

# 미 항공산업의 정책방향

미국의 항공산업은 더 많은 수출을 위해 정책을 수정중에 있으며, 미 항공우주협회는 미국의 항공산업을 대표하여 이익을 적극 대변하고 있다.

본 자료는 미 항공우주협회(AIA)의 International Issues for 1998에서 발췌한 내용으로 올해에 미 항공우주협회의 정책추진 방향을 요약한 글이다. (편집자 주)

## 중국과의 무역관계

미국은 대 중국 수출 중 선두적인 품목인 항공우주 제품을 미국과 중국의 무역 정상화 및 중국을 세계무역기구(WTO)로 이끄는 데 교두보 역할로 이용하고자 계획하고 있다.

미국은 1996년에 17억달러의 항공우주관련 제품을 수출하였으며 이러한 수치는 대 중국 수출의 14%를 차지했다. 또한 그해 미국은 중국 민간항공시장의 72%를 점유하여 향후 20년간 1,240억달러의 잠재적 시장을 암시하게 하였고 우주분야에 있어서도 향후 10년간 잠재 구매력을 30억달러로 예측하였다. 따라서 이러한 통계는 대 중국 시장의 중요성을 강조하고 있다.

그러나 매년 6월에 미국 대통령은 반드시 중국에 대한 최혜국 대우를 연장할 것인가에 대해 결정하여야 하며 행정부 및 미 의회는 이러한 연례적인 절차가 미국과 중국간 무역정상화에 악영향을 미친다고 생각하고 있다. 따라서 미항공우주협회(AIA)는 행정부와 긴밀히 협조하여 법률 조항의 개정을 위해 노력하고 있다.

하지만 중국은 최혜국 대우 국가로 연장하는 문제는 다른 여러가지 사항도 포함되어 있어 아주 복잡하

다. 살상무기 생산의 억제와 중국의 지배하에 있는 홍콩에 있어서의 인권보장, 종교 박해 금지 등이 그 예이다.

## 무수정일괄승인권

1997년 11월 미 의회는 행정부의 압력에 따라 1994년에 만기된 대통령의 무수정일괄승인권의 개정을 1998년 초까지 연기하기로 결정했다. 이러한 연기는 대통령 지지표의 부족으로 인해 무역주도권의 패배를 우려한 까닭이었다. 무수정일괄승인권 없이는 미국은 다른 국가들이 새로운 시장개척에 대한 교섭에 참여하도록 유도할 수 없기 때문이다.

GATT(현WTO)와 NAFTA하에서의 중요한 무역협상을 위해서는 무수정일괄승인권이 필요하다. 만일 무수정일괄승인권이 없다면 여러 나라들이 미국과의 무역협상교섭을 꺼려할 것이다. 무수정일괄승인의 중요한 예는 NAFTA 조약가맹국으로 칠레를 추가할 것인 지에 관한 현안 문제이다. 칠레 정부는 주요한 무역허가는 무수정일괄승인이 전제 조건이다. 또한 무수정일괄승인은 미국의 자유무역지구의 조성과 APEC에서의 특정 무역협상을 성사시킬 수 있는 역할도 한다.

1995년 클린턴 정부는 무수정일괄승인에 환경과 노



미국의 항공우주산업은 수출 증가를 위해 정책을 추진하고 있다.  
 사진은 향후 수출 증대를 기대하는 B-717

는 모든 나라들은 그러한 공식적 보증과 신용을 제공하는 공공기관을 가지고 있다.

민간항공우주 제조업체들은 대출과 보증을 직접적으로 수출입은행에 의존할 수 있다. 반면 수출입은행은 민간용으로 쓰이는 방위산업분야, 예를 들어 교통 통제 시스템이나 특수목적용 항공기 및 헬리콥터를 제외한 방위산업 생산품에 대한 대출이나 보증은 금지되어있다.

회계년도 1998년 의회는 전년보다 적은 683백만달러의 대출보증금을 승인했다. 전년 대

동문제도 포함하자고 요청하였으나 산업부의 거절과 미 노조의 강력한 로비활동으로 무산되었다.

1997년 무수정일팔승인이 통과되지 못한 것은 칠레가 NAFTA에 가입하는것을 불가능하게 하였다. 보다 중요한 것은 그것이 미국이 보다 개방적인 무역체계의로의 전환을 방해하는 역할을 하였다는 것이다.

