

매출액 對比 국내연구개발 투자 1위 미래의 기업 - 三星航空

1990년 매출액을 기준으로 한 한국 능률협회의 기업순위에 따르면 130위인 삼성항공이 산업기술진흥협회가 발표한 최근 통계자료에서 매출액 대비 연구개발투자비가 국내 1위로 밝혀졌다.

21세기를 지향하는 三星航空

三星航空의 사업은 크게 두 가지로 나뉜다. 항공산업과 메카트로닉스산업이다.

전투기와 헬기, 항공기를 스스로의 힘으로 설계, 개발, 생산해내고 이 힘을 바탕으로 인공위성과 로켓을 하늘에 띄우겠다는 원대한 야심이 三星航空의 항공산업 야망이다.

스스로 생각하고 걸어다니는 로봇을 독자 생산하고, 사람없는 공장을 만들겠다는 것이 메카트로닉스산업에 대한 三星航空의 또다른 꿈이다.

문제는 기술이다. 그래서 三星航空은 버는 대로 연구개발투자에 쏟아넣는다. 매출액 대비 연구개발 투자비율이 작년의 경우 무려 29%로, 다른 국내 기업과는 비교가 안될 정도로 높다.

2위인 三星電子의 비율이 겨우 18%밖에 안될 정도이다.

따라서 매출액으로 치면 100위도 못되는 기업이 연구개발투자액은 1,074억원으로 2위를 차지하고 있다.

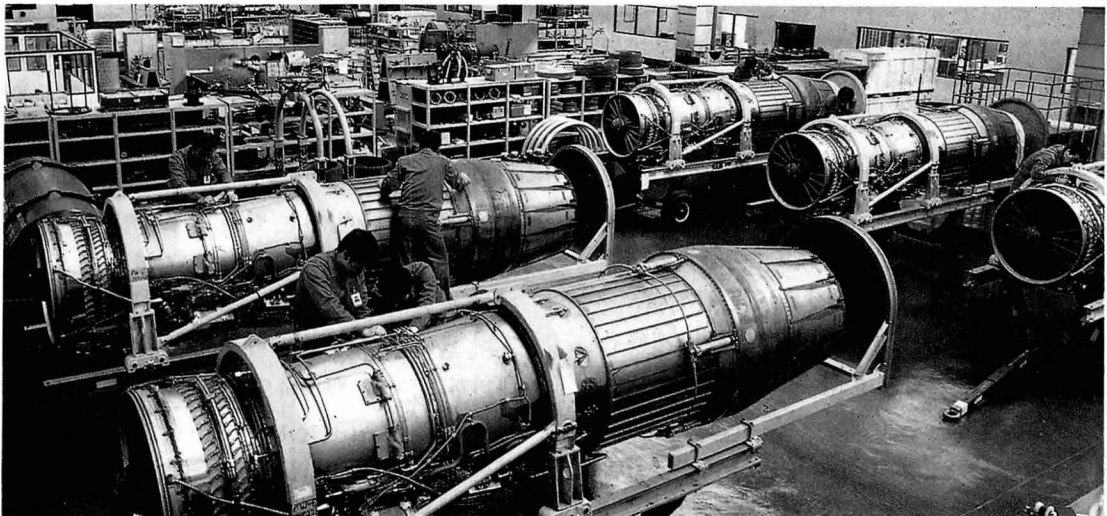
연구 개발투자가 가장 많은 곳은 역시 항공분야이다. 지난해 연구개발투자가 752억원으로 기업 전체 연구개발비 중에서 70%를 차지하고 있다. 매출액은 53%인 1,980억원으로 항공분야의 매출액 대비 연구개발 투자비율은 38%나 된다.

三星航空은 이밖에 카메라와 반도체용 리드프레임을 중심으로하는 광전자사업과 고도의 사격통제장비와 유도시스템 등 방위산업도 하고 있다.

三星航空은 77년 설립 당초엔 방위산업과 카메라를 주사업으로 했다. 상호도 三星精密이었다.

그러던중에 79년 비행기 엔진사업에 착수했다. 그해 미국 GE사 및 GM 계열의 엘리스사와 수송기 및 헬기 생산 기술제휴를 체결하면서 부터였다.

