

우리나라 항공기 산업의 구조



이기상
세종대학교 교수

세계항공기 산업의 시장구조

보잉-MD의 합병

최근까지 세계의 대형상용기 산업은 96년을 기준으로 미국의 보잉사가 64%로 1위, 유럽의 4개국 콘소시엄사인 에어버스사가 33%로 2위, 그리고 미국의 맥도널

더글러스사가 아주 미약한 3%로 3위를 점하면서 시장을 3분하고 있는 상황이다. 그러나 원래 이 시장은 보잉과 MD사가 양분하여 독점하고 있던 것을 프랑스, 독일, 영국 및 스페인 등 유럽 4개국이 자국의 항공기 산업 발전을 위해 막대한 정부지원을 통해 육성시킨 결과로 이후 미국 항공기 산업의 독점적 지위는 상당부분 훼손되게 되었다. 특히 에어버스의 성공적인 진입으로 인해 시장손실이 더 컸던 기업은 MD사로 상용기 부분에서의 경쟁력은 시장점유율 3%가 보여주듯이 거의 상실되었다고 볼 수 있다.

더욱이 MD는 지난 해 11월에 미국 차세대 전투기사업의 개발업체 선정경쟁에서 탈락하게 되었다. 이에 따라 MD는 그나마 유지하던 군용기 부문에서마저 뒤쳐지게 되어 독자적인 대형기 제조업체로서 더 이상의 경쟁력을 상실하였다고 판단하고 보잉과의 합병

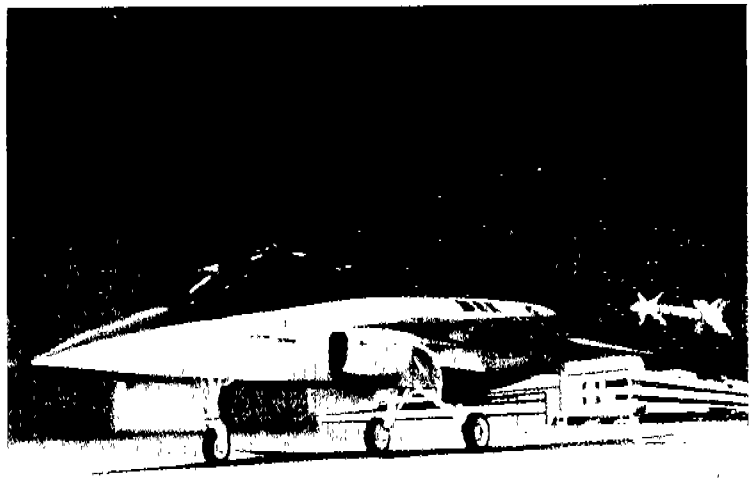
에 합의하게 되었다.

우주산업, 정보통신사업, 컴퓨터 산업 등과 함께 미국의 산업을 이끄는 주요한 산업인 미국의 항공기 산업은 무역수지의 방어는 물론 높은 부가가치를 창출함으로써 미국경제에 중요한 기여를 하고 있으며 동시에 미국경제 호황을 유지하는 비결이 되고 있기도 하다.

따라서 이러한 대기업부문에서의 기업간의 효율적이고도 기동력있는 인수 합병의 성공은 산업의 경쟁력제고를 통해 경제의 효율화에 크게 기여한다고 할 수 있다.

합병에 대한 미국과 유럽연합의 대립

보잉·맥도널더글라스간 합병을 둘러싸고 미국과 유럽연합은 심각한 갈등을 보이고 있는데 이는 미국의 항공산업이 세계시장을 독점하리라는 점을 유럽연합



2003년까지의 예정된 KTX-2사업

측에서 크게 우려하고 있기 때문이다. 우선 단순한 산술적인 계산만으로도 합병 후의 보잉사가 약 70%의 점유율을 유지하게 되고, 미국 내에 실질적인 독점회사가 탄생함으로써 그 독점적인 지위를 활용할 경우, 소위 시너지효과와 함께 80%까지 그 비중이 높아질 것으로 유럽연합에서는 우려하고 있다.

