

항공우주산업

2004년 실적과 2005년 전망

| 한국항공우주산업진흥협회 기획팀 · 강원석 |

2004년 총 수급규모 25억 9천7백만달러

2004년도 국내 항공우주산업은 KFP II, KT-1, UAV사업 등 대형사업의 제작 물량 감소로 전체 생산은 줄었으나 민항기 및 원자재 물량 수입증가로 총 수급규모는 전년대비 15.8% 증가한 25억 9천만달러를 기록하였다. 2005년도에는 생산은 증대되겠으나 수입물량 감소가 예상되어 전체 수급실적은 전년도와 비슷한 수준을 유지할 것으로 보인다. (표1 참조)

■ 표1. 수급동향

(단위: 백만달러)

구분	2001		2002		2003		2004		2005(전망)		
	실적	전년대비 증감(%)	실적	전년대비 증감(%)	실적	전년대비 증감(%)	실적	전년대비 증감(%)	실적	전년대비 증감(%)	
공급	생산	1,202	4.3	1,366	13.6	1,243	-9	1,187	-4.6	1,267	6.7
	수입	1,058	-9.2	1,442	36.3	1,000	-30.7	1,410	41	1,300	-7.8
계		2,260	-2.5	2,808	24.2	2,243	-20.1	2,597	15.8	2,566	-1.2
수요	내수	1,961	-2.2	2,468	25.9	1,951	-21.2	2,226	39.8	2,210	-0.7
	수출	299	-4.2	340	13.7	292	-12.1	371	27.1	356	-4

주 1) 환율 2001년: 1,290원/USD, 2002년: 1,200/USD, 2003년: 1,191원/USD 적용, 2004~2005년: 1,145원/USD 적용

주 2) 수입은 무역협회의 무역통계 인용

주 3) 수출은 P/O 내도 및 계약금액 기준으로 통관기준과는 차이가 있음



2004년 총 생산규모 11억 8천8백만달러

이와 같이 2004년도 생산이 전년대비 4.6% 감소한 것은 F-15K 엔진을 포함한 관련 부품 제작물량 증가에도 불구하고, KT-1 기본훈련기 양산사업과 KFPⅡ 추가 양산사업(F-16엔진 포함), T-50 고등훈련기 시제기 개발사업, UAV사업 등 대형 국책사업 등이 종료되는 시점이었기 때문이다.

2005년 역시 대형사업 종료 후 이를 대체할 신규사업 물량의 일시적 공백으로 어려운 한해가 될 것으로 예상되나, F-15K OFFSET 물량과 T-50 1차 양산사업 공군 인도가 시작되어 2002년 이후 계속되는 생산의 감소세는 다소 안정될 것으로 전망하고 있다.

수출에서는 해외 주요 수출 품목인 엔진정비 및 관련부품 제작이 평년수준을 유지했으며, 향후 주요 수출 품목이 될 민항기 기체부품 수출은 약 6천만달러가 증가한 2억달러를 기록하여 수출시장 전망을 밝게 하였다.

이에, 2004년 총 수출액은 27% 증가한 3억 7천만달러를 기록하였다. (*민간 운항을 위한 재수출 품목을 제외한 순수 제작 물량임)

■ 표2. 수요별 인도(생산)현황

(단위: 백만달러)

수요	2003년			2004년			2005년(전망)		
	내수	수출	계	내수	수출	계	내수	수출	계
군수	933	166	1,099	795	155	950	892	118	1,010
민수	18	126	144	21	216	237	19	238	257
계	951	292	1,243	816	371	1,187	911	356	1,267

〈표2〉에서 보는바와 같이 국내 항공우주산업의 수요처별 생산구조는 여전히 전체 생산의 80% 이상이 군수이며, 군수 물량중 대부분이 내수(국내 군 조달)물량으로 군 방산사업에 의지하고 있는 국내 항공산업의 특성을 그대로 보여주고 있다.

