 목적은

- 첫째, 21세기 항공우주 선진국 진입 기반 마련 및 세계화 구현
- 둘째, 항공우주산업 육성을 위한 기술교류 및 협력의 장 마련
- 셋째, 공군 홍보 및 대 국민 축제의 장 마련 등이었다.

그러나 미국, 프랑스, 러시아 등 선진국들과는 달리 우리는 독자적 개발 신형 개발항공기의 공개적인 전시/비행시범 등을 통한 성능과시 및 상거래 촉진을 할 대상이 거의 없었기 때문에, 구매자 입장에서 선진국가 개발항공기의 우수한 시범비행을 감탄하며 손뼉치는 것이 전부였다. 물론 항공우주테크노마트 및 실내전시

으로 정기적인 개최가 불가능하다. 보다 조직적인 기획하에 치밀하고 절약적인 운영만이 지속적으로 발전할 수 있는 에어쇼 개최가 가능한 것이다.

항공우주산업 도약이 최우선과제

그러면 보다 근본적인 문제로 서울에어쇼 개최의 제1의 목표를 무엇으로 할 것인가? [표-2]에 정리한 국제적 항공우주산업 전시회를 입장객의 유형 및 개최국의 항공우주산업 수준과 관련하여 대별하여 보면 2종류로 나누어 생각할 수 있겠다. 그 첫째는 파리에어쇼(프랑스) 및 판보로에어쇼(영국) 같이 주목표가 항공선진국인 자국의 항공우주산업 선전과 진흥을 위한 경우이며, 둘째는 싱가포르 및 호주의 경우와 같이 에어쇼자체가 주목적으로 항공선진업체들의 비즈니스의 장을 마련해 주고, 관광 등의 목적도 겸하는 경우라고 생각한다.

관광 등을 주목적으로 할 수 없는 우리의 경우는, 한국의 항공우주산업의 진흥이 제1의 목표이어야 한다고 생각한다. 많은 분들은 에어쇼를 지난 날 국군의 날에 거행되던 공군의 시범비행의 연장선상으로 보는 것 같

〈표2〉 세계 주요 항공우주산업 전시회 비교

전시명	주최자	자본금	전시장형태	최초개최년도, 장소 개최회수, 주기	최근참가규모	관람객('94년도)
Farnborough International (영국)	The society of British Aerospace Companies (영국항공우주협회전 시전담 부서)		텐트	-1949년 -런던 교외 Farnborough공항 -36회 -씩수년 9월	-45개국, 1055사 (해외820사) -살레 217등 -항공기전시224대	-Trade Visitor :60개국, 120,000명 -Public Visitors :160,000명
Paris Air show (프랑스)	Salons Internationaux del' Aeronautique et de l'Espace (프랑스항공우주협회 출자 유한회사)	1백만프랑 (약2억원)	영구건물	-1913년 -파리교외 Le Bourget공항 -41회 -홀수년 6월	-41개국 1634사 (해외977사) -살레 380등 -항공기전시224대	-Trade Visitor :60개국, 120,000명 -Public Visitors :160,000명
Asian Aerospace (싱가포르)	Asian Aerospace PTE Ltd. (정부투자기관인 Singapore Aerospace사와 전 시전문업체인 Reed사 가 50:50으로 출자한 유한회사)		영구건물 + 텐트	-1981년 -싱가포르 Changi Exhibition Center -8회 -씩수년 2월	-36개국 930사 (해외884사) -살레 93등 -항공기전시 57대	-Trade Visitor :19,564명 -Public Visitors :250,000명
Air Show Downunder (호주)	Aerospace Foundation of Australia (호주항공우주협회와 정부 및 공군에서 공 동 출자한 유한회사)		텐트	-1988년 -비토리아시 Avalon공항 -4회 -홀수년 2월	-24개국, 328사 -살레 40등 -항공기전시 369대	-Trade Visitor :50,000명 -Public Visitors :220,000명

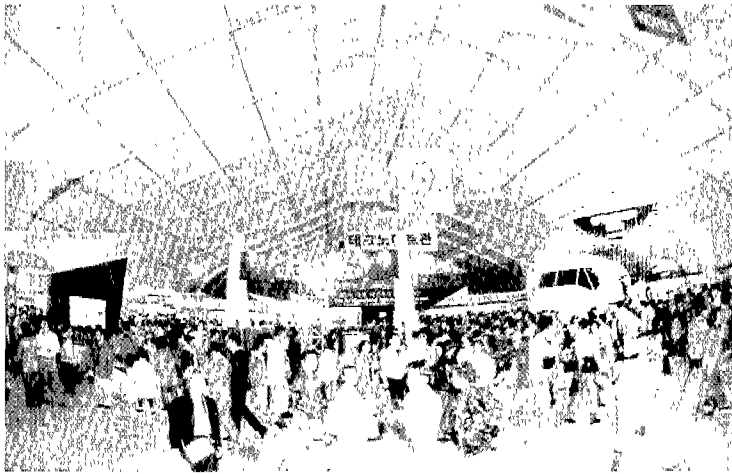
다. 그러나 이는 우리 공군력의 든든함을 국민에게 심어주기 위한 것이었으며, 파리에어쇼 같은 국제 에어쇼는 항공우주산업국가간의 치열한 비즈니스를 위한 항공우주산업전시의 일환으로 시범비행 등을 보여주게 되는 것입니다. 그리고 대부분의 국제 에어쇼는 [표-2]에서 보는 바와 같이 각국의 항공우주산업협회 주최로, 그러나 시범비행등 그 특성상 정부 및 공군의 적극적인 후원하에 국가적 행사로 개최되는 점도 주목하여야 한다고 생각한다. 일본의 경우 같이 신예기 등의 시범비행등이 없이 지상 전시만을 할 경우 에어쇼의 의미는 대폭 축소된다는 점도 간과해서는 안되겠다. 지난 2월에 개최된 싱가포르 에어쇼는 싱가포르 특성상 연중무휴로 개최되는 수많은 국제행사 중 가장 비중을 두는 국가적 행사임을 보면 알 수 있을 것이다.

