

# 유럽 각국의 항공기산업 개편

영·프·독 3개국의 구조조정을 본다

본지편집객원 서 병 홍

지난호에서 미국과 유럽의 항공기 산업의 구조 조정에 대하여 간략한 내용을 살펴본 바 있다.

그중 유럽부문은 민간항공인 에어버스사를 중심으로 한 시장동향과 미국 보잉과의 경쟁 전망을 엿어 보았다.

이번에는 유럽에 있어 각국별 항공기산업의 재편성에 대하여 국별 개황을 살펴 보기로 한다.

영국, 프랑스, 독일 등 3개국은 지난 2차대전에서 여러가지 신기종과 걸작을 만든 경험과 산업의 기초가 있으며 그중 독일은 세계를 상대로 항공기부문의 우수한 기술을 자랑해 왔다. 특히, 제트항공기를 최초로 실용화한 그 기술력을 인정해 주어아할 것 같다.

그러나 동서 냉전이 종식된 지금에 와서는 각국이 모두 1국 1사 체제의 편제로 변하여 국력의 집약을 기하고 있어 우리에게 시사하는 바 크다.

**내**년으로 닥친 EU의 통화단일화와 병행하여 영국, 독일, 프랑스, 스페인 등 4개국을 대표하는 항공우주/방위산업체는 4개사가 장래의 합병에 대하여 협의의 시작했다는 뉴스는 올 봄 이후 화제가 되고 있다.

지난 3월말에 일단 원칙에 대한 합의에 도달하여 미국의 보잉이나 록히드 마틴에 대항할만한 유럽의

목이 차츰 명확해졌다.

영국의 BAe, 독일의 DASA, 프랑스의 아에로스빠시알, 그리고 스페인의 CASA 등 4개사가 3월 27일에 합의한 내용은 지금까지 유럽 각국이 각자 육성해온 항공우주/방위산업을 앞으로는 유럽전체의 단일 제작사로 결성할 것을 목표로 하는 것이다. 이로 인하여 맥도널 더글러스를 합병하여 의기가 높아지는 보잉을 앞지르려는 체제 구축을 서두르려는 유럽의 의도를 명확하게 표현하고 있다. 아직 실현의 시기는 분명치 않지만 만일 이것이 시행 된다면 총 매출 연간 370억달러라는 거대한 제작사가 탄생하게 된다. 또 보잉사의 약 400억달러에는 미치지 못하지만 이에 버금가는 거대한 항공우주/방위 산업체로서 미국에 대항해 가는 일이 가능해진다.

이 기업 통합의 전제가 되는 것은 말할것도 없이 유럽 각국 기업의 합리화와 통합을 위한 민영화인데 일반적으로 프랑스의 구조조정이 생각한만큼 진전되지 않아 우려되고 있다.

특히 아에로스빠시알의 민영화

와 아에로스빠시알 및 닷소사의 조속한 합병이 요구되고 있으며 독일과 영국은 아에로스빠시알의 민영화 어떻게 진전하는가에 대하여 중대한 관심을 보이고 있다. 이 진전상황에 따라서는 통합의 앞날에 큰 영향이 나타날 것이 필연적이기 때문이다.

이미 아에로스빠시알은 항공기, 위성, 헬리콥터 등을 9개 사업부분으로 분리하여 분사화(分社化)하는 방침을 세워놓고 있으며 이에 따라 부문별로 합병하기 쉽게 만들어 놓은 것으로 해석되고 있다.

4개국 기업의 통합에는 이미 에어버스 사업에 대한 참가의 길을 열어가고 있는 이탈리아의 알레니아는 물론, BAe가 그리펜 전투기의 제작사인 스웨덴의 SAAB사의 주식을 35%를 취득하는 등의 움직임이 있는 것 같다.

한편 영국의 헬리콥터 제작사인 GKW사가 이탈리아의 동업자 아구스타사와 합병할 것이라는 소문도 있다. 이들 제작사도 장래는 당연히 관계를 가질것으로 예상되어 이미 에어버스 컨소시엄이 유럽기업 통합의 핵이 될 체제로 될 가능

성도 있다.

여기에 방위산업분야의 사업을 결합 통합이라는 형태로 끝을 보이게 될 것도 예상되는 바이다.

