

유럽 항공기 산업의 최근 동향으로 본

미래 한국 항공산업에의 제언

스코틀랜드 투자개발청
아태담당 부사장 (Michael Cannon) 마이클 캐논

외환부족으로 시작된 한국경제의 불안정은 지금 전체적인 경기침체로 이어지고 있으며 항공업계도 예외는 아니다. 최근의 보도에 의하면 한국의 중형항공기 개발사업이 불투명하고 IMF로 방산 예산이 감축되는 등의 이유로 국내 항공산업 여건이 악화돼가고 있다고 한다. 이로 인해 대우중공업, 대한항공, 현대우주항공, 삼성 항공 등 한국의 항공업계는 보다 적극적으로 해외시장 공략에 나설 계획이라고 한다. 바람직한 경영 전략이라고 판단된다. 기술력과 잠재력을 고려했을 때 한국 항공산업은 세계 시장에서 충분한 경쟁력을 가지고 있다고 여겨진다. 본 고가 본격적인 세계 시장 공략을 준비하는 한국의 항공산업에 조금이나마 도움이 됐으면 하는 바램이다.

항공산업의 세계적 동향

항공산업분야는 역동적이고 빠르게 성장하는 세계적인 산업분야의 하나이다. 지난 20여 년 동안 항공산업은 전세계 GDP 성장률의 두 배 이상의 성장을 기록하며 빠르게 성장하고 있다. 앞으로도 계속 이런 어마어마한 성장속도가 지속되는 것은 물론 더 나아가 기술 발전과 항공수송의 수요확대로 인해 항공매체를 이용하는 비용이 줄어들게 될 것으로 전망되고 있다. 항공요금의 감소로 인한 항공수송의 대중화는 또한 항공수송시장의 확대를 가져올 것이고 이는 직접적으로 항공우주산업을 자극, 전체 항공우주산업분야는 더욱 빠른 속도로 성장할 것으로 전망된다.

좀더 구체적으로 항공산업의 미래를 살펴보면, 세계 항공교통은 1년에 약 5.2%의 성장을 보이고 있고 이 성장 수준은 2016년까지 지속될 것으로 예측되고 있다. 이러한 성장 추세라면 20년 내에 항공 승객의 수가 지금의 세 배로 증가하고 대륙간 직접횡단, 무착륙 비행을 수용하는 공항의 수와 더불어 연간 비행수도 두 배로 증가하게 될 것이다.

전세계 항공산업을 지역별로 보면, 앞으로 향후 20년 동안 항공산업의 성장은 아시아 특히 중국이 약 8.5%로 가장 두드러질 것이고 가장 성장률이 저조한 곳은 북미지역으로 3.7%의 성장률을 기록할 것으로 전망된다. 아시아와 함께 주목할 곳이 바로 유럽이다. 전문

가들의 분석에 의하면 유럽의 항공 산업이 북미를 제치고 세계 최대의 민간항공시장으로 떠오를 것이라고 한다.

이렇게 점증하는 수요에 발맞추어 세계 항공기 수는 1996년의 11,500대에서 2006년에 17,000, 2016년에 23,000대로 증가할 것으로 예측된다. 향후 10년 동안 새로운 민간제트기 시장의 가치는 4,900억달러에 달할 것으로 추산된다. 이 시장 가치는 2016년경에는 약 1조달러에 이르게 될 것이다.

새로운 항공기 수요 증가와 더불어 민간항공 정비, 보수와 검사(MRO) 시장은 1996년의 230억달러에서 2005년에 330억달러로 확대될 것이다. 이 MRO 시장에서 가장 중요한 변화는 항공사들이 독

립 계약하청업자들에게 아웃소싱을 한다는 것이다. 이미 영국항공(British Airways), 루프트한자(Lufthansa), 스위스항공(Swissair) 등과 같은 몇몇 중요한 항공사들은 자사 항공기의 정비부서를 자회사로 이전시켰고 이 자회사들은 조만간 새로운 기업으로 독립할 계획이다.

