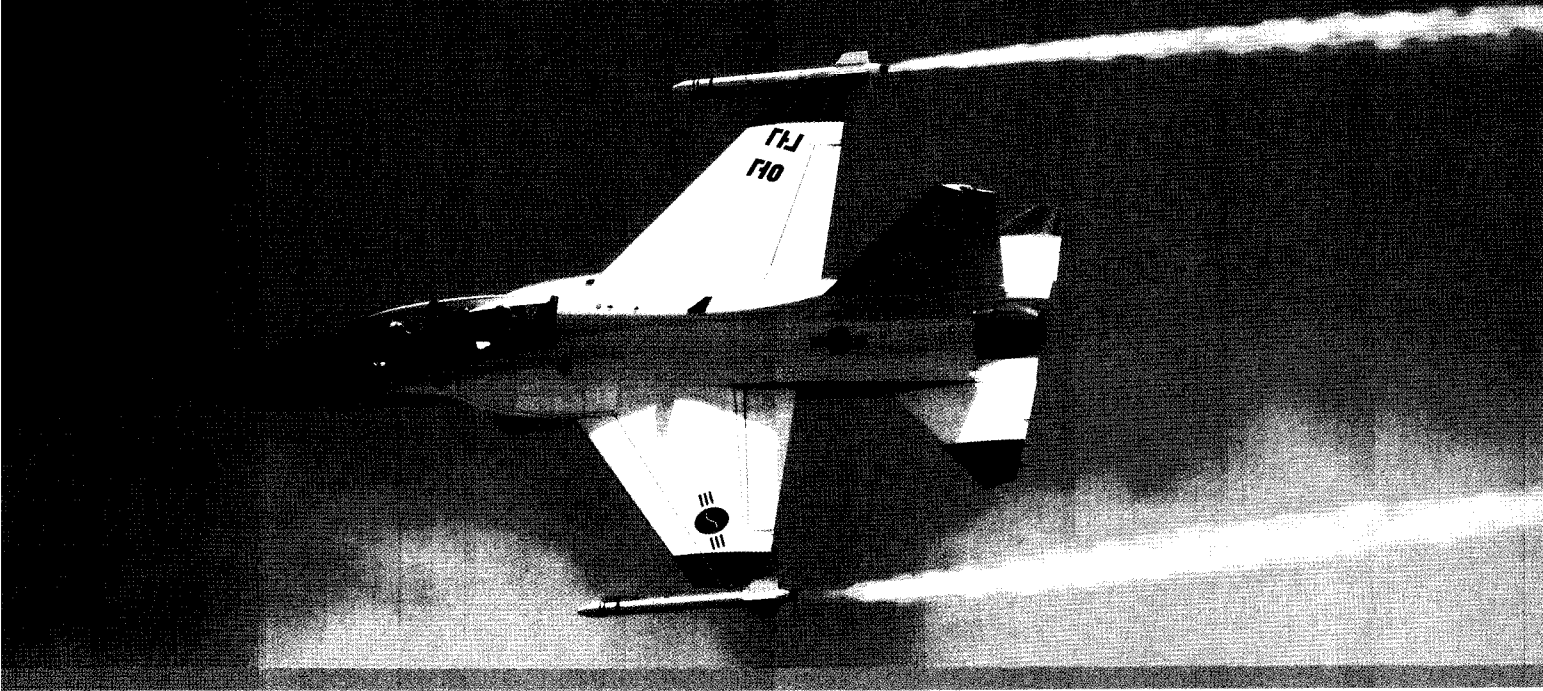


# 항공우주산업 2009년 실적과 2010년 전망



글 | 강광구 (한국항공우주산업진흥협회 전략기획팀 차장)

## 항공우주 수급규모 39억불

지난해 국내 항공우주산업의 총 수급규모는 전년대비 약 13% 감소한 39억불 수준에 머물렀다. 이는 2006년 처음으로 40억불을 넘긴 이후 3년만에 30억불대로 다시 떨어진 것으로 전 세계에 불어닥친 경제위기 여파를 고스란히 반영하고 있다.

공급분야에서는 생산액이 전년 대비 약 1%가량 증가한 19.7억불로 2008년 수준을 유지 하였으나, 수입액은 24%이상 감소한 19.6억불에 머물렀으며 특히 민항기 수입은 43%나 감소하여 경제위기 여파에 따른 즉각적인 반응을 나타냈다.