더욱이 최근 지역항공기제작사인 AIR사가 ATR그룹(아에로스빠시알과 알레니아의 팀)과 BAe의 사이에 차세대 체트 여객기의 개발에 관련한 의견 차이를 해산하기로 결정하고 지난 7월초를 기준으로 페어차일드 도니어나 CASA, 경우에 따라서는 일부 SAAB를 포함

할지도 모르는 새로운 합작기업의 설립을 검토하기 시작한다는 새로운 사태도 발생하고 있다. 이것도 앞으로 유럽공동기업의 편성에 적지않은 영향을 미칠것이 틀림없다.

이런 여러 요소와 정세의 전개를 바탕으로 여기서는 유럽 단일 기업의 편성을 지향한 주요 4개국들이 각각의 항공우주/방위산업이 지금까지 통합된 경과와 앞으로의 통합 추진에 대한 향방을 추정해 보기로 한다.

개혁을 실시했다.

국유화에 의하여 기업의 경쟁력을 기르고 그후에 민영화한다는 수법은 뒤에 캐나다에서 캐나다와 디하빌랜드가 봄바르디아로 통합되는 부흥예에서도 볼수 있듯이 영국에서의 성공은 1980년대의 대처 정권에 의한 결단의 공이었다.

대처 정권은 1981년 1월 1일을 기하여 BAe사를 민영화로 전환했는데 이것은 거대 국유기업의 민영이관정책을 구체화한 예의 제1호였다. 다만 롤스로이스는 전략상의 중요성에서 민영화 리스트에서 제외되어 있었다.

이에 따라 영국의 항공기 산업은 기체 제작을 BAe 1개사로, 엔진은 롤스로이스 1개사로 각각 통합되었다.

기체 부문에서는 그밖에 쇼트 브라더스와 노만, 그리고 GKW등 3개사 있는데 쇼트 브라더스사는 이미 캐나다의 봄바르디아사의 항공우주 부문 산하에 들어가 기체 부품을 제조하고 있으며 노먼사는 이미 생산거점을 영국에서 벨기에로 옮겼다. 다만 GKW사만은 영국 유일의 헬리콥터 제작사로 활약중에 있는데 이탈리아와 공동으로 개발한 EH101을 생산중에 있다. 이로써 영국은 재편과 민영화를 동시에 이룩했다.

1940년대 영국에는 33개사에 달하는 항공기 제작사와 12개사의

## 영국

### 기체, 엔진 각 1개사 체제로 전통과 특징을 가급적 살리기로

영

국은 2차대전 종결에 따른 부흥계획 가운데서 항공기 산업체와 항공운항회사도 1개사로 하여 국유화함으로써 국제 경쟁력, 특히 미국과의 경쟁에 대비해야 한다는 의견과 그보다는 모든 것을 민간의 독립경영에 맡겨 자유롭게 발전시켜야 한다는 것이 새시대의 올바른 방향이라는 두가지 의견이 나누어져 있었는데 1955년부터 56년에 걸쳐 군용기 계획의 취소가 계속되었기 때문에 주로 노동당을 중심으로 영국 최대의 수출산업인 항공기산업의 국유화를 추진하는 움직임이 강력해졌다.

이에따라 1977년에는 항공기 및 조선공업법에 의하여 BAe, HSA,

HSD, SCA등 4개사를 통합하여 100% 정부출자의 국유회사로 BAe사가 설립되었다.

1980년대를 대비한 새로운 항공기를 개발하여 프랑스와 미국에 대하여 항공기술에서 우위를 유지하려는 기도의 결과였다.

특히 1980년부터 90년에 걸쳐 예견되고 있던 NATO용 군용기 3천대의 제작을 미국이나 프랑스, 독일을 배제하고 수주할 것을 목표로 삼고 활동을 시작했다.

이 때문에 경영의 경량화와 비용 절감에 의하여 이익을 올릴 수 있는 경영체제가 불가피하다고 보고 임원 60명을 12명으로, 종업원 1,500명을 해고하는 등 대폭적인



호커 800의 조립광경

엔진 제작사가 치열한 경쟁을 벌이고 있었다. 그 후 많은 전통있는 명문 항공기 제작사의 이름이 사라져 갔다.

