

유럽정부, 에어버스 단일화에 동의

유럽의 프랑스, 독일 그리고 영국 정부는 에어버스사의 단일업체 설립에 대한 “명확한 계획과 상세한 스케줄”을 함께 요구했다. 프랑스의 시라크 대통령을 비롯 독일 및 영국의 정상들이 참석한 회의에서 나온 이번 발표로 에어버스사의 단일업체 설립 협상에 많은 도움을 줄 것으로 예상된다.

아에로스빠시알, 브리티쉬에어로스페이스(BAe) 그리고 다임러벤츠에어로스페이스(DASA)등 에어버스 업체들은 미국의 거대기업과 경쟁하기 위한 단일업체안에 모두 서명한 바 있다. 독일 및 영국은 동 설립안이 장기화되기 전 협상을 마무리 지었으나 프랑스의 경우 다소 비협조적이었다. 그동안 에어버스사에 대한 영향력은 프랑스가 가장 높았으나 단일업체로 될 경우 많은 부분을 양보해야 하기 때문이다. 한편 프랑스는 아에로스빠시알사의 평가에 따라, 신 에어버스사의 25-40%를 차지할 것으로 기대하고 있다.

동 협상과정에서 BAe와 DASA는 프랑스가 톰슨 CSF, 알카텔 그리고 아에로스빠시알 및 다소일렉트로닉 등의 신 국방전자·우주그룹의 형성안을 단일업체설립 협상에 이용하고 있다고 믿고 있다. 라가르데(Lagardere)가 이미 마트라-마크코니 스페이스, 마트라-BAe 다이내믹의 합병된 신 그룹이 이미 자리를 잡고 있다.

프랑스 다소사의 행방도 주목된다. 그동안 다소사는 프랑스정부에 아에로스빠시알과의 합병을 요청해 왔으나 담보상태에 빠져 있다. 다소사는 아에로스빠시알사 국방부문의 합병을 추진해 왔는데 최근 DASA와 스웨덴의 사브사와의 국방부문 연합 형성을 추진, 최종적으로는 전투무기에 대한 단일업체 설립을 구상하고 있다.

한편, 산업계측에서는 이번 3국 정상의 발표에 환영의 뜻을 표시하고 있다. 3국 정상의 합동연설에서 “우리는 이와같은 리스트럭처링을 촉진하기 위해 모든 수단을 총동원 할 것이며 이는 우리의 몫”이라고 밝힌바 있다.



에어버스사가 단일업체 설립에 본격적인 경쟁에 들어갔다. 사진은 1972년 A300B의 모습

말레이시아, 영국과 항공기 개발 서명

말레이시아의 정부투자기관이 영국의 브리티쉬 에어로스페이스(BAe)사의 자회사인 아브로(Avro)사의 지역간 항공기 프로그램에 50% 참여키로 하고 지난해 12월초 말레이시아에서 개최된 리마(LIMA)에어쇼 마지막 협정서에 서명했다. 이로써 말레이시아는 금년 3월 까지 아브로사와 동등지분을 갖게 된다.

BAe의 지역간 항공기 담당인 알란 맥도날드 이사는 말레이시아의 역할에 대해 "지역간 제트항공기 생산을 담당하게 될 것이며 주로 항공기 컴포넌트를 생산하게 될 것"이라고 말했다. 지난 25년간 RJ시리즈는 주로 급속으로 만들어졌으나 말레이시아 산업체에서는 이를 개발단계에서부터 복합소재를 많이 사용한 생산에 중점을 두고 있다.

그러나 이번 리마에어쇼 서명식에도 불구하고 BAe 관계자는 "아직 확정 짓기에는 이른 단계"라고 말하며 "앞으로 논의해야 할 것들이 많다"며 사업참여에 신중을 기하는 입장이다. 내부관계자는 말레이시아가 아브로의 부품생산 및 최종조립에는 그리 크게 영향을 미칠 것으로는 보지 않지만 항공기 제작

의 첨단기술들이 많이 이전될 것으로 내다보고 있다. 이와함께 아브로사의 전체경영권은 그대로 BAe사가 맡게 된다.

협상단계에서 말레이시아는 총 지분 51%를 요구했으나 BAe측의 거절로 50%선에서 합의를 보게 되었다. 하지만 말레이시아 측은 오는 2005년까지 51%의 지분확보를 위해 노력할 것으로 예상된다.

