



2010년 세계 항공우주 산업 전망

세계 경제가 조금씩 회복세를 보이고 있지만, 항공기 제작업계에 걸쳐 있는 저기업은 올해도 여전히 지속될 것으로 보인다. 신년 초부터 어두운 전망으로 시작한 가운데 올 한해 항공기 제작업계의 주요 사항들을 전망해 봤다.

현재까지 생산량은 지난해와 같은 수준을 유지할 것이라는 기대는 낮을 것으로 전망되는 가운데 아볼라피아 부사장은 “지난해에 비해 생산을 줄일 필요가 있다”며 “특히 협동체기의 공급 과잉이 우려된다”고 내다봤다.

경기불황에도 불구하고 생산을 유지하기 위해 기체 제작사들은 지난해 인도 자금 조달이 큰 문제일 것이라는 근거 없는 믿음을 내놓곤 한다. 실제로 일부 분석가들이 예측한 정도의 격차는 현실화되지 않았다.

생산량, 지난해 수준 유지 힘들 듯...

세계적 시장분석 기관인 틸 그룹의 리처드 아볼라피아 부사장은 “경제 및 항공업계의 대부분의 징후들을 보면 올해는 상대적으로 평범한 해가 되고, 주문량은 여전히 저조할 것”이라며 “올해는 매우 느린 회복세를 보일 것”이라고 전망했다.

세계 양대 상용기 제작사 중 한 곳인 에어버스는 지난 한 해 310대의 총 주문량을 확보, 지난 해 1월 잡았던 목표 주문량 300대를 초과달성했다. 이에 비해 보잉은 다수의 787 주문 취소에 따라 지난해 목표 주문량을 달성하는 데는 실패했다. 대신 보잉은 올해 787에 대한 추가 주문이 있을 것 이란 기대와 함께 성공적인 비행시험 프로그램을 통해 추가적인 일정 지연을 막는 데 역점을 둘 것으로 보인다.

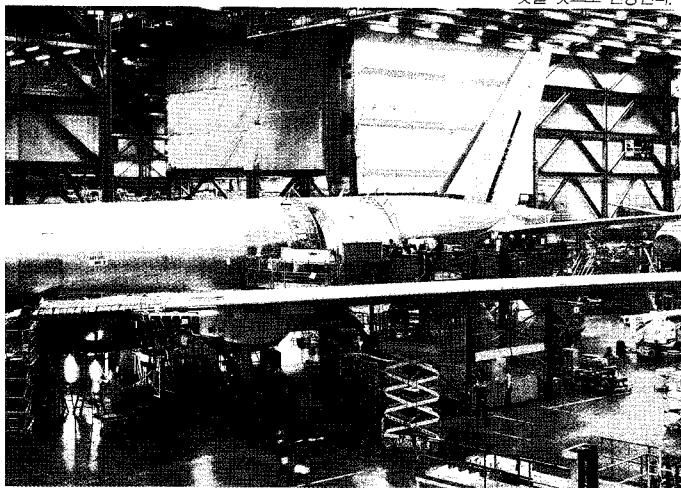


최대 200억 달러가 부족할 것이란 논의가 있었지만 보잉 캐피탈(BCC) 자료에 따르면 에어버스, 보잉, 봄바디어, 엠브레이 등 항공기 제작사들이 지난해 인도분에 필요한 680억 달러 중 단지 25억 달러만을 사용했다. 대신 부족분의 대부분을 정부 수출신용기관들이 메웠다. 특히 이 기관들이 210억 달러를 제공했는데, 이는 125억 달러를 기록했던 2008년에 비해 약 68% 증가한 것이다. 킬 그룹의 아블라피아 부사장은 “제작사들이 정부 지원금음을 이용하는 것이 그들에게 당분간 즐겁겠지만, 올해는 거래량이 많이 회복되지 않을 것으로 보여 하반기에는 생산율이 내려가기 시작할 것”이라고 내다봤다.