삼성항공의 항공사업에 하나의 전기가 될것은 차세대 한국형 전투기사업이다. 사진은 F-16용 F-100 엔진





연구개발투자가 가장 많은 곳은 역시 항공분야이다. 지난해 연구개발투자가 752억원으로 기업 전체 연구개발비 중에서 70%를 차지하고 있다. 매출액은 53%인 1,980억원으로 항공분야의 매출액 대비 연구개발 투자비율은 38%나 된다

처음엔 엔진정비사업이었다. 낡은 것을 깨끗이 닦거나 바꿔 끼우고 엔진창을 청소하는 일을 하면서 美연방 항공청에서 엔진 및 보수분야의 수리 공인자격을 받기도 했다.

82년 3월 국산 전투기인 제공호라고 명명된 J85 제트엔진을 조립하는 데 성공, 엔진조립 및 생산단계로 진출했다.

이어 84년 10월, 엘리스사와 헬기 및 경항공기용 가스터빈 엔진(제트엔진) 공동개발에 참여했고, 85년에는 美 유나이티드 테크놀로지그룹의 자회사인 프래트 & 휘트니사(R & W)와 보잉 747 및 767 그리고 에어버스 300, 310 등 대형여객기용 제트엔진을 공동 개발하기로 계약을 체결했다.

작년에 2,000만달러 어치를 수출했고 2005년까지 총 4억달러 상당의 엔진부품을 수출하기로 되어 있다.

엔진뿐 아니라 동체부품 제작도 상당히 성장했다.

KFP 주계약업체로 성장

86년 美노드롭사에 보잉 747의 동체 부품인 구조재(stringer) 수출계약을 맺은 이후 보잉

등으로부터도 부품 및 조립물량을 수주받아 납품하고 있고 작년엔 이제까지의 단품 수준에서 벗어나 조립품인 꼬리날개를 수출하기 시작했다.

三星航空의 항공사업에 하나의 전기가 될 것은 次世代 韓國型전투기사업(KFP)이다. 86년 KFP의 주계약업체로 선정된 이후 이 사업은 지지부진하다가 작년에 기종이 제너럴 다이내믹스(GD)社의 F-16으로 선정되고 이어 정부와 최종 생산계약을 체결하면서 금년부터 활기를 띠게 되었다.

엔진과 최종조립은 국내업체 가운데 독점적으로 생산·조립하고, 부품제작과 항공전자 등을 공동으로 맡은 三星航空은 지난 5월에 2,000억원을 들여 경남 사천에 KFP전문 생산용 종합항공기 제작공장을 착공하였다.

三星航空은 이를 통해 GD社로부터 최대한 기술을 이전받아 2000년대 항공기 독자 생산을 목표로 하고 있다.

이에 따라 자체기술개발을 독려하면서 작년 7월에 소련과 항공분야 기술협력계약을 체결한 것을 비롯하여 舊 蘇聯 등 東歐圈과의 기술협력력을 적극 추진하고 있다.

(자료제공 : 삼성항공 홍보팀)



삼성항공을 비롯, 대우중공업, 대한항공등 45개 항공우주 관련업체들은 8월 25일 신라호텔에서 창립총회를 개최하고, 항공우주산업진흥협회를 정식으로 발족시켰다. 이번에 발족된 항공우주산업진흥협회는 국내 항공우주산업의 장기적인 발전 및 육성차원에서 사업자간 체계적인 협력은 물론, 산업활동을 지원하는 상설기구로 활동하게 된다

한국항공우주산업진흥협회 출범 — 8월 25일 호텔 신라에서 창립총회 개최

21세기 를 이끌어갈 항공우주산업의 육성과 진흥에 기여할 韓國 航空宇宙産業振興協會가 공식 출범하였다.

삼성항공을 비롯, 대우중공업, 대한항공등 45개 항공우주 관련업체들은 8월 25일 신라호텔에서 창립총회를 개최하고, 항공우주산업진흥협회를 정식으로 발족시켰다.

李大遠 삼성항공 사장을 초대회장으로 선임한 항공우주산업진흥협회는 지난 3월 상공부 주관의 업계간담회에서 업계관계자들이 협회 설립 필요성에 대해 인식을 같이 하고, 설립전담반을 구성함으로써 협회설립이 구체화되기 시작했다.

6월에는 전담반을 설립준비위원회로 확대, 협의를 계속해온데 이어 이번에 창립총회를 개최해 업계의 오랜 숙원을 풀게됐다.

