

## 제4차 한·미 산업협력회의를 다녀와서...

항공우주산업진흥협회 국제부 이사 김태희



한미 항공우주 협회간에 매년 개최되는 산업협력회의가 금년에는 지난 11월 18일 워싱턴 D.C.에서 개최되었다. 어려운 국내 경제 상황에도 금번 회의에 협회 광병구 상근부회장을

단장으로 대우중공업등 7개사 11명이, 미국측에서는 미 협회 Joel L. Johnson 국제담당 부사장과 보잉사 등 13개사에서 18명이 참가하였다.

한미 항공우주산업 협력회의는 통산부의 권고와 한미기술협력재단의 보조금 지원으로 94년 처음 미국에서 개최되었고 작년에는 서울 에어쇼 기간 중 서울에서 제3차 회의를 가져 협회 창립 5년의 역사와 함께 연륜을 보태어가고 있다.

우리측 항공우주산업 현황 소개에 이어, Joel L. Johnson 국제담당 부사장이 미국 산업 현황을 소개한 바, 90년대초의 불황을 딛고 현재 호황기에 접어들어 최저 78만명 고용 수준에서 82만명이상으로 증가된 것으로 추산되며 미국 회사들의 해외투자도 증가추세에 있는데 보잉사는 체코슬로바키아에 Lockheed Martin사는 아르헨티나에 현지투자를 하고 있으며, 또한 국방성도 해외협력 확대를 위해 조직을 개편할 것이라고 말했다.

미국측 참가사 회사 소개에서 공통사항이라고 볼 수 있는 것은 미국 기업들이 현재 호황을 누리고 있으나 M&A에 의해 기업환경이 매우 급박하게 변화하고 있다는 것이다. 보잉사와 MD사의 합병이 진행되고 있고

또한 E-System사와 Texas Instrument사가 Hughes 사에 합병이 예상되고 있어 상대적으로 기업 규모가 작은 기업들은 상당히 혼란을 겪고 있는 것처럼 보였다.

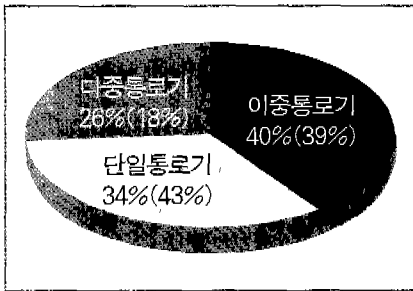
미국측 참가사들이 주요 발표 내용에서 보잉사는 MD사와 합병 전 민수와 군수 비율이 80%, 20%에서 합병 후 53%와 47%로 균형을 이루게 되었으며 조직을 크게 개편할 계획이며 현재까지 주문량이 1,000억 달러라고 발표했다. 그 밖에 벨헬리콥타는 삼성항공과 B427를 개발중이며 군용 V-22를 개량한 민수용 BB609를 2001년까지 개발 중이라고 하였다. 또한 UTC사는 고용인력 14만 5천명중에 50%가 해외에서 활동하고 있다고 말했다.

우리일행은 11월 21일 시애틀에 위치한 보잉 상용항공기 그룹의 B747/767/777 생산본부와 Everett공장을 방문하였다. 먼저 사업부 부사장인 Richard L. James가 향후 20년의 시장전망을 소개하였다.

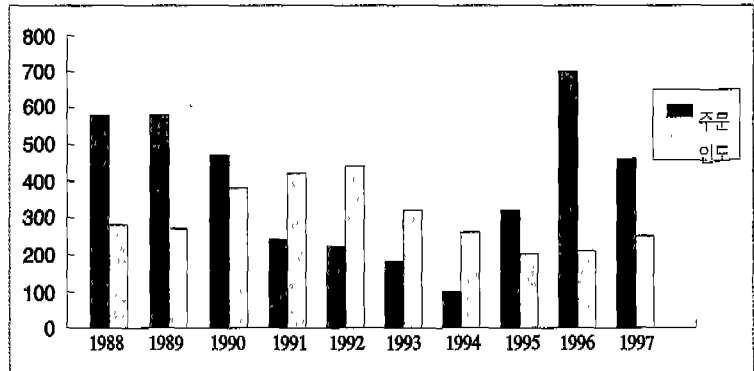
보잉사의 전망에 따르면 한국은 향후 20년간 세계 제 7위의 구매국이 될 것으로 예상하였으며 1위는 중국이며 2위는 일본으로 예상했는데 한국은 약 300대의 항공기를 구입할 것으로 예측하고 구매액은 346억 달러가 될 것으로 추산했다.