미국 항공기 산업의 특성은 유럽 에어버스사에 대한 심각한 위협으로 이를 반대하는 것은 유럽연합측으로는 당연한 것이다. 다만 미국기업간의 경제행위에 대한 유럽연합이 승인여부에 대한 논리적인 근거는 유럽연합 자체의 경쟁법에 위배된다는 것이며, 이러한 조치는 미국에서 이미 전가의 보도처럼 활용하고 있던 수단이다.

우리나라 시장의 성장잠재력

항공기의 수요는 직접적으로 항공운송의 수요로부터 유발된다. 세계항공운송수요는 앞으로 20여년간에 걸쳐 약 6.5%의 높은 성장률을 보일것으로 예측되고 있는데 이 중 북미 유럽의 성장률은 약 4%대에 머무는 반면 아시아 태평양 지역의 성장률은 약 7%에 달하여 이 지역이 세계수요 성장의 견인차 역할을 하게 될 것이다. 이에 따라 세계시장에서의 점유율도 최근의 약 20%에서 2015년경에는 약 30%로 크게 높아질 것으로 전망되고 있다.

한편 우리나라의 수요는 크게 국내수요와 수출수요로 나뉘어지는데 이 중 수출수요는 다분히 앞으로 우리나라 항공기산업의 발전정도에 따라 결정될 것이다. 국내수요는 군용기 수요와 상용기 수요로 다시 나뉘어 지는데 군사·경제적인 측면 모두에서 우리나라의 항공기수요는 현재 상당한 규모이고 앞으로도 높은 증가율을 보일 것으로 예측되고 있다. 보다 구체적으로는 현재 대한항공이 여객부분에서 세계 10위권에 달하고 있으며 화물부문에서는 세계 3위를 점하고 있어서 그 수요의 크기를 짐작할 수 있다.

우리나라 항공기 시장의 현황

우리나라 항공기산업의 구조

항공기산업의 발전단계로서는 창정비단계, 부품소재의 하청생산단계, 면허조립단계, 완제기 개발생산단계로 크게 나누어 볼 수 있다. 우리나라의 항공기산업은 하청생산 및 면허조립의 아주 초보적인 산업발전 수준 밖에 미치지 못하고 있어서 우리나라가 가지고 있는 제반 기회 및 경제적인 미래의 요구에 부응하지 못하고 있는 아주 만족스럽지 못한 상태에 머물고 있다.

정부는 오는 2005년까지 생산규모 1백억달러로 세계 10대 항공기 생산국으로 진입하겠다는 계획을 오래전에 세웠으나 항공기업계는 과당경쟁으로 서로를 견제하기에 바빴다. 우리나라 항공기산업의 발전정도와 관련하여 우리가 현 수준에서 만족한다면 지금의 산업구조가 과당경쟁이라고 할 수만은 없겠으나 앞으로 산업발전의 목표가 완제기 개발생산을 통한 독자적인 경쟁력 확보 및 관련되는 협상력의 제고에 있다면 이는 분명히 과당경쟁 또는 과당경합의 상태라 할 수 있다.

정부의 육성책의 가닥

정부는 항공기산업을 21세기 첨단미래산업으로 분류하여 산업을 육성하는 쪽으로 가닥을 잡은 것은 이미 오래 전의 일이다. 2000년대 초에 세계 10위권의 항공기 선진국으로 진입하는 것을 목표로 그 동안 F-5 제공호사업, 500MD 헬기사업이 수행되었고 현재는 UH-60헬기사업, F-16 KFP사업등의 면허생산사업이 진행중이다. 그러나 중형항공기 개발사업 및 고등훈련기 개발사업 등 완제기 개발사업은 기대와는 달리 여러가지 어려움을 노정하면서 지연되고 있어서 크게 우려되고 있는 실정에 있다.

