항공기산업의 발전 전략

조 옥 찬
〈인하대학교 항공우주공학과 교수〉

1. 항공기 산업이란?

일반적으로 우리는 항공산업이라는 말을 흔히 사용하는데, 이 용어는 사용자에 따라 혹은 사용목적에 따라 서로 다른 의미로 사용하고 있다. 교통부나 항공운수업체 쪽에서 사용하는 항공산업은 항공기를 이용하여 여객과 화물을 수송하는 운송 교통수단으로서의 운송 서비스업을 지칭하고 있는 반면, 상공자원부와 항공기 제조업체쪽에서의 항공산업은 항공기 및 관련 부속기기류 또는 관련 소재류를 제작 가공 조립하여 생산하는 제조업으로서의 항공기 제조산업(혹은 항공기 산업)을 지칭하는 경향을 보이고 있다. 따라서, 우리는 항공산업이라는 말을 막연히 사용할 것이 아니라 앞으로는 이 말을 운송서비스 산업으로서의 항공운송산업(Air Transportation Industry)와 제조업으로서의 항공기산업(Aircraft Industry)으로 명확히 구분하여 사용하는 것이 타당할 것이다.

2. 항공기 산업의 사회경제적 특성과 그 제약 요인

항공기 산업은 다른 제조업과는 다른 몇가지 특성이 있으며 이러한 특성 때문에 항공기 산업 자체가 갖는 발전 및 개발에 대한 제약이 또한 존재하게 된다.

첫째, 항공기 산업은 연구개발형의 고부가가치 산업이며 동시에 타산업에 대한 전후방 파급효과가 큰 선진국형 산업이라고 할 수 있다. 항공기는 생산인력 1인당 원재료 사용액이 적으며 제품당 중량가격이 매우 높다. 예를 들자면, 항공기의 부가가치율은 자동차의 거의 두배에 달하며 컴퓨터에 비하여도 18%정도 높다. 그리고 항공기 산업은 기계·전기·소재등의 기술이 복합적으로 어우러져 구성되는 종합기술 산업으로서 이러한 분야의 기술 진척을 촉구하는 동시에 그 성과를 타 산업분야에 확산시킴으로써 산업간 기술파급효과의 중핵적 역할을 수행한다. 동시에 항공기 산업의 발전에 따라 그 나라의 국방산업(전투기용)과 교통산업(여객기용)의 발전을 견인하게 되는 후방효과도 커지게 되는 특성을 가지게 된다. 그러나 항공기 산업은 이러한 산업적 특성, 즉 복합생산 기술분야라는 특성 때문에 연구개발 투자규모가 매우 클 뿐만아니라 실패할 확률도 매우 높다. 또한 자본회수 기간도 길다. 그리고, 개발 기간이 장기간이므로 개발기간 동안의 기술적 진부화를 축소하면서 미래 기술을 수용하기 위해서는 개발비용의 부담이 과중하게 된다. 즉 미래 환경 변화에 대한 예측이 어려움에 따라 미래 수익이 매우 불확실하게 되는 위험부담이 크다는 제약요인을 갖고 있다.

둘째, 항공기산업에의 신규 참여는 매우 어렵다. 항공기산업은 새로운 제품을 개발하는데 필요한 연구 개발기간이 장기간이고 대규모로 소요되는 개발비 또한 매우 급격하게 증가하는 추세에 있다. 더욱이 생산비용의 체감성이 매우 클 뿐만아니라 생산비의 회임기간이 매우 길기 때문에 처음부터 일정 경제규모 이상 생산할 수 없어 신규 참여 회사로서는 초기의 막대한 개발비와 생산설비 유지비용 및 생산비용을 감당하기 매우 어렵다. 그리고, 항공기는 수십만개 부품의 조성이므로 이를 공급할 수 있는 공급회사의 계열화가 용이하지 않다. 그리고, 항공산업은 경기 변동에 대한 탄력성이 낮

음에 따라 기존 업체는 물론 특히 신규참여 업체로서는 불경기 도래시 연쇄 파급효과로 치명적 타격을 맞을 수 있으며 이에 따라 도산의 위기를 맞기 쉽다. 이는 항공기산업이 타산업분야에 비해 고정시설 및 설비투자에 대규모 자금이 소요될 뿐아니라 불경기시 기투자된 시설·설비·규모·인력규모를 수요감소에 즉각 대응하여 축소하거나 타부분으로 전환이 용이치 않기 때문이다.