아브로, 핏트워즈, 브렉 번, 그로스타, 호커, 산더스 등 전통있는 4대 제작사 가운데는 단지 이름만 지워진 것이 아니라 역사있는 공장이나 연구시설이 합병이후의 합리화에 따라 영원히 문을 닫아 버린 곳이 적지 않다.

현재의 BAe의 선조를 1910년 당시까지 거슬러 올라보면 빅커스, 솟피스, 에이코 아프로 등의 명문 제작사의 이름이 보인다. 이들은 당시와 그 후 합병과 발전에 의해 사명을 바꾸거나 하다가 결국은 시대의 변천에 이기지 못하고 사라져 갔다. 1920년 중반에는 잉그릿쉬 일렉트릭이나 그로스타등이 다시 1920년대 초에는 암스트롱 핏트워즈가 그리고 1930년대에는 퍼시발 한팅 포렌드 기타의 제작사가 우후죽순처럼 탄생한 때도 있었다.

제2차 세계대전이 종식한 1945년 당시 영국을 대표하는 항공기 제작사로는 페어리, 웨스트랜드, 산더스로우, 호커, 그로스터, 쇼트 브라더스 등 도합 21개사가 달하고 있었다.

그러나 이들은 종전후 국방비 삭감에 따른 신규 군용기 제작 발주 감소로 급속히 생산규모의 축소가 불가피하여 합병과 폐쇄등 합리화가 계속되었다.

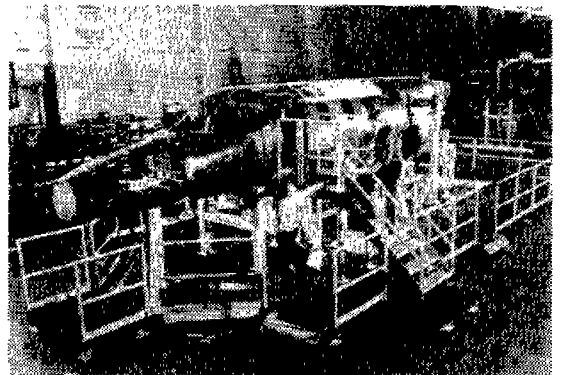
그 후 1960년이 되자 BAC, HSD, HSA, SA 등 4개 그룹으로 통합되었다. 그 후 이들은 독립한 기업 그룹으로 오늘까지 이어 오고 있다.

쇼트 브라더스도 그후는 비여압의 소형 수송기나 미사일의 개발 제조에 주력하면서 한편으로 해외 제작사의 부품 하도급 생산을 적극 화하는 등 독립된 사기업으로 지내다 현재는 캐나다의 봄바르디아사의 항공우주부문 산하에서 활약하고 있다. 그런 한편에서 핸들 페이쥬, 마일즈, 본톤 볼등 전통있는 제

작사들이 수주전에 이기지 못해 항공기 제조 부문에서 철수해 버리기도 했다.

BAC는 1960년 1월에 빅커스 암스트롱의 항공기사업부분과 브리스톨 에어포렌사의 헬리콥터를 제외한 항공기 제조사업, 잉그리쉬 일렉트릭사의 항공기 부문이 합병해서 생긴 회사로 후에 헌팅 에어 크라프트도 여기에 참가했다.

BAC의 중심이 된 빅커스가 항공기 제작사업을 시작한 것은 1908년의 일인데 1차 대전후 1928년에 슈퍼마린사를 매수하여 불후의 걸작전투기라고 일컫는 스피트 파이어 전투기를 만들어 낸것은 유명하다. 군용기 제작사로는 부동의 지위를 확립한 동사는 1938년에는 빅커스 암스트롱이라는 단일 항공기 제작사가 되었다가 1950년에는 터보프롭여객기인 바이카운트, 뱅건, 보잉707에 대항하기 위해 개발한 VC-10, 제트 폭격기인 발리언트 등을 개발·생산 했다. 최종



비즈니스제트의 조립광경

적으로는 아깝게도 취소되었으나 의욕적인 초음속공격기 TSR-2의 개발에서는 잉그리쉬 일렉트릭과 협력했는데 이것이 후에 양사가 합병할 소지가 마련되었다.

