독과점되는 세계 항공산업

본지편집객원 서 병 홍

민간용 여객기 제작사로 미국에서 쌍벽을 이루던 맥도널 더글러스사가 보잉사에 합병되어 작년 8월부터 새 보잉사가 발족하여 미국에서 민간여객기 제작은 드디어 보잉사에 의해 독점되었다.

한편 유럽에서는 지금까지 에어버스사의 경쟁력을 키우기 위해 여러가지를 보완하여 명실공히 유럽의 유일한 여객기및 수송기 제작사로 자리를 굳혔다. 따라서 100석급 이상의 여객기 제작사는 세계적으로 미국의 보잉사와 유럽의 에어버스사라는 양체제로 집약되었다.

이제 앞으로의 세계 여객기 시장은 이 양대 거대기업의 과점상태로 되어 더욱 경쟁이 치열해질 것으로 예측된다. 에어버스사는 지난 5월중순, 전세계의 항공 저널리스트와 에어버스사의 홍보담당자 등이 초청되어 테크니컬 프레스 브리핑(TPB98)을 열어 동사의 기업전략이 소개되기도 했다. 때마침 유럽연합의 이륙을 앞둔 때여서 세계 항공산업의 내일을 전망해 보기로 했다.

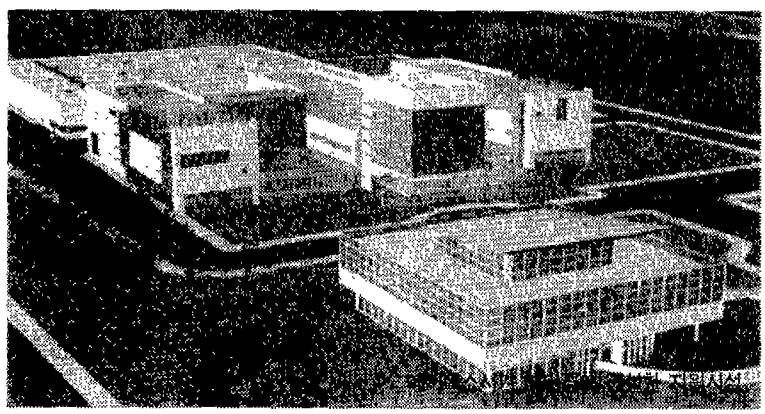
미국 항공산업의 독점과정

환경변화에 따라 구조조정으로 대응

1996년 12월 어느날 전세계의 경제 뉴스에 급전으로 전해진 큰 사건은 보잉과 맥도널 더글러스의 합병소식이었다. 그후 얼마안있어 이번에는 록히드마틴에 의한 노드롭 그루먼의 합병 소식이 전해졌다.

2차세계대전이 끝난지 반세기, 군수용 최신예 항공기의 제작을 위해 서로 뼈를 깎는 노력을 계속해온 수많은 항공기 제작사들이 평화의 정착, 군용기의 점예화와 국방예산의 감축이라는 현실적인 환경변화에 대응하기 위해 구조조정 노력이 촉진되어 이제 미국은 독점체제로 종착을 맞이한 듯이 보인다.

특히 여객기 제작사는 100석급이상에서 보잉사의 독무대가 실현된것이어서 구조조정을 위한 업계 재편이 일단락된듯이 보인다. 이런 전제를 놓고 미국 항공기산업 구조조정의 길을 한번 되돌아보고 향후의 전망을 살펴 보기로 한다.



수습되는 업계

라이트 형제가 처음으로 동력비행에 성공한뒤 아직 100년이 채 못되었다. 그동안 미국의 항공산업을 개관한다면 1세기도 못되는 시간에 실로 놀라운 발전을 거쳐 세계 최대의 항공산업국이 되었다. 그러나 시대의 변천과 더불어 여러번의 합종연횡을 거쳐 지금은 수습기에 들어 선것 같다.

근대의 미국항공산업은 여러번의 기업 통합과 매수를 거듭해 왔다. 그중에도 기억에 새로운 일은 월남전이 한창이었던 1965년에 맥도널사와 더글러스사의 합병을 들 수 있겠다. 이때의 합병은 자금난에 쫓기는 더글러스측이 맥도널에 기업을 판 매수에 불과했다. 공격기와 전투기 제작사로 명성이 높고 당시에도 속속 군용기를 납품중이던 더글러스가 후발 제작사인 맥도

널에 통채로 팔려간다는 사실에 일반인들은 의아해 했다.

