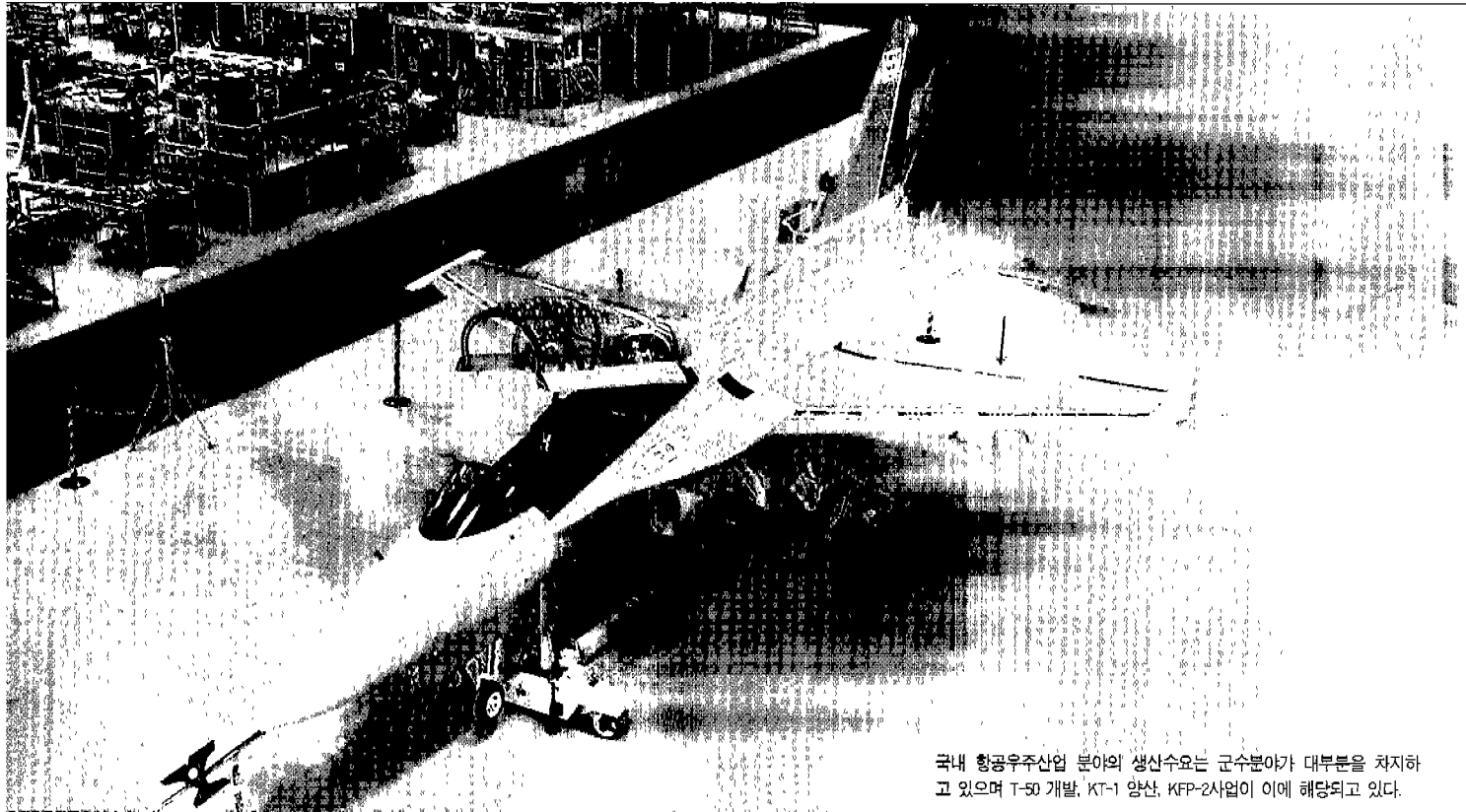


항공우주산업 2001년 실적과 2002년 전망



국내 항공우주산업 분야의 생산수요는 군수분야가 대부분을 차지하고 있으며 T-50 개발, KT-1 양산, KFP-2사업이 이에 해당되고 있다.

