

항공우주회장에 추호석 대우중공업 대표이사 선임

한국항공우주산업진흥협회 신임회장에 대우중공업의 추호석 대표이사가 선임되었다.

항공우주협회는 지난 2월 24일 여의도 증권감독원 대회의실에서 '제5차 정기총회'를 개최하고 대우중공업의 추호석 대표이사를 제 3대 회장으로 선임했다.

추호석 신임회장은 당선소감에서 "향후 일년이면 우리산업계의 향방을 가름짓는 중요한 시기"임을 강조하고 "회원사와 힘을 합해 내실 있는 사업을 강력히 추진하겠다."고 밝혔다.



추호석 대우중공업 대표이사가 이대원 삼성항공 부회장에 이어 제 3대 회장으로 선출되었다.

국내 항공기 보유 지속적 증가 현지 총 316대 보유

현재 국내 민간항공기 보유량이 총 316대로 집계됐다.

항공우주산업진흥협회는 97년 3월기준으로 국내에서 운용중인 민간항공기를 조사한 결과 총 316대를 보유하고 있는 것으로 집계했다.

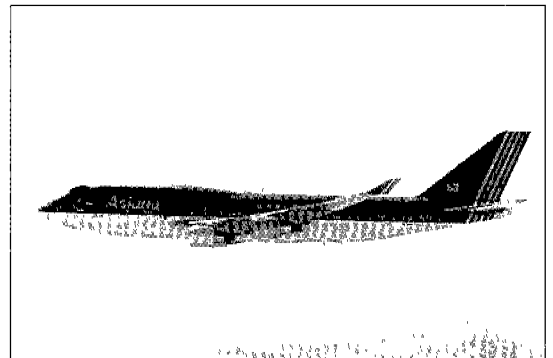
이는 95년말기준 291대(항공우주 96, 3월호 참조)에서 약 9% 증가한 수치로 94년 240대 보유에 비해 증기율은 감소된 것이다.

용도별로 살펴보면 대한항공, 아시아나항공의 정기운송사업용이 156대, 부정기운송용이 53대, 구난, 산불방제등 공공목적용이 58대, 기타 자가목적으로 49대가 운용중에 있다. 또 항공기별로 살펴보면 정기운송사업용에 운용되는 대형기가 156대, 중소형기가 45대, 헬기가 112대, 기타 활공기, 비행선이 3대로 집계됐다.

한편, 기종별로는 수송기부문에서 보잉사의 기종이 89대, 에어버스사 기종이 36대, 맥도넬더글라스

기종이 19대로 집계됐으며 중소형기부문에는 세스나사가 12대, 파이퍼기종이 6대 등이며 헬기는 유러콥터사 기종이 17대, 대한항공 500MD가 14대, 시콜스키사 기종이 10대로 각각 집계됐다.

한편, 아시아나항공은 지난해 에어버스 A321기종 18대를 도입키로 한 바 있으며 대한항공은 금년 B777과 A330 항공기도입을 시작으로 2000년까지 4년간 모두 41대의 최첨단 항공기를 신규도입할 계획으로 있는 등 국내 항공수요 증가추세에 따라 항공기도입은 지속적으로 증가될 것으로 보인다.



국내 대형항공기 수효는 교통량 증가에 배려하여 계속 증가될 전망이다

전세계 항공기 시장 20년후 2배 보잉사 전망, 230~400석급 선호

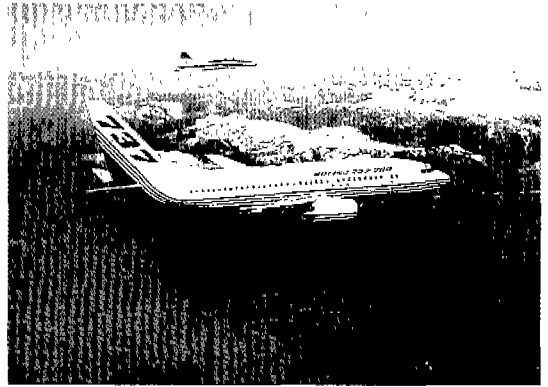
앞으로 20년후 전세계 민간 항공기 운용수는 지금의 약 2배가 늘어날 것으로 전망됐다.

