

항공우주산업 개발 기본계획 착수

정부는 항공우주산업을 21세기 전략산업으로 육성하기 위한 기본계획 수립에 착수했다.

통상산업부는 7월초 고건 총리 주재로 개최된 「제1차 항공우주산업개발 정책심의회」에서 항공우주산업 육성 기본계획을 수립하기로 한것과 관련, 실무작업반을 구성하는 등 구체적인 작업에 들어갔다. 실무작업반은 통산부 기초공업국장을 작업반장으로 총 17명의 전문가에 의해 구성된다. 또한, 원활한 운영을 위해서 총 9명으로 구성된 T/F(Task Force)팀을 운용, 「항공우주산업 개발 기본계획」의 기본작업을 수행하게 된다.

향후 실무작업반 및 T/F팀에서 작업하게 될 기본계획 내용은 다음과 같다.

- 세계속에서 한국 항공우주산업의 위상 및 역할
- 부품, 소재 및 엔진 산업 육성 전략
- 항공우주산업 수요증진 방안
- 인력수급 계획 및 양성방안
- 항공우주기술의 민·군 상호 연계 방안
- 소요 경비 조달 방안

한편, 기본계획은 '98~2015년까지 2단계로 구분하여 장기적인 관점에서 작성하게 되며, 통산부는 이 기본계획을 통해 항공기산업의 경우 올해부터 오는 2005년까지 중형항공기 및 부품, 소재 국산화를 추진하며 품질인증 체제를 구축하기로 했다. 또, 2006년부터 2015년까지는 세계 1위의 중소형 항공기 생산 및 수출국가로 발돋움하고 대형항공기 국제 공동개발 사업에 참여하여 차세대 항공기 개발체계를 확립하는 등 세계 10위권 항공기 선진국으로 진입하기로 했다.

'97 전자전/모의훈련 체계 세미나 및 전시회 개최키로

'97 전자전/모의훈련 체계 세미나 및 전시회('97 Seminar and Exhibition for EW & Simulation System : SE²S²)가 공군 전발단 주최 우리 협회 주관으로 오는 10월 14, 15일 양일간 대전 계룡대 기지극장 및 체육관에서 개최된다.

'93년부터 매년 개최되었던 시뮬레이션 세미나 및 전시회를 그동안 공군이 주최하고 대한항공, 대우중공업, 삼성항공 등 3개사가 매년 번갈아 주관했으나, 올해는 5회를 맞이하면서 우리 협회가 주관하게 된다. 또한 동 행사는 공군의 전자전행사와 병행하여 시행하게 된다.

국내 시뮬레이션 산업은 '60년대부터 미국으로부터 비행 훈련장비를 이양받기 시작하여 그 운용면에서는 국제적인 수준이다. 그러나 산업 개발면에서는 '80년대부터 연구소를 중심으로 산발적으로 시행되어오다 '90년대 후반부터 자체 연구개발이 본격 시작되었다.

동 행사의 세미나 발표는 국내 군, 학계, 기업 및 연구기관 중심으로 진행될 예정이며, 전시회는 외국 의 세계적인 시뮬레이터 제조업체와 국내 기업등의 선진기술이 전시된다. 한편 국내업체로 대우중공업, 대한항공, 삼성항공 등 업체가 참여하며, 외국 업체로는 영국의 Reflectone, 미국의 CAE등이 참여할 예정이다.

EU, 보잉-MD합병 최종승인 전세계 70% 점유할 공룡기업 탄생

유럽연합(EU)이 미국 보잉과 맥도널더글라스(MD)사의 합병을 최종승인했다. 이로써 전세계 항공기시장의 70%, 민항기시장의 76%를 차지하는 공룡기업이 탄생하게 되었다. EU는 지난 7월 23일 미국측의 막판 양보안을 수락함으로써 보잉과 MD사의 합병문제를 둘러싼 미국과 유럽연합(EU)의 대결이 무역전쟁 일보직전에서 일단락됐다.