차후로 국내에서 정기적으로 개최될 우리 서울에어쇼의 기본 목표는 아미추어적인 잔치성격으로 국민 축제의 장 마련 등을 떠나, 본격적인 프로정신에서 선진 항공우주산업국가로 도약하려는 우리 국가의 목표를 적극

지원하는 방향으로 전반적인 전담조직을 개편하고, 현실적이고 치밀한 기획 및 예산 수립능력 등을 확보하여야 할 것이다.

한편 국내 항공산업의 발전은 우리의 자주국방 공군력 향상에 절대적으로 기여할 것이며, 이와 병행하여 수많은 파급효과와 함께 한국의 첨단산업개발을 선도하게 될 것이다. 그러나 우리의 여러 가지 현실을 고려하여 볼 때 국내 항공산업 발전을 위하여 필수적인 최첨단 항공기술의 확보는 자체 기술개발만으로는 너무나 요원한 실정이다.

현재의 남북간 대치상황과 통일이후에도 주변의 4대 강국에 둘러 쌓여 적절한 군사력을 필요로 하는 우리 입장에서, 가장 확실한 핵심 항공기술 확보방안은, 등 서냉전의 종식이후 급격한 수요감퇴에 직면한 선진 항공국간의 경쟁적인 관계에서 우리의 방산 수요에 근거한 구매자 입장을 이용하는 길뿐이라 여겨진다. 즉 항공방위산업을 통한 항공산업의 발전만이 가장 확실한 지름길인 것이다.



간에 결친 담당 부처의 사업 검토 및 결정에 이어, 다음 관련 부처의 다른 각도에서의 사업 검토, 그리고 관련부처의 사업 예산 검토 등 이러한 종적인 10여년의 장기간에 걸친 사업 계획, 결정, 검토 및 재검토 그리고 최종 예산확보에 따른 사업 조정 등으로 우리 한 항공산업은 사업비 증가로 예산확보의 어려움과 함께, 한 사업완결에 따른 기술확보와 이를 발판으로한 국제공동개발등의 적기를 상실하여, 전반적인 항공산업발전의 호기를 상실하고 있는 현실이다.

WTO가입과 OECD가입 등 세계화, 개방화 시대에 서 첨단기술의 확보는 국가의 미래를 결정하는 중요한 사항이며, 정부의 직접적인 기술개발 자금지원을 금지하는 상황에서 정부지원이 가능한 항공방위산업기술 개발을 통한 민수 핵심항공기술 확보 및 이러한 관련기술의 파급, 활용만이 유일한 방안이 아닌가 한다.

총리 산하에 항공우주 전담기구 설치해야

그러나 지난 날의 경우를 돌이켜 볼 때, 이러한 방안을 실천에 옮기기 위하여는 몇 가지 해결하여야 할 문제들이 있다. 공군의 입장에서는 가능하다면 시간적인 지연이 없이 결함 없는 고성능 전투기를 확보하는 것이 최우선 과제이며, 항공산업적인 측면에서는 전투기 도입과 연계시킨 기술전수 등을 통하여 핵심 항공기술을 확보하고 우리 항공산업을 선진화하는 것이겠다. 그러나 경직된 국가 예산문제에서 보면 당장 직구매 경우보다 수십 % 혹은 몇 배에 달할지도 모르는 기술 도입을 통한 국내생산방식에 대하여 사업의 경제성 및 당위성을 수 없이 요구하게 되겠다. 이러한 점은 각 부처의 입장에서 보면 당연한 이야기로 어제, 오늘 새삼스럽게 제시된 것이 아니다.

현재 진행중인 KFP 한국전투기 사업과 같이 장기

그러나, 이 문제가 아직도 미해결로 남아 있는 것은 이러한 여러 입장들을 국가전체 국익에 도움이 되는 방향으로 책임지고 총괄적으로 검토, 조정하고 결정할 전담기구가 없기 때문이 아닌가 생각한다. 따라서 이러한 문제를 전담할 범부처적인 조직으로 항공우주산업 기획단(가칭)을 국무총리 산하에 설치하여, 개별 사업별 반복적인 개별적 검토에 따른 시간적, 예산적 낭비 없이

첫째, 주요 수요 제기처인 군(국방부) 및 민간 부문의 항공기수요(건설교통부)에 대한 장기적·단기적 국가의 총수요를 토의 계획하고,

둘째, 국가적 총수요와 연관된 국가적 차원의 항공산업 육성(통상산업부) 및 핵심항공기술 개발(과학기술처)계획을 수립하고,

셋째, 범정부적 차원의 계획적인 추진예산 확보 및 지원(재정경제원)을 통해 국책사업으로서 우리 항공우주산업을 발전시키는 길만이 한국과 같은 후발국가의 항공산업이 발전할 수 있는 유일한 방안이라고 생각한다.

이에 덧붙여 시범비행, 공항사용, 그리고 방산제품의 반입등 수 많은 관련 부처들의 협조가 필수적인 서울에어쇼도 이와 같은 기관에서 원칙적으로 주도하는 것도 고려해 봄직하다.