

통권 제3호 93.4

---

# 항공우주산업동향

1993.4.

사단  
법인 한국항공우주산업진흥협회

# 목 차

## I. 정부관련시책

---

<input type="checkbox"/> 신경제 5개년 계획중 항공우주분야 작업추진상황 .....	7
<input type="checkbox"/> 신경제 100일 계획의 중점과제와 시책 .....	10
<input type="checkbox"/> 항공우주산업개발촉진법 개정 추진 .....	14

## II. 협회 및 회원사 동정

---

### 1. 협회동정

<input type="checkbox"/> 기술협력위원회 .....	17
<input type="checkbox"/> 홍보조사위원회 .....	18
<input type="checkbox"/> 우주협의회 .....	21
<input type="checkbox"/> 기체협의회 .....	22
<input type="checkbox"/> 전자보기협의회 .....	25

### 2. 회원사 동정

<input type="checkbox"/> 삼성항공, F-5전투기 국 공동개조사업 참여 .....	26
<input type="checkbox"/> 대한항공, 창공91 양산계획 .....	26
<input type="checkbox"/> 대우중공업, 항공사업 강화 .....	27
<input type="checkbox"/> 항공3사, 올매출 49% 올려잡아 .....	27
<input type="checkbox"/> 한라그룹, 미 스티븐슨사와 업무제휴 .....	28

III. 국내항공우주산업동향

1. 항공분야

- 김해공항-거제도간 헬기운항 ..... 29
- 신라상사, '경항공기사업' 진출 ..... 29
- 대한항공, 대졸직원들 해외현장서 실무교육 ..... 30
- 대한항공, 정비사 63명 처녀배출 ..... 30
- 광주공항 대형여객기 취항금지에 이견 ..... 31
- 영국, 항공분야 기술협력 제의 ..... 31
- 항공업계 내수위주 생산체제로 급격 전환 ..... 32

2. 우주분야

- 우리별2호 인공위성 ..... 33
- 미 우주왕복선, 러 우주정거장 실물모형 엑스포 전시 ..... 34

IV. 해외항공우주산업동향

1. 미주 지역

- 세계 항공여행시장 전망 ..... 35
- 보잉사, 신형 차세대 B737기 개발중 ..... 35
- 보잉사, 과감한 혁신 ‘재도약’ 시도 ..... 36
- 보잉·GE사, 미정부에 대이란 항공기 수출허용 요청 ..... 37
- 영국항공의 대미 투자 승인 ..... 37
- 미-러시아 우주개발 노력에 새 장 ..... 38
- 미국등 13개국 합작, 지구 환경탐사용 첨단 레이더 개발 ..... 39
- 미국, 19개 외국항공사에 취항금지 명령 ..... 39
- NASA, 우주계획 대대적 수정작업 착수 ..... 40
- Canadair사 Global-Express 항공기에 Rolls-Royce엔진 채택 ... 41

2. 유럽 지역

- 스위스에어, 범세계적으로 협력관계 구축 ..... 42
- SAS 3개 외국항공사와 완전통합 ..... 43

3. 구 공산권 지역

- 러, 일류신사 새여객기 개발 ..... 44
- 러, 우주정거장 미르2호 개발계획 ..... 44
- 중국, 미국에서 여객기 8억달러분 구매계약 ..... 45
- 중국, Y7-100기 비행 시뮬레이터 개발 ..... 45
- 중국, 러시아 항공인력 및 여객기 임대 확대 ..... 46
- 중국, 항공업계 대호황 ..... 46
- 중국, 차세대 통신위성 내년초 발사 ..... 47

4. 아시아 지역

- 일본·스페인 기술교류 활발 ..... 47
- 일본, 슈퍼점보 및 초음속여객기 개발 착수키로 ..... 48
- 일본, NEC사 대만에 위성제조기술 이전 ..... 48
- 대만, 내년부터 자체개발 전투기 대량생산 계획 ..... 49
- 대만 TAC사 - 영국 BAe사 항공기 리스회사 합작설립 ..... 49

5. 기타 지역

- 중동지역 항공기 수요 급증 전망 ..... 50
- 화란, KLM항공 베트남 취항 재개 ..... 50
- 중동, 향후 20년간 항공기 수요 550대 예상 ..... 51
- 북한 고려민항, 방콕 첫 취항 ..... 51

V. 참고자료

---

- 수입추천 및 관세감면확인 현황 (93.1.1 - 4.28) ..... 52
- 1990-1993년도 항공우주산업 분야별 생산실적 ..... 52

VI. 알 림

---

- 항공기 및 동부분품 수입추천제도 보완 ..... 53
- 제40회 파리국제항공우주전시회 안내 ..... 54

# I. 정부관련시책

## □ 신경제 5개년 계획중 항공우주분야 작업추진상황

### ◇ 신경제5개년계획의 개요

#### 1. 신경제5개년계획의 중점과제

##### ○ 경제개혁과제

- 재정 및 세제개혁
- 금융개혁
- 행정규제개혁
- 의식개혁

##### ○ 성장잠재력 확충을 위한 과제

- 기술 및 산업발전 전략
- 중소기업 육성
- 정보사업 육성 전략
- 교육 및 인력양성제도 개편
- 토지제도 개선
- 사회간접자본 확충
- 노사관계 재정립
- 기업경영 혁신

##### ○ 국민생활의 질적 향상을 위한 과제

- 주택난 해결
- 환경대책
- 대도시 교통난 완화
- 사회복지증진
- 소비자 보호

##### ○ 국제사회에서의 위상제고

- 국제경제 환경변화에의 능동적 대처

- 남북경제교류협력

○ 「신경제」의 모습

- 거시경제운영과 총량전망 등을 포함

2. 상공부 산업발전전략 대상업종 : 항공우주, 자동차, 조선, 자동화기기, 공작기계, 환경설비, 반도체, 가전, 컴퓨터, 석유화학, 정밀화학, 섬유, 신발, 철강, 비철금속

3. 계획수립일정

가. 전체일정

- 4.20 : 신경제 5개년계획 작성지침 공표
- 5.15 : 총23개 과제별 시안작성 완료
- 5.17 - 6.11 : 종합조정 및 과제별 정책토론회 개최
- 6월 하순 : 신경제 5개년계획 확정

나. 상공부 「산업발전전략」 수립 일정

- 4. 8 - 4.15 : 15개 업종별 작업반 구성 및 작업지침 작성
- 4.16 - 5. 8 : 업종별 시안 작성 완료 및 산업정책과 제출
- 5.10 - 5.14 : 업종별 시안의 종합 검토
- 5.15 : 업종별 대책을 포함한 산업발전전략의 경제기획원 제출
- 5.14 - 5.19 : 업종별 「산업발전민간협의회」 개최
- 5.21(잠정) : 공업발전심의회 개최
- 5.26(잠정) : 신경제계획위원회 상정

◇ 항공우주산업 발전전략(안) 요약

가. 작업 방향

- 산업현황
- 국제분업구조의 변화
- 국내외 수요전망
- 산업비전과 경쟁력 향상방안



나. 발전전략(안)의 주요골자

- 국제협력 강화를 통한 선진기술 습득
- 기술능력 조기확보를 위한 범국가적 협력체제 구축

구 분		기 술 확 보 목 표 ( '94 - '98)
업 체	조립 업체	·조립 및 S/I 기술 ·세부설계기술 ·중형기개발기술
	부품 업체	·부품조립, 가공기술 ·부품설계기술
연 구 소	전문연구소	·항공기시스템 설계기술 ·시스템 성능시험 ·부품품질인증기술 ·평가기술시스템 ·인공위성 및 발사체 시스템 종합 ·품질인증기술 ·종합 우주시험설비 설치
	관련연구소	·부품설계기술 ·소재개발기술 ·항공전자, 보기설계기술
대 학		·항공우주 기초기술개발 ·혁신기술개발

- 항공우주 전문기관의 육성
  - 관련부처에 산재한 연구기관 통합
- 국가적 품질인증체제 구축
  - 전문검증기관 지정 및 육성
- 항공우주산업 전문·계열 생산체제 구축
- 대통령직속으로 범부처적인 “항공우주산업기획단” 설치, 운영
- 중장기적으로 국가차원의 수요 지속 창출
- 기술개발기금 조성 : 1조9,181억원
- 중형항공기 및 다목적위성등 9개과제의 개발

## □ 신경제 100일 계획의 중점과제와 시책

### 1. 경기의 활성화

#### 기본방향:

- 침체된 경제를 조속히 회복시키고 제도개선을 무리 없이 추진하기 위한 기반을 다지는 차원에서 추진
- 경기회복을 위하여 재정·금융상의 수요진작 시책을 활용하되, 수출과 제조업이 성장을 주도하도록 유도함

#### (1)금리의 하향안정

#### (2) 금융의 완화

##### 1) 통화의 신축적 관리

- 기업의 투자재원 조달상의 애로를 완화하고 시장 실세금리가 하락될 수 있도록 통화공급을 신축적으로 조절

##### 2) 설비자금의 공급 확대

- 현행 1조원 규모의 외화표시 국산기계 구입자금을 모든 은행에서 취급하도록 하는 등 융자방식을 개선
- 국산기계 구입자금 등 설비자금 공급을 연초계획보다 5,700억원이 추가된 9조7,400억원 규모로 확대

##### 3) 외화자금 활용

- 기업의 설비 및 기술개발 투자자금을 원활히 조달할 수 있도록 해외 증권발행에 대한 규제를 완화

##### 4) 직접금융 원활화

- 제작업체에 대한 유상증자와 회사채 발행 제한을 완화하여 설비자금을 보다 원활히 조달할 수 있도록 뒷받침

##### 5) 무역금융 확대

- 중소기업에 대한 무역금융 투자 단가를 1\$당 650원에서 700원으로 인상
- 최근 플랜트 수출증가 추세를 반영하여 금년도 수출입은행의 延拂수출 지원규모를 20억\$에서 30억\$로 증액

(3) 조세 및 재정정책

1) 세제상 조치

- 투자액의 7~10%를 세금에서 공제해 주는 임시투자세액 공제제도의 적용시한을 93.6월에서 93.12월까지 연장
- 簡易 관세환급 대상기업을 연간 환급실적 2천만원 이하에서 5천만원 이하까지 확대

2) 재정지출의 조기집행

- 중앙정부와 투자기관의 공공사업비 예산을 상반기중에 약60% 수준까지 앞당겨 지출함으로써 작년 상반기보다 약 6조원의 수요진작 효과가 있도록 함

2. 중소기업의 구조개선

기본방향:

- 경기활성화의 효과가 중소기업부문에서 가장 크게 나타날 수 있도록 중소기업의 구조개선을 추진
- 아울러 중소기업이 지원제도를 손쉽게 이용할 수 있도록 중소기업 지원제도를 재정비

(1) 중소기업의 구조조정 촉진

- 정부재정의 절감 및 정부보유 주식매각 대금 등으로 약1조원의 공공재원을 조상하여 중소기업 관련 제품구매와 자동화·합리화·기술개발 등 구조조정사업에 투입
- 특히, 중소기업의 구조조정사업을 대기업과 공동으로 추진하거나 중소기업이 대기업과 튼튼한 계열·협력관계를 형성하도록 하는데 중점 지원

(2) 금융규제 개선을 통한 자금난 완화

- 중소기업은 여신금지업종의 부동산을 제외한 모든 부동산의 담보취득 허용
- 중소기업에 대한 시중은행의 상업어음 할인한도제 폐지
- 향후 6개월간 중소제조업체가 할인 의뢰하는 모든 어음의 할인기간을 현행 90일에서 120일 까지 연장

- 현행 유망중소기업 설비자금(2,00억원)이 조만간 소진될 전망이므로 2,500억원을 추가지원
- 상반기중 10억\$ 규모의 외화대출 자금이 중소기업체에 승인 또는 집행될 수 있도록 각 은행에 특별창구 개설 운용

(3) 중소기업의 판매지원

- 23개 정부투자기관의 93년 중소기업 물자구매예산의 65%(9천억원규모)를 상반기중 조기 집행

(4) 중소기업 지원제도 정비

- 복잡다기한 현행 중소기업 자금지원제도를 통폐합
- 특히 정부의 구조조정기금도 업종별, 지역별, 사업별로 분산되어 있는 것을 구조조정 효과가 큰 분야에 집중사용하는 방식으로 개편
- 세제지원제도도 알기 쉽게 개선하고 7개 지방국세청에 서류작성 등을 대행해 주는 '조세상담센터'를 설치 운영
- 출연 연구소가 개발한 기술을 중소기업에 무상으로 양허하는 제도 실시
- 중소기업진흥공단에 중소기업의 사무 자동화와 생산 자동화를 지원하는 '정보화사업단' 설치

(5) 지방 중소기업에 대한 신용정보 제공체제 마련

(6) 중소기업 애로타개위원회 설치

### 3. 기술개발의 촉진

기본방향:

- 정부의 기술개발 투자가 산업현장의 생산기술 향상으로 연결되도록 종래의 기술개발 체계를 과감히 개선하여
- 선진기술의 이전이 촉진될 수 있도록 하고 국내연구기관의 역할도 재정립