앞으로 우리나라 항공기산업을 미래지향적이고 발전

적으로 육성하기 위해서는 그에 걸맞는 적절한 산업구조의 구축과 적극적인 정부의 역할 수행이 긴요하다 할 수 있다.

항공기 단일공동법인 설립과 관련된 주요 문제

현재 우리나라는 항공기생산체제를 대우중공업, 대한항공, 삼성항공, 현대우주항공 등 4개사 경쟁체제에서 공동회사생산체제로 일원화할 것을 검토중이다. 이러한 문제가 먼저 제기될 수 있다.

현재의 완제기 3사 또는 4사는 실제에 있어서는 창정비, 부품·소재의 하청생산 및 완제기의 면허조립 등 항공산업의 발전단계상 아주 초보적인 단계를 수행하고 있는 회사로서 우리나라가 목표로 하고 있는 완제기의 개발생산을 포함하는 진정한 의미의 항공기 제조회사라 할 수 없다. 그러므로 우리나라에는 아직까지 진정한 의미의 항공기 회사는 없다고 할 수 있는 것이다. 이에 따라 앞으로 독자적인 완제기의 개발생산을 통해 독자적인 경쟁력과 효율적인 협상력을 가지는

진정한 의미의 항공기 제조회사를 별도의 법인으로 설립하려 하는 것이다.

이에 대해 기존의 3사 또는 4사 중에서 진정한 의미의 항공기 개발회사를 선정하지 않고 별도의 법인을 설립하려 하는 이유에 대해 문제를 제기할 수 있을 것이다. 항공기산업은 기본적으로 그 수요의 국가의존성, 투자규모의 대규모성, 투자회수의 장기성 및 불확실성, 기술 및 산업과 관련된 제반 과급성, 국가안보와의 관련성 등의 특성요인에 의해 정부의 직간접적인 지원이 불가피한 산업이다. 이러한 정부의 대규모 지원을 현존의 3사 또는 4사중 1개사에 집중하는 것은 이권의 개입우려 등의 문제로 인해 정치적으로 감당할 수 없는 것이 현실이다.

그동안 수 십년동안에 걸쳐서 때로는 한 개 사업의 공평한 나뉘먹기를 통해서 때로는 여러 개의 사업을 순차적으로 분배하는 방법을 통해서 실제로 기존업체들에게 나누어 주었다. 그러나 이러한 나뉘먹기식의 사업배분은 이미 현재 나타나고 있는 산업성과의 결과에서 보여주듯 기술축적의 불완전성, 불연속성 및 분산성과 개별기업의 장기적인 계획수립의 불확실성 등의 요인으로 인해 아주 비효율적인 결과를 초래하고 있는 것이 현실이다. 가장 최근의 대표적인 사례가 중형항공기 개발조합의 사례가 될 수 있다.

한편 별도법인을 설립하여 모든 국책사업을 이 회사에 집중시킨다면 이는 독점기업을 육성하는 것으로서 이것은 최근 강조되고 있는 산업의 경쟁화를 통한 효율성 제고 노력에 역행하는 것이 아닌가하는 우려의 소리가 없는 것은 아니다.

그러나 산업의 경쟁화 정도의 선택 또는 최적 산업구조의 선택은 그 산업의 특성 또는 산업의 발전단계에 따라 다를 수 있는 것이다. 통상적인 산업의 경우에는 경쟁이 효율적이라 하더라도 극도의 과급성 및 공공성이 존재하는 항공기산업



'96 서울에어쇼에서 선보인 한국의 중형항공기

(완제기 개발생산부문)의 경우에는 다른 어느 산업에 비해 독점적 구조가 적합할 수 있다. 특히 규모의 경제와 관련하여 그 수요가 우리나라처럼 상대적으로 작을 때에는 더더욱 그러하다. 우리나라와 같이 산업발전의 초기단계에서는 정부지원의 필요성 또는 유치산업의 육성 차원에서 산업구조의 집중이 더욱 필요하다 하겠다.