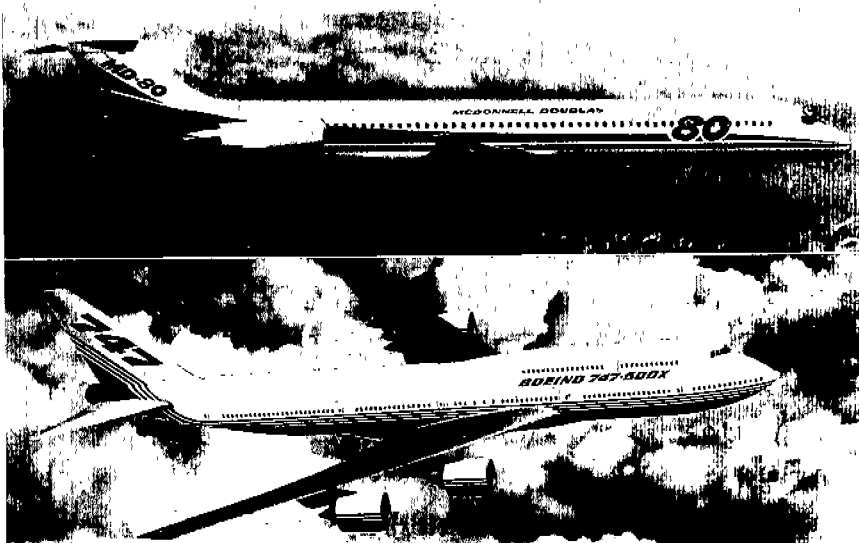
유럽연합측 협상대표인 카렐 반 미에르트 경쟁담당 집행위원은 “보잉과 만족할 만한 결론에 이르렀다”고 말했다. 다른 집행 위원들도 대체로 만족스러운 표정이다. 그러나 정작 직접적인 당사자라 할 수 있는 에어버스와 프랑스는 “미국의 양보는 미흡하며 중요한 문제가 여전히 남아 있다”고 말했다. 반면 빌 클린턴 미 대통령과 의회는 즉각 만족감을 나타냈다. EU의 합병승인 결정이후 이틀만인 25일에는 보

잉사의 주주총회에서 MD사의 합병과 관련한 약 2억 8천만주의 개설을 승인했다.

보잉의 양보안을 분석한 관계 전문가들도 “장기적으로 보잉이 손해볼 것은 거의 없다”고 지적한다. 형식적으로는 보잉이 양보 했으나 결국은 시장에서 우위를 차지하고 있는 보잉의 뜻대로 돼 가고 있다는 것이다. 양보안 가운데 가장 중요한 것은 아메리칸·델타·콘티넨탈 등 3개 미국 항공사와 체결한 20년간 항공기 독점공급계약을 취소하고 앞으로 2007년까지 독점공급계약을 시도하지 않겠다는 조항이다. 그러나 독점공급계약이 없더라도 에어버스가 미국 시장 점유율을 높이는 매우 힘들다. 델타항공의 한 대변인도 이날 “항공기 구입문제에서 거의 영향이 없을 것”이라고 밝혔다.

또 보잉은 △미국 정부발주 사업에서 얻게 된 특허권을 “합리적인 가격”으로 개방하고 △정부발주 사업에서 얻은 특허에 대해 앞으로 10년간 매년 유럽연합측에 보고서를 제출하며 △자사의 부품공급업

자가 에어버스 등 다른 항공기제조업체와 계약을 맺더라도 간섭하지 않고 △앞으로 10년간 맥도널 더글라스의 민수부문을 분리해서 운영하겠다고 약속했다. 이들 조항은 합병된 회사가 앞으로 맥도널 더글라스의 군수산업 기술을 민간항공기 제조에 적극 활용할 것이라는 에어버스의 우려를 불식시키기 위한 것이다.



EU가 보잉-MD 합병 승인함으로써 보잉사는 연매출이 490억달러에 달할 것으로 분석가들은 예측하고 있다

프랑스 국방비 지출계획에 제동

프랑스 감사원은 자국의 국방 계획이 재정상의 한도를 넘어서고 있으며 더 실질적인 조달계획이 수립되어야 한다고 밝혔다.

