

# 항공산업발전포럼

우리협회는 지난 10월 13일 서울 메리어트 호텔에서 항공산업발전포럼을 개최했다. 국내 항공산업의 현주소를 진단하고 향후 미래 발전방향을 모색하는 시간을 가졌으며 주요 발표자의 발표 내용을 정리하여 소개한다.



## ○ 완제기 개발분야 추진전략

한국항공우주연구원 항공연구본부 이대성 본부장

### 완제기 개발 필요성

항공산업은 대표적 융합산업으로 시스템 인터그레이션(System Integration)이 핵심이다. 수십만개의 부품 조립이 필요한 완제기 개발이 기술진보를 견인하기 때문이다. 특히 완제기 제작이 가장 큰 부가가치를 창출한다. 또한 완제기 개발 경험은 해당 국가 항공기술능력의 척도로 평가된다. 조립산업 특성상 완제기 없이 부품산업의 독자적 성장 역시 불가능하다. 민수 완제기의 경우 20~30년간 생산이 가능하다는 점을 감안할 때 국가 대표성 스테디셀러(Steady Seller) 개발을 통해 항공산업의 안정적인 발전을 도모해야 한다. 현재 국내 항공산업은 군 완제기 개발로 성장하고 유지하고 있으며 군 완제기 부분이 전체 산업 매출의 50% 이상을 차지하고 있는 점은 깊이 생각해 볼 필요가 있는 문제다. KUH 이후 항공산업을 유지하고 발전시킬 완제기 프로젝트가 필요한 것도 이러한 이유 때문이다.

### 국내 완제기 개발 현황

국내 완제기 개발은 군용기 중심으로 완제기 개발 역량을 축적해 왔다. 최초 제공호와 KF-16 면허생산을 통해 기초 기술을 확립하고 이후 T-50 공동개발을 통해 완제기 개발 역량을 축적한 이후 현재 KUH를 통해 완제기 주도개발에 이르고 있다. 특히 T-50은 10여년 만에 세계 12번째 초음속 항공기 개발국 진입을, KT-1 기본훈련기는 최초의 완제기 해외 수출을 성사시킨 기념비적인 완제기 들이다. 민수부분은 단순하청생산단계에서 출발해 현재 대형 민항기 공동개발 파트너(RSP)로 성장해 있다. 다만 준비 부족과 시행착오로 1999년 중형항공기 사업이 좌초된 것은 크나큰 손실이며 한미간 BASA 미체결로 완제기 수출이 불가능한 것 역시 시급히 해결해야 할 과제다.

### 10~19 완제기 개발 방안

국내 완제기 개발 방안은 크게 3가지 방안으로 요약해 제시할 수 있다. 첫 째, 기종별 개발전략을 차별화 하는 것이다. 둘째, 국제공동개발을 추진하는 것도 좋은 방안이 될 수 있다. 셋 째, 대외경쟁 우위 분야에 집중하는 것이다. 대외 경쟁력 확보가 가능한 분야를 민군 공통으로 발굴 후 역량을 집중해 단순히 국산화율만 높이는 성과위주의 방식에서 탈피하고 국제적 베스트셀러를 목표로 최적의 개발 체계를 구성하는 것이다.

### 결론

이상으로 국내 완제기 개발 가능성 및 방안에 대해 살펴보았다. 지속적인 완제기 개발 없이는 관련인력, 기술유지가 불가능하다는 점을 감안한다면 KUH 수리온 이후 민군의 확정된 완제기 사업의 부재는 심각한 문제다. 이러한 문제를 극복하기 위해서는 우선 완제기 개발 착수에 대한 범국민적 공감대의 형성이 선행되어야 하며 이를 바탕으로 항공산업계의 역량을 집중, 차기 완제기 개발에 착수해야 할 것이다.

## ○ 국내 항공우주산업 클러스터 조성현황과 발전방향

산업연구원 지식산업실 안영수 연구위원

### 발전 가능성

수요측면에서 우리나라는 세계 10대 군수시장과 세계 10대 민수시장을 갖추고 있다. 인프라 측면에서도 매우 유리한 조건을 갖추고 있다. 기계, 소재, IT 등 관련산업이 발달해 있어 하부기반이 튼튼한 것이다. 기회적 측면에서도 개발비용 증가에 따른 국제 공동 개발사업 참여 기회가 확대되고 있다. 국방 분야에 편중돼 있기는 하지만 지속적인 수요가 발생해 잠재적 시장 수요 역시 매우 크다. 정부의 항공우주산업 육성 의지 역시 확고하다.

이에 민/관/군, 산/학/연이 하나로 합심할 경우 2020년 국내 항공시장은 생산규모 100억 달러 달성, 수출비중 46%의 수출주도형 산업구조가 정착 될 수 있을 것으로 전망된다.

### 주요지역별 발전 잠재력과 우위요소 평가

국내 항공우주산업 클러스터는 크게 수도권, 중부권, 남부권 이상 3개의 권역을 중심으로 구분할 수 있으며 구체적으로 7개 후보 지역에 대한 타당성 검토가 이루어지고 있다. 각 지역별 발전 잠재력과 우위요소를 평가하면 다음과 같다.

먼저 경남 항공우주산업 클러스터(2차)의 경우 국내 항공기 생산 및 수출의 중심지역이라는 발전 잠재력을 갖추고 있으며 핵심주도기업인 KAI가 위치하고 있다. 새만금지역 중심 전북 항공우주산업 클러스터의 경우 항공우주산업 기반이 취약하나 광대한 토지와 군산공항 및 군산항이 인접해 있어 중국 시장 진출에 유리한 지리적 이점을 갖고 있다. 외나로도 중심의 고흥 우주항공산업 클러스터의 경우 우주발사장 중심의 설비가 구축되어 있고 우주과학관 및 체험관 등 관광 연계 잠재력 기반이 뛰어나다는 평가를 받고 있다.