이번에 발족된 항공우주산업진흥협회는 국내 항공우주산업의 장기적인 발전 및 육성차원에서 사업자간 체계적인 협력은 물론, 산업활동을 지원하는 상설기구로 활동하게 된다.

또한 정부의 항공우주산업 육성지원제도의 확립과 기금조성을 위해 업계의 의견을 수렴, 정부에 건의하는 역할도 수행하게 된다.



▲ 초대 회장으로 선임된 삼성항공李大遠 사장

뿐만아니라 항공우주업계 상호간 협력과 정부의 원활한 정책추진을 유도하고, 국내 업체를 대표하여 항공우주산업의 국제협력업무를 담당하게 된다.

이를위해 항공우주산업진흥협회는 향후 항공우주산업의 발전방향에 대한 조사연구와 항공우주산업 진흥을 위한 대책수립, 대정부건의, 수출진흥 및 국제협력사업을 적극 추진해 나갈 것으로 기대된다.

중형 수송기 사업(CX)기종 스페인 CASA사의 CN-235M 최종 확정

국방부 는 전력증강사업의 하나로 추진중인 중형수송기사업(CX사업)의 기종을 스페인 카사(CASA)사의 CN-235기로 최종확정했다.

CASA와의 CX사업 추진에 따라 우리나라는 고등훈련기 개발과 관련한 주익 설계기술을 이전받게 되며, 절충교역의 일환으로 에어버스 A-320 승강타를 부분 제작하여 CASA에 수출하게 된다.

중형수송기사업은 현재 우리공군이 운용중인 대형전략수송기(C-130)와 대형헬기(CH-47)사이의 간격을 중형 수송기로 연결, 전술공수임무를 효과적으로 수행하기위한 것으로, 정부는 그동안 스페인 CASA사의 CN-235M기와 이탈리아 알레니아사의 G-222기를 놓고 기종 선정작업을 벌여왔다.

CN-235M 은 주로 병력 및 화물 수송등 전술공수 임무에 적합하도록 설계, 제작되었다.

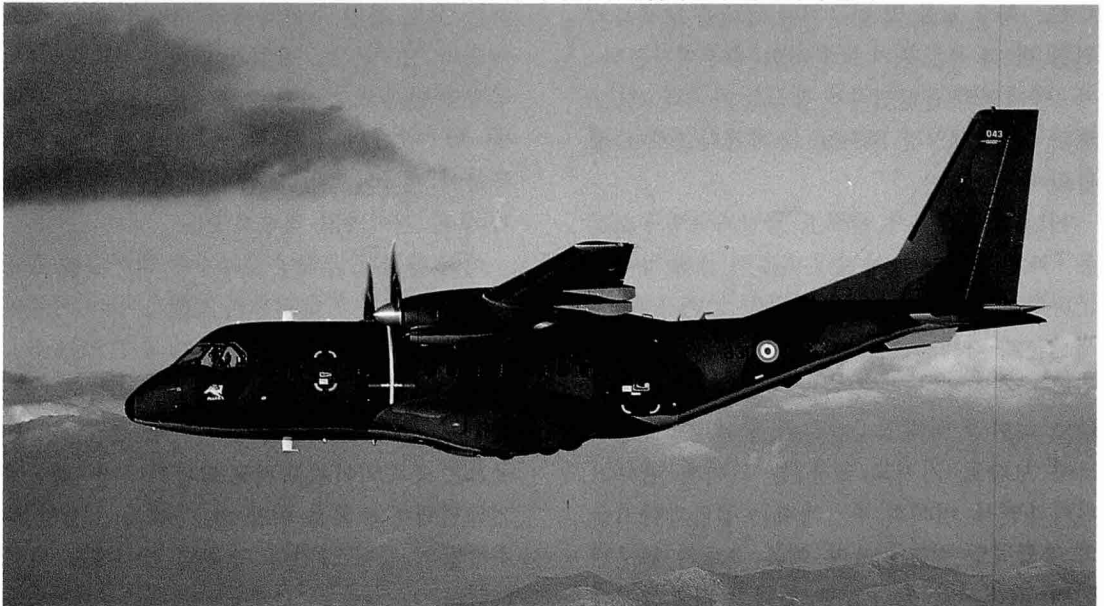
최신 항공기술을 응용한 신세대 수송기로서, 신소재를 활용하여 항공기를 경량화시켰으며, EFIS, GPS등 최신 항전장비를 탑재하여 장거리항법의 정밀도를 제고시켰다.

