

서울에어쇼98 성공적으로 개최, 볼거리 우주 탈피, 국제에어쇼로 정착

서울공항 상공을 화려하게 수놓았던 서울에어쇼 98이 수많은 화제와 만족스런 성과를 남기고 11월 1일 오후 5시에 일주일 동안의 모든 일정을 접고 폐막되었다.

서울에어쇼98을 한마디로 요약한다면 우리나라 항공산업의 밝은 미래와 세계속에서 한국의 위상을 드높이는데 큰 몫을 한 '국제 에어쇼'라고 할 수 있다.

17개국 155개 항공산업체와 7개국 53개 기종 70대의 항공기가 전시되었던 이번 에어쇼는 당초 어려운 경제 상황에서 개최 여부에 대한 일부 우려의 목소리는 그야말로 기우에 불과했음을 여실히 입증한 셈이다.

특히, 예산규모가 96년 첫 행사 대비 40%가 축소된 제한된 여건 속에서도 수주 계약고를 행사개막과 동시에 5일 동안 진행되었던 프레스 컨퍼런스에서만 당초 예상했던 1억 불보다 무려 540%가 초과 달성된 5억 4천 5백만불을 돌파하는 쾌거를 올렸다.

아울러, 해외업체의 지속적인 추후 물밑 교섭을 통해 150여 억달러 이상의 장기 판매물량 확보가 유박을 드러냈으며, 이는 향후 국가경제는 물론, 국내 항공우주산업의 비약적인 발전의 계기가 되었다.

이번 에어쇼를 통해 성

사된 계약의 성격 역시 과거와는 달리 국내 항공업체들이 하청업체 수준에서 한 단계 도약, 외국의 선진 항공사와 대등한 협력관계를 이루는 등 항공산업 전반에 걸쳐 기술적 자립 및 성장의 기반을 구축할 수 있는 토대를 마련했다.

행사기간 중에 해외 참가업체에서 총 1천여명이 방한한 것을 비롯해 39개국 주한외교대사관 등 정치, 경제, 군사 외교사절이 행사장을 대거 방문해 국내 항공산업의 홍보는 물론 국제협력의 기반을 조성할 수 있었다.

국민들에게 항공사상을 널리 홍보할 수 있었던 이번 서울에어쇼98은 행사개막 이틀 전인 24일에 개최된 Press Day에 내,외신 취재진 250여명이 참석한 것을 포함해 행사기간 중에는 내,외신 취재진 연인원 1천여명이 열띤 취재경쟁을 벌여 높은 관심을 보였다.

이번 행사에는 총 22만여명의 관람객이 찾아 항공산업의 현주소와 미래를 살펴보았다.



서울에어쇼 98이 총22만명의 관람객을 기록하면서 성황리에 개최되었다

대우중공업, 미 보잉사로부터 B777기 꼬리날개 구조물 500대분 수주

대우중공업이 미 보잉사로부터 B777 여객기 꼬리날개 구조물 500대분을 제작, 공급기로 하는 계약을 서울에어쇼 기간중에 체결하였다. 이번 날개구조물 수주는 보잉사의 차세대 주력기종이 B777기로서는 지난해 항공기엔진 장착부품(Nacelle Fitting) 수주에 이어 두 번째이다.

대우중공업은 이번 계약으로 오는 2007년까지 안정적인 항공기 구조물 제작물량을 확보하게 되었으며, 특히 보잉사가 생산하고 있는 항공기중 B777에만 적용하고 있는 정밀조립방식(Precision Assembly Process)을 채택함으로써 국내 항공기 구조물 제작기술을 한단계 더 높일 수 있는 전기를 마련하였다.

최고의 가공 및 조립기술이 요구되는 항공기 정밀조립방식은 컴퓨터 제어를 통해 자동으로 조립함으로써 기체조립시 오차한도를 기존방식의 3분의 1 수준으로 대폭 낮춰 고정밀도를 유지할 수 있고, 제작공정과 소요인력을 40%정도 줄일 수 있는 장점을 가지고 있다.

대우중공업 관계자는 "이번 수주로 세계 최고수준의 항공기 구조물 제작기술을 갖춘 업체로서 그 위상을 한층 더 제고할 수 있게 되었으며, 이러한 경쟁력을 바탕으로 향후 지속적인 추가 수주가 기대된다"고 설명했다.