셋째, 항공기산업은 독과점 형태의 시장구조를 형성하고 있다. 즉, 항공기는 가격이 고액일 뿐 아니라 특수공공목적을 위한 것이어서 수요면에서는 군 또는 대형항공사로 고객의 분포가 제한 되어 있고 공급면에서는 앞서 언급한 대규모의 개발 시설비의 매우 긴 자본의 회임기간 때문에 소수대형업체의 독과점이 이루어지고 있는 양방향 독과점 형태의 시장구조를 형성할 수 밖에 없으며 이에 따라 사업구조의 저변화가 이루어지기 힘들다는 제약요인을 갖게 된다.

넷째, 항공기는 엄격한 기술평가의 대상이 된다. 즉, 항공기의 안전성은 탑승 승무원과 탑승객의 안전과 직결된다. 예를 들면 설계, 정비, 조작상의 결함이나 오류에 의해 대형 참사를 초래할 수 있는 가능성이 항상 존재하게 된다. 만일 어느 특정 업체가 가스터빈을 개발하여 실용화 한 이후 어떤 부정적인 영향이 나타난다면 이를 업체 단독으로 수습하기는 매우 어려운 실정일 것이다. 항공기의 안전성 검증을 위한 품질인증에 소요되는 비용이 항공기 개발비용과 거의 맞먹는 고액이며 장기간의 기간이 소요됨과 동시에 품질인증은 국가가 직접하게 되므로 기술력이 확보되지 않는 국가나 회사는 항공기 산업에 진출하기 매우 어렵다.

다섯째, 항공기술산업은 군 수요에 의해 주도되었으며 현대전 및 미래전에서 핵심 전력으로 부각되고 있다. 그러나 군수에 응할 수 있는 업체의 자격은 엄격히 제한되며 군사력 유지 차원에서 국가적으로 그 기술이전 또한 제한되고 있는 실정이므로 이러한 특성이 항공기 산업 발전에 제약요인이 된다고 할 수 있겠다.

3. 국내 항공기 사업의 현황

국내 항공산업은 1950년대 미군 항공기의 창정비를 바탕으로 시작되었으며 1970년대 후반들어 500MD 헬리콥터 기술도입 생산, 80년대 초반의 F5-E/F 기술 도입 생산사업을 계기로 항공기 제작사업에 참여하게 되었다. 이러한 군 항공기 기술도입 생산은 과거 박정희 대통령의 자주국방태세 확립이라는 대명제를 배경으로 하고 있다. 당시의 군 항공기 산업은 대한항공을 주계약업체(최종 조립업체)로 하고 엔진 조립업체로 삼성항공이 선정되어 이를 담당하였다. 이러한 것이 1987년 KFP(현재의 F-16 기술도입 생산 사업) 주계약업체 선정과정을 통해 삼성항공으로 기체 주계약업체가 변경되었으며 그후 1990년대 초의 군항공기사업 재편을 통해 대한항공은 UH-60 헬리콥터 생산 주계약업체, 대우중공업은 경전투헬기 주계약업체로 선정되어 현재의 항공3사 체제가 성립되게 되었다.

또한 89년부터는 현대정공이 BK117이라는 민간 헬리콥터의 조립생산을 겨냥하여 항공산업에 참여하여 현재 국내의 기체생산 및 조립업체는 4개사 체제를 형성하게 되었고 한라중공업은 91년에 무궁화 통신방송위성의 발사체 부품에 국내 참여업체로 선정되어 우주산업에 발을 들여놓게 되었으며 이를 계기로 항공산업에 까지 진출하고자 움직이고 있다. 이외에도 항공전자, 소재와 관련해 30여개 업체가 항공산업과 관계를 맺고 있으나 이들 업체의 규모는 아직 크다고 할 수는 없다.

현재 국내 산업체의 외형적 생산규모는 5억달러 수준으로 88년 이후 연평균 24.2%의 비교적 높은 성장률을 나타내고 있으며 이중 약 50%를 수출하고 있다. 국내 생산 내역은 군항공기산업의 하나인 UH-60 헬리콥터 생산산업과 군항공기의 정비 및 엔진 유지부품생산 등이 있으며 금년부터는 KFP 생산사업이 보다 본격화될 것이다. 또한 수출은 B747등 대형여객기 부품의 하청 생산사업 등이 있다. 이러한 생산활동은 그 규모에 있어 타산업에 비해 매우 적은 규모(전 제조업의 0.1% 수준)에 불과한 상태로 우리나라의 항공산업이 아직까지도 초기 도입단계에 있음을 나타내 주고 있는 것이다.