부산항공우주산업 클러스터의 경우 항공기부품 및 MRO 기반이 풍부하다는 발전 잠재력을 갖추고 있으며 KAL이라는 핵심주도기업이 위치하고 있다. 청주 MRO산업 클러스터는 MRO산업 발전에 필요한 기반 기반 여건이 구비되어 있다는 발전잠재력 평가를 받고 있다. 공군사관학교 및 지역 대학교 등 풍부한 교육, 훈련 시스템 역시 경쟁우위요소로 평가받고 있다. 인천 항공 MRO 클러스터의 경우 MRO산업 활성화 외부조건이 모두 충족되어 있다는 발전 잠재력을 평가받고 있다. 동북아 허브공항에 위치하고 있다는 점 역시 경쟁 우위 요소로 인정받고 있다. 끝으로 일산 항공우주 클러스터의 경우 서울 배후지역이라는 장점이 있으며 김포공항에 인접해 있고 서울의 베드타운으로 원활한 고급인력 공급 기반을 갖추고 있다.

### 클러스터 조성 발전 방향

클러스터 조성의 핵심 목표가 글로벌 경쟁력 확보에 있는 만큼 서로 다른 특성을 갖는 항공기 및 MRO산업의 경쟁력 우위요소, 우주산업 부문의 경쟁력 우위요소에 대한 객관적 평가 선행되어야 한다. 또한 수요에 적합한 규모의 공급능력을 확보할 수 있어야 한다. 현재 국내 항공우주산업 규모는 2.2~2.5조원 수준에 업체수는 70개 내외지만 향후 2020년에는 항공기산업이 5조원 내외, MRO분야가 4.5조원(군수 2조원, 민수 2.5조원) 내외, 우주산업 규모는 0.5조원 내외로 성장할 것으로 전망되는 만큼 향후 시장 규모에 걸맞는 수준의 특화된 지역별 클러스터 구축이 필요하다.

## ● 항공우주산업개발 촉진법의 개선방안

중앙대학교 법학전문대학원 이종영 교수

### 개요

항공우주산업은 선진국형 산업으로 차세대성장동력 산업으로 인식되고 있고, 국가전략산업으로 국방, 안보와도 연결되어 있어, 산업에 필요한 기술이전이 매우 어렵다는 문제가 있다. 항공우주산업은 순수하게 시장적 기능을 통하여 산업발전을 하기에는 어려움이 많은 산업으로 국가가 일정한 수준에 도달할 때까지 사업육성을 위하여 재정적, 행정적, 금융적 지원을 필요로 하는 산업분야다. 지금까지 국가는 '항공우주산업개발 촉진법'에 근거하여 항공우주산업의 일부를 견인하여 왔고 이에 대한 성과도 나타나고 있다. 지금과는 달리 국가는 성장가능성이 높고 국가의 브랜드가치를 높여 다른 사업에 파급효과가 높은 항공우주산업의 발전을 위한 체계적인 정책을 수립하여 추진할 시기가 도래하였다. 이를 위하여 현행 '항공우주산업개발 촉진법'을 시대적 요청에 부합하는 항공우주산업의 발전을 위한 법률적 뒷받침을 위하여 대폭적인 개정이 필요하다.

### 현행 항공우주산업개발 촉진법의 문제점 및 개선방안

우선 제명의 보완이 요구되고 있다. 현행 '항공우주산업개발 촉진법'을 '항공우주산업 육성법'으로 개정할 필요가 있는데 현행법률에서 "개발"과 "촉진"이 중복적으로 사용되고 있기 때문이다. 또한 산업에 대하여는 육성, 발전, 진흥이라는 용어와 같이 사용된다는 점을 감안하면 개발 촉진법 보다는 육성법이 적절하다 할 수 있다.

특정사업의 지정 및 지원의 경우 현행 '항공우주산업개발 촉진법' 제5조 제1항에 따르면 "지식경제부장관은 기본계획에 따라 특별히 육성할 필요가 있는 항공기/우주비행체/기기류 또는 소재류를 지정할 수 있음"이라고 명시되어 있다. 이를 근거로 지식경제부장관은 지정된 항공기/우주비행체/기기류 또는 소재류를 생산하거나 생산할 사업자를 직권 또는 신청에 의하여 생산 또는 연구/개발능력 등 지식경제부령으로 정하는 요건을 충족하는 경우에 특전사업자로 지정하여 이 법에 의한 우선적 지원을 할 수 있다.

그러나 이 법률이 제정된 이후로 기본계획이 수립되지 않았고 기본계획에서 특별히 육성할 항공기/우주비행체/기기류 또는 소재류를 지정하지 않았다. 그 결과 특정사업자에 대한 지정도 아직까지 없었다. 국가의 시장개입에 대한 헌법적인 문제를 내포하고 있는 규정이라는 의미다. 국가는 기업 간 공정경쟁을 할 수 있는 기반을 구축해야 하는데, 특정사업자를 지정하여 우선적인 지원을 하게 되면, 지원받는 특정사업자는 기업 간 경쟁에서 특별한 혜택을 받게 되는 셈이다. 특정사업자에 대한 지원을 통하여 해당 품목을 수출하게 되면 WTO에도 반하게 되는 문제가 발생한다. 따라서 품목의 지정과 사업자의 지정에 의하여 경쟁제한적 방식을 통한 항공우주산업의 발전에 관한 법정책은 폐지하는 것이 적절하다. ☞