

세계 항공기 산업계의 판도변화

매수, 합병, 재편 어디까지 갈 것인가

김 종 섭 (에비역 공군준장)

최근 수년간 미국에서는 특히 기업의 매수 합병이 활발하다. 90년대 초기에는 은행의 흡수합병(M&A라고 한다)이 성행하여 금융계의 판도가 재편되었다. 미국의 M&A는 거의 전 업종에 걸쳐 있어 어느 업종이 더하다 덜하다라고 말할 형편이 아닌것 같다.

이러한 바람은 당연히 항공우주 산업계에도 예외가 아니어서 94, 95년에 이어 금년에도 여러 기업이 팔리고 합병하여 미국 항공·우주산업계의 판도를 바꾸어 놓고 있다. 항공업계의 M&A는 그 원인이 냉전체제의 변화에 의한 군수 구매예산의 감액에서 그 원인을 엿볼 수 있다. 군수 예산 가운데서도 가장 거액인 부문이 항공기 및 미사일 부문이며 이 부문의 국가예산 감액은 곧 군수 항공기 제조업체에 직격탄으로 작용하기 때문에 부실하거나 기술력이 뒤떨어지는 기업은 제품을 팔수 밖에 없는 형편이다.

군수기업의 흡수 합병은 미국에서만 그런것이 아니다. 전 세계적 현상으로 유럽에서도 비슷한 동향이 보이고 경제를 개방한 러시아

에서도 바람이 일고 있는 실정이다.

이러한 각처의 항공기 산업계 관련 M&A의 근황을 정리해 보고 이런 기운이 어느 방향으로 갈지 접쳐 보고자 한다



전투기 명문 팔려 록웰사 보잉이 흡수

금년의 항공산업계 M&A 가운데 가장 특기할 만한 일은 전투기의 명문 록웰사의 항공·우주·미사일 세계 부문이 32억달러에 보잉사로 넘어간 일을 들 수 있겠다. 록웰사는 항공전자기기 제조 부문 자회사인 코린스만을 남겨 놓았다. 록웰사의 내력을 보면 처음에는 자동차의 서스펜션이나 금속재료등을 취급하던 중소기업으로 이것이 차츰 자라서 항공기 메이커인 노스아메리칸사를 흡수하여 1967년에 노스아메리칸 록웰이 되었었다.

여기 거명되는 노스아메리칸사는 2차 대전중 P-51 무스탕 전투기와 B-25 밧첼 폭격기 등을 낳은

명문이며 전후에는 F-86 세이버, F-100 슈퍼 세이버등 전폭기를 만들었으나 그후의 일거리를 따지 못하여 결국 록웰에 팔리는 신세가 되었다.

록웰은 노스아메리칸을 흡수하여 전투기 분야에서 만회할 기회를 잡으려고 노력 했으나 국방성이나 공군당국은 물론 해군으로부터도 계약을 얻지 못했다. 차세대 전투기인 X-31 개발에 자기 자본을 상당히 투입했으나 여기서도 실패했고 최근에도 새로운 전투기 개발에 의욕을 보였으나 계약까지 이르지 못해 끝내 손을 들고 말았다.

우주부문에서 록웰사는 스페이스 셔틀을 내어 놓은 적이 있으나 차세대 스페이스 셔틀의 연구기인 X-33의 시제품 계약은 록히드마틴에 빼앗겨 버렸다. 거기다 로켓트 모터를 만드는 로켓트다인 쪽에는 아직 일거리가 있기는 하지만 NASA의 예산이 해가 갈수록 줄어들고 있다. 방위산업 부문은 대전차 미사일인 헬파이어가 현재로는 아직 이익을 내고 있지만 앞날의 전망이 불투명하여 록웰사는 항공·우주·미사일 등 3개 부문을



팔아 버리게 된 것이라는 것이 미국 기업계의 분석이다.

