

세계 항공기 수요 장기전망

항공평론가 김 종 섭
에비역 공군소장

미국의 보잉사와 록히드의 양사가 여타 항공기 제조업자를 합병 혹은 흡수하여 사실상 맘모스 기업으로 발판을 굳힘에 따라 유럽세인 에어버스를 비호하는 유럽연합측이 실질적인 시장 독점을 위한 기업연합이라고 항의하는 등 국제항공기 시장을 놓고 항공기 제조업계의 경쟁은 갈수록 치열해지고 있다. 한편 지난 6월의 파리 에어쇼를 전후하여 보잉사와 에어버스 양사는 민간 여객기 판매에 더욱 열을 올리고 있으며 그중에도 에어버스사의 세계시장 절반 점유계 획이 크게 돋보이고 있다.

이러한 세계시장의 열띤 기운을 배경으로 항공기 수요의 장기 전망과 시장점유동향에 대하여 그 개관을 알아 보기로 한다. <편집자주>

21세기를 불과 3년 앞둔 오늘의 세계운송시장의 항공 점유율은 문자 그대로 항공시대라는 말에 손색이 없게 되었다. 사람의 경우 이제 외국을 간다거나 국내에서도 좀 먼 곳을 갈때는 항공기 이용이 이제 상례로 되고 있다.

2차대전이 끝난지 반세기, 항공기는 이제 우리들의 일상생활에서 없어서는 안될 문명의 이기로 변해 있다. 이러한 이용의 증가는 한편으로는 항공기의 안전과 쾌적한 여행을 가능케했고 보다 값싸게 수송하는 수단으로 철도와 해운과의 경쟁이 가능해졌다.

항공기술의 진보와 발달은 그것이 항공기의 이용 빈도를 높여 항공수송시장을 확대했으며 시장의 확대는 곧 항공기 제조업체의 이익증대에 연결되어 순환적으로 발전을 거듭하게 되었다. 그러나 항공기 제조라는 첨단기술 응용의 산

업은 막대한 자본과 타산업에서 볼 수 없는 리스크를 내포하는 등의 난점때문에 대부분 국책회사이거나 국영기업이 많다. 다른 한편에서는 군수항공산업의 프리미엄 처럼 군용 항공기 제조업체가 여별로 민간용 수송기를 만드는 느낌마저 없지 않았다. 그러나 20세기도 말엽에 가까워지면서부터 세계의 항공기 시장은 미국과 유럽, 그리고 구소련의 3대 메이커군이 독과점하게 되었다.

1990년대 들면서 구 소련의 붕괴와 아울러 공산주의가 몰락하면서 냉전의 대치 상태가 헤이해지는 것과 아울러 군비경쟁이 한풀 가시게 되었다. 이에따라 군용기의 개발 조달 예산이 어느나라에서나 감액되면서 민간 항공기 시장을 둘러싼 시장 분할 경쟁은 날로 치열해지고 있다.

우선 미국에서 민간 항공기를 대

표하는 보잉사와 MD사가 금년초 합병함으로써 이제 보잉은 세계적인 거인으로 탈바꿈하게 되었다.

유럽에서는 좀 늦게 출범했지만 영국, 프랑스, 독일, 이탈리아등의 합작기업인 에어버스사는 착실히 시장을 확대하여 세계 시장의 양대 거두로 자리잡게 되었다. 특히 에어버스사는 21세기의 항공기 시장에서 보잉사와 양분하는 위치까지 성장할것을 목표로 잡고 있다.

이러한 선두주자 양사의 향후 20년간의 시장전략을 알아보고 우리의 나아갈 길을 잡아야겠다.

1만 6천기 이상 필요
보잉사의 장기 시장예측

보잉사는 금년 초에 발표한 향후 20년간을 전망한 세계 여객 항공기 수요전망에서 앞으로 20년간 세계의 항공여객은 힘찬 성장을 계

속할 것이며 세계의 항공운항회사들은 이 기간에 도합 1만 6천160기, 금액으로 1조 1천억 달러상당의 새 항공기를 도입하게 될것이라고 예측했다.