국제 항공산업의 급속한 성장은 MRO 시장의 확대와 더불어 정비, 부품 생산업체들에게 반가운 소식이다. 특히 해외로의 적극적인 진출을 계획하고 있는 한국의 항공업체들에게도…

유럽 항공 산업의 미래

지난 5월 2일과 3일 벨기에 브뤼셀에서는 유럽연합의 11개 국가에서 온 국가원수들이 모여 유럽의 통합을 향해 첫 발을 내디뎠다. 유럽통합의 첫 시도로 유럽의 11개국이 ‘유로(Euro)’라는 새로운 유럽 단일 통화를 탄생시킨 것이다.

‘유로’의 탄생은 실로 어마어마한 사건이다. ‘유로’의 즉각적이고 표면적인 효과로는 ‘유로’를 사용하는 국가들은 이제 각기 다른 통화를 이용하면서 발생하는 환율상의 ‘이전비용(transaction costs)’에서 해방됐다는 것이다. 그러나 ‘이전비용’의 소멸은 ‘유로’가 가져올 수 있는 지극히 미미한 효과

중 하나다. 많은 전문가들은 ‘유로’가 가져올 변화에 공통적으로 한 목소리를 내고 있는 부분은 바로 ‘유로’는 단순한 통화수단을 넘어서 유럽의 정치, 경제, 문화 등 전반에 막대한 변화의 바람을 몰고 오리라는 것이다. 또한 ‘유로’가 물고 올 변화의 바람은 유럽뿐만 아니라 전세계 정치, 경제 구도를 개편할 것으로 예측되고 있다. 이번에 ‘유로’를 공식통화로 사용할 유럽 11개국의 경제규모만 보더라도 이러한 예측은 충분히 가능하다. 현재 ‘유로-11’이라고 불리는 이들 국가들의 GDP 총액만 따지더라도 전세계 GDP의 19.4%를 차지하고 있다. 미국이 전세계 GDP의 19.6%, 일본이 7.7%를 차지하는 것과 비교하면 세계 2위의 경제주체가 되는 것이다. 또한 유럽내 국가간의 교역을 제외하고 서도 세계무역의 18.6%를 ‘유로-11’ 국가들이 차지하고 있다. 미국의 16.6%, 일본의 8.2%와 비교하면, 국제 교역면에서 유럽은 미국을 제치고 세계 최대의 무역국인 것이다. 북유럽과 러시아를 비롯한 동유럽의 국가들이 앞으로 ‘유로’를 공동 통화수단으로 받아들인다면 ‘유럽’은 그 누구도 넘볼 수 없는 세계 최대의 경제주체가 되는 것이다. 이제 서방선진7개국 모임인 G7을 앞으로는 ‘G2’(유럽, 미국) 혹은 ‘G3’(유럽, 미국, 일본)

로 불러야 할 날이 얼마 남지 않았다고 많은 전문가들이 내다보고 있다.

유럽 항공산업의 동향

거대한 유럽의 탄생은 항공산업에 어떤 영향을 미칠까? 위에서 보았듯이 유럽을 하나의 국가로 치면 유럽은 세계최대의 교역국이 된다. 유럽의 단일통화인 ‘유로’에 참여한 11개국의 교역량, 그것도 유럽 내 국가간의 교역량을 제외하고서라도, 유럽은 무역을 통한 세계 교역량의 18.6%를 차지한다. 그리고 유럽이 세계 교역에서 차지하는 비중은 ‘유로’를 사용하는 국가가 증가할수록 비례해서 늘어날 전망이다.

교역의 증가는 바로 항공산업과 직결되는 문제이다. 승객과 화물 수송 수요를 충족시키기 위해 항공기 제조와 서비스의 증가가 두드러질 것이기 때문이다. 전문가들이 유럽의 항공산업이 중국을 비롯한 아시아와 북미를 제치고 세계 최대의 민간항공시장으로 떠오를 것이라고 이구동성으로 주장하는 이유가 바로 여기에 있는 것이다.

이러한 추세를 파악한 유럽의 항공산업분야는 지금 구조조정의 과정을 준비하고 있다. 항공기 제조와 서비스의 증가를 현재의 체제로는 소화하기 힘들기 때문이다. 유

럼의 항공산업이 준비하고 있는 구조조정은 해외시장을 적극적으로 공략하려는 한국의 항공산업계에 긍정적인 방향으로 진행될 것 같다. 그 이유를 살펴보자.