항공우주관련 제품의 무역은 비교적 개방되어 있는 반면 미국 항공우주산업은 항공우주업체들에 대한 보조금 지급을 제한하는 규정에 얽매어 있다. 더욱이 앞으로의 항공우주산업은 여행객과 화물의 증가 및 위성의 수요 증가로 더욱더 발전할 것이다. 따라서 미항공우주협회는 1998년 무수정일팔승인을 연장하는 법제화를 지지할 것이다.

### 수출입은행에 대한 자금 지원

항공우주산업 생산품의 수명주기는 20년 이상이다. 따라서 구매자 및 생산자는 수출입 용자나 정부의 보증이 필요하며 항공우주산업 시장에서 미국과 경쟁하

출보증금은 은행자금을 초과했으며 약 3억에서 5억달러가 부족할 것으로 예상하고 있다. 따라서 미항공우주협회는 수출입은행에 대한 추가적인 자금확보와 회계년도 1999년에는 보다 많은 대출보증금 승인을 얻기위해 노력하고 있다.

### 일방적 제재

경제적 제재조치를 외국정부에 대한 불쾌감을 표현하기 위한 방편으로 사용하려는 의회, 연방정부 그리고 지방정부의 성향에 대해 불만이 증가되고 있다.

미항공우주협회는 그러한 일방적인 제재 조치들이 기대에 반하는(외교 정책 및 경제 이익의 상실) 결과를 가져오리라고 우려하고 있다.

1993년 이래로, 미국은 35개국에 대해 적어도 62가지의 일방적 경제 제재조치를 부과하였다. 하지만 미국은 정부, 의회, 지방정부가 제재조치를 취한 나라들에 대해 939억달러를 수출하였다. 이러한 수출은 1,456,000명의 노동자들을 의미한다.

항공우주산업 관련 수출에 대해, 1993년 8월 미국 정부는 미사일 기술통제 시스템과 관련하여 중국에 일방적 무역 제재를 부과하였다. 결과적으로, 미국 위성 제조업체들은 1억달러에 해당하는 위성사업을 잃었다. 이러한 결과로 10개 이상의 미국 위성 계약들이 위협에 처해있다. 또한 인도네시아로 F-16수출을 저지한 후, 인도네시아는 British Hawks의 대량 구매를 발표하였다.

또한 남미에 대한 수출 규제로 페루는 Mig-29s 12대와 SU-25 14대를 구매하였다.

미항공우주협회장인 Don Fugua가 회원으로 속해 있는 국제경제 정책에 관한 주정부자문기관은 최근 일방적 경제제재조치에 관한 연구를 마쳤다. 이 기관은 주정부에 미국 정부가 외국정부에 대한 외교적, 문화적, 정치적, 경제적 그리고 군사적으로 영향을 미칠수 있는 정책사항들의 모형을 제시하였다.

따라서 몇몇 미 의원들은 법무부와 행정부처들에 의한 일방적 경제 제재조치들의 제고를 위한 골격을 제공할 법안을 추진중이다.

### 방산수출보증제도의 유지 및 보완

미래의 고객에게 금융지원을 제공할 수 있는 능력은 국제 방산시장에서 경쟁력을 갖추는데 중요하다. 미국과 경쟁하는 대부분의 유럽국가들은 민수/방산 품목에 대출이나 보증을 제공할 수 있는 수출신용기구가 있다.

그러나 미국 수출입은행은 방산 수출에 대한 대출이나 보증에 대해 금지하고 있다. 이러한 단점을 보완하기 위해서 미 의회는 국방부가 관리하는 자체자금방산 수출보증(DELG) 프로그램을 승인하였다. 여기에는 보증 수수료가 있는데 수출입은행에서 쓰이는 위험계산에 의해 산정된다. 이러한 보증 수수료는 미래에 발생할지도 모를 어떠한 채무불이행에 대해서 정부를 보

호하하는데 있다.

하지만 DELG 프로그램은 다음과 같은 3가지의 문제점이 있다.

1.Exposure Fees(노출된 수수료):미국 정부의 대출 보증은 차용자의 채무불이행으로 미래에 발생할지도 모를 위험을 충당하기 위해 미재무성에 대한 노출 수수료를 포함하여야 한다. 수출입은행과 같은 대부분의 보증프로그램에 있어 수수료는 지출승인된 자금으로 부분적 혹은 완전하게 지불되어진다. 그러나 DELG는 자체자금이며 그 노출수수료의 부담은 차용자에게 부과되어 제품의 가격상승을 유발한다.

2.Financing Exposure Fees(노출 수수료 자금 지원):DELG는 노출 수수료의 자금 지원을 금지하고 있다.