- (1) 정부와 기업, 금융기관 등이 참여하는 '산업발전 민관협의회'를 운영하여 성장 유망산업에 대한 기술개발과 설비투자 전략을 마련하여 추진
- (2) 선진기술이전 촉진을 위한 외국인 투자환경 개선
- (3) 연구개발체계의 개선

- 정부 기술개발 투자의 효율성을 높이기 위하여 연구비 지원방식을 현행 '연구소별 지원방식'에서 연구팀에 대한 과제별 '연구계약 방식'으로 전환
- 정부 출연연구기관의 연구능력의 1/3을 기술애로가 심각한 중소기업 분야의 현장에 투입하여 생산기술 개발을 지원

#### 4. 기업활동의 자율성 제고

##### 기본방향:

- 복잡다기한 행정규제로 인하여 위축되어 왔던 기업의욕을 되살리고
- 7개 경제단체등 민간 건의사항 및 부처 자체발굴사항 등 총 1,097개 과제를 검토하여 이중 671개 과제를 개선대상으로 확정하여
- 시행령, 규칙, 고시개정 등은 상반기중 모두 조치 완료하고 국회심의회가 필요한 법률 개정사항도 년내 마무리함

##### (1) 각종 인허가 등 진입규제의 완화

##### (2) 공장입지 기준 완화 및 설립절차 간소화

##### (3) 의무고용부담 완화, 직업훈련 및 노무관리제도 개선

##### (4) 수출입 절차 간소화

- 동일물품의 반복수출시 1회의 수출승인만으로 일정기간 수출할 수 있도록 하고 1만\$이하 소액수출은 승인절차를 면제
- 수출품질검사 지정품목, 생계류 및 수산물에 대한 사전 의무 검사제 폐지

##### (5) 금융, 증권, 외환관계 규제의 완화

- 업체별 상업어음 할인한도 폐지 (현행 전년 받을 어음의 1/2)
- 중소기업의 유상증자 및 회사채 발행물량 제한 폐지
- 외화증권 발행 자격요건 완화
- 중개어음발행 최저금액 인하 및 취급기관 확대

##### (6) 조세 및 관세 납부절차 개선

- 법인세 중간豫納기한과 부가가치세 납부기한의 중복 조정
- 영세업자의 월별 소득세 납부를 분기별 납부제로 개선
- 관세납부 담보물에 자기발행 약속어음도 허용

- 수출품 확인 조사비율 축소 (현행8.7% -> 5% 이하)
  - 수출입화물의 보세운송통로 지정제도 폐지
- (7) 토지이용에 관한 규제 완화
  - (8) 환경관련 절차 간소화
5. 농어촌 구조개선사업의 체제개편 (생략)
  6. 기본생활품가격의 안정 (생략)
  7. 공직자 의식개혁 (생략)

## □ 항공우주산업개발촉진법 개정 추진

### 1. 개정추진 배경

- 유명무실한 현행 항공우주산업개발촉진법을 실효성 있는 촉진법으로 보완할 필요성 대두
- 현행 항공우주산업개발촉진법 적용 대상 등이 불분명함으로 인한 부처간 육성 전략의 혼선과 중복 또는 누락 현상을 불식하고 효율적 육성 체계 정립이 필요

### 2. 개정추진 현황

- '92년도 : 상공부 검토
- '93.1. - '93.2. : 회원사로부터 개정 의견 수렴
- '93.3.23 - '93.3.27 : 개정 작업반 편성 및 1차 시안 마련
- '93.9. : 정기국회 상정(예정)

### 3. 개정(안)의 주요골자

#### 가. 항공우주산업의 범위 조정

- 항공우주산업이라 함은 항공기, 우주비행체, 관련부속기기류, 관련 소재류, 지상지원설비를 개발 및 생산하는 사업과 지상지원설비를 설치하는 사업을 말한다. (제2조1호)

- 지상지원설비의 개발, 생산, 설치 사업을 추가
- 응용 사업은 제외하여 별도 정의

나. 심의회의 기능 조정

○ 심의회의 심의사항(제15조)

- 기본계획
- 기본계획과 관련된 국가적 주요정책
- 기본계획 시행 예산
- 기타 대통령령이 정하는 사항

※ 항공우주과학기술의 연구·개발 활동에 대한 총괄·조정 업무 제외

다. 기획단 설치<신설>

○ 대통령 소속 하에 항공우주산업기획단 설치근거 마련

○ 기획단의 기능

- 기본계획 수립
- 항공우주관련 예산 통합 및 조정
- 국내 개발사업 및 국제협력사업 창출·기획·관리
- 국내 항공우주산업 종합지원
- 연구기관의 체계정립
- 항공기·우주비행체·관련기기류의 해외도입 및 임차방침 결정등

○ 기획단의 구성

- 경제기획원, 재무부, 국방부, 과기처, 상공부, 교통부,체신부관계공무원
- 기타 항공우주관련 전문가

라. 기본계획 내용 범위 조정

- 년도별,기능별 국내 수요 및 공급과 지상 지원설비 설치 계획
- 전문화 및 계열화
- 국내개발사업 추진계획
- 국제 공동개발사업 참여계획
- 항공우주과학기술의 연구개발 발전 계획 등

마. 개발기금의 설치<신설>

- 항공우주산업의 발전을 위한 항공우주산업진흥기금 설치 근거 마련
- 조성 재원
  - 정부 또는 정부 외의 者の 출연금
  - 기금 운용 수익금
  - 항공기 및 위성도입 수수료
  - 국내 항공 및 위성통신 이용 수수료
  - 기타 대통령령으로 정하는 사항
- 운용관리
  - 기획단장이 운용·관리하되 대통령령이 정하는 바에 따라 권한 위임
- 기금의 사용
  - 국내개발 및 국제공동개발사업의 연구개발
  - 항공우주 핵심 기술개발
  - 생산 및 시험 설비
  - 기타 대통령령이 정하는 사항

바. 항공기 및 위성 도입시 상공자원부와 사전 협의토록 함



## II. 협회 및 회원사 동정

### 1. 협회동정

#### □ 기술협력위원회

##### 1. 회의개최 사항.

가. 일 시 : 1993년 3월 16일 (화) , 15:00 - 16:30

나. 장 소 : 협회 회의실

다. 참석자 : 협회 파병구 위원장등 12명

라. 안 건

○대 러시아 전수대상 기술수요 조사

○정부의 지원책 및 정책방향

##### 2. 회의내용

가.대 러시아 전수대상 기술수요 조사와 이에 따른 정책방향

○ 국내의 항공우주산업 기술은 시작단계라 볼 수 있으므로, 범 부처적인 업무의 통합수행으로 항공우주산업을 체계적으로 육성키 위해 항공우주산업기획단을 설립하고 기술개발추진을 해야되며, 이에 따라 기술을 도입시 OFFSET을 시도해야 하는 품목 및 기술을 조사 정리하는 작업이 필요함.

○ 현재 러시아로 부터 유리한 조건으로 신기술을 이전 받으려고 여러가지 각도에서 러시아와 접근을 시도하고 있으며, 업계 측에서도 러시아와 접촉을 시도할 때에는 기술수요에 따르는 기술소재, 내용, 수준 등을 정확히 파악한 이후에 접촉하는 것이 타당함.

○ 대 러시아 전수대상 기술수요조사는 92년 11월 18일자로 '한·러 산업협력 증진에 관한 양해각서'에 의거 러시아로 부터 이전 받고자

- 하는 기술현황 파악을 상공회의소에 의뢰한 바 있으나 기술수요가 많을 것으로 예상되었던 항공우주분야의 관련 기술수요가 없는 것으로 조사되어 우리협회로 재조사를 해 왔으며, 대 러시아 전수대상 기술수요에 대한 업체의 의견을 추가 접수
- 러시아로 부터 이전된 기술을 활용하여 생산한 제품에 대해서는 국내에서 소화하여 국산화 할 때 이를 실용화 할 수 있도록 정부차원에서 지원 요망.
  - ‘한·러 공동과제’라는 주제를 갖고 연구를 추진하고 있는 분야는 software분야이며, 접근 시도 방법 및 양국간 상호 다른 체제로 인해 항공분야의 기술이전은 상당히 미진한 상태임

## □ 홍보조사위원회

### 1. 지상좌담회 개최 (안)

#### 가. 목 적

- 대통령의 항공업체 방문을 계기로 항공우주산업에 대한 국민적 관심이 증대되고 있는 한편
- 항공우주산업 기획단 구성, 항공우주산업개발촉진법 개정, 10개년 기본계획 심의, 경쟁력 강화방안 수립 등 주요 현안 과제들이 정부 및 업계에서 추진되고 있는 시점에 즈음하여
- 주요 경제지를 통하여 관·산·학·연의 주요 인사로 구성된 지상좌담을 개최함으로써
- 국민적 관심도 제고 및 여론 조성을 통한 정부 관련부처의 업무추진을 가속화함

나. 시 기 : 5월 중

다.주제 (안) : 항공우주산업 발전방향

### 2. 싱가포르 에어쇼 참여계획 (안)

#### 가. 개 요

- 아시아 태평양 지역 최대의 항공우주 및 군수품 전시회

- 매 짝수년 2월 ~ 3월 개최
  - '92년 79개국 19,500명의 전문가가 참여 하였음
  - 나. '94년도 에어쇼 계획
    - 행사기간 : '94. 2. 22. ~ 2. 27.
    - 협 찬 : 싱가포르 경제기획원
    - 장 소 : 창기 국제전시장
    - 전시비용 : 부스당 약 7,250천원 (전시물 제작비용 제외)
- < 주요 소요비용 내역 (단위:천원)>

가. BOOTH료 : $460/\text{sqm} \times 9 \text{ sqm} = 4,140$
나. 장치비 : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 기본장치 : <math>96/\text{sqm} \times 9 \text{ sqm} = 864</math></li> <li>○ 추가장치 : <math>96/\text{sqm} \times 9 \text{ sqm} = 864</math></li> </ul>
다. 왕복운임 : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 항 공 : 9/kg/왕복</li> <li>○ 선 박 : 60/CBM/왕복</li> </ul>
라. 항공료 및 숙식비 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 항 공 료 : 600/왕복</li> <li>○ 호 텔 : 79/night</li> </ul>
마. 기타사용료 : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 전 기 : 50/kw</li> <li>○ 전 화 : 100/대</li> <li>○ 각종사용료 : 200</li> </ul>
바. 부스내 안내원 : $80/\text{day} \times 4 \text{ day} = 320$

다. 참여 현황

- 국제적인 에어쇼에 참여한 업체는 전무함
- '94 싱가포르 에어쇼에 한국업체의 참여를 예상하여 10 BOOTH를 확보하였음

라. 추진계획

- 항공3사 및 기타 부품업체들 중 희망업체 공동으로 한국관을 구성하여 참여
- 참여업체의 부담 경감을 위해 협회가 상공부 및 무역진흥공사를 통해 50%의 정부지원금 확보 추진
- 전시물은 브로셔, 홍보자료 등을 위주로 하되 간단한 생산제품 전시 병행

3. 미국 우주왕복선(실물모형) ‘엠버서더’ 호 한국전시

가. 목적

-한 미간 국제협력과 청소년들에게 과학입국의 꿈을 새로이  
제공하기 위함.

나. 전시 개요

1) 전시일정

- 1차 : '93. 5. 1. ~ 7. 12. (서울올림픽공원)
- 2차 : '93. 8. 7. ~ 11. 7. (대전 EXPO 대회장)

2) 주 최 : 미정 ( EXPO 조직위 또는 미대사관 )

3) 전시내용

미국 우주왕복선 ‘디스커버리’호의 실물모형으로 제작된  
‘엠버서더’ 호 전시.  
(미 NASA의 후원과 지도로 미 Guard - Lee Inc.에서  
'91. 11. ~ '92. 12.에 제작)

4) 주요 행사계획

- 개막식 ('93.5.1.): 주요 VIP 초청
- 각종 이벤트 행사 : 노천무대 행사협찬

5) 기타

- 본 전시사업의 소요경비는 전시료, 임차료, 운반비등에  
약16억원 정도이며 EXPO 조직위원회에서 4억원 지원.
- 관람료는 1차 전시에 한하여 성인 4,500원, 중고생 3,000원,  
국교생 2,000원 수준임.

라. 검토 의견

- 1) 항공우주산업에 대한 국민인식 제고차원에서 후원회 명칭사용 및  
P.R.등의 지원이 필요한 것으로 사료되며
- 2) 필요시 전시기간중 세미나등의 이벤트행사 개최도 검토할  
필요가 있음.
- 3) 회원사의 광고협찬 수요조사 및 전시행사 활용방안 협의를 위한  
홍보위원회 의견수렴 예정.

