

무궁화 3호 로켓으로 낙찰

오는 '99년 7월 발사될 무궁화 3호위성의 제작사로 미국의 록히드마틴사가 선정되었다.

한국통신은 지난 '96년 10월 국제입찰등록을 한 미국의 록히드마틴, 휴즈사와 프랑스의 아에로스페이스알사가 제출한 입찰제안서를 평가하고 록히드마틴

사를 우선협상대상자로 선정했다고 발표했다.

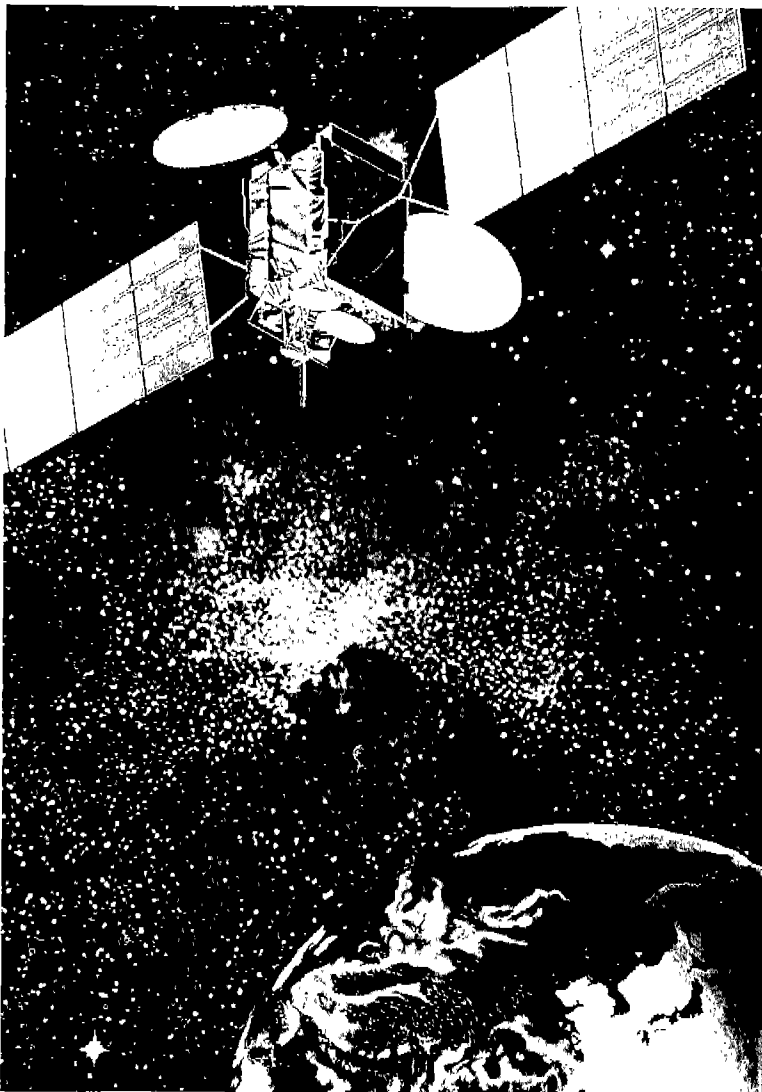
한국통신은 3사를 대상으로한 1차 규격평가에서 3사가 모두 요구한 규격을 만족시킴에 따라 2차 가격평가를 실시, 최신 위성모델인 A2100을 최저가격으로 제시한 록히드마틴을 낙찰자로 선정했다.

한국통신은 앞으로 록히드마틴과 최종가격협상을 벌여 올 1월말까지 계약을 체결할 예정이다.

록히드마틴은 한국통신측의 기술이전요구와 관련, 대우중공업, 대한항공, 두원중공업, 한리중공업, 현대전자에 대해 위성체 구조물, 원격측정, 중계기조립등 분야의 기술이전을 약속했다.

록히드마틴의 신형위성 A2100은 발사무게 3톤으로 무궁화 1.2호 위성을 합친 것보다 크면서도 가격은 40%정도 싸고 수명은 50% 길다. 또, 무궁화 1.2호의 통신 및 방송중계기가 모두 30개인데 반해 3호는 33개여서 1.2호의 중계기를 모두 수용할 수 있다.

