

UR에 대비한 항공기산업의 발전 과제

안 영 수

〈산업연구원 수송기계실 책임연구원〉

1. UR과 항공기산업

지난 4월 UR 협상의 최종 종결로 국내 대부분의 산업이 그 영향권에 들어가게 되었다. 특히 공산품의 경우 거의 전분야에 해당하는 품목이 생산 및 수출에 있어서 이러한 국제 규범의 직접적인 규제를 받게 되어 경쟁력이 취약한 우리의 첨단기술산업 발전이 상당한 제약을 받을 가능성이 높다. 그러나, 항공기산업분야는 그 산업의 특수성으로 인해 GATT에서 다자간협상(MTN)을 위한 별도 코드(Code)로 분류되어 있고, 이것이 이번 논의에서 제외되었기 때문에, UR의 직접적인 영향권에 들어가지는 않는다. 그렇지만 현재 항공기부문의 다자간 논의가 진행중에 있어 조만간 타결될 가능성이 높다. 관례로 보아 다자간 타결내용은 산업의 특수성을 감안하여 일부내용이 다를 수 있으나 기본적으로 GATT의 기본원칙을 크게 벗어나지 못하는 것이 현실이다.

따라서 이번 UR의 내용중 항공기산업과 관련이 될 수 있는 일부 조항과, 1979년의 「GATT 민간항공기 교역에 관한 협정」 및 1992년 미·EC간 체결한 「쌍무협정」을 중심으로 국내 항공기산업 육성에 영향을 미칠 수 있는 부분을 살펴보고, 이에 대한 대처방안을 모색해 보고자 한다.

2. 국내 항공기산업 육성계획과 동향

그동안 중형항공기 개발과 국내 항공기산업의 육성을 위한 최근의 과정을 살펴보면 다음과 같이 요약할 수 있다. 먼저 정부측면에서는, 1991년

부터 「항공기산업육성 기본계획」 수립에 착수하면서 국내 항공기산업의 조속한 발전을 위해 중형항공기 개발을 구상하였다. 그 이후 몇차례의 협의과정을 거치는 과정에서, 1993년 3월에 대통령이 항공기산업 육성에 대한 의지를 표명함으로써 개발사업이 본격화되기 시작하였다. 금년 2월 정부는 중형항공기 개발에 대한 구체적인 계획을 발표하는데 이어 3월에는 대통령의 중국방문시 한·중산업협력의 대표적인 과제로 부상하게 되었다. 이 방문결과에 따라 각각의 정부를 대표하는 부처를 중심으로 「한·중산업협력위원회」를 구성, 지난 6월에 1차 위원회를 서울에서 개최한 바 있으며, 10월에는 중국에서 2차 산업협력위원회가 개최되었다.

이와 같은 정부의 행보에 따라 관련기업들의 대응도 발빠르게 진행되고 있다. 항공 5사들의 약 2년간에 걸친 소모적인 주도권경쟁이 업체간 합의로 삼성항공이 주도업체로 선정되면서 일단락되었다. 사업추진 방식은 국내에서는 주도업체에 의한 민간연구조합형으로 운용하고, 중국과는 회사를 설립 운영하는 방안이다.

그러나 이 방식은 우리가 2000년대에 세계 10대 항공기산업국가에 진입하기 위한 정부 지원에 상당한 문제점을 내포하고 있고, 이번에 타결된 UR에서 정부의 보조금 지급 및 정산과정에서 문제가 발생할 소지가 있으며, 미·EC간 타결한 쌍무협정 내용에서도 저축될 가능성이 높다. 그러므로 이와 관련한 종합적인 대응방안을 수립해야 할 것으로 보인다. 그 이유는 기본적으로 항공기산업은 정부지원이 없이는 육성이 불가능하기 때

문이며, 이에 대한 견해는 미국과 모든 선진국의 정부도 동의하고 있는 사항이다. 다만 그 차이점은 이들 국가들은 이미 경쟁력을 확보하고 있으나, 우리는 초기단계에 있는 유치산업이라는 점이다. 결국 우리가 이들 선진국과 동등한 경쟁력을 확보하기 위해서는, 과거 이들 선진국들이 항공기산업에 대해 보조금을 비롯한 각종 지원 규모 이상의 정부지원을 행해야 한다는 것으로 귀결된다. 그러나 이들 선진국은 과거 막대한 비용을 투입하여 경쟁력을 확보한 현재상황을 향후에도 유지·발전시키기 위하여, 후발국들에 대해 UR을 비롯한 국제규범을 통해 신규진입을 저지코자 하는 것이다. 따라서 이 규약에 위배되지 않으면서 지속적으로 산업을 육성하기 위해서는 이 규약들에 대한 정확한 이해를 통해 대안을 마련하는 것이 선결과제라 할 수 있다.