□ 우주협의회

1. 일 시 : 1993년 3월 11일 (목), 14:00 - 15:30
2. 장 소 : 협회 회의실
3. 참석자 : 10개사, 11명
4. 안 건
  - 가. 다목적 인공위성 개발 타당성 조사 용역.
  - 나. 위성통신법(안)검토
5. 주요 토의 내용
  - 가. 다목적 인공위성 개발 타당성 조사 용역
    - 다목적 저궤도 인공위성 개발 타당성 조사에 대해 1개 전문연구기관 (항공우주연구소)을 지정하여 용역을 의뢰하기로 하며, 지정기관 선정 및 절차에 대해서는 각 업체의 의견을 종합 검토 후 결정하기로 함.,
    - 조사 내용중에 인공위성의 수요조사, 수입선 등 내용을 더욱 구체화 포함시킴.
    - 조사 일정중 중간보고서 기간을 포함시키고, 정부 유관 부처에 보고하는 기한을 10월말로 정하여 일정을 조정 함.
    - 조사용역 방법, 용역의뢰기관, 용역조사 일정변경 및 비용분담안에 대한 업체의 의견을 협회로 통보하기로 함.

## □ 기체협의회

### 1. 회의개최 사항.

가. 일 시 : 1993년 3월 9일 (화) , 14:00 - 15:30

나. 장 소 : 협회 회의실

다. 참 석 자 : 대우중공업등 18사

라. 부의안건

- 1) 의장 변경(안)
- 2) KFP 사업의 국산화 방안

### 2. 회의내용

가. 의장 변경(안)

- 항공3사중의 1개사인 대우중공업이 미참여 되어있는 정책위원회에 참여하기를 원하여,정책위원회 위원사에 대우중공업을 포함 참여시키고, 지난 1차 기체협의회(2월 15일)에서 의장사로 선임된 대우중공업이 의장직을 삼성항공으로 변경함에 이의 없음을 확인하고, 원안대로 가결.

나. KFP사업의 국산화 방안에 대한 설명.

1) 실무협의반 개요

- KFP사업의 중 장기계획을 근거로,상공부, 국방부, 과기처등 관련 사업 부처 및 기관들이 원활히 협조하여 '항공기 부품제작 국산화 능력 확대', '설계 및 제작관련 도입기술 국내정착 및 활용', '항공산업 관련분야 기술파급효과 제고' 등을 추진하는데 목적이 있음.

2)항공기 부품제작 국산화 능력 확대

가)인력부문

- KFP사업 실시에 따른 인력수급 차원에서 정부 및 관련업체가 인력의 질적 양적 수준을 높여야 함.

나)원/부자재 및 부분품 부문

- 먼저 업체별로 원/부자재 및 부분품 조달계획의

타당성 및 현황을 파악하고, 조달 확대에 따른 하청업체의 육성, 철저한 수입검사에 따라 원/부자재 및 부분품의 고 품질화를 유도함과 동시에 자재관리의 주기적 점검과 협력/전문업체와 주계약업체의 정기적인 간담회를 실시하여 상호 협조 및 업체 활성화 추진에 주안점을 두어야 함.

다) 치공구 및 설계부문

- 각 사업별 진행에 따른 치공구 및 설계부문의 현황을 파악하고, 제조 및 검사설비를 적기에 확보하여 각 item별 경제적인 제조 생산에 중점을 두며, 제조 및 검사설비의 정밀도를 유지하여 검사기준을 확보함.

라) 제조방법 부문

- 기 확보 혹은 도입예정 기술자료 등을 완벽히 입수한 후 완전히 자체 소화하여 경제적인 제조를 함.

마) 품질관리 부문

- 최고 경영자의 정기적인 품질관리 진단을 실시하여 품질관리 부문의 극대효과를 유도하고, 이에 따라 품질관리의 중요성을 부각하여 '품질관리교육 종합계획'을 수립 실시하여 품질의 고부가가치화, 품질관리의 수준을 높이도록 함.

바) 항공기 및 부품제작 국산화 능력확대를 위한 촉진사항 이행점검 부문

- 1999년까지 전투기 사업 관리단에서 매년 점검계획을 수립한 후, 이행점검을 실시(년 2회)하여 항공기 및 부품제작의 국산화 능력확대를 추진토록 함.

3) 설계 및 제작기술 이전확보.

가) 기술도입 계약시(LATT)의 재검토

- 참여 업체별로 LATT를 비교 분석하여 문제점을 파악한 후 대응책을 마련함.

나) 제공되는 자료기술의 조속한 확보

- 참여 업체별로 기술자료의 확보 이행상태를 확인, 점검하고 '미확보 기술자료'의 확보를 위해 업체별로 대책을 수립.

다) 설계 및 제작기술의 완전한 이전

- 설계 및 제작기술의 완전한 소화를 위해 메뉴얼화 또는 사내 규격화를 유도하고, 해당 참여업체 종업원에 대하여 숙지교육 및 기술연수를 실시하여 기술지원 효율화에 극대화를 추구함.
- 1994년에서 1999년까지 참여업체 기술이전 확보사항에 따른 정기세미나를 '한국항공우주산업진흥협회'의 주관으로 매년 개최함.

4) 항공산업 관련분야 기술파급효과 제고

가) 참여 업체별로 주요 습득기술 선정

- 주요 습득기술 내용대상 범위를 선정하여 기술분야별, 참여업체별 해당기술 LIST를 작성함.

나) 항공산업 관련기술의 타산업 활용방안 검토

- 관련단체를 통하여 항공산업 관련기술의 타산업 수요조사를 실시하고 전수기술의 타산업 파급을 위한 타당성을 검토함.

다) 항공산업 관련기술의 타산업 활용

- 참여 업체별 습득기술의 자료를 한국항공우주산업진흥협회 또는 생산기술연구원을 통하여 정리하며, 전 산업관련단체를 통하여 회원업체에 대한 홍보활동을 적극 전개함과 동시에 해당기술의 중복도입을 억제하여 항공산업 관련기술의 타산업 활용을 적극 추진함.



## □ 전자보기협의회

1. 일 시: 1993.4.7 14:00-17:00
2. 장 소: 협회 회의실
3. 참 석 자: 삼성항공외 14사
4. 토의내용:

가. 협의회 의장변경

- 협의회 의장을 현 삼성항공에서 대우중공업으로 변경
- 협의회 간사는 변동없이 한국중공업과 한국리튼으로 정함

나. 최근동향 설명 및 협의

- 항공우주산업개발촉진법 개정 내용 설명 및 협의

<주요건의내용>

- 항공우주산업의 범위조정(안)중 응용사업의 의미가 불분명함을 지적
- 항공우주산업개발촉진법과 방위산업특별조치법(국방부)의 상호 연계를 건의
- 국방부에서 전문계열화를 추진하고 있는바, 협회의 의견이 반영될 수 있도록 하는 방안을 건의

## 2. 회원사 동정

### □ 삼성항공, F5전투기 국제 공동 개조사업 참여

한국전투기사업(KFP)의 주계약업체인 삼성항공이 노드롭사의 F5 전투기에 대한 국제 공동개조사업에 참여했다. 삼성항공의 이대원 사장과 F5기의 원제작사인 노드롭의 솔버거 항공담당 사장은 4.8일 미국현지에서 이번 사업에 대한 합의각서에 서명했다. 이에 따라 삼성항공은 올해 상반기중 준비작업을 마치고 내년 초부터 본격적으로 이 사업의 착수할 계획이다. 세계적인 군비축소 분위기 확대로 고가의 새 전투기 구입보다는 전세계 28개국이 보유하고 있는 2천4백여 대의 F5기를 대상으로 성능개량과 수명연장을 주된 내용으로 하는 이번사업은 개량기종의 판매를 포함 예상 시장규모가 6조5천억원에 달해 지금까지 국내항공사가 참여한 국제공동사업으로는 최대규모이다. 이 사업은 특히 F5계열에 부품공급수리정비등의 기본작업뿐만아니라 F16이나 F18등과 같은 최신예전투기에 버금가는 항공전자장비의 개량도 포함되어있어 국내 항공산업의 기술수준을 한단계 높힐 수 있는 계기가 될 것으로 기대되고 있다.

### □ 대한항공, 「창공-91」 양산계획

대한항공은 설계에서부터 국내기술에 의해 만들어진 5인승다목적 경항공기 창공91의 개발을 완료하고 정부의 형식승인을 목전에 두고 있으나 경항공기에 대한 수요가 없어 양산체제로의 진입결정을 못 내리고 있다. 대한항공은 올해 초 창공91시제3호기 제작을 완료하고 비행시험을 거쳐 오는 6월께 교통부로부터 형식승인을 받을 계획이었다. 그러나 대한항공은 현재5인승 경항공기의 대한 수요가 없어 주문량이 50대수준에 이르기 전까지는 양산을 하지 않기로 내부방침을 세워놓고 있다. 이에 따라 '96년에서 '97년경에는 대한항공 자체 기술조종사 기초훈련용 수요 20대 및 군에서의 조종사 훈련용 수요 20-30대 정도가 생겨 총수요가 50대정도가 될 것으로 보고 빠르면 내년 말에 양산체제를 갖출 예정이다. 대한항공은 효율적인 생산을 위해 부품업체들이 각 생산라인에서 부품을 만들어 대한항공이 김해 공장에서 조립하는 방식을 채택할 계획이다. 창공91이 조정훈련이외에도 레저스포츠 및 단거리 수송, 농업용으로

이 경항공기에 대한 수요가 빨리 일어날 수 있도록 국내 상공에서의 비행제한을 완화해 줄 것으로 정부당국에 요청할 계획이다. 대한항공에 따르면 「이란과 볼리비아등 중동 및 남미지역 국가들이 단거리수송용으로 창공91에 대한 관심을 나타내고있다고며 중장기적으로 내수판매와 수출용을 합쳐 연간수요가 2백에서3백대에 이를 것」 이라고 한다.

### □ 대우중공업, 항공사업 강화

대우중공업은 첨단사업분야인 항공사업을 조기에 궤도에 올린다는 계획하에 올 매출목표를 수정하여 당초보다 40% 늘어난 1천억원으로 잡았다. 이를 위해 대우중공업은 95년까지 3년간 5백억원을 추가 투자해 모두 1천5백억원을 항공사업 부문에 투자할 계획이다. 이에 따라 대우중공업은 K L H, K F P 사업을 위해 시설 및 장비투자를 늘리고 1백50명의 첨단기술인력을 확보하고 국산훈련기 수요에 대비한 연구활동강화와 완제기 개발에 대비한 조립공장건설을 추진중이다. 이와 함께 50인승 민수여객기 개발사

업에 적극 나서는 한편 항공부품 수출증대에 주력해 나갈 예정이다.

### □ 항공3사 올 매출 49% 늘려 잡아

삼성항공, 대한항공, 대우중공업 등 항공기 조립 3사는 올해 전투기 국산화 사업의 본격추진과 민간항공기 부품개발 및 수출 확대에 힘입어 올해 항공부문 매출 목표액을 지난해 실적보다 평균50% 가까이 늘려 잡았다. 항공기 조립 3사의 올해 매출 목표액은 6천8백20억원으로 92년의 4천5백73억원에 비해 49.1%를 더 늘렸다. 삼성항공은 전투기 국산화 사업에서 1천9백억원, 기체부품을 포함한 엔진부문에 1천3백억원등 3천2백억원이 매출계획으로 92년 보다 86% 더 늘려 잡았다. 삼성항공은 기체 부문에서 보잉사와 협력업체인 노드롭, 보잉헬리콥터와 헬기 제작업체인 벨사의 각종 부품을 컴퓨터급 항공기를 생산하는 캐나다의 드아빌랑사에는 수평꼬리날개 일부를 수출 4백10억원의 수출을 올린다는 계획이다. 대한항공은 매출 목표를 2천9백억원으로 책정 92년의 2천4백억원에 비해 20.8%를 늘려 잡았다. 대한항공은 UH60헬기의 엔진

부품, 보조기기류등 부품의 국산화 확대와 보잉747, MD80, A-330 및 340등 민간항공기 부품등 납품을 확대해 매출을 늘려나간다는 전략이다. 대우중공업은 올해 목표 액을 750억원으로 설정, 92년 실적보다 58.9%늘렸으며 국산전투기 부문의 2백30억원을 제외하고 전액 해외완제기 기업체에 대해 부품수출에 나서는 등 수출비중을 크게 잡았다.

스튜어트 스티븐슨사는 가스터빈 발전설비분야의 세계적인 선도기업으로 지금까지 전세계에 6백대 이상의 가스터빈 발전설비를 공급한 실적을 갖고 있다. 스티어트 스티븐슨사의 가스터빈 발전시스템은 1만3천kW에서 최대용량 5만kW까지의 각급 기종이 있으며 비상 및 일반발전용 뿐 아니라 오일이나 가스파이프라인의 컴프레서 구동 또는 선박용 엔진으로 사용된다.