3.Country Eligibility (국가의 적절성):NATO, 비 NATO 동맹국(호주, 뉴질랜드, 이스라엘), 평화프로그램 파트너(유럽) 그리고 APEC 회원국만 포함된다. 미항공우주협회는 이러한 문제점을 보완하여 DELG 프로그램의 활성화를 계획하고 있다.

### 해외수출기업 방산제품의 대한 차별화 철회

기업들은 외국에 판매 회사를 설립할 수 있다. 그리고 판매 회사는 판매에 따른 세금을 면제받을 수 있어서 가격 경쟁력을 갖추게 된다. 결과적으로 대외수출 기업은 방산 수출에 관하여 독점적 가격 우위를 주고 있다.

방산수출에 대한 이러한 차별은 미국 방산품이 세계 시장을 독점했던 70년대 중반까지 거슬러 올라간다. 그러나 오늘날 미국 방산 제조사들은 많은 나라로부터 경쟁에 직면해 있다. 또한 이러한 경쟁은 모든 국가에서 방위비 삭감으로 한층 증대되고 있다.

반면 영국, 프랑스, 캐나다, 남아프리카 그리고 러시아 등의 국가들은 방산 수출 증대를 위해 정부 차원

에서 새로운 프로그램을 발표해오고 있다. 미국은 방산품에 대한 자체 수요가 현저히 감소하고 있으며 방산 수출이 140억달러로 미국 전체 방산 생산량의 25%를 차지하고 있어 수출 비중이 증대되고 있다.

방산 수출이 세금정책에 의해 차별 받아야 한다는 것은 모순이며 따라서 FSC에 의해 세금을 50%까지 줄이자는 부문은 제고되어야 한다.

### 방산부문에서의 Buy America 제한 규정 축소

방산 무역은 지난 반세기에 걸쳐 미국의 주요 외교, 정책, 안전, 그리고 경제적 이익을 제공하여 왔다. Buy America 조항은 방산관련 제품에 대하여 특정 제품에서 일반 제품까지 다양한 영역에 걸쳐 있으며 미국 입찰자들에게 특전을 제공하는 구실을 제공하여 왔다.

1991-1996년, 5년간 미국은 막대한 방산 무역 흑자를 기록하였다. 유명한 방산업체가 있는 유럽에서조차 미국 방산품을 157억달러를 수입한 반면 단지 50억달러만 미국에 수출하여서 3:1정도로 미국에 이익을 주었다. 따라서 이러한 조항에 대하여 유럽국가들은 상당히 불평하고 있다. 이러한 방산 수출은 미국에게 고용 안정, 무역수지개선과 더불어 조세확충으로 막대한 경제적 이익을 제공하여 왔다.

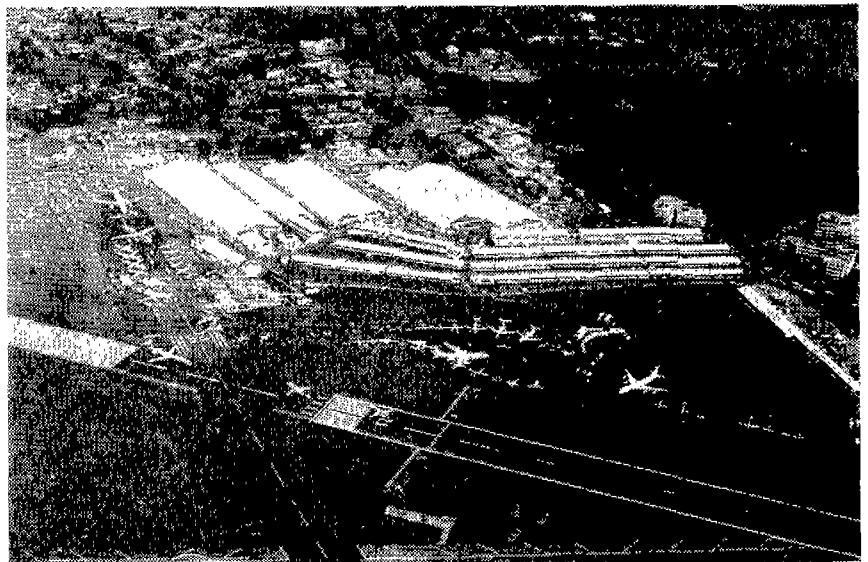
미국 방위 생산품의 고객은 미국 정부이다. 대부분의 유럽국가들은 방위산업의 감량으로 높은 실업률에 힘겨워하고 있으며 이러한 요인

은 그들로 하여금 더욱더 Buy America 조항에 반발하는 원인을 제공하고 있다. 몇몇 미 의원들은 Buy America 조항의 수정을 요구하고 있으며 미항공우주협회도 Buy America 조항의 수정 및 새로운 Buy America 조항의 개정에 반대할 것이다.