이 예측에 따르면 세계의 항공여객수요는 연평균 4.9%의 비율로 계속 성장할 것이며 화물수송을 포함한 민간 제트기의 총 수요는 2016년까지 20년간에 16,160기가 소요될것이며 그 중 약 7,000기정도는 보잉사에서 공급하게 될 것이라고 했다.

이 예측이 발표된 뒤 4월경에 와서 마케팅담당 데니스 부사장은 향후의 항공기시장 전망에 대하여 항공업계의 호황을 배경으로 에어라인 각사는 여객의 증가와 비행편의 증설에 대응하기 위하여 새 항공기를 계속 발주하고 있는데 보잉사는 이러한, 고객의 수요에 응하기 위해 적절한 기재를 적절한 시기에 적절하게 공급하기 위하여 전에 없이 빨리 생산하고 있다고 말하여 항공기 제작회사의 호황을 설명했다.

동 부사장에 의하면 금년 제4분기의 제트기 생산은 과거 최고인 월 40기 수준에 달할것이라고 말하면서도 운항회사들이 여객증가에 따른 발주의 증가를 엄격히 제한하고 있어 항공기 제조회사의 수익성은 크게 늘지 않고 있다고 했다. 그러면서도 운항회사들은 80년대 같은 과열 발주는 전혀 하지 않고 있다. 이것은 운항업계의 성숙된 책임감과 절도를 반영하는 것으로 이런 추세는 계속될것으로 보고 있다.

전기 예측에 의하면 지역별 수요 증가 비교에서 아시아·태평양지역은 가장 높은 연 6.6%의 증가를 예측하면서 미국시장은 연 3.1%에 불과할 것으로 내다보았다.

신규발주의 지역별 비교를 보면 약 3.3%를 아시아·태평양지역이 차지하여 최대 시장으로 부상할 것으로 보고 있는데 지역별로는 북미 28%, 유럽 26%, 기타13%로 보고 있다.

한편 앞서의 데니스 부사장은 일본에 와서 주일 외국 특과원들과 만난 자리에서 향후 20년간 일본에서는 약 785기의 새 여객기가 필요할 것이라고 전망하고 그 중 48%가 중형의 2통로형 쌍발기일것이

며 31%가 단통로형이며 21%는 747이나 그보다 큰 대형기가 될것이며 금액으로는 850억 달러(96년 가격)가 될 것으로 전망했다. 또 동 부사장은 세계시장의 기종별 수요에 대하여 43%가 단통로형 중형기가 될 것이며 1만 1천기 이상의 수요가 있을 것으로 예측했다.

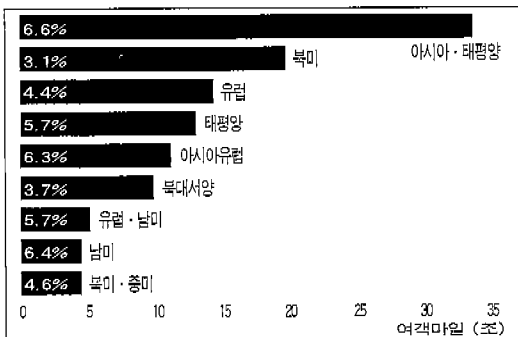
그러나 성장률에 있어 767기나 777기 같은 중형 여객기가 가장 많은 증가율을 보일것이며 747기나 그보다 큰 기종은 향후 20년간 18%정도를 차지해 1,180기 정도의 수요를 예측하고 있다.

수요전망은 비슷

에어버스사 예측

위와같은 보잉사의 관측에 대하여 유럽의 에어버스사는 지난 봄에 발표한 시장예측에서 항공기 이용의 증가와 기존항공기의 대체에 따른 시장규모의 성장에 의해 향후 20년간 보잉사의 관측과 비슷한 16,000기 가량의 신규수요가 있을 것으로 전망했다. 이 숫자는 1996년부터 2016년까지에 세계 246개 항공운항회사(구소련제외)에 있어 70석 이상의 여객기에 대한 수요 예측에 의한것이다.