한편 HSA사는 1960년에 호커 에비에이션과 디하빌랜드사를 중심으로 애브로, 그로스타 등 7개사가 통합되어 생긴 회사이다. 그 중심이 된 호커 항공은 1차대전 때 카멜 전투기를 만든 전 솟피스의 흐름을 이은 명문 전투기 제작사로 제2차 세계 대전과 한국동란에서 활약한 하리케인 전투기, 한국동란에서 활약한 헌터 전투기 등은 유명하다.

세계 최초의 제트 여객기 코멧으로 알려진 디하빌랜드는 세계에서 유일한 항공기 제작사의 하나이다. 동사는 그후 합병에 의하여 이름은 영원히 사라졌지만 전통과 개성은 소중히 남겨져 있고 HSA에서 BAe로 통합된 지금까지도 그 설계사상과 전통은 오늘날 BAe146/아브로 RJ여객기 등에 질게 남아 있다.

영국의 항공기산업은 이런 곡절을 지나 BAC, HSA, HSD, SA 등 4개사가 남았다가 이들이 다시 한데 통합하였고 1977년에 항공기, 유도 미사일의 각 부문을 하나로 합친 오늘의 BAe(British Aerospace)사가 탄생하게 된 것이다. 말할것도 없이 영국의 항공기산업

은 2차대전후 적어도 1960년대까지는 유럽에서 지도적 위치에 있었다. 보잉이나 더글러스에 대항하여 장거리 제트 여객기 VC-10을 개발 생산했고 엔진에서도 미국의 GE, P&W라는 2대 기업을 상대로 한 발의 양보도 없는 의욕을 보이고 있다.

그것이 세계에 있어서의 영국의 지위, 유럽 역대에서 영국의 지위가 저하되는데 비례하여 어느 사이

엔가 프랑스와 비견되더니 최근에는 독자로 전투기를 개발·제작할 의욕도 실력도 잃어버린채 프랑스의 라팔 전투기의 행로를 단지 바라보고 있는등 기술력에 있어서도 프랑스에 선두의 자리를 내어 준 것처럼 보인다.

새시대의 유럽 항공기산업이 미국에 대항해 가려면 전통과 실력을 겸비한 저변이 넓은 영국의 의욕적인 활동이 불가결하다고 할 것이다.

## 프랑스

30년대부터 구조 조정 실시  
단일기업으로 통합해야 발전

**인** 류 최초의 동력 비행에서는 미국의 라이트 형제에게 그 영예를 넘겼지만 프랑스의 항공기산업 역사는 미국보다 오래되고 다양하다.

기구시대부터 항공기산업을 가지고 있던 프랑스는 세계 항공의 선구자로서 자타가 모두 허용하고 있었다. 파리의 그랑 파레에서는 놀랍게도 1909년부터 항공기전시화-오늘의 파리에어쇼의 전신-가 열리고 있었을 정도이다. 브레게이, 소르니에, 보와산, 안리오, 폴만 등 명문 항공기 제작사들은 일찍부터 항공기산업을 형성하여 경쟁을 벌이고 있었다.

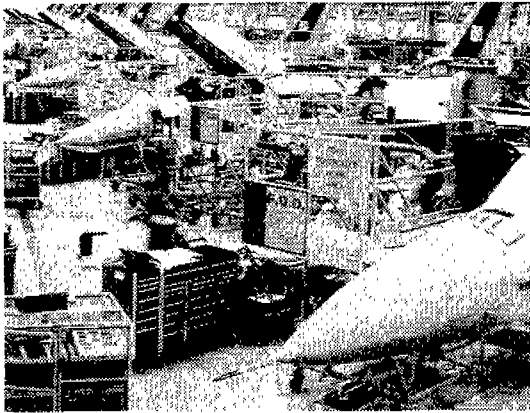
여기서 1930년대 초의 프랑스 항공기 제작사를 헤아려 보면 자그

만치 24개사가 난립하여 서로 치열한 경쟁을 전개했었다.

이렇게 되니까 자연스럽게 항공기산업계의 구조조정을 위해 기업간의 합병과 합리화, 매수, 통합 등이 벌써 1930년대부터 되풀이되고 있었다.

특히 1936년부터 37년에 걸쳐 단행된 항공기산업 국유화 정책에 따른 합리화는 다른 나라에서는 볼 수 없는 국유화에 의해 경쟁력을 얻으려는 구조 개선의 의욕이 엿보이기도 한다. 국유화에 의해 대강으로 보잉 항공기산업이 다음의 6개 제작사로 통합되었었다.