## □ 한라그룹 미 스티븐슨사와 업무제휴

정인영 한라그룹회장은 이달초 미국텍사스주 휴스턴에서 스티어트 스티븐슨사의 보브 오닐 사장과 가스터빈 발전설비 제작공급에 관한 업무제휴 협력계약을 체결했다고 한라그룹이 12일 발표했다. 그룹측은 또 한라중공업이 스티어트 스티븐슨사와 바지선을 이용한 해상이동발전소에 대해서도 상호협력키로 합의함으로써 수많은 섬으로 구성된 국가들, 특히 인도네시아, 필리핀, 말레이시아, 등에 이동발전설비의 수출도 적극 추진할 계획이라고 밝혔다. 한라중공업은 독일의 지멘스 및 이탈리아의 누오보 피요네사에 이어 이번 계약을 체결함에 따라 최저 5백kW급 용량으로 부터 최대 20만kW급 대용량에 이르기까지 전 기종의 가스터빈 발전설비를 제작 공급할 수 있는 체제를 갖추게 됐다고 회사측은 설명했다.

### III. 국내 항공우주산업동향

#### 1. 항공 분야

##### □ 김해공항-거제도간 헬기 운항

한진그룹 계열의 한국항공은 관광과 업무를 위해 거제도를 찾는 방문객들이 늘어남에 따라 오는 4월1일부터 부산 김해공항과 거제도간 헬기운항서비스(사진)를 실시하기로 했다. 매주 목요일을 제외하고 하루 세차례씩 운항하게 될 김해-거제도간을 왕복 운항하게 될 헬기 기종은 DAUPHIN-2인 10인승 헬기의 운항시간은 15분으로 기존 자동차(2시간) 보다는 8배, 배보다는 4배이상 빠르다. 한국항공은 거제도에 국내 굴지의 조선소와 중공업체가 있고 한려수도 해금강등 관광 명승지가 많아 수요가 크게 일 것으로 예상했다. 아직 교통부 인가를 받지 않았지만 2만원 선으로 알려 졌다.

##### □ 신라상사 「경항공기」 사업 진출

섬유류 무역업체인 신라상사(대표 박재범)가 사업다각화의 일환으로 경항공기 사업을 시작한다. 섬유 및 원양어업체인 신라교역의 계열사인 이 회사는 미국으로부터 관련기술과 부품을 도입, 국내에서 각종 인수용 경항공기를 조립 생산키로 하고 최근 정부에 사업신고를 마쳤다. 신라상사는 1차로 미국의 아비드 사 및 SNA사로 부터 각각 2인승 레저용 초경량 항공기 「MARK」와 4-5인승 수륙 양용기 「SEAWIND」의 설계 기술과 부품을 도입, 대전엑스포에 시제 부품을 선보이고 올 연말부터 본격 생산에 들어가 50대50 비율로 내수 및 수출에 나설 계획이다. 이 회사는 내년 9월 까지 이들 항공기의 조립생산 단계를 거쳐오는 96년 5월까지 부품 및 소재의 80%를 국산화, 이후부터 경항공기를 독자생산에 수출할 방침이다. 현재 내수용 제품의 감항증명을 위해 교통부

측과 협의중인 이 회사는 수출용에 대해서는 미연방 항공청 (FAA)의 인증기관인 DAR로부터 직접 감항증명을 받아 현지 판매할 계획이다. 이 회사는 앞으로 4-5인승 경항공기 및 경헬기 생산과 함께 국내 부정기 항공운송사업에도 진출할 목표를 세워두고 있다. 경남 마산에 시험 비행 활주로와 조립설비를 갖추고 있는 이 회사는 현재 이들 시설을 전북 남원으로 확장 이전키 위한 작업을 진행 중이다.

### □ 대한항공, 대졸직원들 해외 현장서 실무교육

대한항공이 선진 항공사들과의 치열한 경쟁에서 이겨나가기 위해 입사 1년이상된 대졸 직원들에 대한 해외 OJT (현장실무교육) 프로그램을 새로 마련했다. 이번 OJT는 직원 3백여명을 대상으로 3차례에 걸쳐 미주지역에서 실시되었다.

교육 목적은 해외문화를 체험, 국제적인 사고능력을 배양하는데 있다. 일정을 보면 대한항공 미주지역본부와 한진해운의 롱비치 터미널, 항공기제작사인 맥도넬더글라스와 화물운송전문업체인 패더럴익스프레스를 견학하고 미시건대학 이유재교수를 초청, '세계경제의변화와 한국기

업의 대응전략'이란 주제로 특강을 갖는것 등이다.

### □ 대한항공, 정비사 63명 처녀배출

대한항공은 정비사의 원활한 공급을 위해 예비기술자들에게 1년동안의 무료교육과정을 제공해 기술자로서 자체양성시키고 있다. 항공사가 자체양성하는 인력은 조종사에 이어 정비사가 두번째다. 대한항공은 이를 위해 정비사전문교육기관인 사내직업훈련원을 지난해 3월 설립했으며 30일 1기생 63명을 처녀배출했다. 대한항공은 항공정비학원등지에서 공급받는 기술자들은 입사후 기술수준이 일정수준에 이르면 경쟁업체에 스카웃되는등 부작용이 일자 아예 교육대상자 전원을 인문고출신에서 선택해 기술습득장소와 일하는 곳의 동일성을 강조해 이직율을 최소화시키겠다는 전략을 세워놓고 있다. 이들은 항공기체, 엔진부품교환등 항공정비에 관한 기초과정에서부터 고급기술과정까지를 1년간 이수한다. 대한항공은 이들 예비기술자들에게 매월 60~70만원씩을 생활보조비로 지급하고 있다.

## □ 광주공항 대형 여객기 취항금지에 이견

국방부가 광주공항 활주로 노후화를 들어 16일부터 중형 민간 항공기의 이착륙을 전면금지, 소형기종으로 바꾸도록 지시한 것과 관련,현재의 활주로도 중형기종에 운항에 문제가 없다는 조사 결과가 나와 이 조치에 취소 필요성이 강하게 제기되고있다. 3월26일 군사공항인 광주공항의 관리 주체인 국방부가 활주의 침하와 균열현상을 이유로 현재 취항하고있는 중형기종에 전면 운항 금지를 통보해와 교통부는 하계운항스케줄조정과정에서 이를 반영한 상태이다. 그러나 한국공항공단이 지난해 12월부터 올2월말까지 삼안기술공사에 의뢰,활주로 포장공사를 평가한 최근 용역 보고서는 광주 공항 활주로 2834M 북쪽 150M 구간을 제외한 전구간이 양호한 상태여서 앞으로 5년간은 전면 재 포장이나 덧씌우기는 필요치 않다고 지적했다. 더욱이 이보고서는 손상된 활주로는 부분적 보수를 마칠 경우 오히려 현재의 운항횟수를 1.7배까지 늘리더라도 별 문제가 없을 것이라고 덧붙이고있다. 현재 광주공항은 대한항공과 아시아나항공이 각각 255석의 규모에 A300, B767 기종을 투입하고 있다. 이와 관련, 광주시와 광주상의회도 이같은 조치가 지역

경제에 미칠 영향을 고려, 중형기종 취항 금지 조치를 철회해 줄 것을 국방부에 건의해 놓고 있다.

## □ 영국, 항공분야 기술협력 제의

영국이 우리나라에 대해 항공산업 분야의 기술 협력을 제의해 왔다. 방한중인 더글라스 허드 영국 외무장관은 8일 한승주외무장관과 회담을 갖고 양국간 협력관계 증진방안에 관해 의견을 교환하는 자리에서 영국은 어느 나라보다 적극적으로 한국에 항공산업을 기술을 이전할 용의가 있다면서 한·영간 항공산업분야 협력을 제의 했다고 배석했던 유명환 외무부 대변인이 전했다. 허드장관은 또 영국측에 대한 금융 분야 진출 의사도 표명하면서 두 분야 협력을 위한 구체적인 협의에 들어갈 것을 제의했다.

## □ 항공업계 내수위주 생산체제 급격 전환

국내 항공산업의 최근 생산활동이 국내외 여건변화에 따라 종전의 수출 지향적 생산에서 군수요에 의존한 내수위주의 생산형태로 급격히 전환되고 있다. 특히 UH-60헬기의 국내 조립생산 및 차세대전투기(KFP)사업이 활발히 진척됨에 따라 기체부문의 내수위주 생산활동이 크게 강화되고 있다. 따르면 지난 90년 항공산업부문 수출금액은 1억3천만달러로 전체 생산액에서 차지하는 비중이 61.8%에 달했으나 91년에는 52.1%(1억6천8백만달러)로 크게 떨어졌으며 지난해에는 다시 40.7%(2억5백60만달러)로 11.4%포인트나 하락했다. 항공산업부문의 올해 수출액은 2억3천3백80만달러로 지난해 실적에 비해 13.7%가 늘어날 전망이지만 수출액이 전체생산액(6억2천1백80만달러 추정)에서 차지하는 비중은 37.6%로 지난해에 비해 다시 3.1포인트가 낮아질 것으로 추정되고 있다. 이는 세계적으로 항공기 산업이 불황을 겪으면서 해외로부터의 발주 자체가 줄어들면서 국내 군전력 증강사업이 본격화되면서 생산물량이 확보됨에 따라 항공기업체들이 과거와 같은 적극적인 해외수주 노력을 기울이지 않고 있기 때문인 것으로 풀이되고 있다.

특히 기체부문은 과거에는 국내 생산량의 상당부분을 보잉, 에어버스사 등 외국의 우수 항공기제조업체에 공급했으나 최근 대한항공의 UH-60헬기 등 군용헬기의 국내 조립생산이 활발하게 이루어지고 삼성항공의 KFP사업이 본격화되면서 수출보다는 내수위주의 생산체제로 급히 전환되고 있다. 기체부문의 수출금액이 전체 생산액에서 차지하는 비중은 지난90년 76.1%에 달했으나 91년에는 56.1%로 떨어진데 이어 지난해에는 UH-60헬기의 본격적인 조립활동으로 39.1%로 급격히 하락했다. 기체부문의 수출금액 비중은 올해의 경우에는 삼성항공의 KFP사업이 본격화되면서 더욱 떨어져 33.3%가 될 것으로 전망되고 있다.



## 2. 우주 분야

### □ 우리별2호 인공위성

우리나라의 두번째 국적 인공위성인 [우리별2호]가 대전엑스포기간인 오는 9월1일 발사를 앞두고 현재 우주환경시험이 한창이다. 남미의 프랑스령 기아나 쿠르지지에서 발사될 우리별2호는 순수 우리기술로 설계, 제작된 인공위성으로는 첫번째인 셈이다. 유럽우주국(ESA)이 제작한 아리안로켓에 실려 지상8백km상공에 올려질 이 위성의 크기는 가로 35.2cm, 세로35.6cm, 높이67cm에 무게 50kg으로 지난해 8월 발사된 우리별1호와 비슷한 규모이다.

수명이5년간인 우리별2호가 지구를 한바퀴 도는데 걸리는 시간은 1백분정도. 우리별1호가 지구를 한바퀴 도는데1백10분 걸리는 것은 우리별2호보다 훨씬 높은 1천3백km 궤도에 쏘아올려졌기 때문이다. 또 하루에 14회씩 지구를 도는 우리별2호가 대덕의 지상국과 교신할 수 있는 횟수는 7-8회이고 통신이 가능한 시간은 약15분이다. 이때를 이용해 갖가지 실험을 하는 이 위성에는 방송및 통신장비, 지상관측장비, 과학실험장비등이 실리게된다. 태양으로부터 전원을 공급받는 이 위성의 모든 장치들은 컴퓨터에 의해 관리·제어된다. 우리별2호의 컴퓨터는 1호와 마찬가지로

주컴퓨터와 보조컴퓨터및 대용량 메모리로 이루어진다. 그러나 데이터의 송·수신과 가공·처리등 핵심적인 역할을 하는 주컴퓨터의 경우 1호(16비트)에 비해 용량이 크게 늘어난 32비트이다. 컴퓨터의 용량이 늘어나면 데이터의 처리시간이 그만큼 짧아져 실험활동을 많이 할수있다. 우리별2호엔 또 우리기술로 제작한 여러가지 새로운 탑재물이 많이실린다. 새로 개발한 고속 변복조 실험장치, 저에너지 전자검출기, 적외선 감지기, 국산태양감지기, CCD컬러카메라 등이 그것들인데 우리별2호가 이들장비를 이용해 수행할업무는 우선 하루에7회이상 지구상에 있음 모든 지역과 전자우편, 음성, 화상, 데이터등의 정보를 교환하는 축적및 전송통신기능이다.

우리별이 남극상공을 통과할때 한국 과학자들이 세종기지에서 수집한 해양, 지질등에 관한 자료를 수신해 기억장치속에 보관해두었다가 한반도 상공을 지나갈때 지상국에 보내준다. 또 위성체에 장착된 두대의 카메라를 이용해 지구표면을 촬영한다음 이 사진을 지상국에 전송한다. 특히 두대 모두 흑백카메라였던 우리별1호와 달리 고해상 컬러카메라1대가 실려있어 선명한 컬러사

진을 제공하게 된다. 적외선 감지기를 비롯한 저에너지 입자검출장치, 고속 변복조 실험장치등 여러가지 우주과학실험장비들은 우주환경에 대한이해를 돕는데 한몫을 해잔다. 한편 인공위성연구센터는 엑스포가 열리는 동안 회장내[우주탐험관]에 간이지상국을 설치해 우리별 1,2호의 시험운용 모습을 관람객들에게 소개할 계획이다.