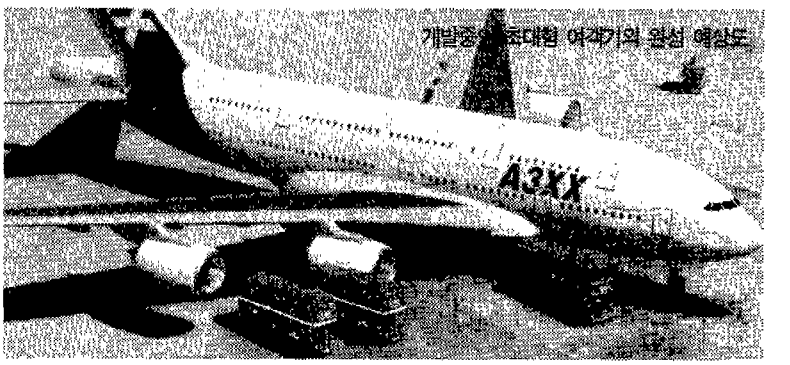
유수기업의 매수사건의 배후 사정은 일반의 상식적 예측이나 판단에 어려운 일이 많다.

보잉사와 MD사의 합병도 비슷하다. 최대의 전투기 제작사이며 국방성과의 계약액도 최고위를 자랑하는 MD가 여객기 부분만 떼어서 보잉사에 준다면 쉽게 납득이 되지만 전투기 부분까지를 송두리채 보잉사에 팔려 가는식의 통합에 대하여 전문가들도 쉽게 납득하지 못했다.

여객기 부분은 혼자뿐

2차대전 말기에 미국은 연간 12만대의 각종 항공기를 만들어 세계 최대의 항공산업국임을 내외에 과시했다. 그러나 종전후 세월이 갈수록 항공기는 대형화·고급화되고 긴장완화에 따라 국방예산이 줄어들자 군용기의 수요가 주는 등 환경의 변화에 따라 기업간의 정리·통합이 계속된 끝에 제작사 수나 종업원 수도 착실한 감소 추세를 보이고 있었다. 그 결과 이제 민간 여객기나 수송기는 사실상 보잉사하나로 통합되어 버렸다.

전투기나 폭격기 등 전쟁용 항공기는 록히드 마틴사와 보잉의 양사로 압축된데다 소형기나 헬기등 기타 항공기 제작사가 약간 남아있을



개발중인 초대형 여객기의 완성 예상도

정도가 되었다.

지금 미국의 민간수송기 제조는 보잉사의 7×7시리즈와 717로 이름을 바꾼 MD-95시리즈뿐이다. 여기에 100석 미만의 비지니스기와 지역항공기 제작사로 페어차일드, 걸프스트림등 수개사가 있을 뿐이다. 보잉사는 지금까지 손댔던 민간 헬기부문에서 아주 손떼기로 했다. 다만 군용 헬기 2기종, V-22 틸트로터기의 세가지만 남기고 민간 헬기 부문에서 손을 놓아 버린 것이다.

이렇게 되자 헬기 분야와 엔진 분야에서 새로운 재편 움직임이 벌써부터 나타나고 있는 실정이다.

별볼일 없는 군용기 부문

군용기 부문을 보면 대형 수송기 가운데 양산이 계속되고 있는 것은 보잉사의 C-17과 록히드 마틴사의 C-130J의 단 2기종만 남아 있을 뿐이다.

전투기 부문에서 양산되는 것은 보잉사의 F-15, F/A-18E/F와 록히드 마틴사의 F-16뿐이어서 F-22는 아직 한참 기다려야 하지만 생산량은 대단치 않아 사실 군용기 부문은 별볼일 없게 되었다.

월남전 당시만 하더라도 보잉, 컨베어, 더글러스, 록히드 등 6개사 이상의 군용기 제작사들이 서로 불튀는 경쟁을 벌여 신형기를 개발하여 마치 백화점 같았다. 그것이 지금은 금년 봄 현재로 역시 보잉과 록히드 마틴의 두회사로 정리되고 말았다. 그런 점에서 미국 항공기 산업의 역사를 대강이나마 파악하려면 보잉과 록히드 마틴 양사의 지난 경로를 살펴 보면 된다고 말할 수 있겠다.

보잉과 록히드 마틴의 양사는 항공기만 만드는 것이 아니라 인공위성 발사용의 로켓을 비롯하여 실전용 유도탄, 우주 시스템, 무선통신, 등 여러 분야와 군사 전자공학 분야에서도 괄목할 기업활동을 전개하는 미국 최대의 항공/우주/국방기업이 되었다.