프랑스 국방부의 현 목표는 수정된 조달계획에 따라 새로운 계획을 수립하는 것이지만, 잇다른 무기 조달계획의 지연과 계속되어지는 건축예산의 요구조건들을 맞추기는 역부족이다. 현재와 같은 경제의 악순환때문에 현재 개발하고 있거나 생산중인 프로젝트의 수행을 포기할 것으로도 예측되기도 하지만 이 프로젝트들이 중도에 그만둔다는 것은 프랑스 국방상에 중대한 오류를 범하는 것이라고 관계자들은 경고하고 있다.

사실 프랑스의 국방 프로젝트는 다른 어느나라와 비교해보아도 높은 비용을 지출하고 있으며 사업 시작후 예상비용에서 많은 오차를 발생해왔다. 건축재

정에도 불구하고 비용지출의 데이터도 없는 상태에서 비용은 계속 증가해왔다고 감사원은 밝히고 있다. 그동안 프랑스의 국방비 지출은 정부의 긴축재정으로 주문 및 조달지연, 프로젝트 수행 연기등의 고충이 있었으나 대형 프로그램의 포기같은 최악의 경우는 없었다.

프랑스는 그동안 1960년부터 5개년씩 국방조달 프로그램을 수행하였으나 사업초기부터 중단되는 등 순탄치만은 않은 길을 걸어왔다. 지난해 수립된 1997-2002년 계획은 과거의 실패를 되새기면서 정부의 강력한 지지를 통해 수립되었다. 그러나 감사원측은 동 계획에 대해 목표가 불분명하고 조달절차가 너무 약하다고 말하고 있다.

한편, 감사원측이 밝힌 자료에 따르면 라팔 전투기는 약 100대(당초 약320대), NH-90헬기는 약 130대(당초 220대), Tiger 헬기는 약 90대(당초140대) 등이 감축되어야 한다고 밝히고 있다.

세계최대 항공사간 제휴 성사돼

미국 영국 스페인의 3개 항공사가 세계 최대규모의 항공협력체를 결성했다고 밝혔다.

스페인 국영항공사인 이베리아항공의 지주회사인 세피아가 영국의 브리티시 에어웨이즈(BA), 미국의 아메리칸 에어라인스(AA)와 전략적 제휴를 위한 협정에 서명했다. 이로써 세계 최대 규모의 민간항공 동맹이 탄생했다.

이들 3개 회사는 직원이 약 20만명으로 지난해 1,400여대의 비행기로 1억5,000만명의 승객을 수송, 총350억달러의 매출을 기록했다. BA와AA는 이미 양사간 협력에 합의 상태이며 이번에 이베리아항공의

합류로 내년 여름 세계최대의 민간항공 동맹체가 출범하게 된다. 3개사는 앞으로 암호체계와 비행기운항 프로그램을 공유하게 되며 공동마케팅 및 화물수송 협력에 대해서도 협의해 나갈 예정이다.

한편 일본의 일본항공(JAR)도 현재 진행중인 미·일 두나라간의 항공협정이 마무리되는 대로 아메리칸 에어라인스와 광범위한 협력협정을 체결하기를 바라고 있다고 일본항공측이 밝혔다.

또 이들에 앞서 미국의 유나이티드 에어라인스(UA)와 독일의 루프트한자 AG, 타이 에어웨이즈 인터내셔널, 에어 캐나다, 스칸디나비아안 에어라인스 시스템(SAS)등은 지난 5월 스타동맹을 결성한 바 있다.