2001년 총 수급규모 21억 15백만불

IMF 이후 3년만인 2000년도의 국내 항공우주산업 수급규모의 증가세는 9·11 미 테러사태로 인한 세계 항공우주산업의 불황과 국내 군수분야의 후속 프로젝트 결정이 지연되면서 2001년도 국내

항공우주산업의 전체 수급규모는 전년 대비 8.7%가 감소한 2,115백만불을 기록하여 다시 하락세를 보였으나, 2002년도에는 다소 호전되어 22억불을 상회할 것으로 보이며 더욱이 군수분야의 대형 프로젝트가 시작되면 큰 폭으로 신장될 것으로 전망된다. (표1 참조)

〈표1. 수급동향〉

구분		1998		1999		2000		2001		2002(e)	
		실적	전년대비 증감(%)	실적	전년대비 증감(%)	실적	전년대비 증감(%)	전망	전년대비 증감(%)	전망	전년대비 증감(%)
공급	생산	1,110	-12.5	1,009	-9.1	1,152	14.2	1,202	4.3	1,221	1.6
	수입	1,175	-42.8	1,080	-8.1	1,165	7.9	913	-21.6	1,000	9.5
계		2,285	-31.3	2,089	-8.6	2,317	10.9	2,115	-8.7	2,221	5
수요	내수	1,972	-37.0	1,831	-7.2	2,005	9.5	1,744	-13	1,940	11.2
	수출	313	47.6	258	-17.6	312	20.9	371	18.9	281	-24

주: 1) 환율 1999년: 1,145원/USD, 2000년: 1,130원/USD, 2001년: 1,290원/USD 적용
 2) 수입은 무역협회의 무역통계 기준임
 3) 수출은 P/O, 배도 및 계약금액 기준으로 통관기준과는 차이가 있음

2001년도 생산 12억 2백만불, 수출 3억 71백만불

이를 생산 및 수요와 무역수지별로 분석해보면 다음과 같다.

우선 매년 11~12억불 수준인 생산부분을 보면 국내 생산수요의 대부분을 점유하는 군수분야의 경우 기존의 KT-1 양산, T-50 개발, KFP-2사업 이외에 신규사업이 없어 2001년도 8~9억불 수준의 생산고는 KMH사업이 초기에 결정되지 않을 경우 2002년도 역시 이 수준에 머물 것이다.

또한, 해외 생산수요인 민수 부품수출은 2001년도에는 전년 대비 소폭 증가한 371백만불을 기록하였으나 9·11 미 테러사태로 인한 세계항공시장의 악화로 신규수주의 부진과 수출인도 지연 등을 초래하여 2002년도에는 전년 대비 24% 대폭 감소한 281백만불이 될 것으로 전망되며, 이러한 저조한 수출수요는 F-X사업과 연계한 민수부품 Off-set 물량이 초기에 확보되지 않는 한 향후 수년간 지속될 것으로 보인다.

우리의 수요처별 생산구조는 여전히 내수의 95% 이상이 군수이고, 수출의 87%가 민수이며 생산의 내수비중은 70%로서 이러한 추세는 계속될 것으로 보인다.

또한 항공분야와 우주분야의 생산비중은 99% 대 1%로서 아직은 우주분야의 실적이 미미하나 2002년도에는 다목적실용위성, 통신관측위성, 발사체 개발 등으로 130% 이상 신장될 것으로 전망되며, 특히 동남아 인공위성 수출생산이 기대된다.

항공분야의 주 생산품목은 군수분야의 완제기와 엔진 관련부품

으로서 전체 생산의 76%를 점유하고 있으며 기체부품 및 부품소재분야가 24%를 점유하고 있다.