무궁화 1.2호는 서비스지역이 국내로 한정돼 있으나 3호는 동남아시아에도 서비스할 수 있게 설계된다. Ku 밴드의 통신용 24개 채널로는 아시아지역에서 열리는 2000년 시드니올림픽, 2002년 월드컵등 각종행사를 중계할 수 있다. 무궁화 3호는 기존서비스 외에 원격진료, 원격교육, 교통정보, 초고속 LAN 간의 위성통신등 첨단서비스를 제공하게 된다.



무궁화 3호의 위성제작사로 미국의 록히드마틴사가 최종 선정됐다
사진은 무궁화 3호 상상도

삼성항공, F-5개조사업 본격추진 26개국 1,700대규모

삼성항공이 F-5 전투기 국제공동개조사업을 본격적으로 추진한다.

삼성항공은 지난 12월 9일 미 공군 산 안토니오 정비장에서 추진하는 전투기 개조사업에 참여해 개량된 F-5 전투기 주날개 1호기를 미 노드롭그루만사에 납품했다고 밝혔다.

동사는 지난 '94년 11월부터 25개월간에 걸쳐 85억원을 투입 F-5 E/F 주날개 생산능력을 확보하게 되어 F-5 전투기 주날개의 원제작사인 노드롭그루만에 이어 세계 2번째로 개발에 성공하게 된 것이다.

동사는 '미 공군으로부터 F-5 주날개 생산업체로 인증을 받음으로써 향후 미 공군물량을 대부분 생산

할 것으로 예상된다'고 밝히며 '주날개에 대한 물량은 약 4억달러에 달할것'으로 전망했다.

미 공군의 F-5 국제 공동개조사업은 전세계 26개국에서 보유하고 있는 1,700 여대의 F-5 전투기를 대상으로 항공기 주요부품을 새롭게 설계된 신형부품으로 교체함으로써 2010년이후까지 항공기 수명을 연장하는 사업이다.

삼성항공은 지난 '94년 10월 F-5 전투기제작사인 노드롭그루만사와 F-5 국제공동개조사업에 대한 계약을 체결해 기골보장사업과 항공전자시스템개조사업에 참여하고 있다.

한편, 지난 12월 9일 사천공장에서는 노드롭그루만사의 브라가 부사장과 군관계자 등이 참석한 가운데 F-5 전투기 주날개 1호기 출하행사가 열렸다.

대우중-아시아나, 항공기제작 협력

대우중공업과 아시아나항공이 지난12월 16일 항공산업 분야의 전략적 제휴를 체결했다.

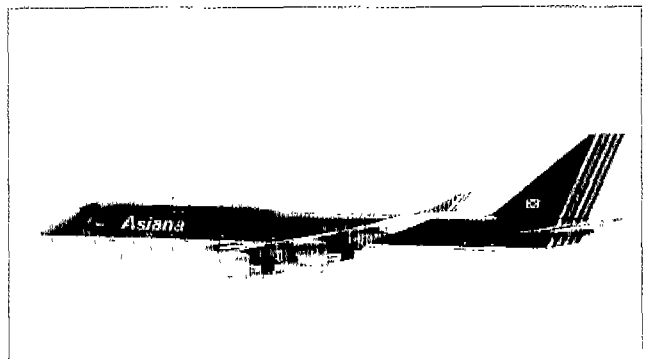
추호석 대우중공업 사장과 박삼구 아시아나항공 사장은 이날 서울 아시아나항공 본사에서 항공사업 상호협력 조인식을 갖고, 공동수주 활동을 위한 제휴합의서에 서명했다.

대우중공업측은 '아시아나항공이 보잉이나 에어버스로부터 완제기를 도입하는 대가로 이들 항공사로부터 항공기기체와 엔진부품 제작 등을 수주하고, 대우중공업이 이 수주물량을 생산·공급하는 방식으로 업무제휴가 이루어질 것'이라고 설명했다.