대우중공업은 지난 10여년 동안 미보잉사에 B747, B767, B737 여객기에 대한 동체 및 날개구조물, 정밀기계 가공부품 등을 성공적으로 공급한 바 있다.

삼성항공, 록히드마틴과 고등훈련기 공동 판매

삼성항공이 세계 최대의 군용기 생산업체 록히드마틴과 고등훈련기 공동 판매계약을 체결함으로써 세계적인 항공기 수출업체로서 도약하게 된다. 삼성항공과 록히드마틴사는 지난 10월 27일 서울에어쇼 행사장 프레스컨퍼런스룸에서 '양사간 KTX-2 공동마케팅팀' 구성 양해각서를 삼성항공의 이해규 대표이사와 록히드마틴사의 밥 엘로드 부사장이 체결하고 본격적인 활동에 들어가기로 하였다.

KTX-2는 삼성항공과 록히드마틴사가 2002년까지 시제기를 공동으로 개발하고 2003년부터 본격

양산을 시작하여 국내외에 공급할 예정인 초음속 고등훈련기 겸 경공격기이다.

현재 KTX-2급 훈련기의 세계시장 수요는 2030년까지 약 3,000여대 이상이나 미국 등 주요 항공기 생산국에서는 동급 훈련기의 개발 계획이 없으며 F-22 등 차세대 전투기의 개발로 최신형 고등훈련기가 필요한 상태이어서 시장 여건도 매우 밝은 상황이다.

이에 삼성항공과 록히드마틴사는 KTX-2를 록히드마틴사의 판매망과 마케팅 능력을 활용해 국내를 포함, 전세계에 2030년까지 약 600~800여대의 판매를 예상하고 있으며 이로 인한 국내의 사업물량도 약 100억불에 이를 전망이다.

항공 단일법인 자본금 5000억원으로 내년 3월 출범

삼성, 현대, 대우 등 3사의 항공기 분야 단일법인 설립을 위한 작업이 임인택 전 교통부 장관의 단일법인 사장 선임을 시작으로 본격화될 전망이다.

이에 따라 내년 3월께는 자본금 5,000억원, 자산 1조5,000억원 규모의 한국우주항공산업이 공식 출범할 것으로 보인다. 3사 동등 지분의 단일법인을 구성키로 한 항공기 분야는 5대 그룹 사업 구조조정

작업의 실질적인 첫 작품으로 다른 업종의 빅딜에도 적용될 가능성이 커 재계의 관심을 모으고 있다.

단일법인은 사장이 선임되면 인력배치 등 하부골격을 갖추고 그 동안 거의 손을 대지 못했던 외자유치에도 본격 나설 방침이다. 업계는 현재 진행중인 각 사별 실사 작업을 이달말까지 완료하고 미 컨설팅 업체인 맥킨지사가 개별업체의 실사내용을 하나로 조정하게 되면 곧 은행 출자분 등이 결정될 것으로 예상하고 있다.

산자부, 항공우주산업 개발촉진법 개정추진

범정부적으로 추진되고 있는 규제정비계획에 따라 산업자원부에서는 “항공우주산업개발촉진법”에서 규제적으로 작용하고 있는 항공우주사업자의 사업신고 및 동 사업의 휴·폐업신고제도 등 13건에 달하는 규제민원업무를 과감히 폐지 내지 개선할 계획으로 법개정안을 수립하여 지난 11월 19일 국무회의심의를 거쳐 이번 정기국회에 제출되었다.

현행 항공우주산업개발촉진법 제4조 및 9조에 의하면 항공우주산업에 진출하고자 하는 자는 사전에 사업신고를 하여야 하며, 사업신고자가 휴·폐업할 때에도 신고를 의무화 하고 있어 항공우주사업의 진입과 퇴출에 규제적으로 작용하고 있다.

그러나 항공우주산업이 21세기 전략산업으로 성장할 수 있게 하기 위해서는 여타 제조업종과 같이 진입과 퇴출의 장벽을 과감히 철폐함으로써 능력있

는 Venture기업들이 부품사업에 대폭 참여하여 항공우주산업부문의 경쟁력 제고와 기술개발에 기여토록 할 필요성이 대두되었다.

반면에 항공우주산업에 대한 진입 및 퇴출이 무분별하게 이루어질 경우 항공기 부분품 등의 생산에 대한 안전성 논란이 있을 수 있으나, 항공기 관련제품에 대한 성능검사 및 품질검사제도는 계속 유지하여 이를 보완할 계획이다.