앞서도 언급하였지만 우리나라 항공기산업의 구조는 현재의 창정비, 부품 하청생산 및 면허조립단계에 만족한다면 현 구조가 꼭 과당경쟁이 아니라고도 할 수 있다. 그러나 완제기 개발 생산을 통한 독자적인 경쟁력 및 협상력의 확보가 목표의 전제가 된다면 지금의 항공기산업 구조는 분명 과당경쟁이라 할 수 있다. 그렇다면 현 상태가 시설설비의 중복투자라 할 수 있는가

각 사의 현재 투자가 중복투자인지는 그 기준에 따라 상대적인 것으로서 정밀한 계산의 문제이지만 완제기사업의 이권경쟁을 위한 각 기업의 투자행태는 분명히 국가적으로 과잉투자 또는 중복투자의 가능성을 야기한다. 이러한 의미에서도 현재의 이권배분에 의한 수 개사의 정립구조는 비효율적이라 할 수 있다.

단일법인 설립에 있어 여러가지 의문이 제기되고 있는데 다음과 같이 설명할 수 있겠다. 기존 각사의 시설설비, 인력 등 제반 자원에 대해서는 당연히 이 법인이 내부화하거나 또는 하청관계를 통하여 활용하여야 할 것이다. 단일법인의 출자는 기존자원의 적절한 활용을 위해서 기존기업이 출자하여야 할 것이며 출자비용은 정치적인 이유에서 균등지분의 출자가 불가피한 실정이라 할 수 있겠다. 여기서 균등지분출자는 경영주체의 결여로 결국 기업간 경합의 문제가 해결되지 않은 채 전가되는 데 대해 문제가 제기될 수 있는데 이를 위해서 정부의 직접참여가 불가피하다. 즉, 정부출자가 동 법인의 설립에 빼놓을 수 없는 현실적인 필요조건인 것이다.

항공기산업에 대한 정부의 직접참여와 관련된 문제

산업에 대한 정부의 직접참여가 경제발전과 관련된 현 시대의 조류에 역행하는 것으로 인식될 수 있으나 일반적인 산업의 경우에는 민영화 및 자율화가 효율성을 담보한다고 할 수 있지만 이 또한 산업의 특성과 발전단계에 따라 다르고 항공기산업은 다른 어떤 산업에 비해 정부의 직접개입이 긴요한 산업이다. 특히 우리나라와 같이 산업발전의 초기에 있는 경우에는 더욱 그러하다고 할 수 있다.

한편 정부가 참여를 하여 주도적인 역할을 하게되면 소위 "정부실패"에 의한 비효율성이 초래되지 않을까 하는 우려도 있겠으나 이렇게 우려되는 정부실패에 의한 비효율성보다 이미 수 십년간에 걸쳐 경험하였듯이 시장실패에 의한 비효율성의 정도가 더 큰 것으로 보인다. 이러한 이유 때문에 많은 국가에서 정부가 항공기산업에 직접 참여하고 있는 것이다.

정부가 출자를 한다면 그 형태는 최대지분 참여보다는 소액지분 참여가 바람직할 수도 있다. 그러나 정부참여의 목적이 직접참여에 의한 주도적 역할의 수행에 있다면 소액지분 참여에 의한 예산절감보다는 최대지분 참여에 의한 효율성 제고가 더 중요할 것으로 보인다.

그리고 정부의 초기참여의 정도가 아무리 상대적일 소규모라 하더라도 앞으로 부실국영기업이 발생하여 밀빠진 독에 물 붓기 식으로 계속 말려들 가능성이 완전히 없지는 않겠으나 산업의 부실화 가능성에 대한 우려와 산업육성의 가능성 또는 의지는 적절히 비교계산되고 그 결과에 따라 판단되어야 할 것이다. 만약 이러한 산업부실화의 우려에도 불구하고 장기적인 산업기회의 가능성이 더욱 높아 항공기산업을 육성하고자 한다면 정부의 책임있고 적극적인 직접개입이 필요 불가결하다.