

# 세계 우수 항공기 메이커의 최근동향

포커의 몰락여파와 향후진로를 점쳐본다

본지 편집위원 서병홍

## 포커파산의 여진

최근 벌써 몇달째 항공기 산업계에 서는 네델란드 포커사의 파산 이야기로 끝이 없다. 하기가 77년이라는 긴 세월동안 미국의 거대 항공기 제조회사들과 유럽의 공동경영 회사들 틈에서 용하게 자리를 지켜온 포커사였다. 그것이 1세기를 채우지 못하게 파산선고를 해야하는데 따라 파생될 문제는 결코 작지않다.

여기서 몰락한 귀족 포커사의 내력을 더듬어 보면 세계 제1차 대전시인 1919년에 설립되어 한때 독일군에 군용기를 납품한 적도 있지만 포커는 유럽중에서도 소국에 속하는 네델란드의 간판기업이었고 2차대전 이후에 거대한 여객기가 하늘을 누비는 틈새에서 그보다는 규모도 적지만 유지비도 적게드는 100인승 미만의 여객기 F-27, F-28등을 개발해 세계시장에서 명성을 떨쳐 그 존재를 빛냈던 화려한 시대도 있었다.

그런 포커사가 차츰 경영위기에 몰린것을 동서 냉전의 화해 무드와 걸프전으로 인한 여객의 감소, 그리고 세계적인 불황의 여파에다 유사기종의 과다경쟁으로 인한 항공기 시세 하락에 더하여 달러 가치의 하락으로 인한 실질 수입의 감소를 견디지 못한 것이

파산의 원인으로 꼽히고 있다.

포커는 늘어난 경영적자를 감당하지 못해 1992년에 독일의 다임러 벤츠사에 몸을 팔기로 약정하고 1993년 4월에 정식 조인을 했으니 결국 만 3년을 더 견딘 셈이다. 이때의 조건은 벤츠사가 총 주식의 78%를 소유하고 네델란드 정부가 22%를 소유하는 합작 형태를 취해 벤츠사에서 자금을 대었다. 그러나 93년은 3억달러 이상의 적자를 냈고 이어 94년에도 3억달러가 넘게 적자를 냈으며 95년은 상반기만도 4억달러 가까운 적자를 보였다. 여기서 벤츠는 필요한 당장의 구제자금 14억달러중 자신이 6억달러 정도는 낼 터이니 네델란드 정부에서도 8억달러 정도 내도록 종용했으나 결국 네델란드 정부의 구제금융 거절로 파산이 결정된것이란단다.

원래 다임러 벤츠사가 포커사를 사들이게 된 배경에는 벤츠사측이 항공 우주부분의 규모를 키우기 위해 마침 경영난에 허덕이는 포커를 지목하여 흡수합병 형식을 취했던것이다. 그런 가운데 지난해인 1995년은 수주량이나 완제기 인도등에서 전년보다 업적은 늘었지만 역시 적자규모가 너무 커져 어쩔수 없는 형세가 되어 버린듯하다는 것이 항공기 제조업계의 일반론이다.

포커가 공식적인 파산선고를 하기 이전에 우리나라의 삼성항공이 항공기 제조부분의 인수를 고려하고 있다는 설도 나돌았다. 이와 때를 같이하여 캐나다의 항공기 업자도 역시 포커를 살뜰한 눈치를 보였으나 어느 나라나 선뜻 대들지 못해 결국 지난 3월 15일 파산선고를 내고 말았다.

이에 따른 후유증은 만만치 않다. 그중 첫째가 한때 1만명이 넘던 근로자가 지금은 절반정도이지만 5,664명의 종업원이 4월부터 일자리를 잃게된것을 들수 있다. 네델란드와 같이 인구가 적으면서도 대외 통상으로 복지 국가를 건설한 나라에서 일시에 5천여명의 실직은 국가재정에 바로 영향을 미친다. 그것은 실업보험을 당장 지급해야하며 그렇다고 마땅한 일자리가 곧 생기지도 못하기 때문이다.

