

한국 항공기산업의 미래를 생각하며...

吳世哲 (주)서울엔지니어링 社長



우리도 정상적인 항공기산업의 발전을 위해서는 선진국의 경우처럼 정부가 항공기 산업의 중요성과 육성조건의 특이성을 충분히 인식해서, 확고하고 대담한 장기적인 정책을 세워 지원을 해주지 않으면 별도리가 없는 것입니다

그러기 위해서는 우리도 외국에서의 예와 같이 항공기 관련업체들이 공동출자등을 통해 하나의 국민기업 형태의 회사를 설립해서, 국가가 장기로 자금지원을 하는 방법이 바람직할 것입니다

최근 우리나라 각 기업에서는 앞 다투어 우주항공관련 산업에의 참여를 선언하는가하면 항공기 산업 관계의 각종 회의가 빈번히 열려 본격적인 항공기 산업발전을 위한 태동이 시작되는듯한 느낌이 듭니다.

나는 이 분야에 직접 종사하거나 전문 지식이 있는 것도 아니지만, 항상 관심이 있었기 때문에 기회가 닿을때마다 해외의 항공기 제조회사들과 그 관련산업등을 돌아도 보고, 이 분야에 대한 기사를 흥미를 가지고 읽고 있습니다.

끝없이 많은 투자가 필요하고 회임(懷妊)기간이 엄청나게 길면서도 실패할수 있는 위험도가 높은 항공기 산업의 육성을 위해서는 온 국민의 이해와 적극적인 후원이 대전제가 되어야 할 것입니다.

활발한 의견의 제시는 이 분야의 발전을 위한 국민의 공감대 형성에 도움이 될 것이라는 생각으로, 非전문가 입장에서 평범한 상식에 입각한 소견을 밝히기로 합니다.

우주항공의 시대

과학기술의 급속한 발달로 세계는 물론 우주공간이 점점 좁혀져가고 있는 현실에서, 우주항공산업은 가장 비약적인 발전을 하고 있는 분야임에 틀림없습니다.

항공기 산업의 세계적인 추세

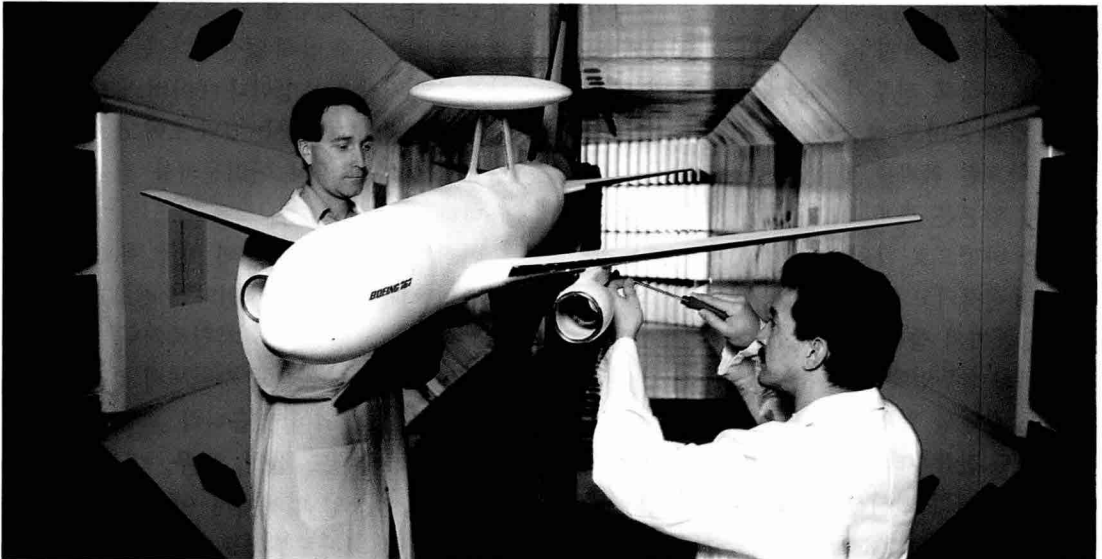
항공여객수는 기하급수적으로 증가하여, 금세기 말에 이르면 여객들의 총연장 여행거리가 현재의 2배가 넘게 된다고 합니다.