수요분야에서 수출액은 원화기준으로 2008년 대비 약 14%의 실질적인 증가를 보였으나, 원화가치 하락으로 대미 달러 환산 매출은 전년 대비 약 2%감소한 7.6억불로 나타났다. 내수는 KHP 등 군수사업의 지속적인 추진에도 불구하고 전반적인 양산물량의 감소와 민항기 소요 감소로 전년 대비 약 16% 감소한 약 31.7억불에 그쳤다.

2010년에는 세계 경제의 전반적인 회복세와 함께 국내 경제도 회복세가 가시화됨에 따라 지난해에 급격한 감소를 이루었던 수입과 내수 분야가 어

는 정도 회복되어 전체 수급규모는 약 45억불 정도가 될 것으로 전망된다. 그리고 KHP 사업 초도 양산물량, T-50계열 후속 양산물량 등 군수사업과 Boeing, Airbus 등 민수부품 수출물량 증가로 2010년은 생산액이 처음으로 20억불을 돌파할 수 있을 것으로 기대된다. <표1> 참조

< 표1. 수급동향 >

(단위 : 백만불)

구 분	2006년		2007년		2008년		2009년		2010년(전망)		
	실 적	전년대비 증감(%)	실 적	전년대비 증감(%)	실 적	전년대비 증감(%)	실 적	전년대비 증감(%)	실 적	전년대비 증감(%)	
공급	생산	1,515	8.4	1,861	22.8	1,945	4.5	1,970	1.3	2,218	12.6
	수입	3,118	63.9	3,129	0.4	2,592	-17.2	1,960	-24.2	2,352	20.0
계		4,633	40.4	4,990	7.7	4,537	-9.1	3,930	-13.4	4,570	16.3
수요	내수	4,161	42.9	4,393	5.6	3,765	-14.3	3,170	-15.8	3,388	6.9
	수출	472	21.3	597	26.5	772	29.3	760	-1.6	892	17.4

주: 1) 환율 '06 ~ '08년 : 각 995원/USD, 929원/USD, 1,102.6원/USD  
 '09 ~ '10년 : 1,276.4 (통계청 기준환율 적용)  
 2) 수입은 무역협회의 무역통계 인용 (MTI 기준)  
 3) 수출은 P/O 내도 및 계약금액 기준으로 통관기준과는 다름

## 2009년 생산규모 19억 7천만불

2009년도 달러로 환산한 생산액은 약 1%의 미미한 증가를 보였다. 그러나 실제 원화기준 생산액은 약 2조 5천억원으로 전년대비 17% 이상 늘어났다.

사업별 비중은 Boeing, Airbus 등 민항기 부품 수출이 약 24%, T-50 관련 생산이 19%를 차지하였고, 엔진정비사업 14%, KHP사업 12%로 각각 그 다음 순이다. <표2> 와 <그림1>에서 보듯이 산업계에서는 그동안 군 사업의 단속적 추진에

서 오는 생산공백을 극복하기 위해 A350, B787, GEnx엔진 등 민수 국제공동개발사업 RSP(Risk&Revenue Sharing Partner) 참여 등 다각적으로 자구책을 모색하고 있음을 알 수 있다. 그러나 최근 동남아 후발국가에서 정부지원을 배경으로 민수 부품에 대한 공격적 수주활동을 전개하고 있으므로, 우리입장에서는 대형민항기 참여비율을 현재 1~2% 정도에서 10% 수준까지 확대하고, 중형항공기 국제공동개발을 통한 부품수출 Platform을 시급히 확보하여 경쟁력을 강화해 나가야 할 것으로 보인다.



기체와 엔진을 포함한 정비사업 생산 비중은 21%인 4.2억불로 향후 MRO 사업으로 성장하기 위한 충분한 잠재력을 가지고 있다고 하겠다. 향후 민간 항공운송분야 및 군용기 정비 수요를 효과적으로 활용할 경우 또 하나의 신사업 분야로 육성이 가능할 것으로 보인다.