### 국제 에어쇼

세계 국제 에어쇼에 미국 정부 및 기업의 참여는 냉전종식으로 생긴 움추러진 방위산업을 효과적으로 홍보할 수 있으며 또한 미 항공우주산업에 대한 긍정적인 이미지를 제공하고 있어 미항공우주협회는 적극적으로 세계 국제에어쇼에 참가하도록 권유하고 있다. 하지만 불행하게도 에어쇼에서 F-117기 사고로 몇몇 미 의원에 의해 국방부가 국제 에어쇼에 참가를 막는 법률 제정을 검토중이나 미항공우주협회는 국방부와 함께 이런 법률 제정 발의에 대한 감시를 계속할 것이다.

미항공우주협회 산하 국제위원회는 에어쇼에 미국 정부와 미 항공우주산업 사이에서 협력을 제공할 국제



많은 국가들이 미국의 에어쇼 참여를 요청하고 있다. 그림은 판보로 에어쇼 장면

## 기획 정책

전시위원회를 구성하였다. 이 위원회는 국제 에어쇼 기간중 항공기 승무원에 대한 지원을 하는 교량 역할을 하고 있다.

하지만 불행하게도 가장 큰 문제는 늘어나는 국제에어쇼에 대해 예산을 맞추어야 하는 문제이다. 많은 나라들은 경쟁적으로 에어쇼를 개최하고 있으며 미국의 참여를 요청하고 있다.

### 대서양간 민간항공기에 대한 무역 긴장

민간항공기 무역과 관련하여 미국과 유럽간의 긴장이 고조되고 있다. 유럽기업들이 미국항공우주산업의 빠른 합병으로 인해 이러한 긴장은 올해 한층 더 고조될 것이다. 또 에어버스사는 새로운 항공기 모델에 착수하면서 중앙집권화된 법인체 구성을 시도하고 있다.

보잉사와 맥도널 더글라스사의 합병은 유럽으로 하여금 미국의 독주를 막을 방법을 모색하게 하였고 이러한 취지에서 정부의 지원 제한 규정을 최소화할수 있는 방법을 찾게 만들었다.

유럽위원회는 보잉사와 맥도널 더글라스사의 합병을 승인하면서 미국의 연구 개발 프로그램에 더 많은 정보를 제공할 것을 요구하여 왔고 민간항공기에 관한 미국과 유럽 양자협상에서 민간항공기를 WTO 체제안으로 가입시키기 위해 민간항공기 분야에서의 무역에 관한 GATT 협상을 갱신하는 것을 거절하여 왔다.

또한 대외수출기업에 관련하여 WTO의 조사를 의뢰해 오고 있다. 유럽은 방산구매와 관련하여 Buy European 정책에 대한 요구가 증가하고 있으며 이러한 요구로 유럽방산구매연합체의 설립을 모색하고 있다.

구체적인 행동을 보면 영국 정부는 A340과 Boeing777 모델에 동력을 공급할 새로운 엔진 개발을 위해 롤스로이스사에 3억4천만불을 제공할 것이라 발표했으며 Honeywell사와 경쟁할 수 있는 새로운 비

행통제시스템의 개발을 위해 프랑스와 영국회사들이 2천3백만달러를 제공할 것이다.

에어버스사의 파트너업체들은 A340의 새로운 버전 개발에 대한 정부지원을 모색하고 있으며 A3XX 개발 착수는 정부 지원을 반드시 요구할 것이다. 참고로 미국과 유럽의 협상은 A3XX에만 국한되어 있다.

미항공우주협회는 유럽국가들이 항공기 정부보조금에 대한 그들 양자간 그리고 다자간 서약을 지키게 하도록 미국정부에 강요할 것이다. 그리고 WTO에 러시아 및 중국이 민간항공기 무역협상에 참여하도록 노력할 것이다.

### 항공우주산업에 대한 티타늄 공급 증가

1996년 미국 항공우주산업은 6천1백50만 파운드의 가공품중 3천1백만 파운드의 티타늄을 소비하였다. 1995년과 1996년 사이에 민간항공산업의 부흥과 티타늄 골프장비의 수요 증가로 인해 티타늄 가격은 거의 두배로 증가하였다. 미항공우주산업은 티타늄의 가격 안정 및 원활한 공급을 위해 정부, 항공우주산업체 그리고 금속산업간의 미팅을 주선하고 있으며 다음사항이 포함된다.