그러나 국내 내수규모에 있어서는 결코 적지 않

은 25억불 수준에 있으며, 이들 중 거의 80%에 달하는 물량이 수입으로 충당되고 있어 향후 발전 가능성은 매우 높다할 것이다.

국내 항공산업의 현황

(단위 : 백만불)

구 분	'88	'90	'92	년평균 증가율
생 산	214	218	509	24.2%
수 입	1,445	1,215	2,174	10.8%
내 수	1,570	1,897	2,482	12.1%
수 출	89	136	201	22.6%

주) 중고기 수출제외 (자료 : 상공부)

기술수준 측면에서는 그동안 수차례의 기술도입 생산사업과 군 창정비 사업으로 인해 설비 및 부품가공 및 조립분야에서는 비교적 높은 기술수준에 있다. 그러나 항공기 설계 분야와 항공전자, 계기계통 그리고 시험평가분야 등 타분야는 극히 열악한 기술수준에 있어 전반적으로는 세계 30여개 국가중에서 20위 수준에 머물러 있다.

그러나 앞서 살펴보았듯이 우리나라의 항공산업의 규모가 아직까지 유치단계에 머물러 있고 기술수준의 열위로 인해 산업의 특성인 고부가가치화를 실현시키지 못하고, 항공기가 대표적인 무역수지 적자품목의 하나인 현상황을 타파하기 위해 상공자원부를 중심으로 정부에서는 항공기산업 육성을 위한 국가적 중장기 계획을 수립중에 있으며 이러한 계획에는 중형항공기 개발사업과 항공 기술개발을 위한 투자와 국내 산업체의 과당경쟁을 배제하고 규모의 경제를 실현시키기 위한 전문화·계열화 구축이 진행될 예정으로 있다.

특히 작년초부터 경향의 각지상에서 언급되고 있는 중형항공기 사업은 그동안 정부의 항공산업 육성정책이 국방산업에 전적으로 의존해 왔던 과거의 추세를 크게 벗어나는 것으로 향후 항공산업이 민수산업 위주로 형성되고 있다는 신호탄으로 받아들여지고 있으며 특히 그 규모가 총 2500억원 수준에 달하고 그중 50%인 1250억원을 정부에서 지원해 줄 예정으로 있어 산업계에 있어 비상한 관심을 갖기에 충분하다. 더우기 산업연구원에서 항공우주산업진흥협회의 용역에 의해 전문화, 계열화에 대한 연구가 최근 끝난 시점에서 중형항공기 개발 컨소시움의 주관회사 선정여부가 향후 국내 항공 사업계의 판도에 커다란 영향을 미칠 것이라는 판단에 도달하고 있다. 또한 과거 자동차·조선사업의 예에서와 같이 일단 선발 참여업체로 인정받지 못할 경우 합리화 조치등과 같은 후발업체의 참여제한 문제까지 예상할 수 있어 장기적인 세계판도에도 영향을 미칠 수도 있는 가능성이 내재하고 있다. 더우기 조선, 자동차, 경부고속전철, 제2이동통신사업과 같은 대형 국가사업이 조정완료된 상태에 있어 중형항공기 사업과 다목적 실용위성과 같은 대형 국책개발사업 참여를 위한 대기업간 경쟁은 자연스런 귀결이라 할 것이다.

이러한 배경에 따라 기존업체 혹은 신규참여를 희망하는 업체는 이들사업의 사업자 선정과 같은 향후 정부결정 과정에 보다 유리한 위치를 점하기 위한 각종 전략을 구상케 하고 있으며 이러한 결과가 최근 각 업체들의 해외협력체결로 나타났다고 판단할 수 있을 것이다.

그러나 업체간의 과당경쟁은 국가적인 차원에서 볼 때에는 바람직하지 않은 결과를 가져올 수도 있다. 그 예의 하나로 중국의 항공공업총공사와 삼성항공, 대우중공업 등이 상호협력을 위한 협정을 체결한 바 있고, 한라중공업도 중국의 항공공업총공사 산하의 북경항공국과 협정이 체결되어 있는 등 증폭적인 현상이 나타나고 있으며 현재 개별기업간에 구상되고 있는 기술도입 생산계획이나 공동개발계획도 그 면면을 고찰하면 비현실적이거나 구상단계에서 머무르고 말 가능성이 매우 높은 내용들이 포함되어 있는 것을 부인하기는 힘들다.