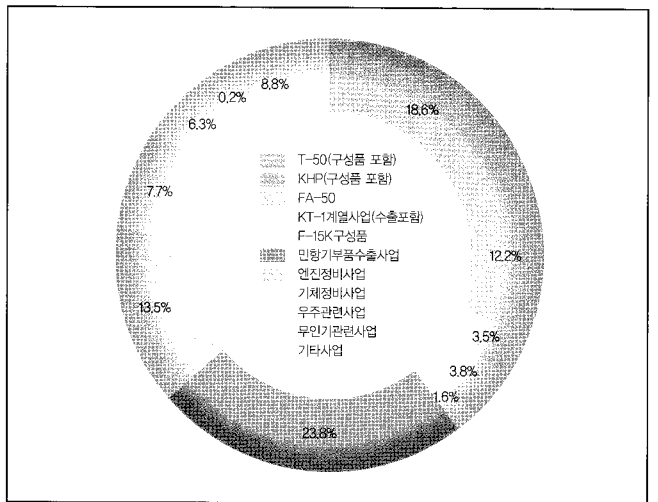
2010년은 군수분야에서는 FA-50 개발사업, T-50/TA-50 후속양산 및 수출사업, KA-1 성능개량 및 수출사업, KHP사업 초도 양산 착수 등 기존사업들이 안정적으로 진행될 것으로 예상되고, 민수 분야에서는 B787, A380 등의 생산이 본격화 될 것으로 전망됨에 따라 관련 생산물량이 대폭 증가할 것으로 보인다. 이에 따라 생산 규모는 전년 대비 약 13% 증가한 약 22억불이 될 것으로 전망된다. 특히 차세대 블루오션으로 지목되는 무인기 분야는 중고도 무인기 개발, 사단급 무인기 개발사업 등이 활발히 진행되어 전년 대비 266% 증가한 14백만불 수준이 될 것으로 전망된다.

〈표2. 사업별 생산 현황〉

(단위 : 백만불)

구 분	2009년	2010년(전망)
T-50 후속양산(구성품포함)	367	422
FA-50 개발	68	152
KHP 개발(구성품포함)	240	152
KT-1계열사업(수출포함)	76	118
F-15K	32	101
민항기 부품수출	468	597
엔진정비	267	247
기체정비	152	156
우주사업	124	121
무인기사업	4	14
기타	172	138
계	1,970	2,218

〈그림1. 사업별 생산 비율〉

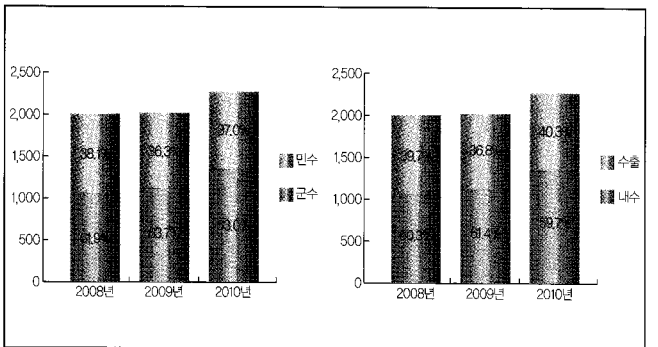


〈표3. 수요별 인도(생산)현황〉

(단위 : 백만불)

수요	2008년			2009년			2010년(전망)		
	내수	수출	계	내수	수출	계	내수	수출	계
군수	1,108	94	1,203	1,109	146	1,255	1,211	187	1,398
민수	65	678	742	101	614	715	115	705	820
계	1,173	772	1,945	1,210	760	1,970	1,326	892	2,218

〈그림 2. 군/민수 및 내수/수출 비율〉



〈 표4. 품목별 인도(생산) 현황 〉

(단위 : 백만불)

구분	2007년	2008년	2009년	2010년(전망)	
항공	완제기	707	627	669	786
	기체	424	563	484	587
	엔진	463	425	457	515
	전자	74	126	162	122
	보기	84	55	66	73
	소재	3	1	7	13
	소계	1,755	1,797	1,845	2,096
우주	발사체	7	6	1	2
	위성체	99	142	26	31
	지상장비	N/A	N/A	98	89
	소계	106	148	125	122
계	1,861	1,945	1,970	2,218	

〈표3〉 과 〈그림2〉에서 보는 바와 같이 국내 항공우주산업의 수요별 생산 비중은 과거 70% 이상이던 군수 의존도가 민수 분야 발전에 따라 60% 수준으로 줄어들었으나 여전히 세계 시장비율(군수 20 : 민수 80)과는 차이가 있다. 민수 비율 확대를 위해서는 수출에 비해 극히 미흡한 민수 분야의 국내 수요가 늘어나야 할 것으로 보인다.