3. 민항기와 관련한 국제간 협정내용 분석

(1) 「GATT 민간항공기 협정의 적용에 관한 합의문」 협상배경

GATT하에서 이루어진 최초의 협상은 체결된 민간항공기 교역협정(Agreement on Trade in Civil Aircraft)이다. 주요내용은 공정한 경쟁을 통한 교역확대를 위해 군용기를 제외한 모든 항공기와 그 부분품의 수입에 부과되는 관세 및 과징금을 1980년부터 철폐기로(제2조)하는 것이었다. 또한 민간항공기 구매는 공정경쟁에 의한 가격, 품질, 인도조건 등에 따라 이루어져야(제4조)하며, 무역에 관한 기술장벽 협정(제3조), 수량제한이나 수입허가요건(제5조), 정부지원, 수출금융 및 항공기 마케팅에 관한 보조금·상계관세협정(제6조) 등에서도 GATT협정을 준수해야 하였다.

그 이후 美·유럽간 항공기부문 마찰은 중거리(medium-range), 광동(wide-body) 기종, 특히 보잉사의 B767과 에어버스사의 A300에서 격심하게 시작되었다. 모든 대형 항공기가 밀접한 대체관계(close substitution)에 있지는 않은데, 예를 들면 B747은 그 크기와 운항거리면에서 다른 항

공기의 추종을 불허한다. 그러나 A300은 B767과 서로 밀접한 대체관계를 이루면서 지속적으로 시장점유율을 확대함에 따라 치열한 경쟁에 돌입하게 되었다.

항공기산업은 미국의 세계적인 기술우위를 나타내는 최후의 보루산업이라고 할 수 있다. 이러한 산업특성에서 볼 때 에어버스사의 시장점유율 확대에 대해 미국정부 및 기업들은 유럽정부들의 보조금지원에 기인하고 있다고 비난하기 시작하였다. 시장점유율 확대의 중요한 사례를 보면, 대형여객기 부문에서 에어버스사는 1980년 25.2%에서 1989년 49.0%로 시장점유율이 증가한 반면, 보잉사의 시장점유율은 동기간 중 54.8%에서 42.2%로 감소하였다. 그리고 소형여객기 부문에서 에어버스사는 1980년까지 시장을 확보하지 못하다가 A320의 개발로 1989년 18.8%를 점유한 반면, 보잉사는 1980년 87.7%에서 1989년 53.8%로 그 시장점유율이 감소하였다.

이에 대해 유럽은 에어버스사에 대한 정부금융 지원은 완전 상환될 것이라고 반박하면서, 오히려 미국기업들이 국방관련 기술의 이전을 통해 간접적인 지원을 받고 있다고 비난하였다. 이에 대응하여 미국의 생산업체들은 에어버스사의 불공정한 가격전략과 그것을 가능케한 불공정한 유럽정부의 보조금을 비판하고 나섰다. 특히 기존의 미국기술에 기초한 A300개발과는 달리 A320은 보잉사에 심각한 경쟁위협이 될만한 중요한 기술혁신을 포함하고 있었기 때문이었다. 미국은 에어버스사의 보조금에 대해 301조 발효나 상계관세 활용을 고려하면서도 GATT의 다자간 협상보다는 쌍무협상을 선호한 반면, 유럽측은 보조금이 원칙적으로 상환되며 1979년 협정은 각자의 교역에 대해 부정적 효과를 갖는 정부지원을 피하기 위해 노력한 것이라는 이유로 미국의 불만에 대해 문제없다고 주장하였다. 미국은 1990년 독일이 에어버스사에 대해 환율변동에 따른 수출액의 손실부문을 보상한 사례를 들어 GATT에 제소하였다. 이 사례는 GATT 보조금 협정 제9조에 위배된 것으로 판정받았다.