따라서 국내 항공산업체의 최근 동향을 액면 그대로 받아들이기 어려운 현실이며 다만 2000년대 차세대 항공사업체로 성장하기 위해 혹은 생존을 유지하기 위한 기업 전략적 측면이 더 강하다고 볼 수 있을 것이다.

항공산업은 서두에도 언급하였듯이 개별 기업차원에서의 산업이라기 보다는 그 나라의 산업구조 고도화, 국제협력 및 분업화 국가간의 상품, 국민공공 교통수단 제공, 안보외교적 육성등 공공재적 산업특성이 강한 바 단일기업의 이윤추구를 위해 민간자율에 맡길 것이 아니라 모든 항공산업국들

이 그러하듯이 국가가 주도해 나가야 할 산업인 것이다. 민간자율에 맡길 것은 민간자율에 맡기고, 국가가 주도할 것은 국가가 국가 경영측면에서 소신을 가지고 추진하여야 할 것이다. 아무리 「민간자율」을 주장하는 문민정부라 할지라도 이 선이 희석된다면 우리의 미래를 준비하는 국가경영에 차질이 있지 않을까 우려된다고 하지 않을 수 없다.

4. 우리나라의 문제점과 경쟁력 강화 방안

우리나라가 항공기 산업에 진입하기 시작한지 벌써 40년이 지났으나 아직 우리나라는 세계 항공기산업 참여국중 최하위 그룹에 속해 있다. 우리나라의 자동차공업, 조선공업, 반도체공업, 가전공업 등은 세계 1,2위 내지는 선진국과 세계시장에서 겨루고 있는데 아직 우리나라는 우리가 개발한 변변한 상용항공기 한대조차 없는 실정이다.

왜 항공기산업은 이렇게 되었을까? 그리고 문제가 있다면 이런 문제를 어떻게 해결하고 우리나라의 경쟁력을 제고시킬 수 있을까?

첫째, 정부내에 항공기산업/기술 관련 부처간의 종합조정기구가 없기 때문에 이의 조속한 설치가 필요하다. 현재 경제기획원, 국방부, 상공자원부, 교통부, 체신부, 과기처 등으로 분산되어 있는 항공분야의 관련 사업 및 기술개발 등의 업무를 기획, 심의하고 집행할 기구가 없다. 따라서 각 관련 행정부처는 관련사업과 기술 개발을 집단이기주의 내지는 할거주의에 의하여 자기부처에 유리한 방향으로 기획·집행하고 타 부처의 의견은 묵살해 버리곤 하였었다. 또한 이로 인해 산업체 또한 동일분야에 경쟁적으로 집중참여하여 경제규모를 살리지 못하고 산업경쟁의 약화를 초래하게 되었던 것이다.

따라서 정부는 유명무실화된 항공우주산업정책심의회를 활성화시키고 미국의 NASA나 불란서의 CNES 같은 기능을 하는 대통령 직속의 항공우주산업 기획단(가칭)을 설치하여 각부처로 분산되어 있는 항공 관련사업을 종합·구성·기획·심의·집행하게 하여 이 기획단에서 단기성 산업기술중 취약기술 부분과 국가차원에서 도전해야 할 첨단기술을 고려한 국가과학기술종합계획의 일환으로 항공우주 개발 계획을 수립하여 지속적으로 추진 집행하게 하고, 각 부처로 분산되어 각기 독립적으로 기획·추진되는 항공관련 국내 대형 프로젝트를 상호연계하여 추진하게 하는 것이 바람직하다.

둘째, 현재와 같은 기계가공 위주의 생산사업으로서는 항공기산업의 특성인 고부가가치의 창출이 미흡하다. 항공기산업의 부가가치는 대부분 설계개발분야에서 유발된다. 그러나 생산기술은 우리나라가 어느정도 수준에 올라 있다고 볼 수 있으나 개발경험 미흡으로 설계개발 기술은 극히 낙후되어 있다. 이는 우리나라의 항공기산업이 군수요위주로 구성되었으므로 개발보다는 전력증강에 주력을 두어왔던 관계로 어쩔 수 없었던 것은 이해가 가나 앞으로는 국가에서 대형 개발 프로젝트를 창출하여 우리나라의 낙후된 설계·개발·시험평가 기술의 제고에 더욱 노력을 집중해야 향후 우리나라의 항공기산업이 21세기에 존속해나갈 수 있을 것이다.