## □ 미 우주왕복선, 러 우주 정거장 실물 모형 엑스포 전시

우리나라에 미국의 디스커버리어호 우주왕복선과 러시아의 세계 유일의 우주정거장 실물모형이 오는 8월 개막되는 대전세계박람회에 전시된다. 대전세계박람회조직위에 따르면 러시아 상공회의소 산하의 우주항공산업 전문업체인 쿠루니체프사는 현재 지구를 돌면서 다양한 실험을 하고 있는 유인우주정거장 미르(MIR)의 실물모형을 우리나라에서 전시하기로 했다. 미르는 86년2월 발사됐는데 대전엑스포에서 선보일 모형은T자형으로 폭30m, 길이26m, 무게는1백27t이나 되는 거대한 것으로 알려졌다. 러시아는 미르의 모형을35개부분으로 분리, AN-22군수송기1대로 4차례에 걸쳐6월초쯤 우리나라로 운반할 예정이다. 조직위는 21명의 러시아 과학자및

기술자들이7월12일까지 미르의 모형을 박람회장내에 직접 설치할 것이라고 밝히면서 운송비등 약35만달러의 국내발생비용은 고합그룹이 떠맡기로 했다고 덧붙였다. 최근 러시아를 방문하고 돌아온 조직위의 한 관계자는 “러시아는 자국의 과학기술을 과시하는한편 한.러간의 과학기술교류를 촉진하기

위해 미르의 실물모형을 우리나라에서 전시하고 싶어한다“고 말했다.미르의 실물모형이 해외에서 전시되기는 이번이 두번째인데 러시아측은 8백여만달러에 매각할 의사까지 밝힌 것으로 전해져 어찌면 세계유일의 우주정거장 모형이 우리나라에 영구 보존될 가능성도 있다.

## IV. 해외 항공우주산업 동향

### 1. 미주 지역

#### □ 세계 항공여행 시장 전망

미국의 항공기 제작업체 맥도넬더글러스사(MD)는 세계의 여행자수가 앞으로 20년동안의 연평균 6.7%의 증가율을 보일 것이며 이같은 항공수요에 대처하기 위해서는 오는 2011년까지 1만7천대 이상의 신형항공기의 수요가 있을 것이라고 전망했다. MD는 보도자료를 통해 이러한 전망으로 볼 때 92년부터 2011년 사이에 총1만4천72대의 항공기가 인도되어야 할 이들을 항공기중 65%에 해당하는 9천2백대는 항공여행의 증가에 따라 새로이 필요한 것이고, 35%인 4천9백대는 낡은 기종을 대체하는 필요한 것이라고 설명했다. MD는 앞으로 20년동안의 아시아태평양 경제가 세계 다른 지역들의 경제성장률을 능가하는 연평균 5.1%의 성장률을 보일 것으로 예상되며 이같은 성장은 아시아태평양 지역의 국내외선 항공수요를 크게 촉진시킬 것이라고 말했다. MD는 이어서 지금부터 오는 2011년까지 국제선항공지원을 연평균 8%씩 성장할 것으로 전망했다.

#### □ 보잉사 신형 차세대

##### B737기 개발중

보잉사는 15일 보잉737 제트 여객기의 신형을 개발하고 있다고 발표했다. 신형의 차세대 737기는 날개가 보다 크고 새 엔진을 부착하게 돼 있어 유럽의 경쟁사인 에어버스사의 항공기에 새로운 위협이 될 수 있을 것으로 보인다. 스티브스미스 보잉사 대변인은 보잉사가 신형 737기의 인도 개시 목표를 오는 96-98년으로 광범하게 언급되고 있는 점을 지적하면서 “구체적 인도 일자리는 아직 정해지지 않았다”고 말했다. 스미스 대변인은 “지난 2년동안 고객들로부터 차세대 737기에 관한 요망사항을 수집했다”고 말했다. 보잉사는 핀란드의 핀항공사가 운영하고 있는 제트기 44대를 교체하려는 계획에 따라 MD와 경쟁을 벌이고 있는데 항공업계 분석가들은 이 신형기가 새로운 고객을 유치하는데 이용될 지도 모른다고 말하고 있다.

## □ 보잉사 과감한 혁신 「재도약」 시도

보잉사는 요즘 대대적인 구조개편작업으로 여념이 없다. 항공업계의 극심한 불황으로 보잉사의 생존자체가 위협받고 있기 때문이다. 보잉사는 지난 1월 항공사들의 잇단 주문 취소 상태로 연간 생산량의 35%이상을 감축키로 했다. 이는 곧 오는 94년 6월까지 2만 8천여명의 종업원을 해고시켜야만 한다는 것을 의미한다. 보잉은 지난해에도 1만명 정도를 감원시킨바 있다. 이같은 일련의 사태는 보잉의 주요 고객인 세계 우수 항공사들이 계속되는 적자누적으로 항공기 주문을 대거 취소하고 있기 때문이다. 이 때문에 보잉은 지난해까지만 해도 월간 39.5대에 달했던 항공기생산대수를 오는 94년 중반까지 월간 21대로 줄여야할 형편이다. 보잉은 1차적으로 오랫동안 비밀에 부쳐왔던 항공기 디자인 과정을 완전 공개했다. 이는 수요자인 항공사 측과 긴밀히 협력함으로써 고객들의 욕구를 보다 빨리 파악할 수 있고 그렇게 함으로써 비용절감 효과를 볼 수 있을 것이라고 판단했기 때문이다. 보잉은 또 항공기 제작기간을 현재의 13개 제작기간을 현재의 13개월에서 6개월로 줄인다는 야심찬 계획을 추진하고 있다. 이같은 계획들은 최종적

으로 오는 2000년 까지 항공기 제작비용을 25-30%까지 줄이는 것을 목표로 하고 있다. 보잉은 경영스타일에 있어서도 과감한 혁신을 추진하고 있다. 군수물자 생산시대에 형성된 보잉의 경영스타일은 철저한 상하계급 구조에 의한 매우 경직된 체제였으나 지금은 완전한 개방체제로 탈바꿈되고 있다. 보잉사는 오는 2010년께면 세계항공업계가 완전히 새로운 모습으로 변모할 것으로 분석하고 있다. 따라서 이같은 과감한 개선과 미래 지향적 혁신을 통해 앞날을 대비하지 않는다면 결국 낙오될 수밖에 없다는 절박한 심정으로 오늘을 감내하고 있는 것이다.

□ 보잉·GE사, 미정부에 대  
이란 항공기 수출허용  
요청

미 백악관은 9일 이란의 상용항공기 및 엔진 시장에 진출할 수 있도록 허가해 달라는 보잉사와 제너럴일렉트릭(GE)사의 요청을 검토하고 있다고 밝혔다. 워싱턴 포스트지는 이날 이란이 7억 5천만 달러 상당의 보잉 737-400 여객기 20대와 GE사의 엔진구매에 관심을 표명했다고 밝히고 지난달에는 이들 두 회사의 고위 간부들이 워런 크리스토퍼 국무장관, 론 브라운 상무장관, 앤터니 레이크 국가안보 보좌관등에 이란 시장 진출에 따른 허가 요청을 했다고 전했다. 디디 마이어스 백악관 대변인은 『우리는 그같은 요청을 검토하고 있다』면서 『관련업계에 대한 형평을 고려해 검토할 것』이라고 말했다. 미국은 지금까지 제트여객기와 엔진에 대해 테러 또는 전쟁용으로 이용 될 수 있다는 이유로 이란 판매를 금지 하고 있다. 그러나 빌 클린턴 대통령은 극심한 적자 난에 허덕이고 있는 보잉사에 대한 정부차원의 지원책을 마련할 것임을 약속한 바 있다.

□ 영국항공의 대미 투자  
승인

빌 클린턴 대통령은 3.15일 논란이 되어 오던 영국항공(BAe)의 대US항공투자를 승인했다. 이로써 영국항공은 3억달러를 투자 US항공주식을 19.9%를 인수하게됐다. 미정부의 투자승인으로 영국항공은 미국내선 항공시장에 진출할 수 있는 발판을 구축했고 경영난을 겪고 있는 US항공은 회생의 기반을 마련했다. 아메리칸, 유나이티드, 델타등 미3대 항공사들은 그 동안 영국항공의 US항공지분취득이 국내항공업계의 피해를 줄 것이라고 주장, 지분취득을 허용해서는 안된다고 미정부에 촉구했었다. 영국항공은 이같은 미업계의 반발로 대 US항공투자액을 당초에 7억5천만 달러에서 3억달러로 낮추어 미정부에 승인을 요청했었다.

## □ 미-러시아 우주개발 노력에 새 장

백악관은 미국의 우주 정거장 재설계 계획에 참여하려는 러시아의 희망을 적극 수용하고 있다. 이같은 미국과 러시아간의 협조 무드는 오랜 냉전 기간에 양국이 적대 관계를 가져왔고 최근엔 두나라 모두 경제적 어려움 때문에 우주계획을 계속 축소해온 사정을 돌아볼 때 미-러의 우주개발 노력에 새로운 장을 여는 일이라고 분석가들은 말한다. 미항공우주국(NASA)은 지난주 NASA와 유럽, 일본 및 캐나다의 우주개발 기관들이 우주정거장 재설계과정에서 “러시아가 갖고 있는 이 분야의 자산 활용을 호의적으로 검토하기로 했다.”고 밝혔다. 우주전문가들은 이같은 협조체제가 잘 기능하기 위해서는 물론 경제적, 기술적 장애들이 극복돼야 한다는 과제가 있다고 말한다. 그러나 이들은 언젠가 새로운 우주정거장을 우주궤도에 올려놓기 위해서는 러시아의 강력한 추진로켓이 필요하게 될 것이고 미국과 러시아가 공동 우주정거장 건설을 추진할 가능성도 있는 것으로 내다 보았다. 빌 클린턴 대통령은 엄청난 예산적자를 이유로 NASA가 제시한 3백10억달러 규모의 우주정거장 건립계획을 대폭 축소 조정토록 지시했다. 조지 워싱턴대학

우주정책연구소의 존 록스돈 교수는 ‘어느 쪽도 충분한 돈을 갖고 있지 못하고 러시아가 이젠 적이 아닌 상황에서 미국과 러시아가 서로 돕지 못할 이유가 없지 않은가’라고 반문했다. 메릴랜드대학의 동서우주과학센터는 연방정부로부터 미-러시아간 협조에 관한 구체적인 마련해 보도록 부탁을 받았다. NASA에서 지난 30년간 소련과의 우주개발 협조문제를 다루다가 최근 퇴임하고 이 센터의 사무총장직을 맡은 샘 켈러씨도 소련 붕괴 이후 미-러간의 우주개발 분야 협조관계가 상당히 개선됐기 때문에 앞으로의 양국간 협조는 더욱 원만해 질 것이라고 전망했다. 미-소 양국은 치열한 우주경쟁을 벌여왔음에도 불구하고 60년대초 이래 우주문제에 대한 각종 정보를 교환해 왔는데 75년에 있었던 아폴로-소유즈 두 우주선의 도킹, 선원교환은 우주분야에서 두나라가 보인 친서의 하이라이트였다. 미-소 합동 유인우주선 발사도 계획됐었으나 소련의 79년 아프가니스탄 침공으로 무산되었다. 87년 다시 미-소가 우주개발에 서로 지원할 것을 다짐했고 우주개발은 평화목적으로만 한다는데 합의했다. 우주를 평화적으로 개발한다는 이

협정은 92년 미-러시아간에 재체결되었다. 현재 미국과 러시아는 오는 11월의 미우주왕복선 비행때 러시아 우주비행사를 태우고 95년 3월의 소련 우주선 MIR비행때는 NASA소속 우주비행사를 태운다는 등의 협조계획을 갖고 있다. 미국의 일부 전문가들은 그러나 미-러간의 우주개발 협조가 바람직한 일이긴 하지만 이같은 협조관계가 지속되려면 러시아의 정치, 경제적 안정이 절대 필요하다고 강조한다. 미국이 협조에 소요되는 모든 경비를 일방적으로 대서야 진정한 협조가 이뤄지기 어렵지 않느냐는 지적이다.

### □ 미국등 13개국 합작, 지구환경탐사 첨단레이더 개발

3억달러짜리 초첨단 우주레이더가 미국, 독일, 이탈리아 등 13개국의 과학자 52명에 의해 개발돼 내년부터 미국우주왕복선에 실려 지구환경의 정밀탐사에 나서게 된다. 이 계획의 책임을 맡고 있는 미국항공우주국(NASA)의 덕 몬슨 박사는 이 초첨단레이더를 가리켜 커다란 과학기술의 진보라면서 이를 통해 “우리가 지구에 어떤 해를 끼치고 있고 그로 인해 지구환경에 무슨 일이 일어나

고 있는지를 알고자 한다”고 말한다. 이 우주레이더시설은 제작이 완료돼 현재 시험가동중에 있으며 내년 4월 미국의 우주왕복선 엔데버호에 실려 첫 지구환경탐사를 개시하게 된다. 중량10.5t에 13x4.3m크기인 이 지구환경탐사장치는 모두3개의레이더 구성되어있다. 이 레이더들은 초단파를 지구표면에 반사시켜 세계 최초의 천연색 지구형상을 만들어 내게 된다. 1970년대 말부터 지금까지 각종 인공위성과 우주왕복선이 지구탐사를 해왔지만 이 초첨단 레이더보다 정밀도가 떨어지는 레이더가 이용되었고 사진은 모두 흑백이었다.