1990년 이후만 하더라도 IBM 페데랄 시스템, GE 에어로 스페이스등 9개나 되는 방산용 전자기기 제작사들이 록히드 마틴에 합병되어 버린것이다.

늦어지는 엔진업계의 재편

한편 미국의 항공기 엔진 제작업계를 보며 P&W와 GE의 2개사를 선두로 이어 뒤 따르는 터보프롭 전문의 엘리슨과 소형 가스 터빈 전문의 얼라이드 시그널, 컨티넨탈 등이 있다.

이 가운데 얼라이드 시그널은 구 가렛사를 매수하여 항공기 엔진 부문에 진출하였다. 또한 1994년에는 텍스트론이 터빈 엔진 부문을 매수했고 95년에는 엘리슨 엔진사가 영국의 롤스 로이스에 팔렸다.

미국의 국방예산 감축에 따라 전투기나 대형 군용기의 생산이 격감하고 있는 가운데 이들 여러 제작사가 살아남는 길은 어떻게 민간기 시장을 확보하느냐에 달려있다.

특히 대형 민간 제트 엔진 시장을 놓고 P&W와 GE간의 치열한 경합은 항공기의 대형화, 고속화에 따른 엔진의 대형화와 고출력 요구에 어떻게 적응하는가 하는 문제가 있다. 이때문에 엔진 제작사들이 자신의 대형화를 지향하는데 따라 시장은 더욱 한정되어 가고 있다.

그러나 엔진업계는 기체 제작사들 만큼 구조조정이 이루어지지 않고 있다. 그런 가운데서 지난 싱가포르 에어쇼에서는 P&W와 GE 양사는 부스를 공동으로 개설해서 주목을 받았으며, 실제로 신제품의 개발 연구는 양사가 제휴하기로 약정한 바있다. 이렇게하여 유럽의 RR사나 스네크마등 대형 제작사와 호각으로 경쟁하기 위해서는 양사의 합병 같은 일도 전혀 부정할 수는 없다. 기업은 주변 환경과 시장조건의 변화에 따라 몇번이고 묵은 허물을 벗고 새로운 강력한 업체로 재출발하게 된다.

명문도 전통도 사라져

2차대전을 계기로 수 많은 걸작 항공기를 선보인 미국의 명문 항공기 제작사들이 시대의 변천과 더불어 명문이라는 긍지도 전통도 사라지고 회사 자체의 운영이 어려워진 나머지 합종연횡을 통해 더 크고 더 힘쎈 기업으로 병합되어 드디어 오늘날에는 과점상태에 이르고 있다.

미국의 국방예산이 계획대로 향후 10년간 계획대로 2천4백60억 달러나 감축해 버리면 록히드, 노드롭그루먼 같은 순수 방위산업체는 살아 남기 어렵게 되었다. 그런 과정을 미리 알고 자구책으로 통합된 형태가 오늘날 록히드 마틴과 노드롭 그루먼의 합병설이 된것이다. 그런 과정에서 아주 모습이 사라진 제작사를 더듬어 보면 리파브릭 에비에이션이 있다. 그 나머지 기업들은 제각기 연줄을 찾아 합병, 통합되었다.

불사신의 보잉사

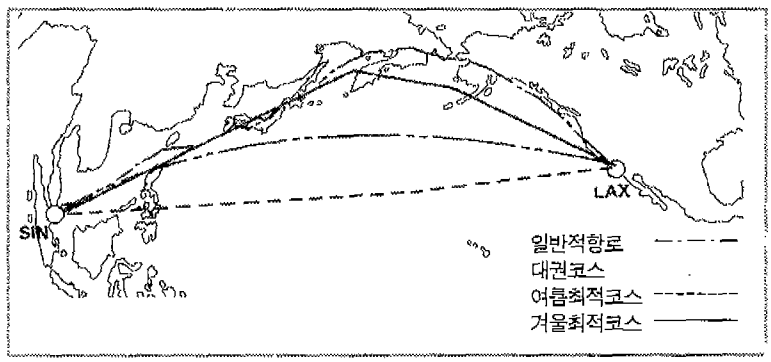
미국 항공기 산업계의 쌍두 위치에 서게된 록히드 마틴이나 보잉은 많은 전통있는 기업들을 매수, 합병, 매각과 재건을 거듭하면서 성장해왔다.

