

'97 파리에어쇼를 돌아보고

대우중공업 항공영업부 과장 강창우

1908년에 시작하여 금번 42회를 맞이하는 파리 에어쇼에 참관 할 수 있는 기회를 갖게되어 전 세계 우수업체와 최첨단 기술로 제작된 최신에 항공기를 한자리에서 볼 수 있다는 기대감과 상젤리제 거리와 세느강의 파리를 경험한다는 설레임으로 출발하였다. 고도의 지식집약적 산업이자 첨단 미래산업인 항공우주산업 Business의場에서 Exhibitor는 아니었지만 당사가 양산 예정인 KTX-1 기본 훈련기의 International Marketing 관련된 5박6일의 출장업무를 마치고 귀국하여, 형편상 금번 에어쇼에 참석 못하여 아쉬움을 느끼는 우리 항공인들에게 그 전시 현장을 부족하나마 글로 전하고자 한다.

거대한 실외 전시장

Charles De Gaulle Airport (드골 국제공항)에서 승용차로 15분정도 불어를 모르



는 방문객들을 위하여 영어로 표시된 안내판을 따라 Le Bourget 공항에 도착하여 많은 안내경찰들의 수신호에 따라 과천대공원 크기만한 주차장에 주차후

전시장 입구로 들어섰다.

입장하자마자 처음 시야에 들어 왔던 것은 실물크기의 우주선 모형(소련)과, 각국의 대형 항공기와 최신에 전투기들이었다. 220여대의 전시된 항공기중 많은 관람객들의 관심을 끌었던 것은 에어버스의 A340, 소련의 IL-76, 미군의 C-17 대형기, Eurofighter 2000, Rafale, Mig-29, Su-32, F-16, F-18 전투기, Bell/Boeing사의 Tiltrotor 609 Mock Up, Tiger, Apache 헬기들이었다. 이를 구경한 후, 미공군 기본훈련기 T-6A Texan, 브라질의 Embraer사의 Tucano, MIG AT 고등 훈련기와 레오나르도 다빈치의 Flying Machine의 모델을 구경하였다. 실내 전시장은 #4 Hall에 위치한 폴란드 Swidnik사와 당사의 "Sokol 헬기 Joint Booth"를 방문 하였고, 미모의 폴란드 아가씨가 건내준 따뜻한 커피 한잔을 마신 후 다른 실내 전시장으로 향하였다.

최초로 우리나라도 참가한 실내 전시장

총 5개의 실내 전시장은 참가국별로 Booth를 정하여 활동하였다. 전시장의 Main Gate 바로 옆 #1 Hall (미국 National Pavillon)과 #3 Hall은 450여개의 미국측 참여업체가 전시중 이었으며 #2B Hall과 #5 Hall은 프랑스 700여 업체가, 나머지 #2AC & #4 Hall은 기타국가의 600여

업체가 기획제품의 전시 및 자사제품의 Public Image 홍보 활동, New Technology 소개 등 적극적인 Marketing/Sales 활동을 하고 있었다. 이번에 최초로 참여하는 3개국 중 하나인 한국에서는 유일하게 실내 Booth에서 Lost Wax 사가 전시중이었다. 우물안 개구리식으로 지금까지 태국기 한번 계양 하지 못했던 우리가 이번에 최초로 태국과 리투아니아 같이 참여한 사실에 많은 생각을 갖게 하였다.

에어쇼의 Highlight는 항공기 곡예비행과 최신예 전투기들의 성능 시험비행으로 서울 에어쇼에서와 같이 Su-32와 19일에 도착한 Su-37의 곡예비행은 많은 관람객들의 박수를 받았다. 또한 Eurofighter와 Rafale의 다양한 기동시범과 대형수송기 C-17과 Airbus사의 A340의 시범비행은 참으로 인상적이었다

우리 항공산업이 더욱 도약하기를

이번 전시참관을 통해 많은 정보와 자료



를 얻을 수 있었으며 종합적인 항공전시장에서 해외 항공선진업체들의 성숙된 대외 홍보방법, 실내 전시기술, Customer Management 와 세계 항공시장의 동향과 분위기를 체험 할 수 있는 좋은 기회였다. 전시된 여러기종의 많은 항공기와 실내 전시시장의 여러 업체의 활동을 통하여 우리나라 항공업계의 국제적 위상과 현실을 피부로 느꼈을 때 솔직히 무거운 기분이었으며, 가까운 장래에 국내업체들이 항공기 종합제

조업체로 도약하여 에어쇼와 같은 국제적인 상업의 장에서 나름대로의 위치를 확보 할 수 있으면 하는 바람이 있었다. KTX-1 기본훈련기가 여기 옥외 전시장 전시물중 하나가 되고, 이 많은 관람객들이 KTX-1의 시범비행을 볼 수 있는 날을 기대한다.





'97 파리에어쇼 결산

(발주)세계 항공기 제조업체들의 경쟁이 갈수록 치열해지고 있다. 지난 6월14일부터 21일(한국시간)까지 프랑스 르 부르제 공항에서 열렸던 파리에어쇼는 향후 2000년대 항공기 시장 선점을 위한 각국 항공기 제작업체들의 각축장이었다. 각 업체들은 자사 최고 기술의 항공기와 엔진을 전시하였고, 한편으로는 서로의 협력을 통한 사업 제휴를 모색하였다.