미, 저궤도위성통신업체 추가선정 이리돔, 글로벌스타에 이어 4번째

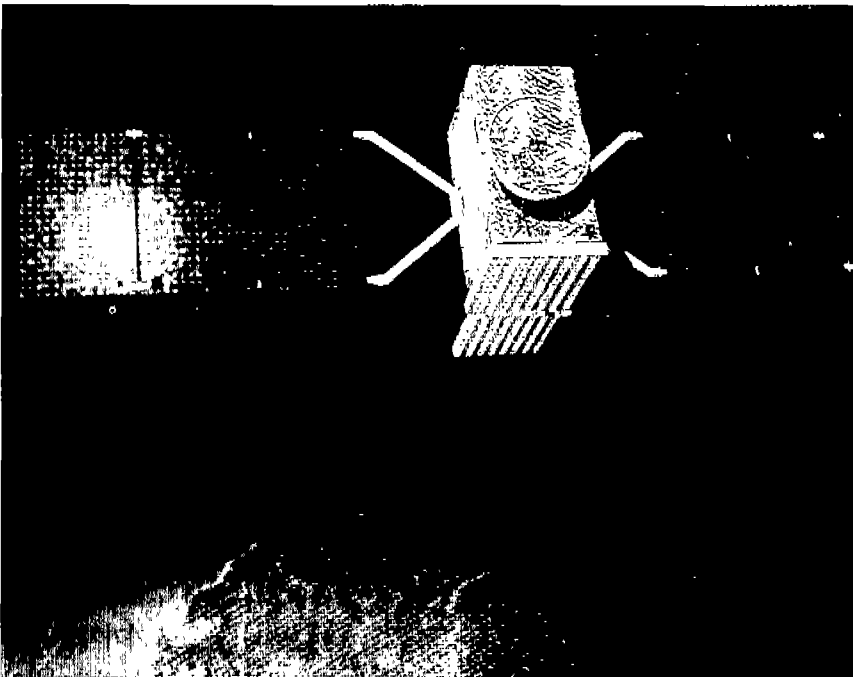
미연방 통신위원회(U.S. Federal Communication Commission, FCC)가 2개의 벤처기업에 저궤도 위성통신서비스에 대한 면허권을 수여했다.

이번에 선정된 업체는 Constellation Communications Inc.와 Mobile Communications Holdings Inc. (MCHI)로 양사는 이리돔, 글로벌스타 프로젝트와 같은 거대 서비스에 맞서 오는 2000년에 상용서비스를 시작할 계획으로 있다. 양사는 기존의 저궤도위성통신서비스 업체에 비해 저렴한 가격으로 통신서비스를 제공할 것이라고 말하고 있다.

양사는 지난 1995년 저궤도위성통신서비스 면허권을 처음 수여했을때 재정상의 문제로 탈락된 바 있

다. 그 당시 모토롤라, 로칼 그리고 TRW사는 문체 없이 통과되어 면허권을 취득하였다. 이번에 면허권을 취득할 때에도 재정 불충분으로 논란이 있었으나 FCC측의 "경쟁유도 및 소비자선택권의 확대"라는 명목으로 통과시켰다.

Constellation사가 추진중인 에코(Ecco)라 불리는 동 프로젝트는 우선 12개를 1차로 발사해 전세계 인구의 약 40%를 차지하는 브라질, 남아프리카, 인디아, 인도네시아, 태국, 베트남, 중국남부 등의 지역에 오는 2000년부터 전화서비스를 시작할 예정이며 오는 2002년혹은 2003년까지 총54개의 위성을 띄울 예정이다. 이를 위해 동사는 영·불합작의 마트라 마르코니사와 위성제작에 대해 협상중이다. Constellation사는 Atlantic, Raytheon E-system 그리고 벤처기업인 Spacevest의 합작기업으로 각각 27%의 지분을 보유하고 있다.



Constellation사는 54개 위성중 우선 12개를 1차로 띄울 예정이다

MCHI사의 경우 17개의 위성을 띄울 계획으로 있다. 엘립소(Ellipso)라 불리는 이 시스템은 인구가 밀집된 곳에는 범위를 최대화시키고 적은곳에는 최소화 시키도록 되어있다. 동사는 현재 Spectrum Astro사와 이스라엘의 IAI사와 위성제작에 관해, Harris사와는 통신페이로드 그리고 록히드사와는 지상시스템에 대한 협력을 추진중이다.