특히 우리 항공우주산업계 대부분의 업체가 참여하고 있는 에비오닉스(Avionics)부품 등 기능성부품과 소재분야의 실적이 미미한 수준에 머물러 있어, 이 분야에 대한 기술개발 및 시장개척이 시급한 과제이다. (표2, 3 참조)

우리나라의 항공우주산업은 최근 수년간 매년 7~8억불 수준의 무역수지 적자를 기록하고 있으나, 2001년도에는 5.4억불의 무역수지 적자를 기록함으로써 통계상 대폭 개선된 것으로 나타났다.

이는 연평균 수입수요의 40%를 차지하는 완제기 도입과 원부자재 구입이 앞서 언급한 9·11 미 테러사태로 야기된 세계항공시장의 악화로 일시 중단되거나 연기됨으로써 2001년 수입실적이 전년 대비 21%가 대폭 감소된 913백만불에 불과한 반면 세계항공시장의 회복에 맞춰 최근 수년간 국내 기업의 적극적인 해외수주 노력으로 수출은 전년도에 비해 큰 폭의 증가세를 보여 18.9% 증가한 371백만불을 기록, 무역수지면에서 유례없는 적자개선 실적을 보였다.

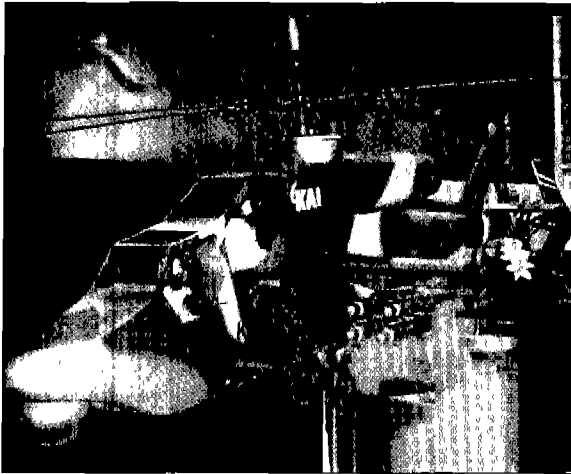
그러나, 2002년에는 부득이한 노후 여객기의 대체수요와 연기되었던 완제기 및 부품수입이 불가피하게 이루어질 수밖에 없어 수입은 예년의 10억불 수준으로 증가하는 반면 수출은 전년 대비 24%나 감소한 281백만불이 될 것으로 전망되어 무역수지는 다시 예년의 7억불 수준의 적자를 기록할 것으로 전망된다. (표4 참조)

〈표2 수요별 생산현황〉 (단위: 백만불)

	2001년			2002년(e)		
	내수	수출	계	내수	수출	계
군수	810.7	48.4	859.1	930.7	36.8	967.5
민수	19.4	323.5	342.9	36.2	244.7	280.9
계	830.1	371.9	1,202	966.9	281.5	1,248.4

〈표3 품목별 생산현황〉 (단위: 백만불)

구분	1999년	2000년	2001년	2002년(e)
	항공			
완제기	479.4	583.2	579.8	664.3
기체	238.3	252.0	227.2	172.7
엔진	282.0	209.8	331.4	316
전자	7.5	15.6	21.8	34.8
보기	9.6	87.0	27.2	29.3
소재	4.7	3.6	2.9	3.9
소계	1,021.5	1,151.2	1,190.3	1,221
우주				
발사체	-	0.2	8	10
위성체	1.2	0.8	3.6	17
소계	1.2	1	11.7	27
계	1,022.7	1,152.2	1,202	1,248.4



국내 항공우주산업의
수급규모에는 대형 군
수프로젝트의 진행여부
가 큰 영향을 미칠 것
으로 전망되고 있다

2001년 총 잔고 33억 73백만불

2001년 수출액은 10억 48백만불이고, 매출액은 수출액을 상회하는 12억 2백만불며 이에 따라 총 잔고는 33억 73백만불로 집계되었다.