그중 보잉은 지금 민간 여객기 부문의 제작사로 유명하지만 과거에는 오랫동안 전략공군의 주력 폭격기를 만들어 온 폭격기 제작사의 명문이었다. 2차대전 당시의 무적 폭격기였던 B-17, B-29를 만들었고 전후에 만든 B-50, B-52등 초대형 폭격기는 미국공군의 핵심이고 자랑거리였으며 냉전에서 주도권을 쥐게하는 기종들이다.

보잉사는 1916년, 시애틀의 공장에서 항공기를 만들기 시작했을 때 종업원은 통틀어 28명이었다. 이어 1916년에 자본금 10억달러로 설립된 Pacific Aero Product가 익년 1917년에 Boeing Airplane Co.로 개편하여 본격적인 항공기 제조업에 진출했다.

10년후인 1927년에는 여객기를

개발, 제작하기 시작했다. 그후 우여곡절을 겪으면서 차츰 사세를 확장했고 군소 제작사들을 흡수 통합했다. 태평양전쟁이 발발한 1941년말에는 종업원수가 32,787명으로 늘었다. 전쟁이 치열해 지면서 2개소의 공장을 증설하고 B-17, B-29라는 4발 초대형 하늘의 요새를 만들기에 바빴다.



1945년 종전과 더불어 B-29의 생산을 끝내게 되어 3만명의 인원을 해고했다.그결과 총 종업원은 9,506명으로 줄어들었다.종전후에는 B-29를 바탕으로한 대형여객기도 만들었으나 무엇보다도 대단한 진보 발전의 계기가 된것은 제트엔진 6기를 장착한 B-47의 제조수주에 성공하여 이때부터 보잉사는 제트시대로 접어들었던 것이다.

이어 1952년에 B-52전략폭격기가 미국방 당국에 채택되어 이때부터 40년간 미국 전략공군의 주력을 공급함으로써 보잉사의 지위를 절대적인 것으로 구축하는데 성공했다.

보잉사는 이러한 4발, 6발, 8발의 제트추진 초대형기 제조의 경험을 살려 여객기 부문에 진출했는데 여객기 부문의 왕자적 지위에 올라선것은 B-707의 성공을 들 수 있다. 당시 숙명적 경쟁 상대인 더글러스사가 DC-8 제트여객기를 개발하고 있는데 대해 서둘러 B-707의 개발을 강행했으나 이무렵까지는 분명히 보잉사가 더글러스사에 한발 뒤지고 있었다. 이때까지 군용 대형 폭격기 제작사로 알려져 있는 보잉사가 B-707개발을 계기로 여객기 제작사로 재빠른 변신을 보인것은 항공여객기의 수요 증대를 내다보고 과감하게 투자를 속행한 때문이라고 업계는 보고 있다.

최초의 제트여객기를 제조한 영예는 영국에게 양보했으나 보잉사가 개발한 제트 여객기 B707은 1954년에 렌턴 공장에서 출고되었다. 한편 미공군이 이 기종을 공중급유기(KC-135)로 채택함에 따라 707을 개발 개량할 시간적 여유를 얻어 그뒤의 7XX시리즈의 개발 생산에 크게 이바지했던 것이다.

결국 군용의 대형 폭격기 제작사의 지위와 경험을 살린 것이 그후의 대형 여객기 개발 생산에서 세계의 수위에 서게 된것이다.

이런 희망적 확대에 따라 1956년말의 종업원수는 65,809명으로 늘어났다. 그리하여 최초의 대량생산 여객기인 B-707-120이 출고된 1957년에는 종업원수가 10만명을 돌파하여 오늘날 보는바와 같은 장족의 발전을 이룩했고 드디어 미국에서 여객기 제조의 독점적 지위까지 올라섰다.

독보적 지위구축을 이룬 보잉사는 21세기 지향의 747-500,600등 초대형 여객기를 개발할 의욕을 보였으나 엄격한 시장예측의 결과 그만한 대형기의 취항은 공항시설, 출입국관리, 세관업무등의 부대시설이 갖추어지지 않으면 어렵다고 판단하여 대형기 개발을 일단 유보한바 있어 또한번 세계를 놀라게 했다.

보잉사는 기존 747기종의 스트레치형등 개발으로 신형 여객기 개발을 대처하기로 정하고 에어버스와의 대형화 경쟁에서 손을 떼었다. 이와 동시에 737의 기종을 다양화 하고 MD-95를 717로 변경하는 한편 777기종의 개량등을 계획하여 여러 운항회사에 동의를 구하고 있는 듯하다.