그렇다면 이런 부진한 부문을 보잉사는 왜 사들였는가? 보잉으로서 는 우선 매입가격이 32억달러면 비교적 싼 편인데다 취약부문인 전투기와 우주 등 분야를 강화하여 민수부문인 여객기 매출과 균형을 이루고 오랜 숙원인 전투기분야에 진출해 관심의 대상인 JAST계획 에서는 꼭 계약을 따내려는 의도로 록웰을 인수한 것으로 보고 있다.

다음은 누가?

4사과점 체제될 듯

1990년 들어 제네럴 다이내믹 (GD)사가 여러 부문을 떼어 팔았다. 그 결과 전투기 부문이 록히드 마틴사로 들어갔다. 록히드사는 또 마틴 마리에타사를 흡수하여 록히드 마틴이 된 것이고 노드롭과 그루먼의 양사가 합쳐 노드롭 그루먼 사가 되었다.

이런 개편에 의해 록히드 마틴사는 1995년에 229억달러의 매출을 올린데 대해 록웰을 인수한 보잉사는 1996년에 록히드사를 웃도는 매출실적을 올리지 않을까 전망되고 있다. 또 엔진 제조업자인 P&W사와 시콜스키사의 모회사인 UT사의 총 매출액은 200억달러를 넘고 있다. 항공기산업계는 이런 개편에 따라 전투기중 본격적인 군용기를 개발·생산할 능력을 지닌 메이커는 록히드 마틴, 보잉, MD, 노드롭 그루먼등 4개사의 과점 체제가 되고 말았다.

군용 항공기의 값이 엄청나게 오르고 사용기종이 몇가지로 압축되는데 따라 많은 항공기 제조업자들이 일거리를 확보하지 못해 팔리고 합치게 되어 오늘과 같은 과점사태를 초래하게 된 것이다. 주요 흡수 합병의 계보를 적어 보면 전후에 먼저 약체인 블루 스타사와 카티스사가 이주 사라져 버렸다. 콘소리데트와 바르티사가 합병해 컨베어사가 되었으나 곧 GD사에 흡수되어 B-36, F-106, F-16등 히트기를 만들었지만 장래성이 적다고 록히드에 팔아 버렸다.

또 리파브릭이란 전투기 제조업체는 F-105의 생산이 끝나자 페어차일드에 팔리고 1989년에는 버너라는 회사에 흡수되었다. 컴퓨터기 메이커인 페어차일드사는 별개이다. 그루먼도 F-14를 만들던 전성기를 지나 노드롭과 합쳐 노드롭 그루먼이 되었지만 현재의 B-2 폭격기 생산이 끝나면 새 일거리가 마땅치 않은 형편이다. 현재 미공군이 추진중인 JAST계획이 급년 중에 2개사로 좁혀지면 또 추려질 기업이 생기게 될 것이다.

기업의 세계는 적자생존의 세계이며 약자는 가차없이 강자에게 먹히게 되어 있다. 앞날에 별로 희망이 없다고 생각해 팔기로 된 기업을 사는데는 앞에서 본대로 자기 회사에 취약하거나 모자라는 부문을 보전 강화하기 위해 사들이는 외에 자신에게 미처 갖추지 못한 기술력을 강화하기 위해 매수 합병하는 경우도 있다. 경영전략으로 갖추지 못한 제조상품의 구색을 갖추어 채산성을 높히려는 것이 기본적인 매수 동기로 지적할 수 있다.

록히드사가 GD의 전투기 부문을 매수한것은 F-16만이라도 당분간 장사가 된다는 근시안적 타산도 없지 않다. 그러나 보다 더 큰 이유는 전투기의 제조를 GD의 포르 위즈공장으로 모아 생산성의 향상을 노린것으로 원가 절감 같은 효과도 노린 것이라고 보고 있다.

산업

작년에 화제가 되었지만 보잉사와 MD의 합병설도 있었으나 MD사는 레이세온사의 매수를 교섭중이라는 설이 나돌고 있다.