- ◆ SNCAM(도브와티느)
- ◆ SNCASE(CAMS, 오리비에, SPCA, 로마노)



닷소사의 조립공장

- ◆ SNCASO(로알, 뉴포르)
- ◆ SNCASO(브레리오, 브렛슈, SASO, UCA)
- ◆ SNCAC(안리오, 모리스팔먼)
- ◆ SNCAN(아미오, 리탐, 티즈, 므로우)

여기에 들지 않은 모라는 소르니에는 1985년 세도 아비시온에 합병될 때까지 독립된 사기업으로 계속 남아 있었다. 또 도보아티는 1937년 SNCAM로 되었다가 다시 1941년에 SNCASE에 합병되기까지 사기업이었다. 그리고 1947년에 설립된 유레느 도오보아는 어느 그룹에도 참가하지 않고 1960년대 이후는 항공기 개발 생산 사업에서 퇴출하고 말았다. 그 후 동사는 항공기 장비품과 부품제조업체로 일하고 있다.

1941년이 되자 SNCAM은 SNCASE에 합병되고 이것은 다시 세도 아비시온이 되었다가 웨스트 아비시온과 합병한 뒤 세도 아비시

온으로 통합된다.

오늘날 에어버스의 주요 조립공장으로 되어있는 아에로스빠시알의 틀루즈공장은 원래 데보아티는사의 공장이었다. 2차대전 전에는 프랑스 전국에서 20만명이 넘는 항공기산업근

로자가 일하고 있었으나 2차대전에서 일찍 독일에게 짓밟히는 바람에 큰 타격을 받았다.

1956년 SNCASE는 세도 아비시온으로, SNCASO는 웨스트 아비시온으로 개명한 뒤 1957년이 되어 양사는 합병하여 세도 아비시온에 통합되었다. 그 후 이 세도 아비시온은 1965년에 포티즈를 그리고 1967년에는 엘 푸가를 흡수한다. 브레게이는 1972년에 닷소사와 합병하여 닷소 브레게 아비시온이 되기까지 독립 사기업이었고 1947년에 발족하여 우여곡절 끝에 다시 닷소사로 되었다.

한편 1957년에는 SNCAN, SNCAC, 코드론 등을 통합하였다가 다시 SNIAS가 탄생했다. 오늘이 아에로스빠시알의 전신이다. 아에로스빠시알이라고 부르게 된 것은 1984년 6월 이후이다.

프랑스의 항공기산업이 현재의 아에로스빠시알과 닷소 2사체제로

된 것은 1967년부터의 일인데 1996년에는 이 양사의 통합이 결정되고 97년에는 닷소·아에로스빠시알이 출현될 예정이었다. 그러나 프랑스 총선거에서 사회당이 승리했기 때문에 이 구상은 없었던 일로 되어버렸다.

그러나 유럽의 항공기산업을 통합하여 미국의 항공기산업에 대항하기 위해서는 아에로스빠시알과 닷소가 통합되고 그전에 아에로스빠시알의 민영화가 전제로 되는데 이웃 나라인 독일의 DASA나 영국의 BAe와 동등해지기 위해서는 통합의 실현이 필수 불가결의 요소이다.

국영인 아에로스빠시알과 민영의 닷소간의 합병은 지금까지는 닷소측의 반대에 의해 좀체로 실현되지 못했으나 지난날의 미라쥬 전투기와는 달리 새로 개발할 라팔 전투기는 아직도 외국에 단 한대도 수출하지 못했을 뿐 아니라 향후 수출전망도 매우 어려운 바가 있다. 현재는 비즈니스 제트기로 개발한 펠컨을 팔아서 잘 꾸려 가고 있지만 단독으로는 21세기를 살아 갈 수 없을 것이라는 전망을 지적하고 전문가도 있을 정도이다.

만일 닷소가 아에로스빠시알과 한데 합쳐지면 아에로스빠시알은 전투기나 비즈니스 제트기나 전투기 등은 한번도 취급해 본 일이 없고 닷소는 닷소대로 경비행기나 민

간 여객기는 전혀 손댄 바가 없어 만일 실현되더라도 양사의 통합은 중복되는 부문이 없어 매우 이상적인 합병이 될것이라는 것이 업계의 전망이다.