한국형 전투기사업이 끝나는 오는 98년 이후

뚜렷한 일감을 확보하지 못해 고심해 오던 대우중공업에 아시아나항공측이 숨통을 터준 셈이다.

두 회사는 이날 이례적으로 '앞으로 협력사업 범위를 항공사업에서 여타사업으로 확대해 나갈 방침'임을 명시적으로 밝히기도 하였다.



대우중공업은 아시아나항공으로부터 지속적인 물량을 확보하게 되었다

보잉-MD 합병 세계최대 항공업체 탄생

미국 최대의 항공우주업체인 보잉과 맥도널더글라스(MD)사가 지난 '96년 12월 15일 합병을 발표했다.

주식교환방식으로 합병되는 양 사의 명칭은 '보잉'으로하고 최고경영자에는 보잉사의 필립 콘디트, MD의 스토네치퍼 회장은 2인자의 위치에 서게 됐다.

이번 합병에 따라 연간 외형 350-400억달러, 종업원수 약 20만명에 이르는 세계 최대규모의 항공기 제작사가 탄생된 것이다.

양측 관계자는 합병에 따른 인원감축은 극소수가 될 것이며 연방정부의 승인후 합병속도를 가속, 97년 중반께 합병이 완결될 것으로 기대한다고 밝혔다.

이번 합병에 따라 MD사 주주들은 MD 주식 1주당 보잉사의 주식 0.65주를 받게되며 이를 금액으로

환산하면 약 133억달러에 이르는 것으로 알려졌다.

올초부터 내부적으로 진행되온 양사간 합병은 지난달 미 국방부가 차세대 전투기 제조업체로 보잉과 록히드마틴을 선정하면서 결정적인 계기를 맞게됐다. MD로서는 약 1조달러에 이르는 이 사업에서 탈락함으로써 그동안 주요 이득원이었던 군수분야에 치명타를 입어, 결국 회사의 존폐위기에 처하게 되었다.

이번 합병으로 보잉사는 그동안 약세에 있던 군수분야 및 우주산업분야를 보완하여 민간항공기 최고의 회사에서 항공우주 전문분야에서 선두를 유지하는데 커다란 교두보를 마련했다. 업계 분석가는 보잉의 정부발주공사 수주율이 50%로 약 20% 성장할 것으로 예상하고 있으며 이번 차세대 전투기사업에 경쟁사인 록히드마틴사보다 유리한 위치를 차지할 것으로 전망하고 있다. (관련기사 24쪽 참조)

한라중공업, 액체추진 로켓엔진 개발

한라중공업이 국내 최초로 저궤도용 액체추진식 로켓엔진 개발에 성공했다.

한라중공업은 그동안 미국 맥도널더글라스사에서 전수받은 우주발사체 기술을 바탕으로 추력 1,100lb(500kg)급 액체추진 방식의 로켓엔진을 자체설계, 제작하여 최근 연소시험에 성공함으로써 본격적인 우주개발사업에 착수했다.

동 사는 93년부터 개발에 착수해 이번 연소시험에 성공하기까지 해외 전수기술을 기반으로 실질적인 독자연구를 추진해왔다. 위성발사를 위해서는 발사체 엔진에 주로 액체추진방식이 사용되는데 이 기술은 현재 일부선진국들이 기술을 독점하고 있으며 기술이전이 극히 제한되고 있다.

동 사는 이번 엔진개발경험을 바탕으로 97년 상반기에 추력 5톤급 우주발사체용 엔진개발에 착수할 예정이며 2000년대에는 저궤도위성을 우주로 쏘아올릴 수 있는 우주발사체를 개발할 예정이다. 동 개발계획을 성공시키기 위해 산학연 합동연구 및 정부기관과의 유기적인 연계를 강화하고 있으며 정부의 국가 우주개발중장기 기본계획에 부합할 수 있는 협력체제를 구축하여 적극적으로 우주로켓개발사업을 추진할 예정이다.