이 가운데 이미 2,300기가 세계의 여러항공운항회사 또는 리스회사에 의해 발주되고 있으며 이밖에 순수 신규 발주로 13,500기의 수



1997-2016년간의 지역별 항공여객증가율(연율) (보잉사조사)

요가 더 있을 것으로 전망한다. 그 중 약 15%인 2,000기 가량이 중고기로 충당될 것이며 순수발주 항공기는 11,500기 가량이 될 것이라고 전망했다.

에어버스사의 영업담당 존리히 선임부사장은 이러한 동사의 예측에 대하여 타산업과 마찬가지로 항공기 산업에도 일종의 사이클이 있고 경기의 물결이 있는데 일반적으로 항공기 시장은 확실히 성장이 계속될 것이라고 논평했다.

다시 에어버스사의 예측에 의하면 승객수는 연간 5.2% 수준으로 성장을 계속할 것이며 최초의 10년간에는 연평균 5.9%, 그후 10년간은 4.6%로 잡고 있다. 성장율은 지역에 따라 서로 다르게 나타나게 될 것인데 연올로 북미지역은 1.9%정도에 그칠것 같은데 성장율이 가장 높은 지역은 아시아·태평양지역으로 7%선에 이를 것으로 보고 있으며 특히 중국의 승객수는 적어도 현재의 6배가 될 것 같아 연 10%나 될듯하다고 했다.

결론적으로 에어버스사의 예측은 20년후에 세계의 체트 여객기수는 현재의 갑절로 되어 전체로 현재의 170만석에서 400만석으로 증가할 것이며 여객기수는 현재의 9,400기 정도에서 20년뒤에는 17,100기가 될 것이라고 보고 있다.

또, 현재 운항중인 여객기 가운데 약 86%가 수리비와 운항경비

의 증대로 인해 새 비행기로 바꾸게 될 것이며 이것이 신기종 대체로 나타나게 될 것이라고 했다.

좌석수로 환산하면 2016년까지 도합 380만석이 필요해지는데 그중 단통로형이 3분의 1, 넓은 동체형이 3분의 2를 차지하여 전자가 8,500기로 전체 수요의 54%에 해당하고 후자가 7,300기로 46%를 차지할 것이라고 했다. 가격으로는 단통로형이 전체의 25%, 넓은 동체형이 75%로 된다고 했다.

이런 예측을 근거로 다시 표준 좌석수로 보면 1기당 좌석수는 현재의 179석 규모에서 235석으로 늘게 될 것이다. 그래서 단통로형에서는 135에서 139석규모로 늘게 되고 넓은 동체형에서는 295석에서 358석으로 늘게 될 것으로 보고 있다. 그때문에 넓은 동체기의 수요 기수는 지금의 4분의 1에서 절반으로 늘게 될 것이라고 했다.

에어버스사는 수요가 많은 100석에서 400석까지의 항공기 페밀리를 제공할 수 있는 생산라인을 가지고 있으며 이들의 파생형의 개발도 추진하고 있다.

앞으로 가장 중요하고 큰 시장이 될 곳은 중국을 포함한 아시아 태평양 지역이 될 것이며 동지역이 차지하는 좌석수 수요의 비중은 32%로 되며 유럽은 29%수준이 될 것으로 보고 있다.

시장확대의 야심 맘모스 양사의 견해달라

한편 500석 이상의 초대형기의 수요에 대하여 에어버스측이 1,200기의 수요를 보고 있는데 반하여 보잉측은 480기로 줄잡고 있는 것에 대하여 보잉사의 테니스 부사장은 “양사의 항공여객의 연증가율의 전망에 차이가 있기 때문으

보잉및 에어버스사의 향후 20년간 항공기시장 전망 비교

구 분		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

로 보잉측은 초대형기를 운항중인 세계 주요 20개 운항회사와 협의 후의 숫자이다.”라고 말하여 자사 전망이 정확하다고 주장했다.

또한 보잉 747-X계획을 동결한 것은 그러한 계획을 영영 취소한 것이 아니라고 말하고 시장이 성숙하면 자연 개발에 나설 것이며 지금도 그에 대비한 기초연구는 계속 중이라고 했다.