내수와 수출 분야 비율은 약 60 : 40을 유지하고 있는데 과거에 비해서는 수출 분야가 많이 발전하였다고 볼 수 있으며, 수출 분야에서는 민수분야 비중이 높다. 그러나 향후 KT-1과 T-50 등 군수 분야 수출이 활성화 될 경우 현재 21%인 군수분야 수출 비중도 점차 높아질 것으로 보인다.

〈표4〉의 품목별 생산현황을 보면, 항공전자 관련 품목이 차지하는 비율이 지속적인 증가 추세를 나타내고 있다. 2009년에는 항공분야에서 차지하는 비중이 9%까지 높아졌다. 향후에도 무인기산업, PAV(Personal Air Vehicle)사업 등 항공-IT융합형 제품 개발이 더욱 활발해 질 것이며 이에 따라 항공전자 분야의 비중은 더욱 높아질 것으로 예상된다.

한편, 항공분야와 우주분야의 생산비중은 9 : 1 수준으로 여전히 우주분야의 실적이 미미한 편이다. 대부분의 우주사업은 정부 주도로 진행되므로 상업화는 미미한 실정이다. 다만, 소형위성이 UAE, 터키 등으로 수출이 점차 확대되는 사례에서 보듯이 틈새 시장 분야를 잘 공략할 경우 상업화가 결코 불가능하지는 않은 것으로 보인다.

〈표5〉 와 〈그림3〉의 생산 제품에 대한 국가별 수출액은 Boeing 물량 등의 미국이 39%로, Airbus 물량 수출국인 프랑스, 독일이 32%로 두 국가에서 차지하는 비율은 무려 71%를 차지하고 있다. Boeing과 Airbus가 세계 항공시장을 양분하는 특성상 자연적인 결과인 것으로 보인다.

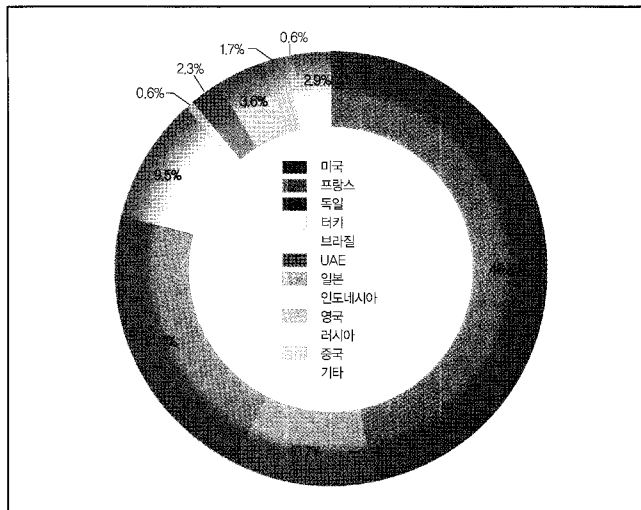
〈 표5. 국가별 수출(생산) 현황 〉

(단위 : 백만불)

구분	2007년	2008년	2009년	2010년(전망)
미국	343	416	355	347
프랑스	146	124	81	93
독일	-	-	162	191
터키	-	35	72	101
브라질	-	43	5	35
UAE	25	19	18	18
일본	-	3	27	45
인도네시아	22	-	-	10
영국	2	4	13	12
러시아	-	-	5	7
중국	-	-	-	3
기타	59	128	22	30
계	597	772	760	892

주) 통관기준이 아닌 수출계약 기준임

〈그림 3. 국가별 수출(생산) 비율〉



〈 표6. 지역별 생산 현황 〉

(단위 : 백만불)

구분	2007년	2008년	2009년	점유율(%)	2010년(전망)
경남	1,378	1,298	1,390	70.6	1,619
부산, 김해	259	330	264	13.4	321
경북	119	229	242	12.3	196
충남	71	55	42	2.1	46
대전	33	29	24	1.2	24
인천	-	-	3	0.2	3
경기	3	2	2	0.1	2
광주	-	2	2	0.1	2
서울	-	-	1	0.1	5
계	1,863	1,945	1,970	100.0	2,218

중소형기 부품 수출 관련한 브라질, 중국, 러시아 등도 최근부터 수출 대상국에 합류하고 있고 터키, 인도네시아(KT-1)도 수출 대상국에 이름을 올리고 있다. 일본은 B787 국제공동개발 관련 품목의 수출, UAE는 소형 위성 수출 대상국이다.