주 생산 품목을 분야별로 나누어보면 군수 분야의 완제기와 엔진 관련부품이 주 생산품으로 전체 생산의 70%를 점유하고 있으며, 기체부품 및 부품 소재분야가 30%를 점유하고 있다. (표3 참조)

특히, 우리나라가 IT강국임에도 불구하고 항공우주산업의 대표적인 고부가가치 품목인 에비오닉스 관련 부품의 생산 및 수출실적이 미미하여 이 분야에 대한 기술접목 및 시장개

■ 표3. 품목별 인도(생산) 현황

(단위: 백만달러)

구분		2002년	2003년	2004년	2005년(전망)
항공	완제기	747	670	518	496
	기체	188.4	184	235	261
	엔진	297.7	284	287	332
	전자	77.8	53	67	60
	보기	37.1	39	53	73
	소재	1.7	-	3	3
	소계	1,221	1,230	1,163	1,226
우주	발사체	6.5	5	11	3
	위성체	10	8	13	38
	소계	16.6	13	24	41
계		1,366.5	1,243	1,187	1,267

척이 시급한 과제로 지적된다.

한편 항공분야와 우주분야의 생산비중은 98 : 2로서 아직은 우주분야의 실적이 미미한 편이다.

그러나 지난해까지 우리나라는 과학기술위성 1호를 비롯하여 총 8기의 위성과 4기의 로켓을 쏘아 올렸으며, 총 사업비 1,500억원을 투입해 로켓발사대, 발사통제시설, 조립 및 추진기관 시험시설 등을 갖춘 우주센터를 전남 고흥에 건립중에 있어 향후 우주산업의 발전에 크게 기여할 것으로 기대하고 있다.

2004년 무역수지

8억 8천7백만달러 적자

2003년도에는 4억달러의 무역수지 적자를 기록함으로써 통계상 대폭 개선된 것으로 나타났으나 2004년도에는 7~8억 달러 수준의 무역수지 적자를 다시 기록했다. (표4 참조)

이는 앞서 언급한 국내 대형 프로젝트의 사업종료로 원·부자재 구입이 줄어든 2003년도에 비해 2004년에는 노후 여객기의 대체 수요와 연기되었던 부품소재 도입이 불가피하여 수입이 예년 수준인 14억달러로 증가하였으며, 이는 무역수지로 이어져 다시 8~9억 달러수준의 무역적자를 기록하였다.

여기에 무역통계상 포함되어 있지 않는 약 8억달러의 군 직도입 물량과 민항기 임차 도입비 3억달러(연간)을 포함하면 우리의 항공우주산업은 사실상 매년 최소 20억달러 이상의 무역수지 적자를 기록하고 있는 것으로 분석된다.

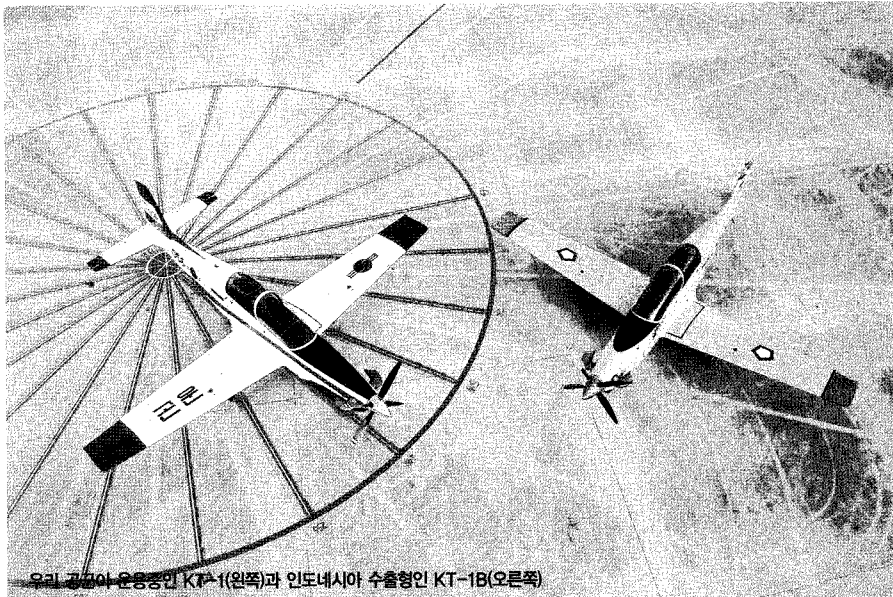
이는 대부분의 완제기 수요를 수입에 의존할 수밖에 없는 우리의 산업구조하에서 불가피한 결과로 이를 개선하기 위해서는 부품·소재의 기술개발과 수출축진을 위한 국제공동개발 사업의 참여를 적극 추진해야 할 것이다.