미국의 보잉사는 97년판 'Current Market Outlook' 보고서를 통해 이와 같이 밝히고 앞으로 약 230-400석급의 이중통로형 기종의 성장이 두드러질 것으로 전망했다.

동 보고서에 따르면 항공교통량이 95년 6.6%에 이어 96년에는 6.7%가 증가했으며 향후 10년간 연 5.5% 성장후 점차 상승률이 둔화되어 2016년을 기준으로 연평균 4.9% 성장할 것으로 예측했다. 이와 함께 항공기시장은 50석급 이상을 기준으로 2006년까지 7,330대가 생산될 것이며 이는 4천9백억 달러 규모가 될 것으로 예상했다. 또 2007년부터 2016년까지는 약 6,700대를 생산하여 향후 20년간 민간항공기생산은 총 16,160대 약 1조 1천억 달러 규모가 될 것으로 전망했다.

Class별로 살펴보면 50-240석급의 단일통로형기 점유율이 현재 73.4%(대수 기준)에서 69.1%로, 초대형기의 경우 8.4%에서 7.4%로 각각 감소할 것으로 보이나 230-400석급의 이중통로형기는 현재 18.2%에서 23.5%로 증가할 것으로 전망, 올 초 보잉사의 747X 프로젝트의 포기선언, 777기종 생산 등과 맥락을 같이한 것으로 보인다. 평균 좌석수는 96년 197에서 2016년은 219석. 그러나 에어버스사가 밝힌 전망자료에는 단일통로형과 이중통로형의 비율이 거의 비슷하고 초대형기 비율도 보잉사보다 높게 전망하기도 하였다.

지역별로 살펴보면, 높은 경제성장율을 기록하고 있는 아시아 지역의 수요가 가장 많은 것으로 예측됐는데 RPM



(Revenue Passanger miles)의 연평균 성장율이 중국의 경우 9.6%로 최고치를 기록할 것으로 전망됐다.

또, 보잉사는 세계 주요 항공사들은 앞으로 탑승 인원이 많은 기종 보다 운항빈도수가 높고 고품질의 서비스를 추구할 수 있는 기종, 230-400석급이면서 장거리 운항이 가능한 기종을 선호할 것으로 내다봤다.

한편, 화물기의 경우 중고 항공기의 사용을 더 선호할 것으로 보이며 신 화물기의 수요는 2016년까지 660억달러 620대로 전망됐다.

보잉 및 에어버스사의 향후 20년간 항공기시장 전망 비교

구분		보잉사 전망 (50석급 이상)	에어버스사 전망 (70석급 이상)
항공기교통증가율 (연평균)	97-2006년	5.5%	5.9%
	97-2016년	4.9%	5.2%
'96년 현재 보유대수		11,500대	약 9,300대
<20년간 수요(-2016년)>	대수	16,160대	16,000대
	금액	1조 1천억 달러	1조 1천억 달러
· 단일통로형	대수(비율)	11,071대(71%)	8,500대(54%)
	금액(비율)	4천 8백억 달러(43%)	2천 8백억 달러(25%)
· 이중통로형	대수(비율)	4,468대(29%)	7,300대(46%)
	금액(비율)	6천 4백억 달러(57%)	8천 2백억 달러(75%)
· 400석이상 초대형기 비율	대수(비율)	1,181대(7.3%)	1,440대(9%)
	금액(비율)	2천억 달러(18.5%)	2천 8백억 달러(약25%)
교체대상 항공기		4,070대	8,000대