셋째, 항공관련 연구기관의 역할분담이 시급하다. 한정된 연구인력, 연구예산을 분산시켜 연구의 Critical Mass(최소 필수인원) 형성을 저해하므로써 항공부문에 공히 심각한 문제를 야기하여 왔다. 국방부 소속 연구소인 국방과학연구소의 제○개발본부와 과기처산하 출연 연구소인 한국항공우주연구소가 각기 군용기 부문과 민용기 부분으로 나누어서 사업과 기술개발에 참여하고 있는데 이는 세계 어느 나라에도 군용기 전문연구소와 민용기 전문연구소가 별도로 있어 과거 항공기 개발을 시도하고 있는 예가 없는 사실을 비추어 볼 때 그야말로 앞에서 언급한 부처이기주의의 결정판이라 할 수 있다. 군용 jeep차와 코란도 jeep차가 무엇이 기술적으로 크게 다른가? 더욱이 동구 공산주의의 몰락과 더불어 불어오기 시작한 동서 화해의 물결은 우리나라가 더이상 국방산업에 많은 투자를 하게끔 허용하지 않을 것이며 세계 기술 개발 추세와 우리나라의 경제규모를 고려할 때 Dual-use Technology(민·군 겸용기술)은 과감히 민쪽으로 이양하여 확보기술의 공동사용과 투자효과의 극대화를 추구하여 궁극적으로 국내 항공우주산업 경쟁력 강화에 기여하는 방향으로 역할 분담이 추진

되어야 할 것이다.

특히 국방과학연구소는 항공기계, 대형 연구장비의 확보같은 사업은 지양하고 일본의 제3연구소와 같이 군용항공기의 사용관리 및 성능평가 업무등에 주력하여야 될 것이다.

넷째, 항공기산업에 대한 세제·금융 혜택 및 재정 지원이 필요하다. 물론 지금까지의 국방관련사업(KFP, F-5 E/F, 500MD 사업등)은 100% 정부의 재정적 지원으로 이루어져 왔던 것은 사실이다. 그러나 이러한 것들은 군항공기 조달차원에서의 지원이었기 때문에 결국 생산기술은 어느정도 수준에 올라 있으나 설계 개발과 시험·평가기술은 매우 낙후되었다는 아주 기형적인 항공우주산업을 발생시킬 것이다.

따라서 앞으로는 생산시설재 뿐 아니라 항공기술개발 관련 시설재의 관세감면 기간 연장이나 감면율 확대와 관련 품목확대 초도개발시의 이자융자 및 이자보전 그리고 연구개발 투자 및 초도생산시의 보조금 지급등이 산업체에 이루어져야 할 것이다.

이와 관련하여 작년도 정기 국회에 상정될 예정이었던 항공우주산업개발촉진법의 개정이 관계 각 부처의 극심한 반대로 무산된 것은 매우 가슴 아픈일이 아닐 수 없다. 만일 본법의 개정이 이루어졌더라면 낙후된 우리나라의 항공우주산업/기술 진흥을 위한 젖줄이 될 수 있었던 항공우주산업개발기금의 조성이 가능케 되어 우리나라의 항공기산업 발전의 밑거름이 될 수 있었을 것이다.

5. 결 론

항공기산업은 근본적으로 돈을 벌기 위해 하는 사업이 아니다. 항공기산업은 최첨단 기술력, 막대한 자금수요, 높은 위험부담과 장기간의 자금 회임기간등을 요구하는 진입하고 육성하기에 매우 힘든 산업이다. 따라서 국가는 이 산업을 여타산업처럼 민간기업들에게만 맡겨놓지 않고 정부가 이 산업의 육성 보호를 위하여 직·간접으로 지원하고 있는 실정이다. 한국의 항공기 산업은 국내의 타 산업이나 제조업에 비해서 우리나라의 공업력이나 경제규모와 걸맞지 않게 터무니없이 낙후되어 있으며 세계적인 입장에서 조망하여 보더라도 항공기산업 참여국의 말석을 겨우 차지하고 있는 지경이다.

국내적으로 우리나라는 지금까지의 저부가가치의 저임금 노동집약적 산업구조로는 국제경쟁력의 회복이 곤란한 상황에 처해있다. 즉 노동집약적 상품은 임금상승과 생산성 향상의 한계로 인하여, 그리고 기술집약적 상품은 우리의 기술수준의 낙후로 외국의 기술에 의존할 수 밖에 없는 관계로 인하여 우리나라의 제조업 경쟁력도 해가 갈수록 낮아지고 있는 실정이다. 따라서 우리나라는 국민의 경제수준 상승과 민주화 욕구 상승에 따른 임금상승 및 3D 노동기피와 선진국에의 기술의존등의 장벽을 넘어 다가오는 21세기에도 계속 발전하여 선진국에 진입하기 위해서는 결국 우리나라의 산업구조를 개조하여 고임금의 기술집약적인 고부가가치 산업구조로 하루 빨리 전환되어야 할 것이다.