■ 표4. 수출 및 수입현황

(단위: 백만달러)

구분	2001년			2002년			2003년			2004년			
	수출	수입	무역수지	수출	수입	무역수지	수출	수입	무역수지	수출	수입	무역수지	
항공	완제기	221	144	77	86	212	-126	174	307	-134	50	570	-520
	부품	418	880	-463	375	1,165	-790	393	677	-285	464	799	-335
우주부품	7	34	-27	13	65	-52	7	16	-8	9	41	-32	
계	646	1,058	-413	474	1,442	-968	574	1,000	-427	523	1,410	-887	

주: 생산에 의한 P/O 내도 및 계약금액 기준이 아닌 통관기준



2004년 수주 6억달러, 잔고 35억달러

2004년도 수주실적은 2003년 대비 70% 대폭 감소한 6억달러에 그쳤으며, 이에 따라 2004년도 총 잔고 역시 15% 감소한 35억달러로 집계되었다.

이는 전체 수주 중 90% 이상을 방위산업 물량이 차지하는 국내 항공우주산업의 특성상 대형 국책사업 등이 종결된 2004년 상황을 감안하면 예상된 결과이다.

하지만 올해는 P-3 해상초계기 기술도입 생산 계약이 본격적으로 이루어지고 있으며, KMH사업이 이동형 헬기 우선 개발사업인 KHP사업으로 재추진하기로 결정됨으로써 금년 하반기부터는 수주가 점차 확대될 것으로 예상하고 있다.

또한, 국내 수주뿐 아니라 수출기로서 가치가 높은 것으로 평가되고 있는 KT-1은 향후 10년간 1조 5천억원 정도의 수출이 예상되고 있으며, 현재 인도네시아의 추가 수출과 과테말라, 멕시코 등 신규 수출을 위한 협상이 상당 부분 진행되고 있어 전망을 더욱 밝게 하고 있다.

■ 표5. 수주·인도·잔고

(단위: 백만달러)

구분	2002년	2003년	2004년	2005년(전망)
수주	1,765	2,001	607	1,817
인도	1,366	1,243	1,187	1,267
잔고	3,583	4,163	3,520	-

2004년 투자 1,076억원, 고용 7,302명

2004년 총 투자규모는 2003년 대비 46% 증가한 1,076억원이며, 2005년도 역시 45%(약 500억) 증가한 1,565억원이 될 것으로 전망된다. (표6 참조)

이 같은 투자의 증가는 항공분야의 시설장비 투자 증가가 주된 요인이며 2003년 최저 투자액을 기록한 후 계속 증가하고 있는 추세이다.

앞서 언급한 바와같이 2004년 투자분야 중 항공 시설/장비 분야가 550억원으로 가장 높은 증가를 보였는데, 이는 주로 군용 완제기 양산 기계장치 및 항공엔진 시험시설 투자에 기인한다.

2005년도의 주요 투자는 R&D 분야이며 해외 민항기 기체부품 생산을 위한 기술개발과 수출훈련기 개량사업 부분 투자가 주요한 증가 요인으로 집계되었다.

전라남도 고흥군 외나로도에 건설중인 우주센터와 내년 2006년도에 발사예정인 무궁화5호 위성 등 주요 우주개발 R&D가 있음에도 불구하고, 우주분야 투자액이 낮게 집계된 원인은 대부분의 우주개발관련 주관기관이 산업체가 아닌 정부 및 연구소 주도로 이루어지고 있기 때문이다.

2004년 항공우주산업 종사자는 2003년과 비슷한 수준인 7,302명을 유지했으나, 금년 2005년도에는 국내 주요 항공우주산업체인 한국항공우주산업(주)과 (주) 대한항공이 구조조정을 단행하여 약 300여명이 감소된 7,000명이 될 예정이다.