이런 움직임에 대하여 에어버스사는 지난 5월 중순 북경에서 중국, 싱가포르, 에어버스사의 3자 합작기업 설립을 계약하고 향후 AE-31X라는 중형 여객기를 생산키로 합의하여 이 움직임이 관심을 끌고 있다. 이런 전략적 시장확대 정책은 21세기에 에어버스사가 세계시장의 50%를 차지해 미국세와 양분하려는 움직임을 나타내는 것으로 풀이되고 있다.

특히 에어버스사는 보잉 737시리즈가 세계적 베스트 셀러인 점을 고려하여 A320시리즈를 이에 대항

하여 21세기에는 이를 능가할 계획 아래 적극적인 시장 확대에 나서고 있다.

독자노선 개요

우리가 지향할 길

이러한 세계적인 움직임을 두고 그렇다면 우리나라가 취해야 할 노선은 어느 방향이 좋을가에 대하여 생각해 보자. 우리는 지난 3년간 중국과의 협조에 의한 중형 제트 여객기 개발의 길이 작년에 무너지고 말았다. 그후 다방면으로 제휴선을 모색한 결과 유럽의 AI(R)과의 사이에 100석급 제트 여객기 개발의 기본적인 합의를 얻은 뒤 이의 실현을 위해 노력중에 있다. 이 계획이 잘 진행되면 2000년대 초에 우리 독자의 여객기가 선보일 예정이지만 그때까지는 여러 고비가 앞에 놓여있다.

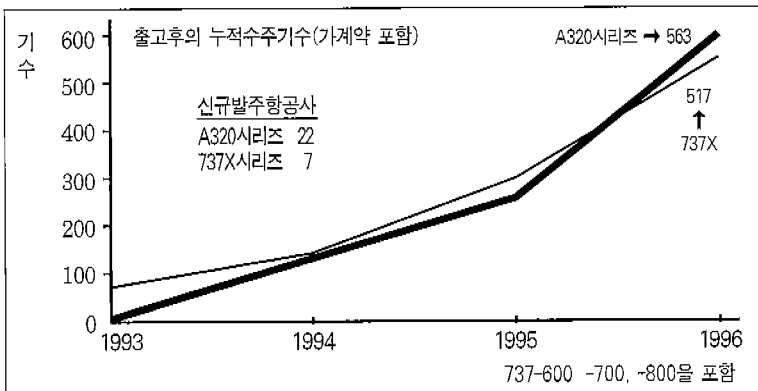
한편 위에서 말한 중국은 에어버스와 손잡고 AE316기종등을

2005년까지 개발 생산하여 우선 중국내의 항공여객 증가에 대비하고 나아가 세계시장에도 진출할 요량인 것 같다.

그밖에 인도네시아는 독자의 터보프롭기 개발에 이어 이번에는 제트 중형 여객기 개발에 나서 이미 원형을 개발하고 있는 것으로 전해지고 있다. 인도네시아는 스하르트 대통령이 직접 진두지휘에 나서고 있어 자국 수요 충족뿐만 아니라 세계 시장으로의 진출도 꾀하고 있어 말하자면 보잉대 에어버스의 거인간 대결의 틈에서 군소 업체 상호간의 각축전도 치열할 것으로 예상된다.

이런 정세를 배경으로 우리나라가 21세기의 수출산업으로 항공기 산업을 육성 발전시킨다는 산업발전의 단계적 실상을 앞에 두고 중형 여객기 시장의 한쪽을 재패하려면 좀더 적극적인 행보가 필요할 것으로 지적되고 있다. 그러기 위해서는 모종의 단안이 내려져야 하지만 현재로서는 그러한 단안을 추진하기에는 시기가 매우 좋지 않은 듯하다. 단안이란 다른 것이 아니라 정부가 보다 적극적으로 항공기 산업을 지원하는 것을 뜻한다.

지원방법 육성의 정책은 이미 여러가지가 검토된 바 있다. 문제는 주체적 추진시기인데 결국 대선이 끝나야 논의될 것 같아 안타깝기만 하다.



보잉 737시리즈와 A320시리즈의 수주비교