보잉캐피탈은 올해 생산을 감소로 전체 인도자금 소요가 약 8% 줄어든 620억 달러수준이 될 것으로 보이지만, 제작사들이 비슷한 수준의 금융지원을 제공해야 할 것으로 추산하고 있다. 이와 관련해 아블라피아 부사장은 두 제작사들이 올해 생산을 10~15% 낮춰 총 인도 대수를 850대 이하로 줄여야 한다고 보고 있다. 그는 “항공업계의 경제지표가 가장 뒤쳐진 가운데 생산이 2011년, 어쩌면 2012년에도 바닥을 치지 않을 것”이라고 전망했다.

보잉캐피탈의 자본시장 개발 책임자인 코스타 졸로투스키는 “항공기가 필요하기 때문에 제작사들이 세계적 불황에도 불구하고 높은 생산율을 유지하고 있다”고 주장했다. 그는 “세계적 수요 균형이 더 분명하다”면서 “이전에 비해 항공사의 사업 모델이 더 다양하고(저가 임대기 기준 항공사들의 수요 부족에 대한 상대적인 균형추이다), 유가가 더 높은 수준에서 안정되고 있어 더 많은 대체 수요가 필요하다”고 말했다.

2010년은 지난해와 같은 생산량 수준을 유지할 것이라 기대는 낮을 것으로 전망된다.



지난해 첫 비행을 실시한 보잉 787. 보잉은 올해 말까지 고객사에 인도한다는 계획이다.

보잉·에어버스, 신형기 인도로 바쁜 한 해

이러한 수요 균형으로 인해 지난해는 ‘인도일정 교환’의 해가 되었다. 이는 세계 경제 불황으로 일부 항공사들이 인수 일정을 미루는 일이 발생하면서 다른 항공사와 인수일정을 맞교환하는 하는 사례가 많았다. 예컨대 걸프항공(Gulf Air), 플라이두바이(FlyDubai), 카타르항공(Qatar Airways) 등 걸프지역 항공사들은 불황에 영향을 덜 받았기 때문에 항공기들이 생산라인을 나올 때가 되어가는 다른 항공사의 기체들을 인수하여 인수일정을 앞당길 수 있었다. 이는 국적이 없는 무적(無籍) 기체가 생산되는 것을 막는 데 도움이 되었지만, 2010년에도 동일한 수요가 있을지는 아직 두고 봐야 한다.

항공업계 경기 전망이 대체적으로 비관적이지만, 세계 양대 상용기 제작사인 에어버스와 보잉은 올 한해 바쁜 시기가 될 전망이다. 이 중 보잉은 787에 대한 비행시험을 성공적으로 마치고 일정 지연 없이 계획된 시기에 인도해야 하며, 747-8F도 연말까지 모두 고객사에 인도해야 한다.

에어버스 역시 오는 2011년 최종조립을 앞둔 A350XWB 프로그램을 차질 없이 진행해야 하지만, 개발이 지연될 것이란 전망이 나오고 있는 상황이다. 지난해 첫 비행을 실시한 신형 A330-200F 화물기는 올해 여름 첫 고객사인 에티하드항공(Etihad Airways)에 인도해야 하며, 아울러 최종조립에 여전히 오랜 시간이 걸리고 있는 A380에 대한 생산과정에 대해서도 개선이 절박한 상황이다.

신형 단일통로기 개발 구체화

제품 개발 측면에서 에어버스와 보잉은 올해 몇 가지 중요한 결정을 할 것으로 보인다. 이는 모두 엔진과 관련된 것으로 보잉 737, 에어버스 A320 계열기 등 기존 단일통로기를 차세대 터보팬 엔진을 장착한 신형 기종 개발 가능성이 높아 보인다. CFM 인터내셔널, 프랫 앤 워트니, 롤스로이스 등 엔진 제작사들이 신형 엔진개발 계획을 확정하면 신형 기종 개발 가능성도 12개월 내에 구체화될 것으로 보인다.