〈표6〉의 지역별 생산액은 한국항공우주산업(주)와 (주)대한항공 및 관련 협력업체가 대부분 위치하고 있는 사천과 부산지역을 중심으로 한 경상남도 지역이 전체 매출의 84%를 차지하고 있다. 경북은 항공전자분야를 중심으로 약 12%를 차지하고 있어 경남과 경북을 합한 비율은 96%를 차지한다. 그 뒤를 충남, 대전 순으로 소규모의 생산액이 분포되어 있어 지역별 편차가 심한 편이다. 현재 정부에서는 기존의 지역별 산업 인프라를 최대한 고려함과 동시에 지역별로 특화된 항공우주 클러스터 계획을 수립하여 선진국 수준의 항공우주산업 인프라를 확충해 나갈 예정이다.

### 무역수지 적자의 지속적 감소

1990년대부터 IMF이후 몇년간을 제외하고 대부분 20억불대를 유지하던 무역수지 적자폭은 지속적으로 감소하다 2009년에는 한자리로 줄어들어 약 9.8억불의 적자를 기록했다.

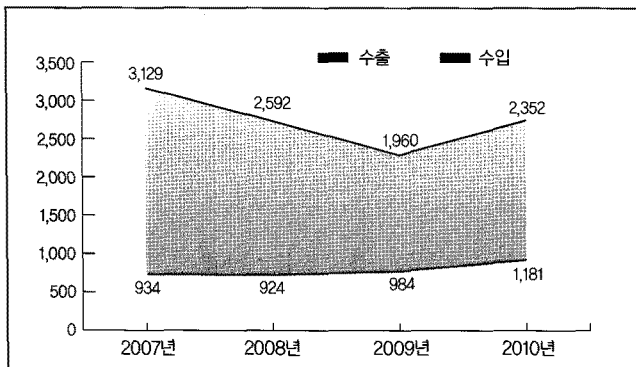
이는 글로벌 금융위기에 따라 민항기 도입은 줄어든 반면 Boeing, Airbus 등 부품 수출과 KT-1 등 완제기 수출이 점진적으로 증가한데 기인한다고 볼 수 있으며 향후에도 T-50 훈련기 수출, 중형항공기 개발, 한국형 전투기 개발 등 국내 항공산업의

〈표7. 수출 및 수입현황〉

구분	2008년			2009년			2010년(전망)		
	수출	수입	무역수지	수출	수입	무역수지	수출	수입	무역수지
항공	97	1,292	-1,195	64	735	-671	201	1,059	-858
부품	816	1,193	-377	847	1,099	-252	920	1,150	-230
우주부품	11	107	-96	73	126	-53	60	143	-83
계	924	2,592	-1,668	984	1,960	-976	1,181	2,352	-1,171

주: 계약기준이 아닌 통관기준임 (MTI 기준)

〈그림 4. 무역수지 추이〉



발전 속도에 비례하여 무역수지 적자폭은 더욱 더 줄어들 것으로 기대된다. 다만, 2010년에는 유보되었던 민항기 도입이 순차적으로 진행될 것으로 예상됨에 따라 일시적으로 적자폭은 11.7억불로 증가할 것으로 보인다.〈표7〉, 〈그림4〉 참조

### 2009년 수주 17억불, 잔고 80억불

2009년도 수주실적은 전년 대비 45% 감소한 16.9억불 수준이었다. 주요 감소요인은 세계 경기불황에 따른 Boeing, Airbus 물량의 일시적 감소와 T-50 계열 후속 양산사업 물량의 점진적 감소 등에 있다. 금년은 KHP 초도 양산 계약, T-50 수출, 세계 경기 회복에 따른 민수 물량이 증가될 것으로 예상됨에 따라 예년 수준을 회복한 28억불 가량이 될 것으로 보인다. 이에 따라 2010년 잔고는 86억불 정도가 될 것으로 보이는데 이것은 국내 전체 생산액의 4년치 물량에 해당한다.〈표8〉 참조

〈표8. 수주·인도·잔고 현황〉

구분	2007년	2008년	2009년	2010년(전망)
수주	2,381	3,085	1,689	2,832
인도	1,861	1,945	1,970	2,218
잔고	9,728	8,076	7,989	8,603

KUH 수리온



### 2009년 투자 2,349억원

2009년 총 투자규모는 세계적인 경기 침체에도 불구하고 전년 대비 5.7% 증가한 2,349억원이다. 투자규모 증가는 KHP 사업 관련 시설장비 및 R&D 투자, A350 국제공동개발사업 관련 시설/장비 투자와 KHP 연구개발 비용이 주요 요인으로 보인다.