### □ 미, 19개 외국항공사에 취항금지 명령

미국 연방항공국 (FAA)은 2일 지난 2년동안에 카리브지역의 3개 항공사를 포함, 모두 19개 외국항공사들이 안전운행에 문제가 있어 미국취항을 금지 당했다고 밝혔다. FAA관리들은 외국 항공사들이 안전기준 미달로 미국 취항을 금지 당하기는 이것이 처음이라고 말하고 미국은 2년전 이같은 취항금지조치를 처음 취하기 시작했을 때 해당국가를 곤란에 빠뜨리지 않도록 하기 위해서 공식발표를 하지 않았었다고 설명했다. 헝크 프라이스 FAA대변인은 미국 취항을 금지당

한 항공사들 중에는 에어 벨리제와 안티과의 리갈에어, 니카라과의 중미항공 등이 포함되어 있다고 말하고 그러나 FAA는 다른 16개 항공사들의 명단은 공개하지 않을 것이라고 강조했다.

### □ NASA 우주계획 대대적 수정작업 착수

미항공우주국 (NASA)은 최근 예산 지출 절감을 요구한 빌 클린턴 대통령의 지시에 따라 금세기 말까지 총 1천억 달러가 소요될 야심적인 유인우주정거장 건설 계획 소요 자금을 절반으로 줄이는 대대적인 수정 작업에 착수했다. 대니얼 골딘 NASA국장은 지난 10일 미우주비행학회에 참석한 자리에서 이같은 수정작업이 이미 시작됐으며 NASA가 오는 6월1일 까지 구체적인 계획을 확정할 것이라고 밝혔다. 골딘 국장은 「냉정도 끝난 상황에서 달착륙 등과 같은 과거의 영광에만 더 이상 연연해 일수만 없다 면서 NASA도 다른 정부기관들과 마찬가지로 예산절감 약속을 다져 나가야 할 것」이라고 말했다. 그는 또 「우리가 특별한 존재라는 이유만으로 유별나게 버틸 수는 없다」면서 「우리에게는 특별한 사명이 부여돼 있다는 주장도 있으나 이것도 따지고 보면 당연히 해야 할 과업일 뿐」이라고

말했다. 즉 이제는 NASA관계자들과 납품회사 및 관련연구 단체 등이 모두 합심해 범 국가적인 예산 절감 운동에 동참해 우주 정거장 건설비용을 절반으로 줄여야 할 시기가 왔다는 것이 그의 진단이다. NASA는 이에 따라 설계 자금만도 이미 8억달러가 투입된 미국의 우주정거장 건설 계획 규모를 축소하고 보다 저렴한 비용으로 더 나은 효과를 거둘 수 있는 방안 등을 모색하려는 첫 관계자 회의도 이미 가진 상황이다 NASA는 당초 오는 10월1일 시작되는 93-94회계년도에 약 23억달러의 자금을 우주정거장 건설에 투입할 계획이었다. NASA는 그러나 오는 2000년 까지 4명의 우주 비행사들이 머물 수 있도록 설계한 우주정거장의 크기를 줄이고 우주 왕복선을 모두 17회 띄워 우주정거장 건설에 필요한 자재를 운반하려던 계획도 대폭 줄인다는 방침이다. 이에 따라 약 5억달러가 소요될 것으로 예상되던 자재 운송비용도 크게 낮추기로 했다. 또 발사에 많은 비용이 소요되는 우주 왕복선 대신 다른 운반 수단을 이용해 우주정거장 건설 자재를 지구궤도로 올리는 방안도 검토되고 있다. 그러나 미국이 인간을 화성이나 기타 먼혹성으로 보내기에 앞서 지구 주변 궤도에 머물도록해 적응 훈련 등을 쌓도록 할 목적으로 지난84년부터 추진해온 우주정거



장 건설 계획이 대폭 축소 조정 될 경우 약 7만 5천명의 직원과 관련 우주항공 업계에 미치는 영향이 엄청날 것이 뻔해 귀추가 주목된다.

## □ CANADAIR사 GLOBAL-EXPRESS 항공기에 BMW ROLLS-ROYCE사의 엔진채택

Canadair사는 Global Express 업무용 제트항공기의 엔진으로 BMW Rolls Royce BR710 터보팬엔진을 선택하였다. 그리고 5,650 Naut.mile 에서 6,500Naut.mile로 최고항속거리 목표를 15%증가시켰다. BMW Rolls-Royce 대한 엔진선택은 중요한것이다. BMW Rolls-Royce회사는 Global Express의 6,500Naut.mile (약12,038Km) 그리고 Gulfstream 5 의 6,300Naut.mile(약 11,668Km)를 유지하기 위하여 선택되어졌다. 이런결정으로 BMW/Rolls Royce 합작회사는 긴 항속거리를 날수 있는 새로운 업무용 Jet사업의 큰 몫을 차지하였다. 수정된 항속거리 목표는 Global Express를 200Naut.mile 로 이동시켰는데, 비록 Global Express와 Gulfstream-5 모두 같은 BMW Rolls Royce 엔진을 사용 할 것이지만 6개월 전 Fanborough 에어쇼에서 Gulfstream-5에 대하여 발표하였던 항속거리를 초과한 것이다. Canadair는

지난해 후반기에 시장을 2번째로 연구하였고 Global Express 항속거리 목표를 6,500Naut.mile로 증가시키는 것은 결정하기전에 Depositor들과 상의를 하였다. Global Express는 8명의 승객과 4명으로 구성되는 승무원조를 마하 0.80속도로 뉴욕과 도쿄 그리고 시드니와 로스엔젤레스 간의 거리와 같은 최대항속거리를 날 수 있을 것이다. 이 항공기는 마하 0.88의 속도로 좀 짧은 5,000Naut.mile항속거리 즉 달라스에서 모스크바 그리고 파리와 홍콩 정도의 거리를 날수있다. 보통순항속도는 마하 0.85이다. Dassault사가 비슷한 항속거리의 Jet시장에 참여할 것인지는 의문이다. Dassault사 관리자들은 1,000정도의 항속거리 항공기가 팔린다는것에 회의적이고, 그숫자도 약200-400대 정도가 될 것인데 이는 단지 한 제조업자에 의해 공급될수 있는량이라 믿고있다. 이회사는 올해 말에 가서야 Falcon9000을 착수할것인지를 결정할 것으로 보여진다. BMW Rolls-Royce의 BR710의 2번째 성공은 BMW AG와 Rolls-Royce가 회사를 설립한지 3년도 못되어 나타났다. BMW Rolls-Royce는 현재 Gulfstream 엔진으로 200건의 주문과 옵션을 가지고 있고, 만약 모기업인 Bombardier가 Global Express 계획을 착수하는데 청신호를 보낸다면 Canadair사의 엔진도 같은수의 주문을 받을 것으로 기대된다. Bombardier사는 올해 늦게 이결정

을 할것으로 보인다. Global Express를 개발하는 것은 Canadian사의 7억5천만 불에서 10억불 정도가 소요될것이다. BMW Rolls-Royce 관리자들은 Global Express 와 Gulfstream5기에 사용되는 BR710사이에는 최소한의 차이가 있을것 이라고 말하였다. Canadian사의 이륙출 력이 14,680 lb인반면 Gulfstream은 14,900 lb의 이륙출력을 나타낸다. 비행 사가 1994년 8월에 완성될 BR710엔진으 로 운전하는것은 1994년 9월로 예정되 었다. 그엔진의 인증과 첫인도는 Gulfstream5의 인도가 시작될 예정인 1996년에 있을것이다. Canadair사는 또 한 1996년에 첫 BR710을 받을예정이다. 이회사는 최근에 로스엔젤레스에 있는 천음속 풍동 에서 Global Express항공 기 모델을 150분 동안 테스트하였다.그 리고 캐나다 오타와에 있는 항공우주 연구소에서 2차원의 날개에 대하여 고 속력 테스트를 실시하였다. BMW Rolls-Royce는 또한 60-140인승급 지역 항공기(regionaljets)범주에서 다양하 게 사용될수있는 15,000-20,000 lb추진 력을 갖는 Turbofan BR715를 개발하고 있다. 이엔진은 BR710과 중심부는 같지 만, 저압력터빈(low pressure turbine), 펜 그리고 Gearbox가 다르다. BMW Rolls-Royce는 베를린근처의 Dahlewitz 에 새로운 개발센터를 건설하고 있다. 거기서BR710은 조립될 것이다.이곳은 또한 엔진운영이 1994년에 발생될 것이

기도 하다.또한 Global Express엔진사 업에 대한 경쟁사는 Allison,CFM Intenational 및 독일 뮌헨의 MTU와 협 력하였던 Pratt & Whitney사 이었다.

## 2. 유럽지역

### □ 스위스에어, 범세계적으 로 협력관계 구축

스위스의 국영항공사인 스위스에어사가 최근 세계각국 항공회사들과 다각적인 협력관계를 확대하고 있다. 스위스에어 사는 지난달 26일 네덜란드의 KLM항 공사와 스칸디나비아지역의 SAS항공 사, 그리고 오스트리아 항공등과 『범세 계적 항공시스템』구축을 위해 공동협력 키로 했다고 발표했다. 이 회사가 이들 항공사와 협력관계를 확대하기로 한 것 은 각국의 항공사들이 매수 합병을 통 해 거대화하는 추세에 대응, 고객서비스 를 향상시키고 비용을 분담하기 위한 것이다. 스위스에어사는 유럽항공사들과 협력사업을 적극추진하는 한편 미델타 항공사 싱가포르항공사등과도 이미 제 휴관계를 맺어놓고 있다. 이같은 협력 전략은 단일항공사로는 세계를 무대로 사업을 펴나가기 어렵다는 판단에 따른 것이다. 제휴항공사들과 협력하여 세계

적인 항공 망을 구축함으로써 서비스의 폭을 넓히고 공항시설 및 관련설비를 공유, 중복되는 비용을 줄이기 위한 포석이다. 스위스 에어는 이같은 협력관계를 자본에서 설비 인력에 이르는 여러 분야로 넓혀가고 있다. 이 회사의 최고경영자인 오토뢰페는 최근 『오스트리아 항공의 총주식중 10%를 보유하고 있고 SAS항공사 총주식중 7.5%매입을 추진하고 있다』고 밝혔다. SAS항공사와 오스트리아 항공은 공동마케팅전략을 펴나가고 있으며 각종 설비를 공동 사용함은 물론 조종사 파견 등으로 협력관계를 넓혀가고 있는 것이다. 스위스에어는 이밖에 미델타항공 및 싱가포르항공 등과 컴퓨터예약시스템을 연결, 고객유치를 위한 공동전략을 펴고 있다. 또 독일의 루프트한자항공 및 아일랜드의 GPA항공과 합작하여 유럽최대의 항공기 정비회사를 세우기로 했다. 스위스에어사의 이같은 제휴전략은 날로 치열해지는 세계항공업계의 경쟁을 뚫고 나가려는 생존전략이기도 하다.

## □ SAS 3개 외국항공사와 완전통합

스칸디나비아 항공(SAS)은 덴마크의 강력한 반대에도 불구하고 '94년 1월 1일부터 오스트리아항공과 화란의 (KLM)항공 및 스위스항공과 완전통합할 것이라고 코펜하겐의 2개 신문들이 보도했다. 이들 신문은 '94년 1월1일자로 발표될 제1단계 통합에서는 4개사가 신설항공사에 주식을 인도하게 될 것이며 이 신설 항공사에서는 오스트리아항공이 10%의 지분을 갖고 나머지는 3개 항공사들이 각각 30%씩 소유하게 될 것이라고 전했다. 이 신설항공사는 14명으로 된 관리 이사회와 4개사에서 각각 한명씩 참여하는 운영이사회로 구성되며 과도기가 끝나면 공통의 회사 마크 아래 운영하게 된다. 그러나 취리히의 스위스항공은 이같은 보도를 부인하고 그것은 완전히 추측에 불과한 것이라고 일축했다. 스위스항공 대변인은 이들4개 항공사간에 다각적인 협력 방안에 대해 검토를 시작하기로 결정되었을 뿐이라고 밝혔다. 덴마크의 헬게모르텐센 교통장관도 확정된 통합 안은 존재하지 않는다고 부인했다. 덴마크는 SAS의 지분가운데 28.5%를 소유하고 있다.