봄바디어의 C시리즈
봄바디어는 올 한해 더 많은 고객사를 확보해야 하는 압박감에 시달릴 것으로 보인다.

C시리즈로 에어버스와 보잉의 움직임에 민감한 캐나다의 봄바디어는 루프트한자/스위스항공과 임대업체인 LCI와의 계약만 확보하고 있는 상황으로 올 한해 더 많은 고객사를 확보해야 하는 압박감에 시달릴 것으로 보인다.

이에 대해 이블라피아 부사장은 “혹독한 시기임에도 불구하고 올해 계약을 체결할 좋은 기회가 있지만, 에어버스와 보잉이 올해 엔진 교체 모델에 관해 적극적인 입장으로 선화한다면 C시리즈에 대한 모든 가능성은 사라질 것”이라고 전망했다. 브라질의 엠브레어도 C시리즈의 영역으로 진입하는 방안을 평가하고 있지만, 엔진 제작사들의 신형 엔진개발 계획에 따라 움직일 것으로 보인다.

한편, 보잉은 777 모델이 A350에 더 효과적으로 대항할 수 있도록 하는 방안을 보다 집중적으로 검토할 것으로 보인다. 현재 보잉은 개장, 날개 개조, 완전한 신형기 등 다양한 방안들을 검토하고 있지만, 어떤 방안이든 그 가능성은 신형 엔진, 아마도 기존 독점 엔진 공급사인 GE 제품의 가용성에 따라 좌우될 것으로 보인다.



수호이의 SSJ 100
리저널기 부문에서는 올해 다수의 신형기들이 운용에 들어갈 것으로 보인다.

러시아와 중국은 차세대 단일통로기 시장에 적절하게 참여할 준비를 하고 있다. 두 국가 모두 각각 프랫 앤 워트니와 CFM의 차세대 엔진을 탑재할 신형 여객기를 개발 중인 가운데, 올해 중 이 프로그램들이 더 명확해질 것으로 보인다.

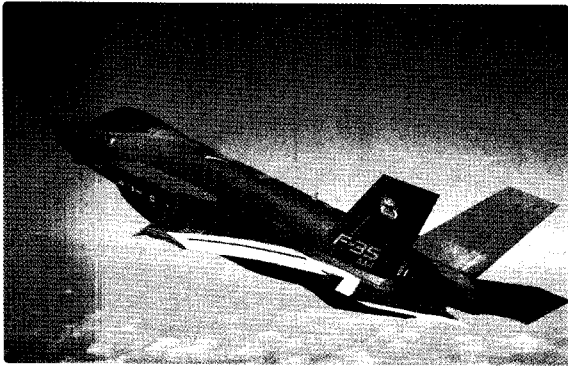
리저널기 부문에서는 올해 다수의 신형기들이 운용에 들어갈 것으로 보인다. 그 중 가장 주목할 만한 기종은 러시아와 중국의 신형 여객기, 즉 러시아 수호이의 슈퍼제트 100과 중국 COMAC의 ARJ21이다. 당초 두 기종 모두 지난해 운용에 들어갈 예정이었지만, 현재로서는 올해부터 본격적인 운항을 시작할 것으로 보인다. 이 외에 봄바디어는 인기 리저널 제트기인 100인승 CRJ1000을 선보일 예정으로 기체를 너무 늘였는지 여부는 올해 증명될 것으로 보인다.

불안정한 군용기 제작업계

2010년 군용기 제작업계는 시끄러운 논쟁으로 기류가 불안정한 한 해가 될 전망이다. 이 중 가장 큰 주목을 받고 있는 것이 미 공군의 KC-135R 공중급유기를 교체하는 KC-X 사업과 브라질의 차기 전투기 사업인 F-X2 사업이다. 특히 3차에 걸친 선정사업으로 10년째 끌고 있는 미 공군의 KC-X 사업은 올해 절정을 이룰 것으로 보인다.