한편, 한라중공업은 지난 '92년 7월 무궁화 1호위성 발사를 맡았던 미국의 맥도널더글라스사의 델타 II 우주발사체의 핵심부품 공급 및 관련기술 전수계약 체결, '96년 2월까지 15명의 기술자를 MD에 파견하여 우주발사체 설계, 제작, 발사기지 운영 등에 대한 기술을 전수받은 바 있다.

유럽 에어버스 보잉-MD 합병 맞서 대대적 구조조정

유럽의 에어버스가 21세기에 대비한 구조조정을 피하기위해 컨소시엄 회사간 협력관계를 더욱 강화키로 합의했다고 발표했다.

에어버스의 이같은 움직임은 지난해 12월 미국 항공기제작회사 보잉과 맥도넬더글러스사(MD)간의 합병발표가 직접적인 계기가 됐다. 세계 민간항공기 시장을 놓고 보잉사와 치열한 경쟁을 벌이고 있는 에어버스는 보잉과 MD의 합병이 자사의 존립기반을 위협할 수도 있는 사안이라고 판단했기 때문이다.

에어버스사의 협력강화방침은 보잉사의 새로운 변신에 대처하면서 2000년까지 세계 민간항공기시장의 절반을 차지하겠다는 야심찬 계획을 실현시키겠다는 의지의 표현이다. 또한 항공우주분야에서의 경쟁력 역시 확보하겠다는 의미이기도 하다.

프랑스 아에로스페이스알, 독일 다임러 에어로스페이스, 영국 에어로스페이스, 스페인 콘스트룩시오네

스 아에로나우티카스등 4개국 항공회사가 컨소시엄으로 만든 에어버스는 기술개발, 생산, 조립등 생산 분야가 각국에 분산돼 지금까지 통합시스템하에서 운영되지 못했다. 에어버스의 이번 협력강화는 이같은 비효율적인 생산시스템을 통합하는데 초점을 맞추고 있다. 항공전문가들은 연구개발분야와 생산조립라인을 에어버스사의 직접관리하에 두되 생산시설은 현 체제를 유지하는 방향으로 구조조정이 이루어질 것으로 전망하고 있다.

그러나 에어버스사의 협력관계 강화방침에는 많은 난관이 도사리고 있다. 프랑스 르 피가로 등 유럽언론들이 '이번 방침은 에어버스사의 통합을 위한 끝이 아니고 시작에 불과하다'고 논평한 것처럼 최종 합의까지 복잡다단한 과정을 거쳐야 한다는 지적이다.

에어버스사의 최대지분을 갖고 있는 독일과 프랑스(각각 37.5%, 반면 영국은 20%, 스페인 4.2%)는 그동안 에어버스경영의 주도권을 놓고 사사건건 신경전을 벌여왔다. 이번에도 독일은 완전 통합을 주장한 반면 프랑스는 연구개발분야와 조립라인을 자국이 유지해야 한다고 고집, 갈등을 빚었다.

항공3사 톰슨 인수유력

프랑스 국영 항공산업체인 아에로스페이스알(Aerospatiale), 다소(Dassault), 알카텔(Alcatel) 3사가 공동으로 톰슨 그룹(SA)내 방위산업 전자업체인 '톰슨 CSF'의 인수에 나설 가능성이 있다고 르 몽드지가 보도했다.

동 지는 프랑스 항공사들인 아에로스페이스알과 다소 양사가 민영화가 잠정 중단된 톰슨 CSF의 유력한 인수후보이며 알카텔도 동참을 고려중이라고 밝혔다.

이 신문은 프랑스 국방부를 비롯한 관계소식통을 인용, '만약 아에로스페이스알과 다소사가 톰슨 CSF 인수제의를 해올 경우 정부는 이를 우호적으로 받아들일 것'이라고 전했다.

한편 앞서 톰슨 그룹 민영화 경쟁에서 라가르데르, 대우측에 일차 기선을 제압당한 바 있는 알카텔은 현재 아에로스페이스알, 다소 그룹과 제휴해 톰슨 CSF 인수경쟁에 참여할 것을 검토중인 것으로 알려져 톰슨 CSF 인수를 놓고 프랑스내 기업들간의 경쟁이 가열될 것으로 보인다.