우주산업면에서도 정찰이나 첩보등의 군사적 목적외에 통신, 기상등의 상업적인 용도의 위성이 수없이 지구궤도에 올려지고 있고, 화성이나 목성보다 훨씬 멀리 떨어진 우주공간에의 탐색여행도 더 이상 공상소설의 소재가 아닌 현실감을 갖기에 이르렀습니다.

방위산업에서의 항공유도병기의 역할은 이미 걸프전에서 위력을 유감없이 발휘하여 종래의 전술개념에 대한 일대 전환을 가져오게 하였으며, S.D.I 같은 결정적인 역할을 할수 있는 무기의 출현도 필연적인 것으로 인식되고 있습니다.

이와같은 추세로 볼때 미래산업에서 차지하는 항공기 산업의 비중은 현재 자동차산업이 산업계에서 차지하고 있는 역할에 비견하게 되리라는 것은 의심의 여지가 없을 것입니다. 더구나 항공기 산업은 고도의 첨단 기술산업이기 때문에 산업전반에 미치는 파급효과는 다른 어떤 산업보다도 커서 이 산업의 발달없이는 진정한 의미의 미래산업의 발전도 바랄수 없을 것입니다.

일본은 이미 1960년대에 독자모델을 개발, 생산한데 이어, 현재는 보잉 B767 프로그램에 참여하고 있습니다 (사진은 보잉사가 조기경보기의 발전(개량)을 위해 동체를 기존의 707기에서 767기로 바꾸기위해 연구하는 모습)



미국과 E.C간 무역마찰 가운데 농산물 보조금에 버금가는 논쟁의 대상이 되고 있는 것이 에어버스(Airbus)사에 대한 보조금 문제입니다.

프랑스, 영국, 네덜란드, 독일, 벨기에, 스페인 등의 각 나라의 대표적인 항공기제조회사가 공동출자해 에어버스사를 설립한후, 25년간 각국 정부에서 개발자금이나 지원금 형태로 10조원 이상의 막대한 자금을 투입하였습니다.

엄청난 적자를 무릅쓰고 개발육성한 보람이 있어, 에어버스사는 이제 맥도널 더글라스(M.D)사를 제치고 보잉(Boeing)사에 이어 세계 제2의 항공기 제조회사로 성장하였습니다.

이에 따라 미국은 이를 무역에서의 불공정 국가보조로 규정하여, 기회 있을때마다 유럽 국가들의 에어버스 지원 중지를 강력히 주장하였습니다.

그러나 유럽쪽에서는 오히려 보잉사나 MD사등이 오랜기간 동안 에어버스와는 비교도 안되게 많은 군용기 개발자금을 미국 국방예산에서 지원받아 오고 있지 않았느냐고 되받고 있습니다.

이들 두 회사뿐만 아니라 미국의 모든 항공기 제작회사들은 1,2차 세계대전때부터 각종 군용기 개발에 참여해오면서, 정부지원의 덕으로 꾸준히 성장했다는 것은 주지(周知)의 사실입니다.

이와같이 미국과 E.C는 오래전부터 항공기 산업을 국가적인 전략사업으로 여겨, 천문학적 인 자금을 투입하여 개발 육성하면서 세계시장 지배에 총력을 기울이고 있습니다.

일본도 항공산업이야말로 미래산업의 정화(精華)라는 확고한 인식아래 1960년대에 이미 민간 항공기 YS-11이라는 독자모형을 개발하여 생산판매를 한바있고, 현재는 그때부터 육성해 온 항공기 산업을 바탕으로 보잉 B767 프로그램에 본격 참여하고 있을뿐 아니라 차세대 전투기(FSX)를 거의 자력으로 생산할만큼 항공 산업을 발전시켜 놓고 있습니다.