(2) 미국·EC간 쌍무협정의 주요내용

1) 1992년 미국·EC간 쌍무협정 체결배경

에어버스사의 지속적인 성장은 미국정부와 기업의 대응방안에 혼란을 일으켰다. 미국정부는 에어버스의 보조금에 대해 미무역법 301조 발효나 상계관세 활용을 반복적으로 고려하였으나, 미국기업들은 유럽이 최대 항공기 시장이었으므로 유럽의 보복적 위협에 휩싸이기를 원치 않았다. 그들은 1979년 「민간항공기 교역에 관한 협정」을 기반으로 하는 쌍무협상을 선호하였다. 클린턴 행정부는 1992년 7월 이후 「GATT민간항공기 협정의 적용에 관한 합의문」의 확장협상이 진행중인 점을 고려하여 양자간 협상을 통해 EC의 보조금 지급을 제한하려는 노력을 하는 한편, 항공기산업에 대한 직접 보조금, 항공기술콘소시엄(정부와 기업이 약 100억달러 규모의 공동투자)을 통해 미국 항공기산업의 경쟁력 강화를 추진하고 있다.

한편, 에어버스사와 보잉사는 동협상을 마무리 지음으로써 MD사가 대만의 TAC와 국제공동개발을 추진하는 것을 제동걸고자 하였다. MD사는 새 항공기 개발착수에 따른 개발비용과 기술적 위험이 커짐에 따라 국가적으로 항공기산업을 육성하고자 하는 대만을 끌어들이려 재정적·기술적 위험을 축소하려고 하였다. 대만은 MD사와 공동으로 MD-12X 대형여객기 개발을 목표로 개발사업자금의 40%에 달하는 20억 달러를 투자할 계획이었다. 이에 대해 에어버스사와 보잉사는 이미 과잉생산능력으로 어려움을 겪고 있는 세계시장에 새로운 항공기의 진입은 가격인하, 제품선택영역의 확대, 제품성능의 제고 등을 통해 소비자 잉여를 증가시키긴 하지만, 경쟁이 더욱 치열해짐에 따라 생산의 규모의 경제효과를 줄이고 생산비용을 증가시켜 생산자수익을 감소시킬 수 있다고 비난하였다.

이러한 우려에 대비하여 에어버스사는 보잉사와의 협상을 서둘러 미래에 보조금을 지원받는 새로운 외국 경쟁자의 진입을 억제시키고자 하였다. 보잉사 역시 수익을 잠식할 수 있는 무역 혹은 보조금에 의한 새로운 항공기의 진입을 회피

하고자 하였다.

2) 체결내용

이 협정은 향후 미국과 유럽에서 개발되는 100인승 이상의 민간항공기에 대한 정부지원활동에 적용되는 내용이다. 협정의 가장 핵심은 항공기 개발에 대한 정부의 사전자금지원은 총개발비용의 33%를 초과할 수 없으며 17년 이내에 충분히 상환될 수 있는 프로그램에 한정시키는 것이었다(〈표〉 참조). 에어버스사는 17년 이내에 정부차입비용으로 총개발비용의 25%를 먼저 상환하며 나머지 8%는 정부차입비용 +1%의 이자율로 17년 이내에 상환함을 규정하였다.

한편, 간접적(군사적) 지원이 민간항공기 생산에 관한 불공정한 이윤과 관련되거나 항공기 국제교역을 저해해서는 안된다는데 상호동의하고 간접적 지원에 따른 이득은 각서명국의 매출총액의 3%, 각회사의 연간매출액의 4% 이내로 제한시켰다. 또한 이 이윤은 기본적으로 정부 R&D프로그램을 통해 습득된 기술로부터 실현된 민간항공기 프로그램 개발비용의 감축분으로 계산하기로 하였다.

그러나, 기지급된 보조금 및 협정발효 이전에 확정된 생산보조금은 협정대상에서 제외되 더 이상의 생산보조금은 허용하지 않기로 합의하였다.

전반적으로 볼 때, 이 협정은 유럽의 에어버스사에 대한 보조금지급을 계속 허용하였다는 이유로 비난받기도 했지만, 1979년 항공기협정에 비해 상당히 개선되었다. 즉, 항공기산업의 중요한 경제적 특성으로 인해 신형 항공기 개발을 위한 정부지원이 완전히 없어질 수 없다는 점을 고려할 때, 오히려 모든 참가자들에게 해를 입히는 수익 이전형을 만들었다는 점에서 의미있는 결정이었다고 볼 수 있다.

한편, 이 협정은 새로운 규칙들을 1979년 GATT의 민간항공기 협정에 반영하며 모든 서명국들에 의해 채택되어야 한다는 제안을 명시하고 있다.