최대 130대의 신형 전투기 중 초도분 36대를 도입하는 브라질의 F-X2 사업도 올해 상당한 관심을 받을 예정이다. 현재 F/A-18E/F 슈퍼 호넷과 라팔, 그리고 그리펜 NG가 경쟁 중인 이번 사업에서 당초 라팔의 승리가 예상됐다. 이는 브라질의 실바 대통령과 프랑스의 사르코지 대통령이 지난해 9월 브라질 공군이 입찰 평가결과를 제출하기 전에 라팔 선정을 발표하는 등 선정절차 이외의 요소로 당시 다른 경쟁사들을 한바탕 놀라게 했으며, 이로 인해 라팔의 승리가 보장된 것처럼 보였다. 그러나 최근 언론에 공개된 브라질 공군의 평가보고서에서는 그리펜이 1순위 기종으로 선정된 바 있다.

또 다른 전투기 부문에서 록히드마틴은 F-35 JSF의 올해 인도 목표를 달성해야 한다. 좌충우돌을 겪은 2009년 이후 록히드마틴은 입장을 따라잡기 위해 비행시험 일정에 속도를 붙이고 있지만 현재 개발 지연은 기정사실화되고 있다. 이와 함께 록히드마틴은 JSF의 첫 대형 수출 주문을 체결해 국제적인 입지를 확대하려는 움직임을 보이



2009년 이후 록히드마틴은 F-35 비행시험 일정에 속도를 붙이고 있지만 현재 개발 지연은 기정사실화되고 있다.

고 있으며, 25대를 도입할 것으로 보이는 이스라엘이 그 1순위 후보다. 국제 협력국 중 하나인 호주도 계획된 첫 14대분의 주문을 진행할 예정으로 지난해 12월 구입계획이 승인됐다. 그러나 F-35 개발이 다시 크게 지연된다면 보잉의 F/A-18E/F가 미 해군의 F-35C 지연으로 인한 직접적인 이득을 볼 수 있을 것으로 보인다. 대신 보잉은 슈퍼호넷 생산을 2011년 이후까지 계속하려면 올해 새 고객을 찾아야 하는 입장이다.

유로파이터 타이푼은 향후 독일, 이탈리아, 스페인, 영국 등 협력국들이 타이푼에 새로운 기술을 탑재할지 여부를 결정하고 나면 유럽이 이 기종의 추가 수출을 확보하는 가능성도 더 분명해질 것으로 보인다.

특히 트렌치(Tranche) 3A 사양을 선정하는 데 잠재적으로 가장 큰 결정은 AESA 레이더 도입 여부가 될 것이다. 이 차세대 센서는 최첨단 기술 이전을 원하는 국가들에게 타이푼을 판매하기 위한 앞으로의 입찰에서 중요한 부분이 될 수 있기 때문이다. 이러한 국가에는 그리펜 NG, 라팔, 슈퍼 호넷, 타이푼, F-16, MiG-35 등 6개 기종에 대한 평가 절차를 계속하고 있는 인도가 있다.

126대의 신규 중형다목적전투기(Medium Multi-Role Combat Aircraft; MMRCA)를 도입하는 인도의 전투기 사업은 몇몇 입찰업체들에게 해당 제품을 구원하는 기회가 될 예정이다. 하지만 선정과정에 대한 진행속도가 실망스러운 가운데 평가절차를 마친 후 경쟁 후보군을 좁힐지 여부는 아직 불확실하다.

수송기 부문은 3파전 예상

C-17, C-130J, A400M 이상 3개 기종은 현재 서방세계에서 가장 대표적인 차세대 수송기다. 이들 수송기를 제작하고 있는 보잉·록히드마틴·에어버스는 최근 아시아 수송기 시장을 놓고 삼파전을 벌이고 있다. 첫 번째 전투는 싱가포르 에어쇼 행사장에서 록히드마틴과 에어버스의 밀리터리에 의해 벌어졌다.