특히 일본은 초기 단계부터 정부의 주도아래 별도 항공기 제조회사를 설립하여, 꾸준하고 용의주도하게 부품관련기업까지 균형있게 발전도록 세심한 정책 배려와 막대한 자금지원을 해온 덕분에, 오늘날 일본의 항공기 산업은 미국과 유럽 다음으로 막강한 저력을 갖기에 이르렀습니다.

일본은 몇년전에 차세대 전투기 개발 논의가 한창일때 방대한 무역역조를 내세워 자기네 전투기 구매를 집요하게 종용하는 미국측의 거센 압력을 끝까지 버티고, 비용이 몇배가 더 먹히는 자국제 전투기 개발방침을 끝내 고수했던 것을 보아도 그들의 항공기 산업 육성에 대한 확고한 의지를 짐작할수 있습니다.

이제 일본은 세계 최고수준의 전자 및 기계 공업을 바탕으로 항공기 산업을 가장 빠른 템포로 발전시키고 있어, 21세기에는 자연스럽게 민간항공기의 독자모형을 개발하여 세계항공 시장에서 선두업체들과 자웅을 겨루게 될 것은 너무도 분명한 일입니다.

대만도 진작부터 자주국방의 기치아래 오랫동안 전투기의 면허생산등을 해온 여력을 바탕으로, 최근에는 Taiwan Aerospace社를 설립하

여 자금사정이 나빠진 MD사와 다각적인 제휴를 통해, MD-12X등의 개발계획에 직접 참여하는등 국가주도로 거액의 자금을 투자하여 본격적으로 세계무대에 진출하고 있습니다.

그런데 실제로 항공기 산업에 참여하고 있는 것은 이런 특정국만이 아니라 유럽은 에어버스에 공동출자한 E.C 각 나라가 직·간접으로 항공기 산업에 참여하고 있는가 하면, 러시아는 물론이고 중국도 상당한 수준의 항공기 산업을 발전시켜 자국내 수요를 충족하고 있는 형편입니다. 심지어는 브라질까지도 독자모형의 군용기를 개발하여 수출에까지 열을 올리고 있습니다.

반면 항공기산업 신규참여의 길은 날이 갈수록 점점 더 험난하고 어려워지고 있습니다. 냉전이 종식되고 이념 대립의 양상이 약화되면서 경제는 점점 탈국경의 양상으로 가고 있기 때문에, 앞으로는 어느 상품이나 국제시장에서 가장 우수하고 경쟁력 있는 것만이 살아남을수 있습니다.

항공기의 경우는 자동차나 선박보다 월등히 안전도를 중요시하여, 굳이 지명도나 역사에서 비교가 될수 없는 신참자의 항공기는 기피의 대상이 될수 밖에 없습니다.

기업측면에서도 장기간 막대한 투자와 수십년의 회임기간이 소요되는 이 산업에서 적정 규모의 수요가 없는 한 좀체로 수지타산을 맞추기는 어려울수 밖에 없습니다. 현재 세계민간 항공기의 시장을 보잉이나 에어버스, MD3社가 거의 독점지배하고 있는 것만 보아도, 이분야의 신규 참여가 얼마나 어려운가를 짐작할수 있습니다.

이런 엄청난 애로때문에 미국, 유럽, 일본은 각각의 경제권내에서 여러나라 정부가 공동으로 이 사업을 협동해서 지원하거나, 불가피할 경우에는 단독으로도 지원해서 경쟁력을 기르는데 혈안이 되어 있습니다.

우리나라에서도 삼성, 대우, 대한항공등의 전문 항공기산업 업체에서 이미 상당기간 외국의 항공기 회사로부터 Sub-assembly등의 일을

맡아 납품해온 것으로 알고 있습니다

우리나라 항공산업의 현실과 나아갈 길

더구나 이번에 제너럴 다이내믹스(G.D)社와 삼성항공간에 맺어진 F-16전투기의 국내조립 생산계약은 우리나라 항공기 산업의 획기적인 발전을 기약하는 것임에 틀림없습니다.