한편, 이번 말레이시아의 계약이 AI(R)에 소속된 프랑스의 아에로삐시알, 이탈리아의 알레니아와의 관계에는 큰 영향이 없을 것으로 보인다. 이는 말레이시아가 아브로사와의 파트너일뿐 AI(R)의 파트너로서 사업에 참여하는 것은 아니기 때문이다.

1993년이래 현재까지 아브로사의 RJ기종은 70석급의 RJ70을 비롯 140대를 주문받았으나 지난해에는 RJ70의 주문이 한대도 없었다. 하지만 지난 4년간의 적자에서 지난해에는 손익분기점을 넘어섰고 중국의 100석급 개발 위협에도 불구하고 올 한해를 비롯 향후 10년간 연평균 22-23대의 생산은 지속할 것으로 전망된다. 최근 경제위기에도 불구하고 아시아의 항공기 시장은 여전히 성장할 것으로 보인다. 이번을 계기로 BAe사는 아시아지역의 지역간 항공기시장의 교두보를 확보하게 되었다.

보잉사, 97년도 세계수주시장 59% 점유

보잉사는 작년 한해동안 제트여객기 502대 약 391억달러를 수주받은 것으로 발표했다.

지난해 당사는 총 568대 약 421억달러를 수주받은 것으로 발표했었으나 총 66대의 항공기주문이 취소되었거나 다른 기종으로 변경되었다고 최종 밝혔다. 한편 에어버스는 동 기간동안 총 460대 약

296억달러어치의 수주를 받았다. 이로써 보잉사는 전세계 제트여객기의 55%, 가격면에서는 59%의 점유율을 보였다.

보잉사는 전통적으로 제트여객기 시장을 60%정도 점유하여 왔다. 1996년에는 약 64%의 점유율을 차지 한 것으로 나타났었다. 그러나 작년에 보잉사는 맥도널 더글라스사를 합병하고도 점유율이 59%로 낮아졌다.

한국항행학회 사단법인 설립

'96년 12월에 창립된 항행학회(학회장 김정선 한국항공대 교수)가 지난해 12월 24일 건설교통부로부터 사단법인 허가를 취득함으로써 활발한 활동에 돌입했다.

항행관련 기술을 효과적으로 집약하고 학술교류와 전문인력 양성, 산·학·연 등의 협력을 주도하기 위해 '96년 12월에 학회 창립이 되었으며 지난 12월에 사단법인 설립 허가를 취득하였다.

항행기술이란 항공기, 선박, 차량 또는 우주에 있는 물체의 위치와 진행방향을 결정하고 출발지에서 목적지까지 이동하는데 필요한 모든 첨단 기술이다. 이러한 필요성을 충족시키기 위해서는 항공전자와 통신, 해상항법, 위성항법, 차량자동항법, 교통 및 물류관리, 항행보안시설, 기타 제반 관련 기술 등과 같은 핵심 기술의 개발과 효율적 운용이 절실히 요구되고 있다. 이러한 시대적 요청에 부응하는 항행시스템의 구축과 관리 운용은 항공, 해상, 육상 그리고 우주에 이르는 인류의 전 활동 영역에 걸친 분야에서 총체적인 연구개발, 응용 및 관리가 행해짐

으로써 실현될 수 있다.

이의 실현을 목표로 하여 여러 관련 기술을 효과적으로 집약하고 학술교류와 전문인력 양성, 산·학·연의 협력을 주도하기 위해서 설립된 동 학회는 주기적인 학술회의 WORKSHOP, 학회기 발간, 논문집 발간 등을 계획하고 있다.

한편 지난 12월 5일에 개최된 '97 WORKSHOP 및 정기총회에서는 기업체, 연구소, 학계 등 관련인사 약 150여명의 참가한 가운데 인천신공항 건설공단 국제회의장에서 개최되었다. 이번 WORKSHOP에서는 특별초청강연으로 '위성항행 시스템에 대한 정책 및 추진방향'에서 건설교통부 항공국 박근해 통신전자과장은 현재 우리나라의 항공보안시설과 항공교통관리 체계의 문제점을 보완하기 위해서 항행시스템의 중요성을 주장했다. 따라서 2001-2005년에는 기존시설의 병행운영과 시스템의 본격적인 구축이 실시되고 2005년 이후에는 본격적인 운영에 들어가게 되며 이와 관련해 종사자들의 교육 훈련과 연구와 개발이 지속적으로 이루어져야 한다고 강조했다.