둘째는 동체나 부품을 제조 납품하는 계열 기업들이 당장 제품값을 못받는 것과 아울러 일자리가 줄어드는 문제이다.

예컨대 날개를 제조 공급하던 영국의 쇼트 브러더스사, 방향타를 납품해 온 일본의 후지 중공업, 그리고 항공 전자장비 전장품등을 만들어 대어준 필립스, 미국의 GE사, 일본의 일부 전자회사 등 연쇄적으로 피해를 볼 기업은 하나들이 아니다. 또한 엔진 메이

커인 톨스 로이스사와 아울러 벤츠사의 항공기 부품 부문등도 타격을 입을 것이 확실하다.

따라서 포커사의 파산 여파는 항공기 제조라는 기업경영이 얼마나 어렵다는 산 증거로 되어 각국의 동종 제조업체는 더욱 몸을 사리고 경영의 합리화에 나설것이 주목되고 있다.

### 중형기 시장의 승자 다름

70석이상 140석 미만의 여객기를 중형여객기라고 규정한다면 세계는 바야흐로 중형기 시장의 군웅 상쟁 시대라고 간주할수 있다. 게다가 세계 중형기 제작의 제일인자로 자타가 손 꼽았던 포커사가 파산의 지경에 이른데 즈음하여 중형기 제작업체들은 “잘하면 자신이 선두에”라는 기대 아래 신종개발과 아울러 시장점유를 위해 너도 나도 총력을 기울이고 있는 형편이다.

우선 그동안 포커와 라이벌 관계에 있는 ATR사가 열세를 만회할 절호의 기회를 잡는데 비해 여기에 BAe와 전기 ATR이 합작한 AIR(Aero International Regional)이라는 새회사가 70~80석 규모의 컴퓨터기 시장에 나설 준비를 마련중이라고 전한다.

브라질도 역시 현재로서는 자국내의 교통행정용의 100석 미만 체트 여객기를 개발하는 중에 있다는 사실은 이미 알려진 일이며 여기에 한국과 중국이 공동으로 100석급 여객기의 개발이 상당한 수준에 와 있는 것으로 세

계시장에 알려져 있다.

아시아에서 또하나 무시할 수 없는 세력은 바로 인도네시아이다. 지난 싱가포르 에어쇼에서 인도네시아는 N2130 이라는 여객기의 모형을 전시한데다 수하르트 대통령 자신이 국영항공기제조회사의 회장으로 취임하는 열성을 보이고 있다.

유럽세로는 스웨덴의 SAAB사가 포커의 제조라인 일부를 떼어서 살수 없을까하는 타진설도 나오고 있고, 그것이 SAAB 2000급의 중형기 생산에 이용된다면 역시 중형기 시장은 상당히 치열한 경쟁국면이 연출될 것으로 믿어도 될것같다.

세계의 항공기 업계에서 왜 중형기 시장이 특히 격화하느냐에 대해 생각해 볼 필요가 있다.

대중교통은 철도의 개발과 고속화로 대량의 인원과 화물을 염가로 운송하게 되어 이것이 산업발전을 크게 촉진했다.

그 다음에 나온 수송수단이라면 그것은 항공 수송이다. 아직도 수송 단가면에서는 철도와 비교가 되지 않지만 자동차나 기차가 자유자재로 통행하지 못하는 대양횡단, 산악넘기등의 면에서 신속성과 더불어 효율면에서는 항공기를 대적하지 못한다. 그래서 미국은 말할것도 없고 캐나다, 호주 등 선진 각국이 이미 항

공기 이용으로 국내의 행정, 산업, 치안 등 각 분야에서 큰 역할을 하고 있는 사실이 실증 되었기 때문에 후발국들의 추월 노력은 당연하다.