기체 제작사의 통합은 지연되고 있으나 이미 프랑스 정부는 방위전자·우주기 제작사의 재편에 나서고 있어 업계 톱인 톰슨 CSF에 의한 닷소 일렉트로닉스와 아에로스파시알의 위성사업부문, 알카텔·알스톰사의 군사통신기기사업

부문의 매수 통합을 인정하여 그 대신에 톰슨 CSF는 프랑스 국방상의 안전에 관계되는 기술을 보유하는 군사전자기기 제작사라는 이유에서 프랑스 정부는 그 주식이 58%를 소유해왔으나 이번 결정으로 정부가 보유하는 톰슨사의 주식 비율은 43%로 낮아진다.

이에 따라 현안사안인 민영화가 드디어 실현될 전망이며 연간 400억 프랑의 매출을 올릴 것으로 보여 주목되고 있다.

항공기 제작사의 관계자들에 의한 새로운 항공기 개발에 대한 정열에 힘입은 바가 크다. 전후 독일의 항공기 제작활동 금지가 해제되고 항공기산업이 부활하자 기다렸다는 듯이 수많은 제작사가 탄생했다. 그 이름을 들어 보면 음커스, 멧사슈미트, 하잉켈, 도르니에, 브루메, 뷔커 등 여럿이다.

1950년대 말부터 1960년대 초에는 이런 전전의 구 제작사 뿐 아니라 전혀 새로 편성된 기업등 실로 13개사에 이르는 제작사가 난립했다. 그러나 이들 가운데서 살아 남은 제작사는 멧사슈미트, 벨고우, 프로옴 운트 포스, 도니어의 4개사로 이들 중 최초의 3개사는 후에 합병하여 MBB를 설립하였고 도니어는 독자의 길을 걸어 온 때문에 1960년대가 되자 기체부분 2개사, 엔진 1개사라는 새로운 구조가 완성되었다.

당시의 독일 정부는 그래도 아직 유럽 역내에서 우위를 유지하기 위해서는 보다 더 고도의 구조 조정이 필요하다고 하여 기체 제작사인 MBB와 도니어를 통합하여 도이치 에어로스페이스(DASA)의 설립을 추진하게 되었고 실현시켰다.

그후 1989년 5월에는 독일 정부의 지휘로 이들 제작사는 모두 다 이몰러 벤츠에 합병할 것이 결정되어 DASA의 약어는 그대로 독일을 대표하는 항공기 제작사로서 항공

## 독일

### 전전의 명문이 거의 부활 DASA 하나로 통합·집약키로

세계에서 가장 먼저 로켓 전투기나 제트 전투기, 중거리 탄도 미사일 등을 실용화하여 제2차 세계대전까지 항공우주기술에서 세계를 리드해 온 독일은 패전에 의해 국토가 동서로 분할되었을 뿐 아니라 그 두뇌라고할 기술면의 지도급 인사들이 속속 미국이나 구 소련으로 유출하여 항공우주산업은 가히 괴멸적 상처를 입었었다. 공장이나 연구시설은 태반이 못쓰게 파괴되었고 이것이 전후의 재출발에 크게 영향을 미쳤다.

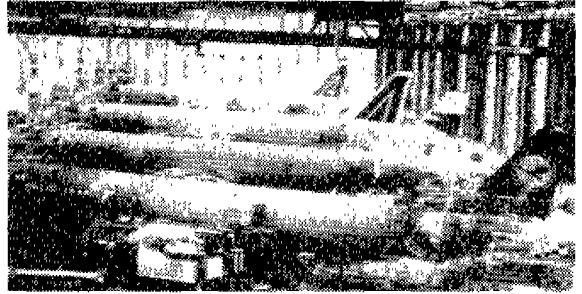
독일의 항공기산업은 오늘날에야 영국, 프랑스, 이탈리아 등에 이은 유럽 항공우주산업의 주축 생산국이 되어 있으나 EU로 통합되

는 유럽 단일시장에서 살아가기 위해서는 보다 적극적인 구조조정이 필요하다는 것을 잘 알고 있다. 강력해진 것으로 알려지고 있지만 영국이나 프랑스의 항공우주산업과 견주어보면 아무래도 좀 못하게 보이는 독일이 EU통합후에도 주도국으로 있기 위해서는 유럽 역내에서보다 전략적인 제휴나 협력이 불가결하게 되고 있다.