〈표〉 미·EC간 쌍무협정 내용(1992)

구 분	내 용
대상 항공기	100인승급 이상의 모든 민항기
직접보조금 규모	1. 항공기 개발사업에 대한 정부의 직접보조금은 총개발비의 33%를 초과하지 못함. 2. 이 개발비용은 17년 이내에 상환되어야 함.
이자율	1. 에어버스사는 총개발비의 25%를 17년 이내에 정부차입비용으로 먼저 상환함. 2. 나머지 8%는 정부차입비용 +1%의 이자율로 17년 이내에 상환함.
상환조건	에어버스사는 로열티나 대당 판매에 따라 상환함(과거 에어버스사는 지불시기를 늦게하는 조건으로 이자상의 혜택을 누렸음).
기지원 사항	기지원하였거나 현재 진행중인 사업의 정부보조금 지원은 제외시킴.
간접보조금	1. 간접(군사) 보조금이 민항기 생산에 관한 불공정한 이득과 관련되거나, 항공기의 국제교역을 저해해서는 안됨. 2. 간접보조금 지급에 따른 이득은 각서명국 매출총액의 3%, 각 업체 매출액의 4% 이내로 제한함. 3. 이 이득은 기본적으로 정부의 R&D 프로그램을 통해 습득된 얻어진 민항기 개발비용의 감축분으로 계산됨.
지급, 상환의 명확성	1. 규칙적·체계적 기준하에서 신규 개발사업에 대한 정부보조금 총액과 총개발비에 대한 보조금 비중, 보조금 교부조건에 대한 정보교환에 동의하여야 함. 2. 또한 정부의 직접보조금 지급 및 상환과 관련한 모든 자료와 명시가능한 모든 간접보조금 지급사항에 대한 정보교환에 동의해야 함. 3. 그리고 보조금 상환방식과 계획 상환기간에 대한 정보를 포함, 사전적 보조금 지급과 계약 사항에 대한 모든 자료제공에 합의하여야 함.
장려 및 상쇄	1. 1979년 GATT협약의 장려책에 대한 규정을 명확히 함으로써 1992년의 동협정은 항공기구매에 따른 정부의 특혜 공여금지를 강화시킴. 2. 양측 모두 이러한 장려책이 외국의 군사적 또는 경제적 지원과 항공기 착륙권을 포함하고 있다는데 동의함.
긴급지원에 대한 예외	1. 항공기 생산업체가 생존·재정상의 위협에 처할 경우 협정내용에서 한시적으로 제외될 수 있음. 그러나 개발보조금 조항은 예외임. 2. 그러나 이러한 한시적 중단은 상대방 대표와 협의하여 이를 입증할 수 있는 모든 정보를 공개해야 하며, 그 대책에 대해서도 충분히 설명해야 함.
생산보조금	더이상의 생산보조금은 지급하지 않음.
지분추가	1. 지분추가 문제는 논의하지 않음. 2. 그러나 양측은 본 협정의 효력에 해가 되는 방법의 지분추가는 피해야 함.
분쟁해결 절차	1. 양측은 본 협정의 이행을향해 점검하기 위해 매년 2회 이상 협의를 해야 함. 2. 협정과 관련한 의견교환 요구는 언제든지 가능하며, 이 논의는 요청후 30일 이내에 실행되어야 함.

자료 : Laura D'andrea Tyson, Who's Bashing Whom? - Trade Conflict in High-Technology Industries, 1992, 11.

4. UR의 분야별 협상타결에 따른 영향

UR의 타결에 따라 국내 항공기산업에 영향을 미칠 수 있는 분야별 내용을 보면 무역에 직접적인 영향을 미치는 제도인 관세 및 비관세장벽과 경쟁력에 영향을 미치는 보조금 문제, 그리고 기술장벽 등이다.

1) 관세 및 비관세 장벽

현재에는 모든 항공기 및 부품은 수입에 대해 무관세로 수출입되도록 규정하고 있다. 그러나 국내선으로 운용되는 항공기 부품에 대해서는 관세를 부과하고 있으며, 금년부터는 국제선 여객기에 사용되는 부품에 대해서도 50%의 관세율을 적용하고 있어 UR이 본격화 될 경우 이의 직접적인 영향이 예상된다.