러 방위산업 구조 재편 추구

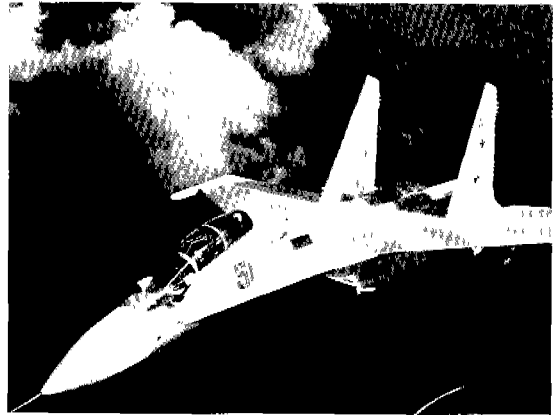
러시아의 방위산업청은 어려움을 겪고있는 자국의 방위산업의 전면적인 몰락을 막기 위해 구조재편을 추진 중에 있다.

동 기관은 아직도 국가의 관리하에 있는 320개 회사들을 올해부터 30개의 커다란 협력 그룹으로 묶는 것을 목표로 하고 있다. 동 기관의 관리하에 있던 1,800개의 사업중 이미 1,300개는 이미 민영화되었다. 이번 구조재편은 91년 이후 실재로 90%가 삭감된 국방 지출로 인한 것이다.

동 기관은 96년에 러시아 공군은 자금이 없어서 단 한대의 전투기도 살 수 없었다고 말했다.

전투기 생산자인 미코얀과 수호이는 이미 설계국을 생산 공장과 합병했다. 이러한 과정은 동 기관의 후원에 따라 가속화될 것으로 보인다.

이미 군사용 프로젝트에서 상당한 좌절을 맞본 바 있는 투폴레프와 야코플레프는 연계의 가능성을 타진하기 위한 사전 협상을 가졌다고 투폴레프의 총책임자 발렌틴 크릴모프는 말했다. 마틴사에서 전문 경영인으로 일해왔다.



러시아는 경제난 타개를 위해 방위산업의 구조재편이 시급하다.

프랑스 DGA(군수 위원회) 개편 계획 완료

프랑스 국방부는 군수 위원회(DGA)의 근본적인 리스트럭처링 계획을 완성했다. 이것은 새로운 계획을 다시 시작하는데 걸리는 기간을 단축시키기 위한 경영상의 변화와 함께 앞으로 6년간 사업비용의 30%를 삭감한다는 목표를 가지고 있다.

DGA가 사업을 진행시키는데 있어 근본적인 변화를 가져올 이번 구조 개편은 국방 장관인 Charles Millon이 이 작업을 지시한 후 10개월만에 이루어진 것이다. 조직 구조의 변화 외에 방위부문의 우선 순위에도 전면적인 변화가 있었다. 그것은 현재 DGA가 범 유럽적 사업에서의 참여 확대와 세계 방위 수출부문에서의 지분확대를 추구하고 있기 때문이다. 이미 몇몇 사업은 위협에 직면하고 있다. 대

전차 헬리콥터인 타이거는 물론이고 다용도 전투기인 닷소 라팔 사업에서는 10%비용 삭감에 동의가 이루어졌다.

이밖에도 미래 대형 항공기 사업과 NH 인더스트리의 NH90 수송 헬리콥터 사업 등도 자금지원이 연기되거나 철회되었다.

DGA의 회장 헬머는 유럽적 사업에서 상대적으로 낮은 프랑스의 지분을 증가시키기를 희망하면서 프랑스의 국방 정책은 '다분히 유럽 지향적'임을 강조했다. 또한 현재 프랑스가 10%를 차지하고 있는 세계 무기 시장 점유율을 15%로 만들기 위한 노력이 이루어질 것이다.

또한 아에로스페이스알과 닷소의 합병 그리고 톰슨 CSF의 민영화를 포함하는 산업계의 구조 재편이 사업 효율을 개선시키기를 희망하고 있다.