독일의 항공기산업은 제2차 세계대전의 패배로 괴멸했기 때문에 전후의 활동금지기간을 거쳐 가히 자산 제로의 상태에서 활동이 재개되었다. 물론 활동 시작은 멧사슈미트, 훗케울프, 하잉켈, 도르니에, 음카스 등과 같은 한때의 명문



도니어사의 조립공장



DASA공장의 A321제조라인

기의 설계, 개발, 제조에 담당하게 되었다. 이러한 1989년 5월부터는 도니어에, MBB, MTU, 텔레폰젠 시스템 테이닉스는 다이몰러 벤츠의 100% 자회사로서 재편성되어 독일을 대표하는 항공우주기업 도이치 에어로스페이스(DASA)로 사명을 변경하여 오늘에 이르고 있다.

DASA는 유럽에서는 가장 모범적인 기업체제를 보이고 있으며 4개국 기업의 합병에서도 주도적 자리를 차지할 것이 거의 틀림없을 것 같다.

DASA는 현재 적극적인 국제협력력을 전개하고 있다. 예를 들면 그 산하에 있는 MTU는 미국의 P&W와 엔진부문에서 제휴하고 있고 또 MBB는 프랑스의 아에로스빠시알과의 공동출자로 유로콥터를 설립하여 독일과 프랑스의 헬리콥터 사업의 경합을 배제하고 공존 번영시키는데 성공하고 있다.

다이몰러 벤츠 에어로스페이스는 사업적으로 채산성이 좋지 않은 커뮤터 여객기 부문의 도니어를 미국의 페어차일드에 매각하여 에어버

스 여객기, 헬리콥터, 군용기, 우주 위성사업등으로 집약하고 있으나 최근에는 에어버스 여객기 가운데 좁은 동체기인 A319와 A321의 최종 조립작업을 함부르크 공업으

로 가져 보는데 성공하였다.

이에 힘입어 앞으로 개발할 A3XX 초대형 여객기의 초종조립에도 상당한 흥미를 보이고 있다고 전해진다.

## 전망 유럽통합으로 최대시장 이룩 21세기 번영 위한 다각적 노력

**유** 럽 업계에서는 항공기산업 뿐 아니라 각종 부문에서 구조조정이 진행중이다. 그것은 먼저 전 유럽의 통화통합을 위한 저들의 노력에서 읽을 수 있다.

좁은 지역에 민족과 국가수는 많고 각기 자기나라 중심으로 정책을 펴다보면 서로 성장의 발목을 잡는 일이 비일비재하여 2차대전 이후 탄생한 것이 EC경제권이다. 역내의 무차별하고도 공정한 상행위는 결과적으로 12개국 가입이라는 성과와 더불어 공동성장이라는 결실을 거두었다. 여기에 기초적인 가능성을 제공하고 유럽통합이라는 어려운 문제를 결실로 이끈것은 유

럽석탄, 철광 공동체(ECSC)로 발전했고 이것이 드디어 EU, 즉 유럽연합을 낳아 드디어 내년부터 유럽통화가 출발한 모양이다.

이 통합된 유럽시장은 총인구 약 5억명의 세계 최대 시장이 형성되며 이것은 나아가 미국의 일국 독선과 모순을 시정·제어해 나간다는 원대한 이상을 내걸고 있다.

실제로 그동안 유럽 주요국은 항공기산업부문에 있어 에어버스사의 민간항공기 제작사업이 공전의 성공을 거둬에 따라 군용기 부문에서도 유로파이터 2000을 완성했고 또한 유로콥터도 희망적인 발걸음을 내디딘바 있다.