에어쇼 행사기간 동안 두 회사는 자사의 대표기체인 C-130J와 A400M의 공수 능력을 홍보했으며 이러한 노력이 실제 구매로 이어지기를 희망하고 있다. 이는 최근 홍콩의 금융컨설팅 업체들이 향후 10년 이내에 아시아



타이푼 트렌치 3A 사양을 선정하는 데 잠재적으로 가장 큰 결정은 AESA 레이더 도입 여부로 향후 입찰에서 중요한 부분이 될 예정이다.

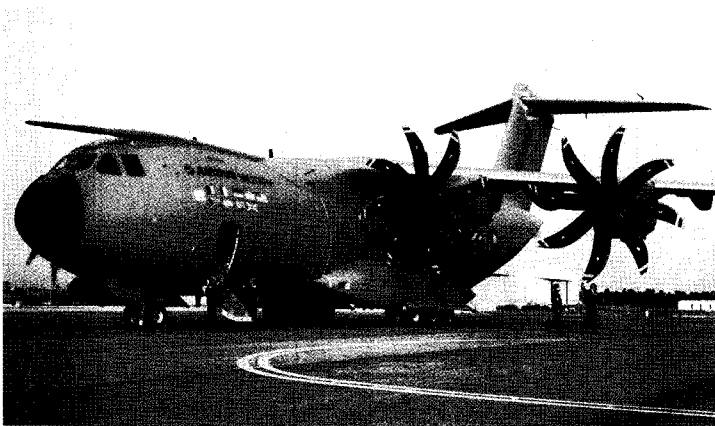


록히드마틴의 C-130J
향후 10년 이내 아태지역에서 가장 많은 수송기를 필요로 할 것으로 전망되고 있다.

아-태평양 지역에서 전 세계 가장 많은 수송기를 필요로 할 것으로 전망했기 때문이다.

한국 공군의 수송기 획득사업에서 C-130J로 승리한 록히드마틴은 그 공을 경쟁사인 에어버스에 돌렸다. 록히드마틴 관계자의 설명에 따르면 A400M의 사업 지연으로 인해 비교적 수월하게 4대의 C-130J를 한국 공군에 납품할 수 있는 기회를 얻었다는 것.

록히드마틴 사업개발부장 잭 크라이슬러는 “A400M 프로그램에 관여하고 있는 상당히 많은 국가들과 C-130J 수출에 관한 협상을 진행하고 있다”며 “현재 우리와 대화하지 않고 있는 A400M 개발 협력국가는 단 두 나라뿐이다”고 자신감을 드러냈다. 그의 설명에 따르면 상당히 많은 국가들이 A400M 대신 C-130J를 차세대 수송기로 검토하고 있으며 록히드마틴은 최근 A400M의 주문을 취소한 남아공과도 협상을 진행하고 있다. 록히드마틴은 현재 95대의 C-130 수주잔고를 가지고 있지만 생산시설에는 아직 여유가 있어 지금 당장 계약한다 하더라도 2013년에는 원하는 C-130을 도입할 수 있을 것이라고 강조했다.



개발에 난항을 겪고 있는 A400M

록히드마틴의 거센 공격에도 불구하고 에어버스 밀리터리는 A400M의 성공을 확신하고 있다. 그러나 이들의 자신감에도 불구하고 A400M에 대한 시장에서의 반응은 여전히 냉담하다. A400M 프로그램을 유지하기 위한 7개 유럽 발주 고객국들과의 추가 투자 협상이 진행 중인 가운데 에어버스 모회사인 EADS가 A400M 개발계획 자체를 폐기할 수도 있다고 나선 것이다. EADS는 현재 A400M의 개발지연과 눈덩이처럼 불어나고 있는 개발비로 인한 자금문제로 인해 적지 않은 압박을 받고 있는 상황이며, A400M의 성공적인 처녀비행에도 불구하고 이 수송기의 미래는 여전히 불확실하다.