#### 1. 저장자재의 방출(Stockpile Releases)

회계년도 1998년 방산위원회는 국가전략상 저장해 온 저장자재에서 약 3만4천8백톤의 티타늄의 방출을 허가했다. 또한 내년에는 4천톤을 방출할 계획이다.

#### 2. 우선권의 일반적 체제(Generalized System of Preferences)

GSP는 어떤 특정 생산품이 개발도상국에서 생산되었을 경우 미국이 관세 면제를 허가하는 규정이다. GSP 목록에 티타늄을 포함시키는 것(현재로서는 단지 정제된 티타늄만이 포함)을 미항공우주협회 및 보잉사는 요구하지만 미국 티타늄 업체들은 반대하고 있다.

### 3. 관세 절감(Tariff)

기업은 영구적인 관세 감면 또는 15%의 관세 감면을 모색할 것이다.

### 4. 덤핑관세 삭제(Eliminate Dumping Duties)

미상공부는 러시아 티타늄에 대한 덤핑관세를 제정하였다. 또한 모든 미해결의 덤핑주문은 WTO의 개정된 덤핑규약과의 일치를 미국에 확실히 하기 위해 1998년 상공부에 의해 재 검토될 것이다.

### 5. 외국무역지구(Foreign Trade Zones)

상공부에 의해 특정지역이 특별한 관세절차가 사용될 수 있는 외국무역지구로 지정될 수 있다. 티타늄은 이런 지역으로 수입되어 항공기 부품으로 제조된 다음 항공기 부품관세가 0인 상태로 미국시장에 진입하는 것이 가능하다.

## 수출면허개선과 국회통고 체계

기업들은 국방부 군수품 목록에 수록된 항공우주 제품을 수출하거나 시장에 선불일 경우 국방부로부터 승인을 얻어야만 한다.

게다가 제작승인과 관련된 방산품이나 서비스의 판매는 국방부에 의해 국회에 승인되어야만 한다. 고객들이 보다 빠른 서비스를 원하는 시점에서 지난 2년간 그런 승인을 획득하고 국회 승인을 얻는데 걸리는 시간은 길었다.

1996년 국방부는 550억 달러의 가치와 결합된 약 46,000개의 승인을 결정했다 전적으로 국가에 의해 처리되는 이런 경우들에 있어서 평균적 처리시간은 11일 이었다.

국가가 다른 기관에 하청을 준 경우 그 처리기간은 64일로 늘어났다. 미항공우주협회와 미전자산업협회의 공동조사에 의하면 양 협회에 모두 가입한 32개사가 국방부 승인신청의 약23%를 차지하였고 그 가격면에서는 약55%를 차지하였다.

제품의 신속한 인도에 있어 경쟁력을 갖추기 위해서는 승인취득과 국회승인을 얻는데 시간을 줄여야 한다. 따라서 미항공우주협회는 승인취득과 국회승인에 있어 불필요한 일을 줄여 합리적으로 처리하고자 행정부와 국회와 함께 공동의 노력을 계획하고 있다.

## 미국 정부의 Offset 정책

방산품의 구매시 대부분의 나라들은 구입조건으로 Offset을 제공하길 요구한다. Offset에는 직접 Offset과 간접Offset이 있다.

Offset을 요구하는 나라들은 대부분 Offset을 통해 자국의 항공우주산업의 발전을 꾀하고 있어 결국에는 외국의존도를 낮출수 있는 계기를 마련하려고 한다.

Offset에 대한 비평가들은 일반적 무역양상을 왜곡해서 비효율적으로 운영한다고 주장하면서 결국에 가서는 미래의 경쟁자들을 양산할지도 모른다고 우려한다.

하지만 일반적인 Offset에 대한 견해는 부정적이지 않다. 항공우주산업은 해외투자를 거의 하지 않는 반면 여타 산업은 광범위한 해외투자를 해오고 있다. 현재 미국은 자동차 산업 270억달러, 화학 510억달러 그리고 컴퓨터 산업210억 달러를 포함하여 6,000억 달러가 넘는 해외투자를 하고 있다. 이와는 대조적으로 항공우주산업은 대부분 캐나다에서 이루어지고 있으며 투자액이 10억달러에 불과하다.

방산품에 대한 무역과 관련하여 방산수출업체는 서로간에 요구되어온 Offset을 삭제하거나 제한하기 위해 노력하고 있다. 하지만 미항공우주협회는 일방적 제재를 통해 Offset제도를 통제하려는 행동에 대하여 반대하고 있다. 이러한 통제는 구매자로 하여금 구매선을 옮기는 결과를 초래하기 때문이다.