〈표5〉에서 보는 바와 같이 한해 인도가 수주를 상회하는 구조임에 따라 군수사업에 70% 가량 의존하는 항공우주산업 특성상 정부의 대형 사업 등의 신규발주가 없는 한 수주잔고는 점차적으로 감소할 수밖에 없는 우려스러운 상황이나, 올해는 F-X사업 Off-set 물량과 KMH사업 등 대형 군수프로젝트의 사업이 시작될 예정이어서 수주잔고가 대폭적으로 증가될 수 있는 해가 될 것이라고 낙관하고 있다.

금년에는 수주가 2001년에 비해 13% 증가한 11억 86백만불에 이르고 있으며, 잔고는 2001년도에 비해 약 4% 정도 감소하여 소폭의 감소가 예상되나, 이것 또한 아직 확정되지 않은 F-X사업과 KMH사업 등 대형 군수사업의 진행여부에 따라 큰 폭으로 변동할 것으로 보인다.

2001년 투자 910억원, 고용 10,682명

2001년 총 투자규모는 2000년 대비 14.3% 증가한 910억원이며, 2002년에는 27.9% 감소한 656억원이 될 것으로 전망된다. (표6 참조)

항공부분의 시설/장비분야는 492억원이었던 2000년에 비해 약 10% 감소한 444억원이 투자되어 감소하였지만, 투자분야중 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 올해도 이와 비슷한 410억원 가량이 투자될 것으로 보이는데, 주로 T-50 시제기 제작용 설비들과 KT-1 제작용 장비들이 해당된다.

2001년도 우주분야는 약 7억원이 투자되었던 2000년에 비해 1,000% 이상 증가한 103억원 가량이 투자되었으며, 이같은 증가는 우주발사체용 고압터보펌프 개발에 현대모비스가 주관기관으로 참여하여 연구개발에 많은 투자를 하고 있기 때문이다.

고용부분에 있어서는 2001년 항공우주산업 종사자는 2000년과 비교해 거의 변함이 없는 10,682명이며, 금년 역시 변함없는 10,736명이 될 것으로 예상된다. (표7 참조)

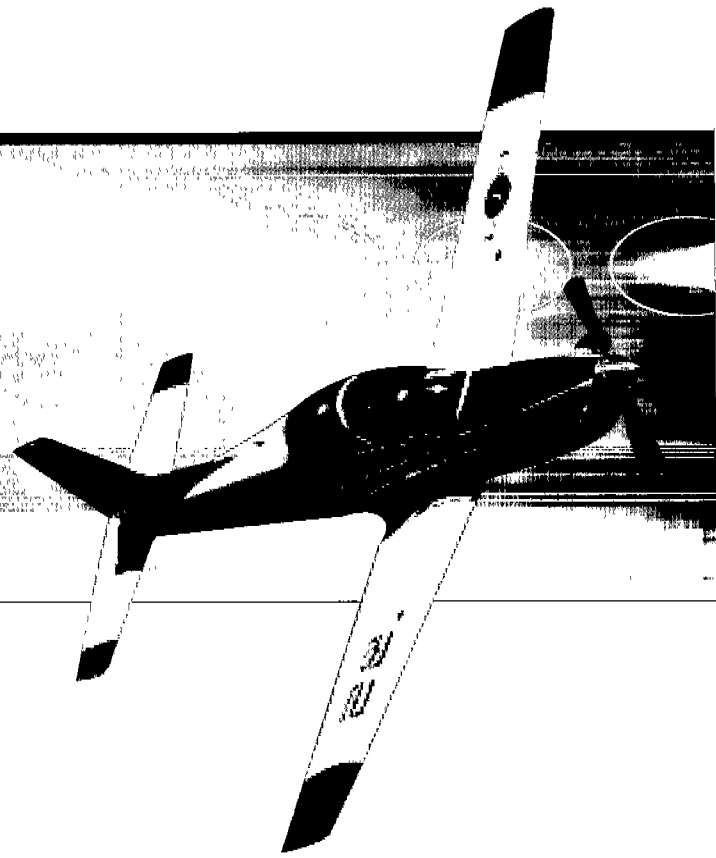
특히 우주분야에서의 연구개발 인력은 2000년에 비해 34% 증가하여 집중적으로 인력이 증가되었으며 이는 우주발사체 추진기관 등 시제개발사업 등의 영향인 것으로 분석된다.