한편, 비관세장벽에서는 국내 산업발전을 위한 자금조성 목적으로 수입항공기에 대해 수수료를 부과할 경우 직접적인 규제요건이 될 수 있다.

2) 보조금

보조금 제한의 범위를 생산보조금 뿐만 아니라 기술개발보조금까지 확대하였다. 이것은 특히 UR 이후 미국이 기술정책을 주요 적용협상 과제로 주목하고 있기 때문에 중요한 의미를 가진다고 볼 수 있다. 기술정책에는 연구컨소시엄에 대한 정부의 지원, R&D에 대한 정부보조금 지급, 공동 R&D에 대한 반독점규제 예외조치, 생산협력관계, 정부출연 R&D에 의하여 생성된 지적재산권의 대기업이전, 정부연구소의 설립 운영 등이 포함된다. 따라서 정부의 기술정책은 해당국 기업의 R&D를 직·간접적으로 지원함으로써 무역에 영향을 미치게 된다.

UR에서는 보조금조항에서 기술정책들 중 일부가 다루어지고 있으며, 쌍무적인 교역·과학기술협정에서도 기술정책이 부분적으로 규정되어 있다. 그러나 미국 스스로가 그동안 정부주도의 R&D지원을 많이 수행하여 온데다가 향후 R&D 보조금을 포함하는 기술-산업정책을 추진할 움직임도 있기 때문에 미국이 얼마나 적극적인 태도를 보일지는 미지수이다.

미·유럽간 마찰을 해결하는 과정에서 보조금 금지의 영역이 생산보조금에서 기술보조금까지 확대되었다. 항공기산업 후발국인 한국의 생산제품이 향후 마찰의 대상이 된다면, 생산 뿐만 아니라 기술개발부문까지 지원할 수 없게 될 가능성이 있다. 그러나 1992년 미·유럽간 협정의 내용으로 보아 현재는 기술개발에 관련하여서는 마찰의 소지가 적다. 즉, 특정제품 및 품목에 대한 기술개발의 경우, 기초기술은 연구개발비의 50%까지, 응용기술은 25%까지 정부가 직접 지원할 수 있다.

그러나 미·EC간의 쌍무협정 내용이 국내 개발대상인 중형항공기까지 확장된다면 보조금의 지원은 더욱 제약 받게 된다. 즉, 총개발비용의 33%를 초과하지 못하는 규정을 그대로 원용할 경우 현재 정부가 계획하고 있는 50%의 보조금은 불가능하다.

또한 현재 UR에서 규정하고 있는 보조금의 성격이 특정성이 있다고 판단되는 경우 금지보조금이나 조치가능보조금 및 상계관세에 관한 규정이 적용된다. 특정성의 경우는 ① 보조금 지급기관, 또는 관련법률이 일부기업에 대한 보조금지급을 명확하게 제한하는 경우 ② 소수 특정기업에 국한되는 보조금 ③ 특정기업에 대해 지나친 거액의 보조금 지급 ④ 보조금 지급에 있어 공여기관이 재량권을 행사할 경우에 해당된다. 이는 우리가 계획하고 있는 중형항공기의 개발에 대해서 연구개발조합형식의 민간컨소시엄으로 하지만, 강력한 추진체계를 위한 주도업체 방식은 특정성의 규제요건인 ③항에 직접적으로 제약을 받을 가능성이 높다.

3) 기술장벽

GATT에서는 기술장벽을 포장, 등급표시를 포함한 기술규정과 표준, 그리고 기술규정 및 표준에의 적합을 평가하는 절차가 국제무역에 불필요한 장애가 되는 것으로 암묵적으로 규정하고 있다. 즉, 어떤 상품의 기술명세에 대한 기준의 차이에 따라 발생할 수 있는 국가간의 상품이동에 대한 장애를 의미한다. 이번 UR에서는 최종제품 뿐만 아니라 공정 및 생산방식까지도 표준화의

적용대상으로 삼고 있다.

항공기부문은 각 국가별로 독특한 품질인증(Quality Assurance:QA)제도를 구축하고 있다. 대표적인 국가인 미국은 운수성 산하의 FAA(Federal Aviation Administration)를 통해 생산 또는 수입되는 항공기에 대해 엄격한 품질인증을 요구하고 있다. 항공기가 실질적으로 수출되기 위해서는 사전에 대상 수출국의 품질인증을 획득하는 것이 선결과제이며 그 기간은 최소 1년에서 약 3년까지 소요되는 경우도 있고 어떤 경우는 품질인증을 획득하지 못하여 수입이 금지된 사례도 있다. 한편, 유럽은 과거 개별 국가단위의 품질인증제도를 채택하였으나 EC통합을 계기로 지난 1992년에 유럽 19개국이 연합하여 JAA(European Joint Airworthiness Administration)를 설립, 역내 표준화를 서두르고 있다.