대외적으로 군사력 중심의 미·소 양극체제가 하강되어감에 따라 세계는 경쟁력과 기술력 중심의 마찰과 갈등의 과도기에 접어들었고 선진국들은 개발도상국의 선진국 진입을 차단하기 위한 경제·기술적 압력을 가하는 새로운 기술 주권 시대가 도래하고 있다.

이러한 움직임은 80년대의 UR(우루과이라운드) 현상의 시발로 공산품 및 농산품과 서비스부문을 모두 자유롭게 거래하지만 기술만은 지적소유권을 통해 보호하여 후발국의 기술적 추격을 억제하는 것으로 시작되었다. 그러다가 90년대에 들어서는 미국의 「미국 기술우월법안」등에서 보듯이 선진국에 의한 신기술의 개발과 선점을 통하여 후발국의 추격을 억제하는 움직임을 보여왔다. 즉, 이왕 개발된 기술의 독점뿐아니라 신기술 분야마저 선점하여 버리겠다는 것인데 이러한 후발국에 대한 견제 움직임은 앞으로는 아예 후발국의 기술개발 노력 자체를 약화시키려는 방향으로 나갈 전망이다. 다시 말하지만 과학기술 분야에 있어서도 다자간 협력협상을 추진하여 또하나의 과학기술의 UR을 만들어낼 의도를 보이고 있는 것이다.

이러한 국내·국제적인 상황하에서 우리나라의 경쟁력 강화 전략은 기존의 가격 경쟁력에서 기술(품질) 경쟁력 위주로의 방향 전환이 필요하게 된

다. 즉, 우리나라는 제조업 경쟁력 강화를 위해 고부가가치 산업구조의 전환이 시급한데 이를 위해서는 전자·항공우주·정보통신등의 연구개발 집약형 산업의 육성이 필요하다. 이중 특히 항공기 산업은 전후방 기술 파급효과가 큰 산업으로서 산업구조 저변확대와 첨단 제조기술을 견인하는 PUSH-PULL 역할이 두드러지는 산업이므로 국가가 필연적으로 주도·육성하여 그 경쟁력을 강화시킬 당위성이 존재하는 것이다.

그리고 우리나라는 작금의 국제적 환경하에서 종전의 선진국에 의한 항공 무기체계 획득/운영 차원의 국방력에서 방위산업 육성을 통한 자주국방력 제고와 국내 수요 항공기의 자체개발/생산체제를 구축하는 차원으로 방향 전환을 하여 수조원에 해당되는 국방예산을 지속적인 국가경제의 부담으로 남겨둘 것이 아니라 수출산업의 씨앗으로 사용하여야 할 것이다.

더욱이 과거에는 조선·가전·자동차산업 등이 그 나라의 경제를 이끌어 왔으나 앞으로는 항공기 부문의 시장확보가 국가발전의 관건이 될 것으로 보인다.

특히 우리나라의 경우에는 국내외 여건(국토, 자원, 기술인력)을 감안할 때 21세기 우리나라의 시장경제에 큰 영향을 미칠 수 있는 분야가 바로 항공기 산업분야라고 생각된다.

그리고 향후 10년간 3배의 규모(7,200억불)로 급성장하리라 예상되는 세계시장, 6조원 규모의 국가적 프로젝트(KFP, 중형항공기), 국제 공동개발의 국제적 추세등을 감안해 보면 우리가 살고 있는 이 90년대가 정부가 주도하며 항공기 산업을 육성하여 국제경쟁력을 강화시킬 수 있는 마지막 기회가 아닌가 생각한다.

여러분의 원고를 기다립니다.

본지는 독자 여러분과의 유대를 위하여 다음 분야의 원고를 기다리고 있습니다.
본지에 게재된 원고는 소정의 고료를 드립니다.

⊙원고분야 : 항공·우주산업과 관련한 기술, 경제등의 논설
유용한 흥미기사, 체험담, 의견등 200자원고지 30장 이내
⊙현장체험 : 감상 수필 200자원고지 20장 이내
⊙접수마감 : 매월 말일 도착분을 다음달에 게재
⊙보 낼 곳 : 서울 강남구 대치동 891-6(대지빌딩 4층)
한국항공우주산업진흥협회 편집실