현재 유럽의 항공산업은 350억 파운드의 연 생산고와 35만 명의 고용인원에서 알 수 있듯이 그 규모가 엄청나다. 유럽의 항공산업은 세계 항공산업의 약 3분의 1을 차지하고 있고 매우 다양한 분야에서 뛰어난 기술력과 노하우를 지니고 있다. 이들 유럽의 항공업계는 미국 항공업계의 빅딜에 대응해서 활발한 구조조정을 겪고 있다. 얼마 전 있었던 보잉과 맥도널 더글라스의 합병, 레이디온의 텍사스 인스트루먼트와 휴즈의 항공사업부 인수는 대표적인 미국 항공업계의 구조조정 사례이다. 이들 회사들은 인수/합병후 공통적으로 대대적인 구조조정을 통해 군살빼기를 감행했다.

이러한 미국 항공업계의 변화에 대한 유럽의 반응은? 현재 미국의 거대한 항공산업계에 맞서고 있는 유일한 존재가 바로 유럽의 에어버스이다. 미국 항공산업계의 변화에 자극받아 세계에서 가장 현대적인 항공기를 제작하는 유럽 컨소시엄인 에어버스 인더스트리는 1999년에 독립적인 회사가 될 예정이며 이로 인해 외부 제조업자들은 새로운 사업의 기회를 얻

게 될 전망이다. 에어버스는 현재 유럽을 이끄는 4개의 항공회사인 프랑스의 아에로스파시알, 독일의 다임러-벤츠(Daimler-Benz)사의 에어로스페이스 에어버스, 영국의 브리티시 에어로스페이스, 그리고 스페인의 카사에 의해 공동 운영되고 있다. 에어버스는 1970년 설립 이래 연 880억불의 총매출액을 기록하고 2,250대의 항공기를 판매하였다. 이러한 에어버스는 현재 항공기 디자인의 대부분과 항공기 제작 전체를 4개사가 공동으로 소유하고 있는 자회사에 하도급으로 맡기고 있다.

에어버스가 독립된 회사가 되면 공개 시장에서 제품과 서비스를 구입하게 될 것이다. 이는 곧 항공산업에 종사하는 회사들에게는 중요한 사업의 기회가 제공되는 것으로 해석할 수 있다. 이는 유럽뿐만 아니라 유럽시장을 노리고 있는 전세계 항공부품 업체들에게도 밝은 소식이다.

변화는 기회를 낳는다 기회는 도전을 잉태한다.

해외 항공시장의 적극적 공략을 계획하고 있는 한국의 항공업계는 이러한 세계 항공업계의 동향을 예의 주시할 필요가 있다. 미국과 유럽은 지금 구조조정을 통해서 과감한 군살빼기를 시행하고 있는데 이

는 한국의 항공업계에는 절호의 기회로 여겨진다. 즉, 유럽의 경우, 우선 항공수송의 수요증가로 인한 항공산업시장의 급속한 성장이 전망되고 또한 구조조정을 통한 군살빼기의 일환으로 항공부품산업별로 전문화가 이루어질 전망이다. 즉, “세상은 넓고 할 일은 많다”라는 표현은 이 경우를 두고 하는 말이다. 보다 정확히 표현하자면 유럽을 포함한 세계 항공업계는 ‘시장은 넓어지고 할 일도 많아진다’는 것이다.

그러나 유럽에서 벌어지고 있는 변화가 한국의 항공산업에 반드시 긍정적인 것만은 아니다. 기회는 도전을 필요로 한다. 세계 경제가 불록화 되면서 가장 우려되는 점은 바로 지역간의 무역장벽이라는 문제가 발생할 수 있다는 것이다. 경제불록의 설정은 하나의 테두리 설정이다. 테두리 설정의 목적은 구성원간의 이익 극대화이다. 테두리 안에 있는 구성원들은 자신들의 이익 극대화를 위해 정해진 일정한 원칙과 규범하에서 활동한다. 좋게 표현하자면 한 울타리 안의 구성원끼리 정해진 ‘공정한 게임의 법칙’ 하에서 싸우지 말고 사이 좋게 오손도손 협력하면서 살자는 이야기이다. 뒤집어서 표현하자면, 울타리 밖에서 협력은 안하고 ‘비겁하게’ 이득만 보겠다는 사람은 철저히 배격하자는 이야기이다. 기업

들이 해외에 생산시설을 마련하고 현지화에 노력하는 이유가 여기에 있다. 세계 항공산업계에서도 빨빠른 회사들은 이미 이러한 유럽의 변화를 감지하고 유럽 내에 항공기 제조 또는 서비스 시설을 확보를 계획하고 있다. ‘파돌림’ 당하지 않으려는 노력이다.