올해도 FA-50, KFX, KAH 등 신규 개발사업 가세로 항공분야 R&D 비용이 59% 증가하는 등 2009년 대비 46% 증가한 3,431억원이 투자될 것으로 전망된다.〈표9〉 참조

〈 표9. 투자 현황 〉

(단위 : 백만원)

구분	분야	2007년	2008년	2009년	2010년(전망)
항공	토지/건물	19,207	31,362	26,274	30,685
	시설/장비	44,881	116,158	99,871	139,498
	연구개발	74,689	66,559	103,726	164,512
	기 타	1,780	1,452	1,831	4,859
소 계		140,557	215,531	231,702	339,554
우주	토지/건물	1,476	4,139	0	1,000
	시설/장비	6,168	2,511	1,576	1,270
	연구개발	1,432	25	1,120	800
	기 타	0	71	500	500
소 계		9,076	6,746	3,196	3,570
계		149,633	222,277	234,898	343,124

주: 주요 정부산하 연구기관 투자 제외.

2009년 고용 9,780명

2009년도 항공우주산업 종사자는 전년대비 17% 증가한 9,780명으로 집계되었다. 증가의 주요 요인은 항공분야의 기술직(엔지니어)이 '08년 1,270명에서 2,443명으로 92%증가한데 있다. 2010년에도 꾸준한 증가세가 이어져 통계 집계 이후 처음으로1만명을 돌파한 10,018명이 될 것으로 보인다.〈표10〉 참조

〈 표10. 고용 현황 〉

(단위 : 명)

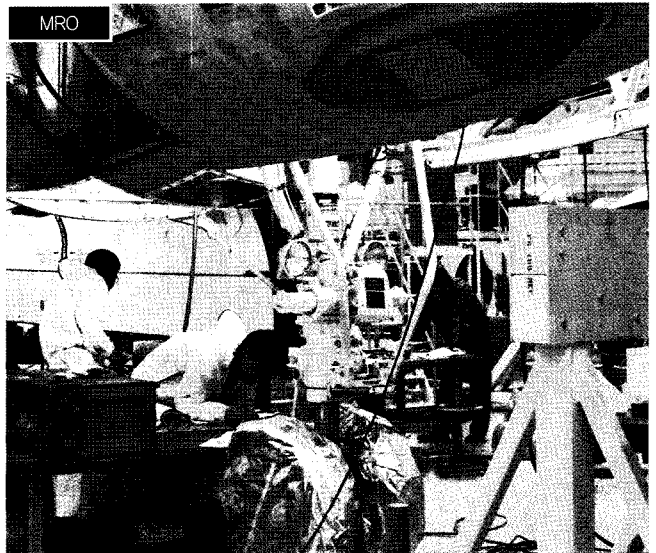
구분	분야	2007년	2008년	2009년	2010년(전망)
항공	일반관리	972	1,338	2,045	2,073
	연구개발	2,286	1,935	1,825	1,950
	기술 직	1,067	1,270	2,443	2,455
	기타(생산직)	3,171	3,493	3,160	3,209
소 계		7,496	8,036	9,473	9,687
우주	일반관리	34	45	44	45
	연구개발	181	213	242	262
	기술직	60	17	9	12
	기타(생산직)	18	26	12	12
소 계		293	301	307	331
계		7,789	8,337	9,780	10,018