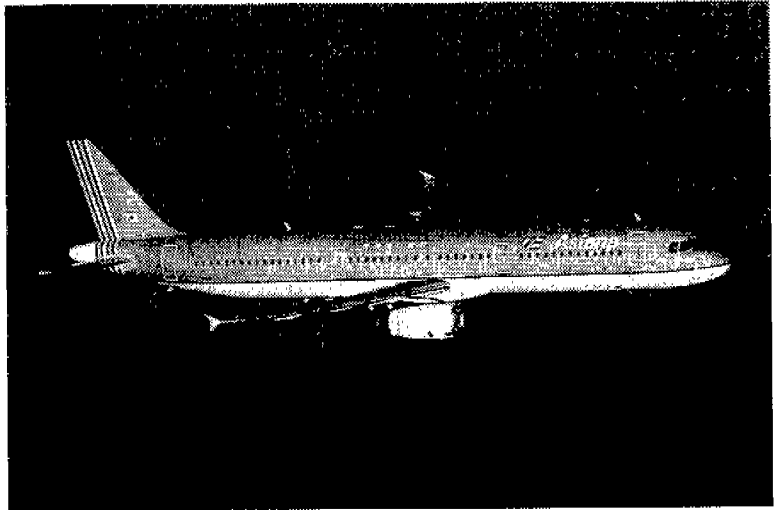
특히 항공기산업의 경우는 규모의 경제 원칙이 철저히 적용된다. 벨기에의 폭커스가 드디어 시장에서 물러난 것만 보더라도 작은 한 나라가 감당하기는 너무 벅차다.

이렇게 볼때 영국, 프랑스, 독일, 이탈리아, 스페인 등의 주요국이 먼저 자국의 항공기산업을 단일업체로 구조를 간략화한 뒤 이들이 뭉쳐 유럽항공·방위 산업회사를 만든다는 것이 당연한 과제이다. 여기까지 이르는 과정으로 1국 1사체제는 이미 구성을 끝난 것으로 볼수도 있다.

현재까지의 상황을 여기서 다시 한번 정리하면 영국=BAe, 롤스로이스, 프랑스=아에로스빠시알/닷소, 독일=DASA, 이탈리아=핀메카니카/아에르맛키, 스페인=CASA 등으로 조정되고 있다. 그리고 유럽 각국간의 합작 내지공동업체를 보면

- ◆ 에어버스 = 영국, 프랑스, 독일, 스페인
- ◆ 유로파이터 = 영국, 독일, 이탈리아, 스페인
- ◆ 유러콥터 = 프랑스, 독일

이와같이 어느 부문이거나 독자로 운영하기보다는 2개국 이상이 공동으로 합작을 운영하는 것이 상식으로 되었고 그런 합작기업의 운영방식에 대해서도 지금은 상당한 경험과 기술을 축적해 놓고 있다.



아시아나 항공이 도입한 A321기

그래서 지금 개발이 시작된 초음속 대형여객기(SST)의 개발에 있어서도 콩코드와 경험을 자료를 기초로 4개국 이상의 공동투자회사의 설립이 검토중에 있다. 에어버스의 향후 경영 계획에 의하면 미국의 보잉사와 호각을 이루어 세계 시장의 양분을 2000년까지에는 이룩하겠다는 의욕을 보이고 있다.

이러한 유럽의 노력은 안정된 복지국가들의 무사안일한 태도에서 벗어나 미국의 독단과 횡포 나아가서는 시장 독점을 제동하여 번영된 내일을 맞이하겠다는 결의가 엿보인다. 그리하여 옛 유럽의 영광을 다시 찾을 뿐 아니라 건강을 갖춘 복지국가의 건설을 지향한다는 것이다.

일찍이 유럽은 마르코니가 무선 전화를 만들었고 항공기 부문에서도 라이트 형제가 미국에서 동력

비행기의 특허를 얻어 그것이 항공기의 최초 개발 이용으로 되어 버렸지만 프랑스 쪽이 항공기 연구에서는 선배이다. 게다가 영국과 독일은 2차대전 중에 수많은 걸작 항공기와 특히 미사일의 원형을 독일이 만든 경험이 있다.

오늘날 독일의 항공기업체들이 대부분 2차대전때 이름이 알려진 기업이 많은 것도 기술력과 경험의 탓이라고 볼 수 있다. 미국은 유럽에서 수많은 항공·우주 학자와 기술자를 데려가 그들이 오늘날 미사일과 우주개발의 주역이 되었다.

미국의 경쟁상대인 소련이 없는 지금 유럽은 적어도 미국의 친구이며 경쟁자의 위치까지 올라서고 싶은 것이다.