구분	2001년			2002년		
	수출	수입	무역수지	수출	수입	무역수지
완제기	0	294	-294	0	403	-403
부품	371	619	-248	281	597	-316
계	371	913	-542	281	1,000	-719

주: 수출실적은 P/O 내도 및 계약금액 기준

구분	2000년	2001년	2002년(e)
수주	1,144	1,048	1,186
인도	1,152	1,202	1,248
잔고	3,492	3,373	3,227

구분	분야	2001년	2002년(e)	증감(%)
항공	토지/건물	21,107	3,798	-82
	시설/장비	44,375	41,250	-7
	연구개발	8,564	10,360	21
	기타	6,717	4,241	-37
소계		80,763	59,649	-26
우주	토지/건물	0	0	0
	시설/장비	636	402	-37
	연구개발	7,030	2,594	-63
	기타	2,657	3,005	13
소계		10,323	6,001	-42
계		91,086	65,650	-28



항공우주산업 회복국면으로 진입을 위해...

이상의 분석결과를 종합해 보면 우리나라의 연간 생산규모는 이웃 일본의 10분의 1 수준인 10억불 수준이며, 무역수지는 매년 7~8억불의 적자를 보이고 있으며 고용인력은 최근 수년간 평균 1만명 수준을 유지하고 있는 것으로 요약할 수 있다.

우리는 당면 과제인 1만명 수준의 고용인력을 유지하고 매년 7~8억불의 무역수지를 개선하면서, 국제경쟁력의 향상을 위해 생산규모를 20~30억불로 확대해야 하며 부품 단위에서부터 기술개발을 통한 수입대체와 수출산업화를 촉진해야 하는 것이 중요하다고 할 수 있다.

이를 위해서는 KMH 개발사업과 F-X 기종선정이 하루속히 결정되어 후속 생산물량이 창출되어야 하며 이들 사업들과 연계된 기술개발지원을 위해 2001년도 100억원 수준의 정부출연자금을 대폭 확충하여야 할 것이다.

또한, 시설 추가지원을 위해 산업기반기금의 용지지원조건 등의 대폭 개선은 물론 다양한 기술개발 투자재원이 항공우주산업계로 유입되도록 항공우주관련 산·학·연이 유기적으로 협조 노력하지 않으면 안될 것이며, 이외에도 정부의 다양한 육성정책과 지원제도가 꾸준히 개발되고 실현되어야 할 것이다.

우리 항공우주산업계는 '98년도의 KFP, UH-60사업 종료 이후 후속물량 부재로 많은 어려움이 있었으나 현재 시제기 개발중인 T-50사업이 2005년도부터 본격 양산되고, KMH 개발사업의 연내 착수와 F-X사업과 연계된 Off-set 물량도 조만간 확보될 것이 기대되고 있다. 이와 함께 기존의 KT-1 양산 및 수출, 그리고 우주산업의 지속적 추진이 예상되어 2002년부터는 분야별 기복은 있겠지만 전체적으로 국내 항공우주산업계도 서서히 회복국면으로 진입할 수 있을 것으로 전망된다. ☺

〈표7. 고용현황(1)〉

(단위: 명)

구분	분야	2001년	2002년(e)	증감(%)
항공	일반관리	1,070	1,059	-1
	연구개발	1,073	1,157	7
	기술직	3,760	3,775	0
	기타	4,669	4,612	-1
소계		10,572	10,603	0
우주	연구개발	100	121	17
	기술직	4	6	33
	기타	6	6	0
	소계	110	133	17
계		10,682	10,736	0

〈표8. 고용현황(2)〉

(단위: 명)

구분	2001년	2002년(e)
박사	85	88
석사	588	642
학사	4,188	4,241
기타	5,821	5,765
계	10,682	10,736