현재 세계 수송기 시장에서 1위 자리를 고수하고 있는 보잉은 현재 주문 물량이 마지막으로 인도되는 2012년 9월 이후에도 C-17의 생산을 계속하기 위한 다양한 방법을 모색하고 있다. 특히 창조적인 방법을 선호하는 보잉은 아시아-태평양 시장을 새로운 미래 시장으로 보고 잠재적 고객에 적합한 새로운 사업모델을 개발해 제시하고 있다. 이와 아울러 C-17을 전략 및 전술 공수 이외의 역할을 수행하도록 개조하는 방안도 추진하고 있다. 보잉은 C-17에 해상 정찰용 감시장비를 추가하거나 급유기로 운용하기 위한 통합 재급유 포드를 설치하는 것 등의 다양한 파생상품을 연구하고 있다. 한편 인도가 C-17을 채택해 10대분의 계약이 곧 이루어질 예정인 가운데 보잉의 크리스 채드워 사장은 현재와 같은 추세라면 C-17 생산라인을 약 3년 후인 2013년 중반까지 연장할 수 있을 것이라고 전망했다.

고등훈련기 경쟁도 치열

고등훈련기 경쟁도 치열한 상황이다. 이 가운데 가장 주목을 받고 있는 것이 싱가포르의 고등훈련기 도입사업. 현재 구매 결정이 임박한 가운데 KAI의 T-50과 이탈리아 알레니아 아에르마키의 M346이 치열한 경쟁을 벌이고 있다.

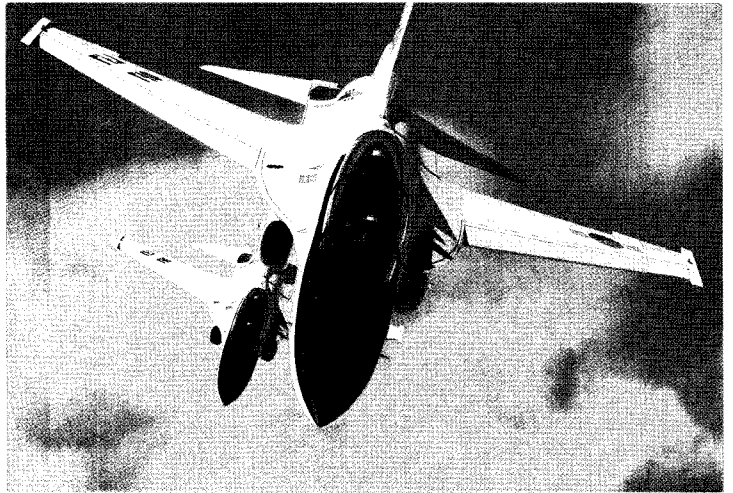
이 가운데 아에르마키는 지난해 12월까지 아랍에미리트 연합(이하 UAE)과의 계약에 실패한 이후 이번 획득사업을 결코 양보할 수 없는 마지막 기회로 인식하고 있다. 이는 최근 천문학적 예산이 집행되는 UAE 원전사업에서 한국이 수주함으로써 오히려 T-50이 유리한 쪽으로 상황이 역전되었기 때문이다. 더욱이 UAE 군 당국은 수시로 한

국의 T-50을 대안으로 검토할 수도 있다고 언급해 아에르마키 담당자들을 곤혹스럽게 하고 있다. 결국 아에르마키가 UAE와의 계약을 성사시키기 위해서는 올해 안에 다른 국가와 M346 수출 계약을 성사시키는 것이 상황을 유리하게 이끄는 방안으로 인식하고 있다. 만약 싱가포르에서 M346이 확실한 선택을 받지 못한다면 향후 국제 고등훈련기 시장에서 아에르마키의 경쟁력은 크게 약화될 가능성이 높다. 그런 만큼 싱가포르에만 매달릴 수 없는 아에르마키는 현재 사우디아라비아와 카타르에도 M346을 제안하고 있으며, 현재 가장 대규모사업인 미 공군의 T-38 초음속 고등훈련기 교체사업에 대해서도 의지를 불태우고 있다.