그러나 우리가 좀 더 냉정히 분석을 한다면, 이런 정도의 방식만으로는 이 나라 항공기 산업이 각 분야에 걸쳐 균형있는 발전을 하고, 국제 경쟁력을 갖기에는 아주 미흡하다고 할수 밖에 없습니다.

자동차를 생산하는데 설계는 물론 엔진이나 주요부품의 대부분을 외국에서 가져와서 차체 등 몇몇 부분만 가공해서 조립한다면 국제경쟁력이 있을수 없는 것입니다.

그것도 70년대 우리나라 조선사업 초창기 때와같이 우리의 인건비가 엄청나게 저렴하여, 선가(船價)에서 큰 비중을 차지하는 선체의 용접, 조립만을 해도 국제경쟁력이 생기던 시절과는 모든 상황이 크게 달라졌습니다.

적어도 일본이 보잉 B767 프로그램에 참여하는 것처럼 맡은 부분 전체를 자기네의 우수하고 가격이 저렴한 기자재와 부품등으로 조립할수 없는한, 외국의 항공기 전문업체가自社항공기의 경쟁력을 높이기 위해 자진해서 우리업체의 하청참여를 권유할리는 없는 것입니다.

그렇다고 지금과 같은 어려운 여건에서 사업을 추진하고 있는 우리나라 항공기 제조업체에게 시간과 자금이 무한정 필요로 하는 부품개발등의 부담을 바랄수는 더더욱 없는 것입니다.

결국 우리도 정상적인 항공기산업의 발전을 위해서는 선진국의 경우처럼 정부가 항공기산업의 중요성과 육성조건의 특이성을 충분히 인식해서, 확고하고 대담한 장기적인 정책을 세워 지원을 해주지 않으면 별도리가 없는 것입니다.

그러기 위해서는 우리도 외국에서의 예와 같이 항공기 관련업체들이 공동출자등을 통해 하나의 국민기업 형태의 회사를 설립해서, 국가가 장기로 자금지원을 하는 방법이 바람직할 것입니다.

이 기업은 어디까지나 능률과 이윤 그리고 장래를 철저히 추구하는 순수 민간기업이어야 할 것입니다. 국영기업체나 공사가 되어서는 또하나의 부실기업을 만들기 십상입니다.

이렇게 새로 탄생한 항공기 제작회사는 기존의 회사들과는 운영면에서 근본적인 차이가 있을 것입니다.

이를 살펴보면 다음과 같은 몇가지 차이점을 도출해낼수 있을 것입니다.

* 항공기 산업 육성에 기본이 되는 장기간의 사업전망과 사업계획을 소신(所信)껏 세울수 있습니다.

* 단기 손익(短期 損益)에 너무 매달리지 않아도 됩니다.

* 먼 장래를 내다보고 과감한 투자를 할수 있습니다.

* 이곳에 근무하는 전문요원들은 천직(天職)의 개념을 갖고 최선을 다할수 있습니다.

* 국민 기업이기 때문에 종업원 하나하나가 포철(Posco)의 경우처럼 강한 주인의식을 가질수 있습니다.

지극히 희망적인 사항만을 적은 것 같지만, 험난한 세계 항공산업 시장에 제대로 진출하기 위해서는 아주 특출한 기업이 아니고서는 승산이 없을 것입니다.

더 늦기전에 우리의 미래번영에 결정적으로 기여할수 있는 우주항공사업이 하루빨리 제모양을 갖추고, 힘찬 시동이 걸리게 되기를 바라는 마음 간절합니다. *

本誌가 光復 47돌 연속기획으로 8월호 부터 月 4편씩 「기술개발」과 관련한 내용을 5회에 걸쳐 특집으로 연재합니다. 총 19편의 玉稿들은 창간 14주년 기념호(93/1월호)에 별도로 발췌하여 특별기획으로 선보일 계획입니다 (편집자 주)