또한 신고제도의 폐지에 따라 항공기산업에 대한 과잉, 중복투자의 문제점이 제기될 수도 있으나, 최근 업계에서는 구조조정 작업의 일환으로 단일법인 작업이 추진되고 있으므로 그동안 국내 항공기 기체 4사가 수주한 물량의 70~80%이상을 정부에 의존하고 있었던 점을 감안할 때 단일법인체 이외의 항공기 기체사 신규 설립은 무의미할 것으로 보인다.

한편 항공우주사업자로부터 받고 있는 보고제도 및 과태료 조항도 폐지하여 항공우주업계의 자율이 최대한 보장되도록 하였다.

현대우주항공, 독 DASA사와 경전투기 공동개발

현대우주항공과 세계 5대 방산업체인 독일의 다임러벤츠 에어로스페이스(DASA)사는 최신에 다목적 경전투기 공동개발에 관한 합의문 조인식과 기자회견을 10월 26일 서울에어쇼 행사장내인 프레스 컨퍼런스룸에서 가졌다.

MAKO(대서양에서 서식하는 상어의 일종)로 공식명칭이 정해진 동 전투기의 개발은 위험 및 수익 분담방식의 국제공동개발로 추진하게 된다. 또한 현대우주항공이 부담하는 개발비 전액은 독일은행으로부터 리보금리 수준 이하의 장기저리 조건으로 2억 4천만 달러를 차입하여 충당하기로 DASA측과 합의 하였다.

MAKO는 현재 예비설계를 진행중에 있으며 99

년에 체계개발을 시작하여 2003년에 시험비행을 완료한 후 2005년에 양산하여 남아공 공군에 최초로 80대를 수출할 계획이다.

MAKO는 사우디, 브라질 등 해외시장을 목표로 하여 향후 15년간 약 775대를 판매할 계획인데 현대우주항공은 이 사업을 통해 약 6조원(50억 달러)의 매출을 달성할 계획이라고 밝혔다. 동사는 이 사업에서 주날개와 꼬리날개를 포함, 전체 항공기의 약 20%를 생산·납품하게 되며, 아시아지역에 판매되는 항공기는 현대가 최종 조립을 담당하기로 합의 하였다. 또 양사는 개발목표를 당초의 고등훈련기가 아닌 다목적전투기로의 전환에 합의 했는데, 이는 시장분석 결과 향후의 경전투기 수요 2,500~3,000대중 F-E/F급 다목적 경전투기 소수가 약 80% 이상을 차지하고 있어 판매수익성을 극대화하기 위한 것이라고 한다.

대한항공, A340-500/-600 여객기개발 참여

대한항공이 유럽 항공기 제작사인 에어버스사의 장거리 대형 여객기 시장을 대상으로 한 A340-500/-600 여객기 개발에 참여한다.

대한항공은 지난 10월 27일 프랑스의 라테코어(Latecoere)사와 공동으로 참여해 A340-500/-600 여객기의 상부중앙동체와 바닥구조물을 설계 개발하여 공급기로 하는 1억6천만불 규모의 계약을 체결했다고 서울에어쇼 행사장에서 밝혔다.

A340-500/-600 여객기는 에어버스사가 29억달러를 투자하여 기존 340인승 A340 여객기의 날개와 동체를 연장하고 기골을 보강함으로써, 최대 400명

까지 탈 수 있는 장거리용 항공기이다. 이 항공기는 B747 초기 모델 항공기의 교체 수요와 장거리 대형기 시장 확대가 전망됨에 따라 에어버스사가 사운을 걸고 개발하는 대규모 프로그램이다. 에어버스사는 지난 6월 A340-500/-600 개발에 착수한 이후 7개 항공사로부터 100여대의 판매계약을 이미 체결한 바 있어, 성공적인 개발사업이 될 것으로 보고 있다.

대한항공은 이번 계약 체결로 자사 기술진 10여명을 에어버스사에 파견하여 개발을 맡은 구조물에 대한 설계작업을 수행, 오는 99년 상반기중에 첫 제품을 납품할 계획이다. 또한 동사는 이 프로그램의 개발 기간을 대폭 단축하여 국내 항공산업 침체에 따른 2000년 이후 항공기 물량 감소에 대처해 나갈 계획이다.