한편 미국의 우수 헬리콥터 제조업체로 벨사와 보잉 벤틀, MD, 시콜스키의 4개사가 상위에 있는데 이들 가운데도 분리 합병 매수 같은 교섭설이 끊임없이 나돌고 있어 항공산업계의 기업 매수와 합병은 앞으로도 계속될 전망이 분명하다. 그리하여 과점체제가 확립되고 업계의 영역분담이 분명해 질 것으로 관측통들은 보고 있다.



부문별 국제 합작
협동개발 활발할 듯

유럽에서는 일찍부터 항공산업계의 정리 통합이 추진되어 미국과 같은 심한 M&A현상은 보이지 않지만 역시 평화정착 예측에 의한 군사비 예산의 삭감으로 군수조달 물량이 줄기 시작해 업체간 보다는 국가간 부문별 국제합작등 추세가 늘고 있다.

영국의 경우는 국가시책으로 1960년까지 호커 시드레이와 BAC의 양사체제였으나 1977년에 양사가 통합하여 지금의 BAe로 되었고 이 때 헬리콥터부문은 따로 웨스트랜드로 정리되어 현재와 같

게 되었다. 이 과정에서 끝까지 독립을 유지하던 헨드레이페지사도 1970년에 도산하였고 쇼오트사도 결국은 본바르디어에 팔려가버려 지금은 완전히 항공기·우주부문은 BAe의 독무대로 되었다.

프랑스를 보면 이미 대전 이전에 항공산업의 국유화가 단행되어 주요 메이커는 6개 기업으로 조직이 정리 되었다. 대전후에는 1950년대에 2개사로 좁혀지고 1970년에 2개사도 한데 합쳐져 지금의 아에로스파시엘이 되었다.

닷컴사는 전후에 설립된 사기업으로 국유와 사기업의 양사체제가 계속되고 있는데 최근에 와서 이 양자도 통합론이 추진중이라고 한다.

아에로스파시엘은 민간기, 헬리콥터, 우주, 미사일등을 만들고 닷소사는 전투기와 비지니스기로 제조분야가 확연히 나누어져 있으며 닷소사의 주식 가운데 절반이상이 국가소유여서 통합은 어렵지 않을

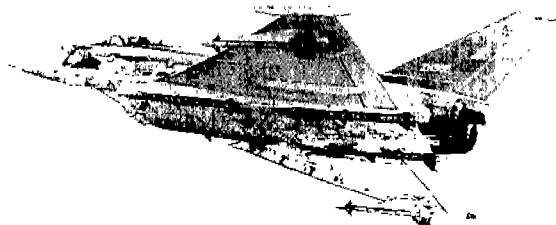
것으로 보고 있다. 내년 1월 경에 가 보면 알 수 있을 것이다. 경영면에서는 매출액 규모가 4배인 아에로는 적자이고 닷소는 흑자를 보이고 있어 여기서도 합병이 유리할 것 같다.

독일을 보면 전후에 항공산업이 재개된 탓도 있어 처음에는 여러기업이 나섰으나 지금은 DASA가 다이머 벤츠사의 산하에 들어와 통합되었다.

이런 여러가지 움직임 가운데 가장 두드러진 현상은 네델란드의 폭커사가 몰락하여 폐문한 사실이다. 중소여객기 메이커로 성장하면서 명성을 얻은 폭커사의 폐문은 세계 항공기 산업계를 놀라게 했으며 그 향방이 주목되고 있다.

위의 영국, 프랑스, 독일의 동향을 본다면 1국 1사 체제로 가는듯한 인상을 받게된다. 이와 아울러 국제적인 기업의 합병이나 합작도 활발하다.

아에로스파시알과 DASA의 헬기부문이 합병하여 유로콥터를 만들었고 아에로스파시알과 이탈리아의 아에리타리아가 공동으로 설립한ATR은 BAe의 지역부문과



영·독·이·스페인의 4개국이 공동개발한 유로파이터 2000전투기

합병하여 AI(R)로 되었다.

유럽에서는 항공기의 개발은 국제공동협체가 상식으로 되어있는데 다시 이국제적인 기업의 합병으로까지 나아가고 있다.