국내 중형항공기 생산이 본격화되어 수출할 경우 최대시장인 미국 및 유럽의 품질인증제도로 인해 수출에 직접적인 영향을 받을 것으로 예상된다. 부품 수출 역시 현재에는 하청납품단계에 있어 발주기업이 품질인증을 받으므로 무리가 없으나, 향후 기술축적으로 인한 자체 부품개발을 통한 수출이 이루어질 경우 이 부문이 영향을 받을 가능성이 있다.

(3) 품목별 영향

1) 최근의 미·EC간 주요 쟁점사항

1992년 기 체결된 보조금부문의 쌍무협정의 합의사항에 대해 클린턴 행정부가 불만을 터트리고 있다. 협상 대상품목의 범위에 대해서도 미국측은 100인승급 이상의 대형항공기에서 중소형항공기 및 엔진, 부품을 포함한 모든 품목에 대해 협상대상에 포함시키려는 의도를 갖고 있다. 이에 대해 유럽은 대형여객기에만 국한시키는 것이 바람직하다는 견해를 보이고 있다.

특히 유럽은 중소형항공기 중에서 컴퓨터기는 미국이 경쟁력을 완전히 상실한 반면, 유럽이 비교우위를 가지고 있는 제품에 대해 규제하려는 처사는 이해하기 어렵다는 입장이다.

2) 중형항공기 개발사업

현재 정부에서 개발예정인 중형항공기개발사업은 개발기종의 좌석규모에 따라 UR에서 미치는 영향력이 달라진다. 당초 정부가 계획하였던 50~80인승급의 항공기를 개발할 경우 현재 UR에서 협상이 미타결되었기 때문에 당장에는 미치는 영향이 없다. 그러나 현재 미국과 EC가 협상을 계속하고 있어 조만간 타결될 가능성이 높는데 이 경우 타결후 2~3년내에 직접적인 영향을 받을 것이다. 그 주요인은 현재 정부의 개발사업에 대한 정부보조금이 50%로 계획되어 있기 때문이다.

최근 중국과의 협력을 본격적으로 추진하고 있는 100인승급 터보 팬 중형여객기를 개발할 경우 미·EC간 쌍무협정에 직접적으로 저촉되므로 당장 마찰을 일으킬 가능성이 높다. 그 이유는 100인승급의 제트여객기는 현재 미국과 유럽 공동의 에어버스, 네덜란드만이 생산하고 있기 때문인데, 한국과 중국이 공동으로 개발하여 이 시장에 대한 진입을 시도할 경우 이 국가들이 한국과 중국에 대해서 협상을 제의해 올 것이기 때문이다.

3) 부품, 엔진의 생산 및 수출문제

부품의 생산 및 수출문제는 대부분의 후진국에서 자국의 산업발전을 위해 여객기 수입에 따른 오프셋(Off-Set)의무를 부과하여 수출을 확대하고 있다. 이 부문에 대해 미국은 자국의 부품산업 후퇴를 가져오고, 고용을 감소시킬 뿐만 아니라 무역의 왜곡을 심화시키는 행위라고 규정, 이에 대한 규제를 강화하고자 하고 있다.

(4) 품목별 영향 종합검토

현재 추진중에 있는 중형항공기 이외의 품목은 국내 항공기산업 육성정책에 변화가 없는 한 단기적으로는 그다지 큰 영향을 받지 않을 것으로 판단된다. 중형항공기 개발사업은 좌석규모가 100인승 이하일 경우는 단기적으로 영향이 없을 것으로 판단되나, 그 이상일 경우는 미·EC로부터 직접적인 규제를 받을 가능성이 높다.

그러나 좌석 규모가 소규모일지라도 최소한 향후 5년 이내에 직접적인 영향을 받을 가능성이 높

으므로 중장기적으로는 상당히 불리하게 작용할 수 있다. 항공기산업은 그 특성상 단기간에 육성이 불가능하고 최소한 20~30년의 장기적인 안목에서 지속적이고 대규모의 정부보조금이 수반되어야 육성이 가능하다. 특히 항공기산업은 유럽의 에어버스사의 성공예에서 보듯이 연구개발자금이외에도 막대한 규모의 생산보조금과 정부의 마케팅지원이 행해져야 성공가능성이 높다는 사실을 고려할 때 이 부분에 대한 대책이 시급하다.