한국의 향후 20년간 크기별 항공기 수요전망은 <표 1>과 같으며 세계 수요전망<표 1 그림내의 괄호안>과 비교해 보면 특히 대형기의 수요가 높게 나타나 있다.

우리의 관심사인 100인승급 항공기에 대해서는 수요를 2천대로 예상하고 있으며 MD95는 20-25%가량 가격을 낮출 수 있어야 경쟁력을 갖추게 될 것으로 자체 평가하면서 MD95계획은 98년 1월까지 향후 계획이



〈표 1〉 크기별 항공기 수요 전망



〈표 2〉 보잉사, 연도별 주문 및 인도량

결정될 것으로 언급했다.

이어 767AWACS 담당 이사인 John Chilcote는 767 AWACS는 가격면에서는 기존 AWACS의 1/2가격이며 성능면에서도 기존 항공기보다 우수하다고 설명하였고 Kurt A. Maute는 AWACS Offset계획을 설명하면서 97년 10월 국방부 조달본부에 Offset 제안서를 제출하고 관련 부서와 협의한 후 98년 10월에 Offset를 체결할 계획이라고 소개하였다.

767AWACS 판매성사를 위해 Offset 계획을 상세하게 설명하는 모습에서 미국 정책의 한 단면을 볼 수 있었다. 미 정부는 군수용은 Offset를 허용하나 민수용은 Offset를 인정하지 않아 미 협회는 업계의 의견을 반영 Offset 허용을 건의하고 있다. 또한 보잉사 교포 직원이 언급한 항공기 구매시 항공사의 단기적인 이익 차원의 항공기 가격인하 보다는 장기적인 안목에서 Offset를 이용하여 항공산업을 발전시켜야 한다는 말이 상기되었다.

보잉사의 설명이 끝난 후 Everett공장을 방문하였다. 이 공장은 단일 건물 규모로는 세계 최대이며 B747/767/777등이 이 공장에서 생산되고 있었다. 공장 규모는 건물 둘레가 4km이며 높이는 8층 건물의 높이이나 워낙 커서 별로 높아 보이지 않았다. 공장에 들어서자 거의 완성을 앞둔 B777기 3대가 눈앞에 들어왔다. 보잉사 관계자에 의하면 지금 주문량이 생산 능력보다 훨씬 많아서 일일 500명씩 고용하면서 3교대

로 풀 가동하고 있다는 말에 부러움을 느꼈다. 공장을 견학하면서 이상하리 만큼 여자들이 많다는 것을 느끼고 관계자에게 물어보니 이 공장의 총 종업원은 3만 5천명인데 이중 30%가 여자라고 하였다. 육중한 항공기에도 여자의 섬세한 손길이 필요해서 일까?

이 공장의 방문객은 연간 10만명 정도로 워싱턴주의 2번째 명소이나 요즘 주문량이 밀려서 방문을 제한한다는 관계자의 설명도 있었다. 참고로 보잉사의 연도별 주문 및 인도량은 〈표 2〉와 같다.

특이한 사항은 이 공장은 냉난방장치가 없다는 것이다. 기계에서 나오는 온기와 출입구에서 나오는 냉기로 적절한 실온을 유지한다고 하면서 상당한 비용을 절감할 수 있다고 말했다. 공장 견학을 끝내고 돌아오면서, B747 1대에 들어가는 리벳 숫자만 300만개. 이러한 항공기를 한달에 43대를 생산하고 있는 보잉사의 저력을 느낄 수 있었다.

미국은 96년 현재 세계 생산 대비 상용 항공기 70%, 통신위성 80%, 방위산업 50%이상을 담당하고 있으며 97년 매출액은 약 1,250억 달러로 예상하고 있는 세계 최대의 항공우주산업국이다. 미국과 비교하면 우리의 항공우주산업은 걸음마 단계에 불과하다. 하지만 앞으로 시작되는 중형항공기 사업, KTX-2사업, 다목적 실용위성 사업 등을 통하여 우리의 입지를 세계에 펼칠 수 있는 날을 회사들과 기원해 본다.