'GPS의 항공항법 응용'의 주제를 갖고 발표한 서울대 기창돈교수는 GPS의 개념과 응용 분야를 설명하고 우리나라의 GPS활용방법으로 WADGPS의 구축이 필요하며 DGPS를 실험적으로 설치하고, 그 기술을 바탕으로 궁극적으로 WADGPS을 구축하는것이 바람직하다고 말했다. 이외에도 우리나라 ITS사업 추진현황 및 과제 등 총 5개의 주제를 갖고 특별 초청강연을 하였다. 또한 동 학회는 개인, 단체 법인으로 구성되어 있으며 첫 논문집이 이번달에 발간될 예정이다.



한국항행학회는 '97년도 Workshop 및 정기총회를 인천신공항건설공단에서 개최하였다

스넥마, 메시어-도티사의 경영권 인수

프랑스의 스넥마(Snecma)사가 메시어-도티(Messier-Dowty)사 랜딩기어 사업의 전체 경영권의 인수를 계획하고 있다. 이로써 스넥마사는 메시어 부가티(Bugatti)사의 브레이크 부문을 포함, 주요 랜딩기어 사업을 추진할 계획을 구상중이다. 현재 메시어 도티사는 스넥마사 및 TI그룹과 50/50으로 구성되어 있다.

스넥마사는 이미 지난 4월 약 3억5천만 달러를 투자했는데 여기에는 TI그룹의 랜딩기어 수리 및 정비운영부문도 포함되어 있다. 한편, TI사는 지난 1992년 치열한 경쟁을 통해 도티사의 비즈니스를 장악했는데 이번 협상으로 스넥마사에 넘겨 줄 것으로 보인다.

메시어 도티사는 지난 1996년 약 2억5천만 파운

드의 판매고를 기록했는데 여기에는 에어버스 전기종의 랜딩기어를 포함하고 있다. 최근에는 미 보잉사의 777기종도 접근을 시도하고 있다.

동사의 장 폴 사장은 "스넥마사가 현재 약 5억 파운드의 판매능력을 보유한 랜딩기어시스템 사업을 구상하고 있으며 곧 이부문 세계 1위가 될 것"이라고 말했다. 과거 스넥마사는 랜딩기어 사업을 단순 보조사업으로 생각해 왔으나 지난 1996이후 정책을 급선회, 주력사업으로 육성키로 한 바 있다.

한편, TI그룹은 엔진 컴포넌트 및 유압부품 등 랜딩기어부문을 제외한 도티어어로 스페이스의 매출을 약 3억 5천만 파운드로 예상하고 있다.

美 보잉, 인도지연 을 중반기부터 회복예상

미국의 보잉사가 747기종의 생산라인을 재가동했으며 737기종의 인도도 정상화 되찾을 것으로 예상된다.

시애틀에 본사를 둔 보잉기종 조립공장은 지난해 10월 747기종의 생산라인을 20일 동안이나 중단했으며 737기종의 경우 부품 부족으로 제작을 멈춰야 했다. 나머지 공장도 생산율이 감소되어 커스터머의 우려가 증폭되었었다.

하지만 지난해말 보잉사는 10월 17대에서 11월 25대 그리고 12월에는 52대의 항공기 생산으로 생산율의 회복세를 보이고 있다. 보잉사는 이러한 회

복세에 안도감을 표시하면서 올 중반기까지 월 43대의 여객기 생산을 계획하고 있다. 지난 1996년말 월 18.5대 생산과 비교하면 큰 차이가 난다.

737생산라인의 경우, 조립작업이 29번째 생산한 차세대 737기종의 생산을 기점으로 부품 부족, 노동력 부족 등이 점차 해소되고 있다. 747기종의 경우 현재 평균 2주정도의 인도 지연을 보이고 있다. 작업중단의 고비로해서 부품의 부족량도 500개에서 100개로 줄어들고 있다.

한편 보잉사는 올해 7개 기종에 550대의 생산을 목표로 하고 있다.