종합적으로 볼 때, 장기적 산업육성 측면에서 이러한 통상압력을 회피하면서 개발보조금 뿐만 아니라, 생산보조금을 비롯한 정부의 각종보조금을 지속적으로 지원할 수 있는 방안을 수립하여야 할 것이다.

5. 정책과 과제

(1) 정부측면

기본적으로 UR 이후 기술개발정책이 적용마찰의 대상이 될 것으로 예상되므로 항공기산업의 육성을 서둘러야 할 필요가 있다. 특히 1992년 미·EC간 합의문에서 동협정 발효 이전의 민간항공기 개발 프로그램에 대한 정부지원은 수혜자에게 더 유리하게 수정될 수는 없지만 협정적용대상에서 제외하고(제2조), 동협정 발효시 민간항공기 생산에 지원키로 확실히 약속된 것은 제외되어 있기 때문에(제3조) 우리나라의 항공기산업 육성정책은 더욱 시급히 실천되어야 한다.

다음으로, 최대한 「GATT의 민간항공기 교역에 관한 협정」 가입을 2000년대 이후로 연기하는 방안을 검토하여야 할 것이다. 1992년 이후 미국측이 우리에게 대해 읍저버 자격으로 참여할 것을 계속 요청하고 있으나 읍저버는 중형항공기 개발 후, 정회원은 2000년대 초로 연기하도록 해야 할 것이다. 이것이 불가능할 경우 특정성에 관련한 정부보조금 지급방식에 대한 검토가 다시 이루어져야 한다. 현재 논의되고 있는 연구조합형 개발 방식은 문제발생의 가능성이 있다. 대만은 1992년 읍저버로 참여하기 이전인 1991년에 민관공동의

법인인 TAC를 설립하여 정부보조금 규제를 회피하고 지속적인 산업육성을 위한 구체적인 장치를 마련한 사실을 주목할 필요가 있다. 기본적으로 정부투자기관의 연구개발을 비롯한 기업활동에 대해서는 제재를 가하고 있지 않고 있다는 사실을 주시할 필요가 있다. 또한, 기술개발관련 보조금 뿐만 아니라 생산보조금에 대한 지속적인 지원을 위한 대책도 마련해야 할 것이다.

또한 EC 및 대만, 인도, 인도네시아 등 우리와 이해를 같이하는 국가들과의 공동보조를 통하여 지속적인 반대 의견을 개선, 협상시기를 최대한 연기하는 전략을 취해야 한다. 협상내용에 있어서도 산업육성에 따른 개도국에 대한 유예기간 허용, 보조금 지급비율의 상향조정, 후진국의 민항기 옵션에 대한 허용 등을 받아내도록 노력해야 할 것이다.

기술장벽의 표준화에 대비, EU 및 미국 등 주요국과 정부차원의 상호 감항성 증명(Bilateral Airworthiness Agreement: BAA)을 추진해야 한다. 각국의 품질인증 관리기관은 정부이며 품질인증시에도 제품개발 비용의 5~10%에 달하는 막대한 자금이 투입되므로 BAA의 체결을 정부가 주도해야 할 것이다. 이것이 실질적인 무역장벽의 요인이 되고 있으므로 항공기를 수출산업화하기 위해서도 필요하다.

관세는 부품에 대해 부과하고 있는 관세율의 철폐가 필요한데 특히 국제선용 여객기의 부품에 대해서는 종전과 같이 무관세로 환원해야 할 것으로 보인다. 수입 항공기에 대한 수수료를 부과할 경우, 최대한 빠른 시일내에 추진하고 그기간도 90년대 말까지로 한정해야 할 것이다.

마찰이 발생할 경우, 다자간 협상으로 유도할 수 있는 방안을 미리 강구해야 한다. 항공기산업이 국가안전보장을 확보하기 위한 전략산업, 큰 기술파급효과, 대규모의 연구개발자금이 필요한 연구개발집약산업이라는 이유로 계속적인 정부개입이 기정사실화 된다면, 국제적 수준에서의 적절한 정책적 과제는 혁신과 경쟁을 고무시키면서도 가장 해악적인 형태의 개입을 금지할 수 있는 다자간 규제를 만드는 것이 가장 최선의 방법일 것이다. 미국은 기업경영의 범세계화에 대응

하여 범세계적인 경쟁의 규칙을 확보하여야 한다는 주장으로 다자간 협상방식을 채택할 것으로 보인다.