주: 1. 민항 정비(대한항공, 아시아나 등 순수 운항을 위한 정비) 인력 제외  
2. 주요 정부산하 연구기관 연구인력 제외

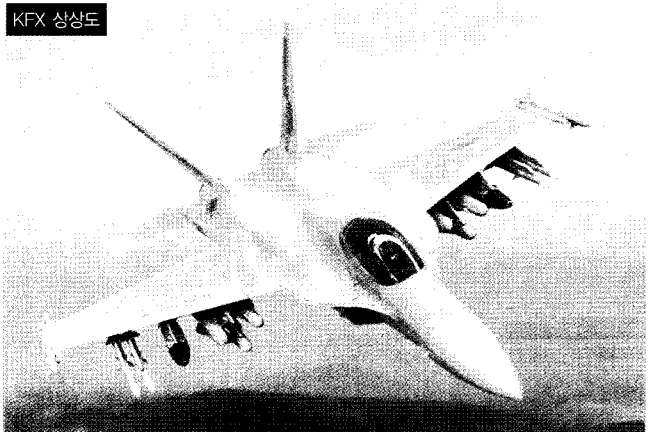
2020년 항공우주산업 G7 도약을 목표로

올해는 국내 항공우주산업이 재도약하는 원년이 될 것으로 보인다. 금년 1월 항공우주산업개발정책심의회에서 2020년 Global 7으로 도약하기 위한 청사진인 항공산업 발전 기본계획을 확정하였다.

기본계획은 금년부터 향후 10년간 추진할 항공우주사업의 마스터 플랜에 해당하는 것으로 ①민수분야 발전전략 강화를 통한 안정적인 산업기반 마련, ②완제기 개발을 바탕으로 한 부품 수출 기반 구축, ③民·軍 공동의 항공 기술로드맵 수립 등 국내 항공산업 발전을 위한 큰 틀의 중장기 정책을 제시하고 있으며 현재 이 큰 틀에서 제시한 주요사업인 중형기, 헬기, KFX, MRO 4개 분야에 대한 T/F팀을 구성하여 관계 부처간 긴밀한 공조와 더불어 추진상황을 면밀하게 점검하고 있다.



계획대로 추진될 경우 2020년경에는 생산규모를 200억불로 끌어올려 Global 7 목표 달성이 가능할 것으로 보인다. 이를 위해서는 정부뿐만 아니라 본 계획을 실행하게 될 항공우주산업계에서 '90년대 중형항공기 사업 추진실패 등 국내 산업기반 형성 초기의 뼈아픈 실패를 거울로 삼아 미리 준비를 하고 역량을 키워나 가야 할 필요가 있다.



KAH 예상모형



지난 2009년은 KHP 시제 개발이 성공적으로 완료되어 최근 3월에 첫비행을 성공적으로 마친바 있다. 그리고 T-50 후속양산사업, FA-50개발사업 등 군 관련사업도 계획대로 추진되었고 KT-1 완제기와 민수 부품 수출사업도 어려운 여건하에서 좋은 성과를 이루었다. 올해는 KHP의 초도 양산 계약체결 등 기존의 계속사업과 항공산업 발전 기본계획을 통해 어렵게 재추진이 결정된 KFX사업, KAH사업의 탐색개발이 본격 추진될 것이다. 또한 중형항공기 사업도 구체화되어 어느해보다 활발한 한해가 될 것으로 예상된다. 특히 현재 싱가포르, 폴란드 등과 협상이 진행

이 되고 있는 초음속 훈련기도 수출의 원년을 맞을 것으로 보인다. 현재 T-50 등에 대한 범정부차원의 수출마케팅이 이루어지고 있기 때문에 수출 전망은 매우 밝다고 하겠다.

우주분야에서는 지난해에 뼈아픈 경험을 한 나로호 재발사가 좋은 결과를 가져올 것으로 보인다. 또한 통신해양기상위성도 조만간 성공적으로 발사될 것으로 기대되며, 다목적위성 시리즈 개발사업도 순조롭게 진행될 것으로 예상된다.

항공산업 지원 인프라 측면에서도 개정작업이 마무리 단계에 접어든 항공우주산업개발촉진법을 통하여 항공우주산업 육성에 대한 제도적 장치를 마련하게 된다. 동 촉진법은 실질적이고 다양한 지원방안을 포함하는 동시에 불필요한 규제는 폐지하여 항공우주산업이 미래의 주력산업으로 성장하기 위한 지원법 역할을 충실히 할 것으로 보인다. 기타 금융제도, 지역클러스터, 인력제도 등 인프라 선진화 작업이 속속 추진될 것이다.

이상 사업적 측면이나 지원 인프라 측면에서도 금년은 항공우주 산업계 입장에서는 어느 해보다 풍성한 수확을 거둘 수 있는 기반을 마련한 것으로 보인다. 이제 그 기반 위에서 관계자가 온 역량을 집중하여, 어렵게 만든 기회를 성공으로 이끌수 있는 지혜를 발휘해야 할 때이다. ☺

나로호