이런 움직임과 관련하여 지금 유럽에서는 통일된 항공기 조달기구를 만들려는 움직임이 엮여있다. 왜냐하면 국제 협동으로 개발한 항공기라도 각국은 자기나라 제조업체로부터 조달하고 있는 현행제도를 고쳐 통일항공기 조달기구가 일괄 구매토록 하려는 것이다.

가령 토네드 전투기를 예로들면 영국공군은 BAe로부터 구매하고 독일은 DASA로부터 사고 있는 제도는 자연 항공기 값이 비싸게 치이는 점을 시정하기 위해 구매창구를 일원화 하려는 움직임이다.

또 국제협동개발기의 최종 조립을 각국에서 따로 따로 한다는 것도 원가를 따지면 낭비가 많다. 한 곳에서 끝내면 그만큼 원가도 절감된다는 점에서도 재 검토론은 일리가 있다고 하겠다.

는 구조가 달랐었다. 이 제도에 변화의 조짐이 보여 설계국과 생산공장이 하나로 뭉쳐 기업에 가까운 형태로 변해가고 있다.

그 가장 첫 움직임이 작년에 미코얀과 MAPO(모스크바 항공기 생산기구)가 합병하여 MAPO-MiG로 되었었다. 이 조직이 금년에 10개이상의 조직과 공장을 통합하여 VPK-MAPO(군사공업복합체)가 설립되었다. 여기에는 MAPO-MiG외에 헬리콥터 설계국인 까모프, 엔진 설계국인 크리모프, 레이더 생산기구인 라잔계기 공장, 크리모프 RD-33 엔진을 만들고 있는 체르니쇼프공장등이 포함되어 있다.

이런 움직임에 따라 트보레프(Tu)등 다른 설계국도 공장등과 협력태세를 짜고 있다. 트보레프는 러시아 항공기 설계의 주류를 이루고 이와 관련된 제조 연구기관들이 손을 잡으면 아주 큰 조직이 탄생할 가능성도 있다. 최근에 와서는 트보레프의 항공기를 만들던 공장에서 일거리가 없는 상태가 되어 계열내의 여러 기관을 통합하여 일대 종합항공기 메이커가 될 요량으로 보이고 있다.

트보레프는 구소련의 항공기 설계에서 단연 중심적 위치에 있었으며 미코얀이나 이류신등 설계국은 모두 트보레프의 제자들이 세운 설계국들이기 때문에 트보레프가 계

열 통합을 추진하면 이것이 전 업계로 퍼질것 같다.

설계국과 제조공장이 분리되어 있기 때문에 가령 MiG-29의 단좌형과 복좌형 연습기의 생산공장이 다르다는 예는 군용기의 대량생산이 거의 끝난것 같은 최근의 발주량으로 볼 때 분명히 비능률적이고 낭비인 요소가 많다. 그런 점에서 설계국과 공장의 연계, 합병, 계열화는 시대적 요청으로 되어 원가의 절감과 작업 능력의 확대면에서도 자연스러운 방향으로 보고 있다.

구 소련이 분산 정책을 쓴 것은 긴 안목으로 산업 시설을 분산하고 항공기 제조 공장들이 여러 항공기를 만들어 경험을 쌓게 하려는 의도가 있었으나 지금에 와서는 그런 정책이 오히려 부담으로 되고 있는 것이다.

그러나 설계국과 공장이 어느정도로 계열화 될 것인가에 대해서는 아직 그 향방이 주목되고 있다.

최근의 보도는 JAST계획에서 보잉사에 6억 6천만달러, 록히드 마틴사에 7억 2천만 달러를 지급하는 시작품 개발업체를 지정했다고 전한다. 이렇게 되면 4개사로 압축된 전투기 메이커에 또 한번 M&A의 바람이 닥친다고 해도 이상할 것이 없을 형편이어서 항공기 산업계는 바람이 지지 않고 있다고 평할 수 있겠다.



설계, 생산연계
회사형태로 개편될 듯

러시아에서는 구 소련 체제에서 설계국과 생산공장이 별개로 되어 있어 우리가 말하는 매출액 여부와