실제로 미국과 EC는 1992년 7월 이후 민간항공기 확장협상을 개최하여 동년 4월에 합의한 「GATT민간항공기 협정의 적용에 관한 합의문」의 다자화와 동적용범위의 확대를 제의해 오고 있다. 그러나 현재 일부에서 우려하고 있는 바와 같이 OECD국가들만의 협상이나, 미·EC 2자간 협상 등 선진국 중심의 협상에서 우선적으로 타결을 본 뒤 개도국을 따라 오도록 하면서, 개별 국가, 특히 개도국에는 쌍무적인 통상압력 혹은 일방적 조치를 취할 가능성도 있다.

이에 대해 우리나라로서는 입장이 유사한 국가들과 사안별로 협력관계를 구축하여 공동대응함으로써 쌍무협상에서 보다는 유리한 위치를 확보하는 것이 바람직할 것이다. 이를 위한 대안으로서 개도국간 역내시장 수요를 대상으로 한 항공기의 공동개발을 들 수 있는데 중국과 개발계획에 있는 중형항공기사업은 그 좋은 사례라 할 수 있다.

다른 한편으로는, 미국 또는 EC국가들과 공동개발하여 마찰을 회피하는 방안을 생각해 볼 수 있다. 공동개발을 계획하고 있는 중형항공기사업은 한·중 양국의 기술수준 열위로 제3의 기술지원을 받기 위한 협력선이 필요할 수 밖에 없다. 따라서 제3의 협력선을 채택할 때, 반드시 이들 국가의 업체들을 고려대상에 넣어야 할 것이며 이 중에서 통상마찰에 가장 큰 영향력을 발휘하고 있는 업체를 면밀히 검토하여 이 업체를 우선적인 협력선으로 채택하는 방안도 생각해 볼 수 있다.

(2) 기업측면

현재 국내 항공기산업의 여건상 기업들의 대응에는 상당한 제약이 따른다. 그 이유는 국내 항공기산업의 수준이 현재 생성기에 있는 단계이고 독자적인 상품의 개발 및 수출이 이루어지지 못하고 있는 유치산업이기 때문이다. 특히 항공기산업은 정부정책에 의해 결정되는 바가 대부분이

므로 정부차원의 대응이 필수적이다.

그렇다고 해서 UR에 대비한 기업차원의 대응 전략이 불필요하다고 말할 수는 없다. 이와 관련한 분야별 기업들의 대응전략을 살펴보면 다음과 같다.

먼저, 기술장벽과 관련한 규격 등 표준화와 관련한 분야에서의 품질인증체계 구축노력이 필요하다. 비교적 낮은 비용이 수반되는 국제하청에 의한 항공기 부품분야에서 부품납품시 선진업체의 품질인증 및 관리체계기법을 습득하여 장기적으로 자체적인 품질인증체제를 갖추도록 노력해야 할 것이다. 또한 각종 군용기사업에서 습득한 각종 규격(Mil-Spec)을 조속한 시일내에 체계화시키는 작업을 서둘러야 할 것이다.

둘째, 선진국의 기술보호주의에 적극 대비, 기술습득 노력을 극대화하여야 할 것이다. 첨단기술에 대한 선진국의 기술이전 회피에 대비하여 현재 추진되고 있는 각종 군용기사업에서 개별업체의 현재 손익을 떠난 장기적 차원에서 기술흡수를 극대화하는 전략이 필요하다. 또한 자체적인 기술축적을 통해 갈수록 격화되고 있는 기술보호장벽을 극복할 수 있을 것이다.

기다립니다.

本誌는 독자 여러분의 소식을 소중하게 생각하고 있습니다. 비록 개인의 평범하고 작은 기록일망정, 그것이 本誌에 하나 둘 쌓여질 때, 산업에 대한 공감대 형성을 위한 새로운 역사가 창조될 수 있다고 확신하기 때문입니다.

- 회사소식, 개인소식 무엇이든 좋습니다.
- 관계된 사진 또는 대표자 사진 첨부하여 내용을 본지 편집실로 보내주시기 바랍니다.