### 3. 구 공산권 지역

#### □ 러, 일류신사 새여객기 개발

러시아의 항공기 제조업체인 일류신사는 30일 미국 로크웰 콜린스사의 항법 장치와 무선통신 및 위성통신 장비를 장착했으며 PW-2337 제트엔진 4대를 적재한 IL-96M신형 장거리 여객기를 선보였다. 러시아 회사가 처음으로 미계 장비를 장착해 제작한 IL-96M여객기는 이보다 다소 작은 크기로 구소련 내에서만 운항하던 IL-86 항공기를 개량한 것으로, 3등급으로 구분된 좌석에 3백 18명을 실을 수 있고 최장 1만1천5백 km의 국제 항로를 운항할 수 있도록 설계돼 있다. 일류신사의 겐리흐 노브질로프 수석설계사는 기자회견을 통해 "일류신사는 오는 '95년 상업용 여객기를 생산하기 시작하기 위한 첫번째 발걸음을 내디뎠다"고 평가했다. 일류신사는 4월중에 첫번째 시험비행을 실시하고 6월에 열리는 파리에어쇼를 통해 국제무대에 선을 보인 뒤 오는 '95년에는 비행 안전 허가를 받을 계획이다.

#### □ 러시아, 우주정거장 미르2호 개발계획

지구상에서는 두번째 유인우주정거장 「미르2호」 계획이 순조롭게 진행돼 98년에는 우주에 그 웅장한 모습을 드러낼 것으로 보인다. 러시아는 지난 86년 인류역사상 최초로 발사·조립돼 올해로 8년째 지구 상공 3백90km에 떠있는 「미르호」에 이어 새로운 우주정거장 「미르2호」를 98년까지 완성한다는 계획을 추진하고 있다. 최근 클린턴 대통령의 재정감축 지시에 의해 레이건과 부시대 통령시절 미국의 자존심으로 추진되던 유인우주정거장 「프리덤호」 계획이 전면 수정될 위기에 있다는 점에서 러시아의 미르2호 프로그램은 더욱 돋보인다. 사실 러시아의 미르2호 프로그램도 구소련이 붕괴하면서 정치적·경제적 혼란으로 한때 무산될 처지에 있었으나 러시아 항공우주국이 우주개발에 대한 전방적인 평가를 하면서 미르2호를 가장 중요한 프로그램으로 인정하고 의회도 최근미르2호의 예산을 승인함으로써 이 계획이 예정대로 추진할 수 있게 된 것이다. 미국의 프리덤 계획에 참여하려 했던 유럽항공우주기구와 캐나다, 일본도 최근 미르2호에 공동참여를 희망하고 나섰다. 미르2호는 96년후반 이나 97년

초에 소유즈 우주선 승무원이 생활할 수 있는[베이스유닛]를 제작.발사해 98년까지는 모든 시스템이 우주공간에서 조립 완성된다. 우주정거장은 우주공간에 머물면서 사람이 사는데 필요한 산소.물.동력원 등을 자급자족 할 수 있는 최첨단우주건축시설로 각종 실험과 천체관측,인공위성수리,우주선들의 중간기지 등의 역할을 한다. 미르 2호는 미르 우주정거장과 프리덤의 개념을 그대로 유지하면서도 생물공학등 각종첨단 실험장비를 갖추고 있으며, 98년 후반에 태양광 시스템으로 에너지를 공급받게 되면 최종 완성된다.

## □ 중국 미국에서 여객기 8억달러분 구매계약

지난 9일 미보잉사에 소형 제트여객기 21대를 발주한 중국정부는 8억달러 어치의 B-767 및 B777기 구매도 검토하고 있다고 월 스트리트저널지가 12일 보도했다. 수주 감소로 어려움을 겪고 있는 보잉사는 이같은 중국측 발주가 빌 클린턴 대통령으로 하여금 오는 6월 시효가 만료되는 대중국 최혜국(MFN) 지위를 갱신하도록 하는데 도움이 되기를 희망하고 있다. 저널지는 중국이 MFN지위를 잃을 경우 보잉사에 대한 발주를 취소하고 대신 유럽의 에어버스

사에 발주하는 보복조치를 취할지도 모른다고 밝혔다. 클린턴 대통령은 중국에 대한 MFN지위 갱신 여부 결정을 내릴 때 중국의 인권사태와 무역실태를 참작해야 한다. 중국은 보잉사에 B-737-300기 20대와 B-757-200기 한대를 8억달러에 발주한 바 있다. 보잉사는 중국에 항공기 1백25대를 이미 인도했으며 이 밖에도 중국이 현재 보잉사에 발주해 놓고 있는 항공기는 69대나 된다. 작년에 중국은 약 20달러 어치의 항공기 및 부품을 보잉사로부터 사들였다.

## □ 중국 Y7-100기 비행 시뮬레이터 개발

중국 기술자들은 3년간의 노력 끝에 중국제 Y7-100항공기의 비행 시뮬레이터를 개발했다. 중국이 비행 시뮬레이터를 개발하기는 이것이 처음이다. 이 시뮬레이터는 북경비행시뮬레이터 회사가 제작한 것으로 이 회사 간부들은 앞으로 TU-154M여객기와 F8-11전투기의 비행 시뮬레이터도 개발할 계획이라고 밝혔다. 전문가들은 이번에 개발된 비행 시뮬레이터가 80년대 말의 국제기술 수준에 해당하는 것으로 제작비용은 외국에 비해 4분의 1에 불과하다고 말했다.

항공업계 간부들은 이 비행 시뮬레이터가 중국민간항공비행학교에 곧 설치될 것이라고 말했다.

## □ 중국 러시아 항공인력 및 여객기 임대 확대

중국국제항공공사는 늘어나는 승객 수요에 대처하기 위해 러시아에서 조종사, 승무원, 정비사 등의 인력과 여객기를 함께 임대하는 계약을 늘리고 있다고 관영 신화통신이 10일 보도했다. 신화통신은 중국국제항공공사가 올해 러시아로부터 이같은 방식으로 일류신-86기 11대와 투폴레프-154기 11대를 임대할 것으로 보인다고 말했다. 이 통신은 이같은 계약에 따라 첫 일류신86기가 지난 9일 중국에 도착했다고 전하고 이항공기는 이번 달부터 북경-광주, 항주-하얼빈 노선을 운항한다고 덧붙였다. 중국은 지난해 7월 처음으로 신 항공공사가 우즈베크공화국으로부터 일류신-86기 2대와 조종사, 승무원 등 관련 인력을 모두 임대하는 계약을 맺음으로써 이같은 임대를 개시했으며 러시아로부터 임대한 여객기중 한대는 지난달 보잉 여객기가 운항하던 기존의 북경-광주노선에 투입됐다. 그러나 이 러시아 여객기에 구매에 수십억달러를 투입하는 등 여객기 확대를 위해 노력하고 있으나

국내 경제 성장에 힘입은 항공여객 수요를 감당하지 못하고 있으며 무리한 항공서비스 확대로 안정상의 문제점도 노출시키고 있다.

## □ 중국 항공업계 대호황

경제성장으로 항공수요가 급증하면서 중국항공업계가 대호황을 누리고 있다. 향후 15년간 중국에서 8백대의 여객기 수요가 예상되고 있는 가운데 중국항공사들은 해외에 여객기를 대거 발주하고 있고 급한 노선에는 임대여객기를 투입하고 있으며 외국인 조종사, 승무원 확보에도 적극 나서고 있다. 미국을 방문 중인 중국통상사절단과 미 항공기업체 보잉은 9일 중국민항 (CAAC)이 보잉에서 1백 41인승「737-300」 20대와 1백 85인승「757-200」 1대등 여객기 21대를 8억달러에 구매하기로 합의했다. 중국민항은 금년 말께 보잉에 여객기를 대량 추가발주할 예정이다. 보잉은 지금까지 중국에 판매한 여객기가 1백25대, 수주잔량이 이번에 계약한 21대를 포함해 69대에 달하며 올해 중국에 납품할 여객기가 총출하 여객기의 14%인 47대나 된다고 발표했다. 또 리스회사를 통해 보잉의 여객기 21대가 중국항공사들에 인도될 것이라고 밝혔다. 중국북부항공과 중국북서항공은 이달초 유럽4개국

권소시업인 에어버스에 처음으로 「A300-600R」를 6대씩 발주했고 중국남부항공은 에어버스사와 대당 8천만 달러에 달하는 「A340」 6대에 관한 협상을 벌이고 있다. 중국 국영항공사들은 「웨트리스」(항공기 조종사 승무원 등을 함께 빌리는 일괄 임대형태로 구조련으로부터 「일류신」과 「터폴레프」 16대를 임대할 예정이다. 미국의 맥도널더글라스(MD)는 지금까지 상해항공업공사와 합작으로 중국에서 「MD-82」35대를 조립생산했고 「MD-90」공동생산에 관해서도 협의중이다.

#### □ 중국 차세대 통신위성 내년초 발사

중국은 내년초 차세대 통신위성을 발사할 예정이라고 관영 영자지 차이나 데일리가 지난 10일 보도했다. 이 신문은 판 베냐오 중국우주과학기술원장의 말을 인용 동방홍3호의 첫시리즈가 조립을 거쳐 마지막 시험단계에 있다면서 2.2톤인 이 위성은 8년간 작동한다고 설명했다. 판 원장은 새 위성은 수명이 거의 끝나가고있는 3개의 실험용 장거리 통신위성을 대체하게 된다고 말했다. 중국은 지난 70년대이래 33개의 위성을 지구궤도에 쏘아 올렸다.

#### 4. 아시아 지역

##### □ 일본·스페인 기술교류 활발

일본·스페인간 기술교류가 우주, 환경, 해양개발, 로봇산업등 광범위한 분야에서 활발히 추진되고 있다. 스페인 정부에는 최근 대일통상확대를 목표로 종합 4개년 계획 「프랜하폰」을 수립, 이 가운데서 기술협력의 촉진을 최우선 과제로 선정했다. 스페인의 대일 기술협력기술창구인 스페인 비지니스테크놀지 오피스(SBTO)에 따르면 스페인은 93년 활동 계획을 마련, 대일 기술협력 가능성이 높은 30안건을 선정했으며 이중 16건의 기술협력이 실행을 위한 막바지 조정단계를 거치고 있는 것으로 전해지고 있다. 대일 기술협력과 관련 SBTO의 한 「관계자는 “당분간 우주, 환경보전, 해양개발, 로봇등 4분야에서 의 협력을 우선 추진할 방침”이라고 말해 첨단산업에 대한 스페인의 높은 관심을 표명했다. 그는 이어 양국간 기술협력 형태는 지금까지의 일방적인 대일기술수입과 달리, 상호협력 형태를 지향할 것이라고 말했다. 스페인의 이같은 방침에 따라 조만간 일본에도 스페인의 과학기술이 사상 처음으로 도입될 예정이

다. 스페인의 폴리에스터 마라가사는 고속도로의 중앙분리대와 측면에 사용되는 박스(섬유강화플라스틱(FRP)제조)의 제조기술을 일본측에 제공키로 했다. 일본측은 박스 속에 흙을 넣어 식물을 심거나 콘크리트를 넣을 수 있는 독특한 설계기술을 도입, 조만간 대량생산에 들어갈 계획이다. 현재 절충중인 양국간 기술협력안건의 하나는 일본의 NEC와 스페인의 사무사간 협력프로젝트를 들 수 있다. 이 두회사의 관계자에 따르면 NEC가 통신위성용 트랜스폰더를 개발하는 대신 사무사가 서브시스템 기술에서 협력하는 안이 유력시되고 있다. 데이터통신 분야에서는 일본 무선이 하드웨어, 텔레포니카 시스템사가 소프트웨어를 소유하는 형태로 기술협력 방안이 활발히 논의되고 있다. 이밖에 스페인 측이 기술협력 실현을 강하게 희망하고 있는 분야는 아스팔트기술, 인공시각 이용기술, 에이즈 감염방지를 위한 의료기구, 해양개발 기술 등이다. 이 가운데 아스팔트의 경우는 우천시 미끄러짐을 효과적으로 방지하고 착색이 용이한 기술을 일본측과 공동으로 개발하기를 희망하고 있다. SBTO의 한 관계자는 이같은 기술을 소개, 협력을 실현하기 위해 테마를 특화한 전시회 등을 적극 개최할 방침이라고 말했다.

### □ 일본 슈퍼점보 및 초음속 여객기 개발 착수키로

일본 통산성과 운송소는 국내 항공업체들과 함께 6백-8백인승형 슈퍼점보 여객기와 초음속 수송기(SST)의 공동개발에 착수할 것이라고 니혼게이자이(일본경제)신문이 13일 보도했다. 이 신문은 일본이 이달 말 이 계획 추진을 위한 위원회를 구성한 뒤 9월에 내수 전망에 관한 검토작업에 들어갈 것이라고 전했다. 이와 관련, 앞서 미 보잉사와 유럽의 에어버스사 등도 오는 21세기에 현업 배치한다는 목표아래 슈퍼점보 여객기 개발계획을 이미 밝힌 바 있다. 니혼게이자이 신문은 일본의 이번 슈퍼점보 여객기 개발계획에 동참하는 회사는 미쓰비시중공업, 가와사키중공업, 일본항공(JAL), 전일항(ANA), 저팬에어시스템(JAS)등이라고 말했다.