6월 14일 프랑스의 시락 대통령이 참여한 가운데 성대한 개막식과 함께 시작된 이번 행사는 Press Conference를 시작으로 4일간의 Public Day와 5일간의 Business Day동안 약 35만여명 이상이 관람한 것으로 집계되었다. 43개국이 참여한 이번 행사는 각국의 항공기, 엔진, Avionics, Spare Part 제조업체 및 Engineering, Database 관련업체들등 총 1,803개 업체가 220여대의

Static Display 및 70여대 항공기의 Demo Flight를 하였다. 한편 각사들은 400동의 Chalet, 5개동의 실내 Booth, 52개소의 Outdoor 전시장과 187개소의 Village를 이용하여 자사의 Public Image 홍보활동 및 제품전시, 세미나, Press Conference를 실시하였다. 24개 국가 전시관중에서는 지역적인 연유로 Airbus, Dassault, Eurocopter, Agusta, BAe 등 유럽항공회사들의 활동이 두드

러 졌다.

파리 에어쇼는 43개국 1,803개 업체가 참가 한 그 수에 걸맞게 세계 항공기 시장 동향을 쉽게 파악 할 수 있었다. 이번 에어쇼를 통해서 나타난 각 업체와 세계 항공시장의 주요 동향은 다음과 같다. Boeing사의 B737은 1996년 주문대수 349대와 New Model 600/700/800 Series 297대로 총 764대이며 월 평균 생산대수 21대로 향후 주력기종으로는 B737-700이라고 발표하였다. 동사의 B747은 Enhanced Version B747-500X의 저수요로 개발활동 보류대신 767/777 Higher Capacity형에 개발의지를 보이고 있다. Boeing사는 현 747-400 이상의 Long range/High Capacity를 원하는 수요자가 없다고 판단하고 있다. Airbus의 A340은 96년 주문대수 28대로 총 주문량은 87대이며, A340의 장기전망은 A-3XX 개발여부에 좌우됨에 따라 A-3XX 개발불가시 A340-600의 Upgrade Version을 개발예정이다.

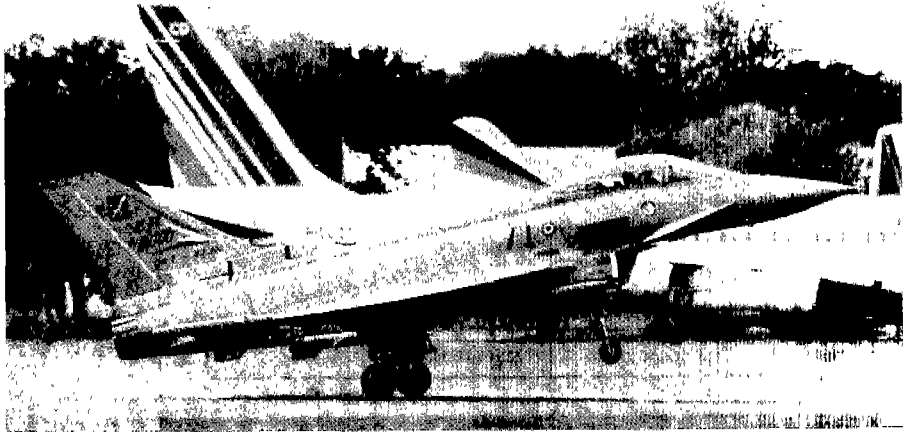
거대 항공사들의 사업제휴도 두드러졌다. Lockheed Martin사, 영국 최대의 항공사 British Aerospace Group, Rolls-Royce 엔진사, Northrop Grumman사들은 연합으로 2천억불규모의 차세대 전투기사업에 참여한다고 기자회견을 통해 발표했다. 유로파이터에 참여하고 있는 4개국중 3개국(이탈리아, 스페인, 영국)은 EF2000 전투기 사업 생산에 투자하기로 결정하고, 독일의 미결정으로 문제가 야기되었지만, 6월6일 영(독 양국 정상 회)의시 극적 타결로 노르웨이와 UAE 에서 F-16 과 결합중이다.

지난 수년간의 어려운 시장여건에도 불구하고 금번에 참여한 Eurocopter, Agusta, Sikorsky, MD, Bell사들은 앞으로의 헬기 시장전망에 대하여 대단히 낙관적이었다. Eurocopter

는 Tiger 공격용 헬기의 해외시장 공략중 영국과 네델란드시장에서 경쟁기종인 MD의 Apache AH-64에 패한이후 현재 다시 스웨덴과 터키시장에서 경쟁중이다. V-22 Tiltrotor를 개발중인 Bell/Boeing사는 유럽에서의 주문을 받기위해 노력중이며 단일기종으로는 최대로 미해병대 425대, 미공군 50대, 미해군 48대를 판매예정이다. 단발기종의 수요는 계속적으로 정체이나, 쌍발기종 특히 쌍발 경헬기의 수요는 계속 증가될 것으로 보며 유럽, 동남아시아 지역의

시장이 크게 성장할 것으로 예상된다.

1996년 기간중 5%신장에 그친 항공산업에 비하여 평균 12%이상 급신장을 이룬 컴퓨터 지역항공기 시장은 향후 20년간 급신장을 이룰 것이라고 기대된다. 따라서 Aero International(Regional)과 Embraer는 70인승 지역형 제트기 합작사업에 대한 협상을 벌이고 있다. 프랑스의 닷소 에이비에이션사도 앞으로 2년간 100대 이상의 비즈니스 제트기를 인도할 것이



라고 밝혔다.

록히드마틴사는 러시아의 NPO Energomash와 플랫엔취트니사의 합작 업체인 RD AMROSS와 10억 달러에 상당하는 101대의 RD-108 로켓 엔진을 구매한다는 독점 계약에 동의했다. 이 엔진들은 아틀라스 2AR위성의 발사체에 사용될 것이다. 또한 록히드마틴사가 98년공군의 EELV(Evolved Expendable Launch Vehicle)계약을 따낼 경우, EELV에 의해 민간용 임무에도 사용될 것이다.