■ 표6. 투자현황

(단위: 백만원)

구분	분 야	2002년	2003년	2004년	2005년(전망)
항 공	토지/건물	2,884	1,735	2,159	2,876
	시설/장비	47,360	32,097	55,012	88,553
	연구개발	23,120	28,645	35,790	51,353
	기 타	2,362	5,466	5,194	6,375
소 계		75,726	67,943	98,155	149,157
우 주	토지/건물	8,050	0	0	0
	시설/장비	3,000	2,000	2,036	620
	연구개발	7,076	3,496	7,476	6,752
	기 타	10	0	0	0
소 계		18,136	5,496	9,512	7,372
계		93,862	73,439	107,667	156,529

■ 표7. 고용현황(1)

(단위 명)

구분	분 야	2002년	2003년	2004년	2005년(전망)
항 공	일반관리	935	1,059	906	859
	연구개발	1,088	1,167	1,008	1,055
	기술 직	2,447	1,904	1,975	1,891
	기 타	2,553	2,962	3,146	3,040
소 계		7,023	7,092	7,035	6,845
우 주	일반관리	10	47	40	38
	연구개발	193	228	212	159
	기술 직	20	14	9	5
	기 타	13	9	6	6
소 계		236	298	267	208
계		7,259	7,390	7,302	7,053

■ 표7. 고용현황(2)

(단위 명)

구분	2002년	2003년	2004년	2005년(전망)
박사	110	112	106	103
석사	681	759	720	667
학사	2,687	2,791	2,715	2,655
기타	3,781	3,728	3,761	3,628
계	7,259	7,390	7,302	7,053

(표7 참조) 다소 늦은감은 있지만 KHP개발사업이 신속히 진행되어 관련 연구기관 및 업체의 석박사급 고급 기술인력(약 1,000명)이 지속적이며 안정적으로 고용되어야 할 것이다.

국민소득 2만달러 시대 달성에 기여하는 항공우주산업

지난 2004년도의 우리 항공우주산업계는 대형 군수 사업이 종료되었고, KMH사업 결정이 지연되는 등 어느때 보다 힘든 한해가 되었다.

하지만, 올 2005년도는 기존의 KMH사업이 기동형 헬기 우선 개발사업인 KHP사업으로 추진키로 결정됨으로써 금년 하반기부터는 본격적인 개발사업이 시작될 것으로 기대하고

있으며, T-50 고등훈련기 역시 그 동안의 시험비행을 성공적으로 마치고 공군에 실전 배치되기 시작한다.

또한, 다목적 실용위성 2호 개발사업이 오는 11월 발사를 목표로 최종 마무리 작업이 진행중이며, 발사체 등 우주부문의 개발사업도 계획대로 진행되고 있어 2005년은 그간의 어려운 여건을 극복하고 더욱 정진하는 한해가 될 것으로 전망하고 있다.

그 동안 우리 항공우주산업계는 방산 사업을 통한 조립위주의 생산과 항공부품 업체의 취약으로 다수의 항공기 구매 및 개발사업에도 불구하고 기술기반 및 항공산업의 저변이 확대되지 못한 것이 사실이었다.

이러한 방산사업에 치우치고 있는 국내 항공우주산업의 수요구조 개선을 위해서는 지속적인 수출판로 개척과 함께 단순 하청생산이 아닌 국제공동개발 참여가 필요하며, 더불어 정부차원의 제도적 장치가 필수적으로 뒷받침되어야 할 것이다.

또한, 한국항공우주산업(주)가 독점체가 아닌 Leading Company로서 역할을 더욱 충실히 하여 협력업체와의 하청 관계가 아닌 상호보완 및 협력체제로 전환되어야 할 것이다.

올 한 해를 체계종합업체를 정점으로 부품산업 협력체제를 구축하고 새로이 시작되는 대형 신규사업을 철저히 준비하여, 선진 항공우주국으로 도약할 수 있는 착실한 대비의 해가 된다면 우리의 항공우주산업도 머지않아 국민소득 2만달러 시대 달성에 기여하는 산업이 될 것이라고 기대해 본다. ☺