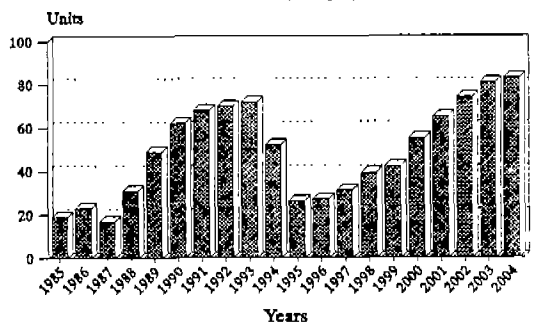
그래서 중국, 인도, 브라질, 인도네시아 등 각국은 국내용 컴퓨터기의 자가 생산을 서둘러 있고 그것을 세계시장에까지 연결하려는 노력이 한창이다.

이런 배경을 두고 DMS의 예측을보면 1985년부터 과거 10년간은 1992, 93년에 최고의 수요를 보인것이 차츰줄어 작년, 금년, 내년까지를 바닥으로하고 98년부터 수요가 늘기 시작하여 향후 10년간은 안정된 수요증가를 내다 보고 있다. 그것은 세계적으로 경기가 호전되는데 따라 국제승객도 늘겠지만 항공이용이 크게 증가할 것이 확실시 되기 때문이다.

### 유행 끝난 4발기

지금까지 장거리를 날고 300석 이상의 초대형기라면 으레 4발의 점보기를 생각했었다. 그러나 보잉사의 777기 성공을 본 항공기 업계는 제작비가 아무래도 더 많이 드는 4발 점보기 보다는

70~100석급 항공기 시장의 변화



엔진의 추력을 늘린 쌍발기 쪽을 선호하는 경향이다. 미국에 대항하여 에어버스사가 A340을 만들어 한때 경쟁에 참가 했지만 A330, A321 등의 기종을 개량함으로써 보잉 777에 대항하는 자세를 보이고 있다. 이런 동향으로 볼 때 항공기업계에서는 이제 4발의 점보 제트기 보다는 좌석수를 늘리더라도 엔진의 추력을 높여 쌍발로 만들 노력이 계속 될것 같다. 엔진의 수가 많아지는 것은 정비와 유지에 그 만큼 인력과 시간과 비용이 많이드는 결과를 가져 오기 때문에 유지비와 운항비의 절감을 내세워 판로 개척에 이점을 차지하고 제조원가를 절감하려면 역시 4발기는 이제 유행하지 않을것 같다.

### 제작기간의 단축

세계경제는 아직도 전반적인 불황 국면에서 아주 호황으로 올라섰다고는 볼 수 없다. 다만 걸프전으로 한때 격감했던 국제 항공여객이 94년부터 증가경향에 있고 이대로 평화가 계속된다면 국제관광객의 수가 기하급수적으로 늘어날 것이라는 여행업체의 전망이 있다. 그렇다면 운항회사들은 항공기의 구매를 서둘러 한사람이라도 승객을 더 잡으려고 할것이어서 여객기의 수요는 전대미문이 될 가능성이 있다. 이 시장의 호황에서 유리하자면 제작원가를 낮추어 싸게 파는 것이 첩경이다. 싸게 팔자면 빨리 만들어야 한다.

사실 포커사의 몰락도 원인을 따지

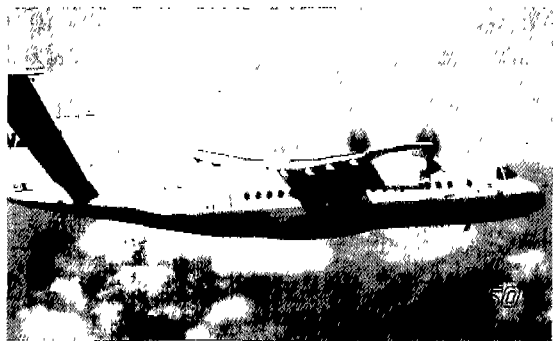
면 인건비의 비중이 상당했다는 후문이고 보면 단위 인력의 절감이 곧 원가절감으로 통하는 계산이다. 제조기간이 짧으면 투입자금의 이자부담이 줄고 빨리 인도하니 자금의 회전이 빨라진다는 등의 여러가지 이점이 있다.