M346의 강력한 경쟁자인 T-50 역시 싱가포르에서의 승리를 다짐하고 있다. T-50은 한국 최초의 국산 초음속 항공기이며, 현재 생산 중인 유일한 초음속 고등훈련기로 한국 공군이 성공적으로 운용하고 있다. 주목할 만한 점은 현재 한국 정부와 공군이 T-50 수출에 대한 전폭적인 지원은 물론 가장 적극적으로 나서고 있다는 점이다. 특히 한국 공군은 T-50 수출을 위해 전 세계 공군관계자들의 부대방문 및 T-50 체험비행을 권유하고 있으며 지난해에는 공군 에어쇼팀, 블랙이글스의 운용 기종을 T-50B로 결정했을 정도다.

현재 한국 공군에 납품되고 있는 T-50은 KAI가 주계약자이며 록히드마틴은 협력업체로서 개발 및 국제 마케팅을 돕고 있다. 그러나 KAI의 입장에서 아에르마키의 싱가포르 협력파트너인 ST Aerospace는 매우 쪼끄러운 존재다. ST Aerospace는 싱가포르 최대의 국영 항공기술업체이며 국방부와 군의 주계약자로 다양한 전력증강 사업을 해온 오랜 역사를 가지고 있다. 그러나 대다수 전문가들은 여러 약조건에도 불구하고 T-50의 승리를 확신하고 있다.

이러한 판단의 근거로는 먼저 KAI가 아에르마키에게 패했다고 생각한 UAE의 훈련기 경쟁이 아직 확정되지 않았다는 점이다. UAE는 초음속 고등훈련기 사양에 대한 오해에서 빚어진 문제로 인해 아에르마키의 모회사인 핀메카니카(Finmeccanica)와의 협상이 결렬된 사실을 사실상 인정했다. 또한 UAE의 정부 소식통은 지난 1월 27일부터 KAI와 T-50 획득에 대한 문제를 놓고 대화를 재개했다고 밝혔다.



싱가포르 고등훈련기 도입사업에서 경쟁 중인 T-50(위)과 M346(아래)

두 번째로 KAI의 파트너인 록히드마틴의 존재다. 싱가포르는 T-50을 아시아 국가 중 최초로 도입하면 얻게 될 다양한 혜택에 대해 심사숙고하고 있다. 이에 대해 유럽의 한 군사 전문가는 “싱가포르가 T-50을 도입하기로 결정한다면 항공기 인수 전 한국에 조종사를 파견해 조종사 양성을 완료할 수 있을 것”이라고 말했다. 그는 “한국 공군이 조종사 훈련 프로그램의 수출에 관심이 많고 양국의 이해관계가 맞아 떨어질 경우, 싱가포르는 T-50 구매를 통해 초음속 고등훈련기 확보뿐만 아니라 한국 공군의 조종사 양성 체계까지도 동시에 도입하는 효과를 얻을 수 있다”고 말했다.

세 번째는 록히드마틴의 F-35에 대한 싱가포르 공군의 높은 관심이다. 현재 싱가포르 공군은 F-15SG를 도입, 운영하고 있으나 차세대 전투기 확보에 대해서도 관심이 많다. 이러한 상황에 맞춰 록히드마틴은 최근 싱가포르 지사에 선임 마케팅 부사장 직을 추가하여 회사의 존재감을 높인 바 있다. 한편, 싱가포르는 현재 12~16대의 초음속 고등훈련기를 도입할 예정이며, 전력화는 이르면 2012년부터 시작된다. ☺