항공기의 최대이륙중량은 16.5톤이고, 6톤의 화물을 탑재하고 932마일을 비행할수 있으며, 3.6톤 탑재시 최대항속거리는 2,706마일이다.

이 항공기를 제작한 CASA사는 신소재부문(기체 등)에서 세계 최고의 기업으로, 1923년에 설립된 이래 항공기 설계 및 제작, 정비 그리고 우주산업을 추진해오고 있다. 유럽지역 에어버스 인더스트리와 유럽형 전투기(EFA) 콘소시엄의 회원사이며, 금년 8월 우리나라의 최초 통신위성 「우리별 1호」를 발사한 아리안등 다수의 우주계획에도 참여하고 있다.

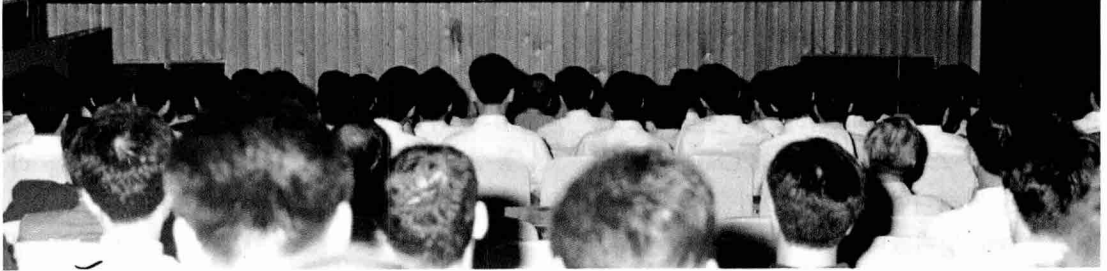
CN-235M은 1986년 첫 출고후 금년까지 한국공군에 판매한 12대를 포함하여 모두 17개국에 194대를 수주함으로써, 현재 세계 중형수송기 시장의 91%이상을 점유하고 있다 (泰)

CN-235M은 양 측방 출입구와 후방 램프도어를 이용하여 병력을 낙하시킬수 있으며, 후방램프도어는 전술상황에 따라 물자를 공중에서 투하하는데 적합하도록 설계되어 있다



제2차 유도무기 학술대회 / 추진기관 분야

일자: 92. 8. 20 ~ 8. 21 주최: 국방과학연구소



제2차 유도무기 학술대회 성황리에 열려... —추진기관 분야—

産·學·研의 기술협력 활성화를 도모하고 학술 교류 및 연구기반 확대를 모색하기 위한 제2차 유도무기 학술대회(추진기관분야)가 4백여명의 관련인사가 참석한 가운데 8월 20일과 21일 양일간 國科研 국제회의실에서 성황리에 열렸다.

이날 환영사에서 金學玉 국방과학연구소장은 『과거의 역사적 사실에 비추어 볼때 양적인 군비축소 뒤에는 반드시 질적인 군비강화, 즉 새로운 무기체계의 등장이라는 사실이 뒤따랐다는 사실을 우리는 직시해야 할 것이며, 이러한 사실은 우리로 하여금 국방연구개발의 중요성이 그 어느때 보다도 커지고 있음』을 느끼게 한다고 피력하면서, 미래의 무기체계는 첨단과학기술의 복합적인 산출물이며, 이는 오로지 연구개발에 의해서만 획득될수 있다고 강조하였다.

특히 金學玉 소장은 2000년대에 군이 필요로 하는 고도 정밀 무기체계의 개발을 위한 핵심 기술의 연구는 그 범위가 너무나 광범위하여 국과연 단독으로 감당하기는 불가능하며, 군과 산·학·연 모두가 보다 긴밀한 협력체제를 구축하여 범국가적인 차원에서 이를 추진해 나가야 할 것이라고 역설하였다.

이어 朴贊斌 국과연 본부장은 대회사를 통해 이번의 자리가 학술교류의 차원을 넘어 서로의 입장을 이해하며 서로 격려하여 줄수 있는 산·학·연 협동의 「場」이 되기를 기원하면서, 산·학·연으로 분산되어 있는 지식과 경험들이 한 곳으로 응집되어지고 서로 교환되어 산·학·연 기술협력이 조화를 이룰 때, 우리의 소망인 자주국방의 길이 그만큼 단축될 것이라고 피력하였다.