그래서 지금 세계의 항공기 메이커는 하나같이 과거 2년 걸리던 제작기간을 1년 정도로 끝내기 위해 온갖 노력을 하고있다. 즉, 이전 같으면 하도급으로 조달하는 부품이나 부분품도 재고기간을 줄여 필요한때에 도착하도록 조정하고 조립라인의 공정을 자동화 합리화하고 있다. 또 제작기간이 길면 대중에서 취소 당하는 위험도 있으나 1년 정도라면 주문 취소로 인한 위험을 최소화할 수 있다.

연삭, 용접, 조립, 부품운반 등의 여러공정이 컴퓨터 조작의 무인화 자동화된 지금의 항공기 제작공정은 능히 제작기간을 단축할 수 있을 것으로 보고있다.

### 심화되는 라이벌

민간용 여객기 부문의 빅 3라면 미국의 보잉과 MD 양사와 유럽연합의 에어버스사를 들 수 있는데 작년 가을 한때 보잉사와 MD사가 합병한다는 소문이 업계에 퍼져 세계 비즈니스계



인도네시아의 N250

를 떠들석하게 만든 때가 있었다. 우리식으로 말하면 미국 굴지의 양대 항공기 제작사의 합병설은 그후 스칸디나비아 항공이 MD사의 신형기를 대량으로 주문하고 아울러 세계 유수운항회사들이 신형MD-95와 MD-11 등의 발주량을 늘리는데 따라 자연 무산되었으나 보잉사와의 경쟁에서는 문제가 되지 않는다는 관측이 지배적이다.

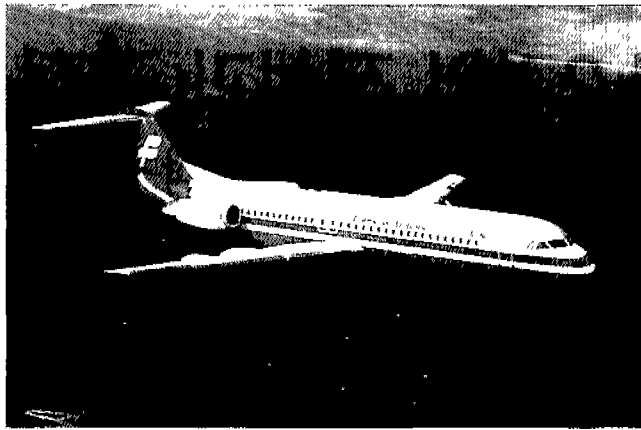
그렇다면 세계 대형 여객기 시장에는 보잉사와 에어버스의 두 라이벌이 각축하게 될 것은 자명하다. 에어버스사는 이번 싱가포르 항공전에 굳이 출품하지 않고 구경만한 셈이며 보잉사가 자랑스레 내어 놓은 보잉777을 비롯한 신예기종의 평판을 세심하게 관찰하는 정도로 끝낸것 같다.

에어버스사는 최초로 300석 규모의 A-300 기종을 내 놓은 이후 보잉사에 대항하여 310, 320, 330, 340 등을 기간으로 그 파생형, 개량형 등으로 25주년을 사뭇 발전해 왔다.

다만 보잉 747기에 대항할 500~600석 규모의 점보기만은 보잉사의 독무대를 지켜보는 형편에 있다.

일설에 의하면 보잉사는 개발중인

747-500X는 동체를 약3.6m 짧게하고 동 600X는 반대로 8.7m를 길게 만들어 기존 747점보기의 신규개발에 비용과 시간이 너무 많이 드는 것을 줄여 조기에 초대형 점보기를 선보여 여객 증가에 대응하려는 운항업체에 기선을 잡을 움직임을 보이고 있다.