장기적 시장개척 계획의 필요

현재의 경제상황에서 한국의 항공업계에 해외 생산시설을 짓기 위해 투자하라고 말한다면 제정신이 아니라는 말을 들을 것이다. 그러나 제정신이 아니라는 말을 들더라도 본인의 생각으로는 한국의 항공업계에 해외투자를 고려하라고 말해주고 싶다.

지금 바로 구체적으로 해외투자를 실행할 여력이 없다면 투자계획이라도 철저히 세워두라고 말해주고 싶다. 생산시설투자에 필요한 투자를 위해서는 철저한 마스터플랜은 필수이다. 진출할 지역의 시장조사, 생산시설이 들어설 구체적인 지역, 노동인력확보, 연구/생산인프라의 구비 여부, 이 모든 변수들을 파악하는 일은 한두달, 한두해의 일이 아니다. 본인의 개인적인 경험으로 봤을 때, 위에 열거한 투자결정요인들을 제대로 파악하는데는 최소한 3~5년여의 시간을 요한다.

또한 투자지역을 선정하고 투자 협상을 하는 데는 2~3년이 필요하다. 그리고 많은 전문가들의 예측으로는 한국이 현재의 경제상황을 벗어나 제대로 안정을 되찾기까지에는 3~4년여의 세월을 필요로 한다고 한다. 계산대로라면 현재의 경제위기를 벗어난 후 제대로 해외 시장공략을 하려면 앞으로 짧게는 8년 후, 길게는 12년 후가 될 전망이다. 8~12년은 너무도 가혹한 기간의 세월이다. 이미 굳어진 시장구도를 깨고 들어가기에는…

유럽 항공산업의 급속한 성장을 증대되는 사업기회를 최대한 이용하고자 하는 한국의 항공업계에 내 능력에서 해줄 수 있는 말은 철저한 시장조사와 분석을 준비해두라는 것이다. 시장은 분명하다. 북미, 아시아 그리고 유럽, 북미와 아시아를 제외한 시장 즉 유럽에 항공기 제조 또는 서비스 시설을 확보를 계획하려는 기업들에게 가장 큰 선결 과제는 “어느 곳에?”라는 문제다. 경험에 비추어 다음 조건을 충족시키는 위치를 고려하기를 추천한다.

첫째, 항공 제작, 정비 그리고 부품조달에서 이미 어느 정도 경험이 있는 지역이어야 한다.

둘째, 첨단 기술 연구와 개발(R&D), 항공기 제작의 우수함과 더불어 첨단공학 분야가 전통적으로 강해야 한다. 즉, 축적된 기술

과 노하우가 있어야 한다.

셋째, 국제적 수준의 항공기 제작과 부품 공급 체인을 보유하고 이를 지원할 수 있는 생산인프라가 잘 형성되어 있어야 한다.

넷째, 무엇보다 중요한 것은 숙련되고 노동력과 탄력있는 노동시장을 갖추고 있어야 한다.

한국의 항공산업은 지금 머나먼 길을 떠날 채비를 시작하여야 할 때이다.

マイ클 캐논 부사장은 스코틀랜드 경제개발진흥공사(Scottish Enterprise)산하 스코틀랜드 투자개발청(Locate In Scotland) 아시아/태평양지역 부사장으로 한국에서 상주 근무하고 있다. 스코틀랜드 투자개발청은 외국기업 직접투자의 스코틀랜드 유치를 전담하는 기구로マイ클 캐논 부사장은 스코틀랜드 투자개발청에 부임하기 전 브리티시 에어로스페이스에서 아시아지역 마케팅담당으로 재직한 바 있다.