### □ 일본, NEC사 대만에 위성 제조기술 이전

일본의 NEC사는 24일 대만의 엔지니어링 그룹인 테코전기기계사에 인공위성 부품제조 기술을 이전하는 협정을 체결했다고 테코사가 25일 발표했다. 테코사는 이 협정에 따라 NEC사가 10개 위성



부품제조 기술을 4년 후 이전하게 된다고 밝히고 이같은 첨단기술의 획득 목적은 3개의 과학통신 위성을 발사하려는 정부로부터 계약을 따내려는 데 있다고 말했다. 데코사는 또 이전되는 기술에는 동력, 통신, 컴퓨터 등이 포함되며 이러한 기술은 다른 정밀사업에도 응용될 수 있다고 말하고 잠재력이 있는 아시아의 위성 시장을 개척하기 위해 NEC와의 협력을 추구할 것이라고 덧붙였다.

### □ 대만, 내년부터 자체 개발 전투기 대량생산

대만은 18일 자체개발한 전투기들을 94년부터 한달에 2대꼴로 대량생산할 것이라고 밝혔다. 이 통신문은 중산과학기술연구소 항공기개발센터의 책임자 후아 호시 춘 소장의 말을 인용, 지금까지 6대의 자체개발 방어전투기(IDFS)를 공군에 인도했으며 이 전투기들은 F-16 전투기 제조사인 미 제너럴 다이내믹스사와 합작개발했다고 전했다. 항공기개발센터는 또 앞으로 전투기 한대당 조립시간을 현재의 16개월에서 12개월로 줄일 것이라고 말했다. 진리안 국방부장은 대만은

국토방위를 위해 1백30대의 자체개발전투기들을 생산할 것이라고 밝혔다. 대만 공군은 앞으로 대만 제전투기 1백30대를 비롯해 미제 F-16S 전투기 1백60대, 프랑스제 미라주 2000-5S 전투기 60대등을 보유할 계획이다.

### □ 대만TAC사-영국BAe사, 항공기 리스회사 합작설립

제트여객기를 공동생산하기로 합의한 바 있는 대만 항공기제작공사(TAC)와 영국 항공기 제작회사(BAe)는 항공기 리스회사를 합작설립하기로 합의했다고 대만의 상업시보가 19일 보도했다. 이 신문은 TAC와 BAe가 1차로 각각 5백만달러씩 투자하여 이 항공기 리스회사를 설립할 것이라고 말하고 앞서 지난 1월 양사가 합작설립한 아브로 인터내셔널 항공기 제조회사(AVRO INTERNATIONAL AEROSPACE LTD.)로부터 자차 여객기를 구입하게 될 것이라고 밝혔다. TAC와BAe는 지난 1월 각각 약3억8천2백만달러씩 출자하여 AVRO를 설립, 지역항공 서비스를 위한 단거리용 여객기를 공동개발하기로 한 바 있다. AVRO는 영국의 우드포드와 대만의 대중에서 제트 항공기를 조립생산 할 계획이며 대만산 1호기는 '94년에 완성될 예정이다.

## 5. 기타 지역

### □ 중동지역 항공기 수요 급증 전망

유럽의 항공기메이커연합체인 에어버스사는 향후 중동시장의 수요가 크게 증가할 전망이라고 밝혔다. 동사는 앞으로 20년간 중동의 항공기 대수가 현재의 300대에서 550대로 늘어날 전망이며 이 증가 대수중 상당부분을 유럽항공기메이커들이 차지할 것이라고 말했다. 동사의 디디에 르노르망 마케팅기획이사는 세계 어느 지역보다 중동지역의 항공물량이 빠른 속도로 증가하고 있으며 향후 20년간 중동지역의 항공기수가 550대에 달해 전세계의 5%세어를 차지할 것이라고 말하고 현재 가동되고 있는 중동의 항공기 300대중 3분의 1 이상이 에어버스사 항공기라고 밝혔다

### □ 화란 KLM항공 베트남 취항재개

네덜란드의 KLM항공은 31일부터 암스테르담과 베트남의 호치민시 간에 정기 취항을 개시한다고 방콕에서 청취된 '베트남의 소리' 라디오 방송이 29일 보도했다. 이 방송은 KLM항공이 이 노선에 매주 1회 취항하며 말레이시아의 팔라룸푸르를 경유지로 한다고 전했다. KLM은 지난 1975년 베트남의 공산화 직후부터 베트남 취항을 중단해 왔다. 한편 KLM은 최근 미국 제4위 항공사인 노스웨스트와 업무제휴에 들어갔는데 노스웨스트는 몇몇 아시아 국가들에 취항하고 있으나 미국의 대베트남 경제 제재 조치로 인해 베트남에 대한 정기 취항은 못하고 있다.

□ 중동, 향후20년간 항공기 수요 550대 예상

유럽의 에어버스사는 최근 향후 20년간 중동국가 항공사들의 항공기 구매대수가 5백50대에 이를 것으로 내다보고 이중 상당부분이 에어버스구매가 될 것으로 예측했다. 에어버스가 판촉활동을 위해 중동을 순방중인 에어버스사의 판매 기획책임자인 디디어 레노르망씨는 중동의 항공기 구매수요는 세계시장의 약 5%라고 말했다. 현재 중동지역 항공사들이 보유하고 있는 여객기는 약 3백대로 이중 3분의1이 넘는 1백27대가 에어버스 항공기라고 그는 기자회견에서 밝혔다.

□ 북한 고려민항 방콕 첫 취항

북한의 고려민항(에어고려)이 승무원 20여명을 포함한 50명의 승객을 태우고 방콕의 돈무왕 국제공항에 도착, 평양-방콕 노선에 첫 취항했다. 김요웅 사장을 앞세우고 이날 돈무왕 국제공항에 도착한 고려민항은 1백70좌석의 구소련제 일류신 62로 방콕까지의 비행시간은 6시간이 소요됐다. 김사장은 공항에서 기자회견을 갖고 "고려민항이 평양-방콕취항케 된 것은 태국과의 정치, 경제적인 우호증진을 위한 것"이라면서 "방콕취항을 계기로 앞으로 동남아 노선을 확장해 나갈 방침"이라고 말했다. 고려민항의 방콕-평양간 왕복항공료는 5백달러로 주 1편 운항한다.

## V. 참고자료

### □ 수입추천 및 관세감면확인 현황('93.1.1~4.28)

<단위: US\$>

구분	관세감면확인		수입추천		계	
	신청건수	금액	신청건수	금액	신청건수	금액
계	33	70,324,626	94	133,581,083	127	203,905,709
'93.1	7	15,497,553	14	320,229	21	15,817,782
'93.2	8	11,428,472	30	10,791,562	38	22,220,034
'93.3	8	26,189,176	30	121,793,717	38	147,982,893
'93.4	10	17,209,425	20	675,575	30	17,885,000

### □ 1990-1993년도 항공우주산업 분야별 생산실적

<단위: 백만 US\$>

구분		1990	1991	1992	1993
기체	수출	92.9	115.6	143.6	151.4
	내수	29.1	90.3	223.9	302.7
		122.0	205.9	367.5	454.1
엔진	수출	30.6	45.0	46.8	64.7
	내수	36.4	45.8	64.6	82.0
		67.0	90.8	111.4	146.7
항공전자	수출	6.5	7.5	15.2	17.7
	내수	15.0	18.5	11.2	3.3
		21.5	26.0	26.4	21.0
계	수출	130.0	168.1	205.6	233.8
	내수	80.5	154.6	299.7	388.0
		210.5	322.7	505.3	621.8

\* 1993년 실적은 잠정치임

## VI. 알 림

### □ 항공기 및 동부분품 수입추천제도 보완

- 한국항공우주산업진흥협회에서는 '93. 4. 10부터 항공기 및 동부분품 수입 추천을 위한 세부기준을 마련하여 시행하고 있다.
- 항공기 및 동부분품의 수입추천제도는 대외무역법 제19조와 동법시행령 제35조의 규정에 근거하는 것으로서 수출의 지속적 증대와 무역의 균형을 촉진하기 위하여 산업설비 수출, 전략물자의 수출, 방산용 원료기재의 수입, 항공기 및 동부분품의 수입, 국가별 수출입의 균형을 유지하기 위한 물품의 수입 등에 대하여는 수출입공고에 불구하고 별도로 수출, 수입승인할 수 있도록 한 규정에 따라 항공기 및 동부분품의 수입의 경우 별도 공고에 의거 한국항공우주산업진흥협회장의 수입추천에 의거 수입승인 하도록 되어있다.
- 동 수입추천 업무는 '93년 이전까지는 한국기계공업진흥회에서 수행하였으나 '93.1.1부터 한국항공우주산업진흥협회로 이관된 것으로서 상공자원부로부터 승인받은 항공기 및 동부분품 수입추천요령에 의하면 추천기준이 가격, 납기, 수량, 품질수준 등에 있어서 국내제작, 공급이 곤란한 것으로 되어있는 등 기준이 불명확하여 국산화 실적이 미미한 현재까지는 신청대로 추천되는 실정이었으나 점차 항공기산업의 국산화가 진척 되어감에 따라 세부기준의 마련이 필요하게 되었다. 따라서 동 협회에서는 수입추천제도의 목적인 수출의 지속적 증대와 무역의 균형을 촉진함과 아울러 현행의 불명확한 기준을 보완하고 산업발전에 부응하기 위하여 현행 대외무역법 및 수입추천요령의 수입추천기준에 충실하도록 '93년도 세부기준을 마련하게 되었다.
- 동 세부기준의 주요내용 중 기본방침을 국산공급가능항공기 및 동 부분품을 사전예시하여 추천을 제한하고, 완제기 수입의 경우는 도입계약전에 대응구매

등을 사전협의토록 함과 동시에 가격, 납기, 품질 등이 기준 미달시 수입을 허용하되 심한 입초 발생시 수입시기를 조정 또는 제한할 수 있도록 하였다. 또한 수입추천의 기본원칙을 완제기 및 국내조립의 경우 국산대체 유사기종이 없거나 정부 또는 민간의 개발계획이 없거나, 국산대체 유사기종이 있더라도 가격, 납기, 품질 등이 기준에 미달하거나, 유사기종개발계획이 있더라도 개발계획과 관련된 기술이전이 보장되는 경우 수입추천이 가능하도록 함과 동시에 기타 단품제조용 부품에 있어서도 국산대체가 가능시는 수입추천이 불가하나 가격, 납기 등에 있어서 국내조달이 불가하다고 판단시 수입추천이 가능토록 하는 등 제도의 목적에 충실하되 항공운송업 및 제조업계인 민원인의 수요를 보장할 수 있도록 제도운영의 탄력성을 기하도록 하였다.

- 또한 수입추천 내용의 사후관리를 강화하면서 동 기준 시행이전에 기도입계약된 완제기 수입의 경우 사전협의 등 기준적용을 배제토록 하는 등 민원의 편의를 도모하기 위한 세심한 배려를 하여 항공산업의 양축이라 할 수 있는 제조산업과 운송사업이 조화롭게 육성발전하도록 노력함과 동시에 동 세부기준은 매년 폭넓은 의견을 수렴하여 개선·보완해 나가기로 하였다.

## □ 제40회 파리국제항공우주전시회 안내

(SALON INTERNATIONAL DE L'AERONAUTIQUE ET DE L'ESPACE)

항공 및 우주산업 분야에서 세계최대의 전시회로서 명성을 얻고 있는 파리국제항공우주전시회가 1993년 6월 11일부터 20일까지 프랑스 파리의 부르제(LE BOURGET)공항에서 개최된다.

1993년 파리 에어쇼의 규모

- 전시장 총면적 : 60만 평방미터
  - 실내 전시장: 53,000 평방미터
  - 실외 전시장: 30,000 평방미터
- 2900회선의 전화
- 58개국 2685명의기자 : 2080 신문기자 605 TV 라디오기자 1341 기타매체

- 만 3천 2백대 주차시설 확보
- 40만명 방문객 예상
- 10만장의 전시회 포스터 스티카 발행
- 42만장의 전시회 팸플렛 발행

개회식

- 1) 프레스 개방시간 : 6월 10일 목요일 (9시30분) -  
6월 20일 일요일 (9시30분 -18시)
- 2)전문가들을 위한 개방시간 : 6.11, 6.12, 6.13, 6.19, 6.20 (9:30 - 18:00)

개막식

6월10일 프랑스 대통령의 개회사로 본 박람회가 시작되고 프랑스 우주항공산업협회(GIFAS)사장, Mr. Henri Martre의 환영인사, 파리국제항공우주전시회 조직 위원장 Serge Dssault의 전시회 안내가 있을 예정입니다.

항공우주산업 발전을 위한 의견이나 신개발품 또는 주요 행사등 본 동향지에 기고할 내용이 있으시면 협회 기획과 편집담당자에게 연락하여 주시면 감사하겠습니다.

(전화: 553-5681/2)