F-100여객기

이에 대해 에어버스측을 500석 규모 이상의 점보기를 가지고 싶지만 그 개발에 엄청난 비용이 들기 때문에 망설이는 눈치이며 만든다고 해도 현재 독점상대인 보잉사의 처지와는 달리 양사가 경합하게 되면 보잉사가 현재 누리는 이익만 잠식하게 되어 자칫 둘다 상처를 입지 않을까도 염려하고 있는 듯하다.

### 기업판도 예측불허

포커사의 공식 파산으로 인한 몰락은 세계 항공기 제조업체에 여러가지로 많은 문제를 던져주고 있다.

업계 소식통에 따르면 아직도 주문 받아 제조중에 있는 여객기가 75대 정도 있어 취소를 하지 않는다면 1년분의 일거리는 있다는 계산이다. 그리고 판매기에 대한 서포트 부문과 네덜란드 군용기 정비 부문등은 아직 이익을 내고 있는 중이라 한마디로 파산이라고 하더라도 이들 부문에 관한 문제는 별도 조치가 있을 것으로 보고 있다.

벤츠사는 폭커를 떼어 놓았지만 앞

에서도 잠시 지적 했듯이 SAAB사 같은 회사가 여객기 조립부문을 가지고 자 눈독을 들이고 있으며 DASA, BAe, 에어로스빠시알 등 3사가 주동이 되어 포커를 매수하여 새로운 중형기 생산기지로 삼으려는 구상 같은 소문도 있다.

다만 한가지 분명한것은 포커사 같은 세계 유수의 항공기 제작시설이 일시적으로 파산했지만 그냥 그대로 고철신세가 되지는 않을 것이다. 누군가가 인수하여 새로 재기할 것은 틀림없다. 그리하여 유럽의 항공기 메이커 가운데 기업 재편이 필연화 될 전망이다.

거기에 미국서는 다른 기업은 물론 항공기 업계에도 많은 변화가 예견되고 있다. 우선 WH사의 방위전자 부문을 노드롭 주변사가 매수하여 세계 유수의 레이더 메이커에도 지각변동이 이루어져 미국 군용기의 전자전 능력이 강화될 것으로 보고 있다.

또 다른 항공전자 메이커인 로럴사가 록히드 마틴에 매수되었는데 이름이 별로 알려져 있지 않을 뿐 항공전

자부문에서는 유수한 메이커여서 앞으로 록히드의 전자부문 진출이 어떻게 나올지 궁금하다.

문제는 냉전의 종식으로 군용기의 제조량도 줄고 신규 개발 투자도 축소되어 민간부문 밖에는 눈 돌릴 곳이 없어져 항공기 제작사들의 수주 경쟁은 한층 치열해 질 전

망이다.

그 방안으로 일등승객을 위한 침대석 설치가 정식으로 검토중이라고 한다. 여객기의 항속거리가 늘고 한번 타면 10시간 이상을 비행하기 때문에 침대석이 있으면 상당한 수요가 있을 것이라는 전망이다.

기업합병 매수의 이야기는 일본에도 있다. YS-11을 개발 했다가 적자로 부득이 문을 닫은 일본은 아직도 자국산 여객기의 제작에 대한 미련을 버리지 못하고 있는듯하다. YS-X라는 중형여객기 개발담이 한때 유포되기도 했으나 이번 포커사의 몰락을 계기로 새로운 이야기가 나돌고 있다. 그것은 미쓰비시, 후지, 가와사끼등 3개사가 지닌 항공우주 부문을 하나로 뭉쳐 별도의 독립회사로 만들면 어떨까하는 이야기다.

찬성파는 물론 일본식 일본 독자의 항공기에 미련을 둔 사람들이고 반대파는 위험의 분산이나 업무의 효율을 위해 현재와 같은 부문으로 있는 것이 안전하다는 견해이다.