

MD-95 보잉717로 새롭게 변신

보잉사가 MD-95의 생산을 결정했다. 보잉사는 MD-95을 보잉 717로 명명, 보잉 기종에 추가 시켰다.

717의 탄생은 맥도넬 더글라스사의 합병후 전략 검토후 내려진 결정이다. 717개발로 지역 항공기 시장의 가격은 장기적으로 하향조정 될 것으로 예상된다. 보잉사는 정확한 가격대를 공개하지는 않았지만 100석 기준으로 옵션에 따라 1천 8백만불에서 2천만불 수준인 것으로 예상된다. 보잉사의 토마스 쉬크 부사장은 "우리는 현재 항공기 가격 재조정애 있다"며 "이는 장래 커스터머들에게 큰 이익"이라고 덧붙였다.

보잉사는 두개의 생산라인을 통해 월 10대를 생산할 예정이며 오는 1999년 에어트란에 9대를 첫인 도하기 시작, 2000년 40대 그리고 2001년에는 생산량을 이의 2배로 늘릴 계획이다. 이는 맥도넬더글라스사가 추정했던 수치의 2배에 달하는 수치이다.

한편, 항공기 구조 및 컴포넌트 생산은 리스크 셰어링 파트너가 담당한다. 한가지 이례적인 것은 이탈리아 알레니아사로 동사는 에어버스의 동급기종인 AE31X프로그램에 동체구조물을 제작할 예정이다. 다른 파트너로는 BMW-롤스로이스사로 BR715엔진을 독점 공급하게 된다.

대한항공 및 현대우주항공도 각각 노즈 어셈블리 및 날개를 제작하고 있으며 이밖에 독일, 이탈리아, 일본, 대만 및 미국 등 업체들에서 부품을 생산하고 있다.

보잉사는 717기종(80-120석급)의 시장을 향후 20년간 2,500대로 예측하고 있다. -200은 AI(R) 아브로(Avro)사의 RJ, Fokker100등이 예상점유된 틈새시장과 함께 DC-9의 대체기종으로서 많은 수요가 예상된다고 보잉사는 밝혔다.

한편, 이번 보잉사의 "7" 시리즈 명명으로 그동안 중국항공항천국(AVIC) 및 에어버스가 이끄는 AIA, 싱가포르테크놀러지즈가 부진한 진전을 보이고 있는 AE31X계획에 많은 영향을 줄 것으로 보인다.

삼성항공, 보잉사에 항공기 날개구조물 독점공급

삼성항공은 미국 보잉사가 오는 99년 선보일 보잉 767의 최신기종인 400ER 여객기 300대분의 날개구조물을 오는 10월부터 2006년까지 3,000만달러에 독점 공급기로 하였다.

동사가 이번에 수주한 날개구조물은 비행기 날개 앞부분에 장착돼 뼈대기능을 하는 것으로 사천공장에서 생산하게 된다.

동사는 보잉사와 오는 10월부터 2001년까지 1차로 144대분(1,300만달러)을 공급기로 계약을 체결했으며 2006년까지 추가로 240대분(연간 300만달러)의 공급에 잠정 합의 했다고 밝혔다.

동사는 최신 항공기의 주요부분을 독점적으로 공급하게 돼 삼성의 제작기술을 인정받는 계기가 될 것으로 평가하고 있다. 한편, 이번 보잉 날개구조물의 수주로 보잉과 에어버스 등 대형항공기 업체들의 추가수주가 가능할 것으로 전망, 올 수주목표를 지난해보다 15% 늘려 잡고 있다.

유럽항공업체 통합 영·독·불·스페인 합의

에어버스 여객기 컨소시엄에 참여하고 있는 프랑스와 영국 독일 스페인 기업들은 지난 27일 유럽 단일 항공·방산업체를 만들기 위한 상호 합병계획에 원칙적으로 합의 했다고 밝혔다.

유럽 에어버스의 단일업체는 지난해말 프랑스, 영국 그리고 독일 정부간 합의에 의해 추진되기 시작했다. 이번 3월말까지 3자간의 최종합의를 보기로 했었다. 그러나 프랑스측의 태도 불투명으로 예정된 시간까지 구조재조정에 대한 청사진을 제시하기는 힘들 것으로 전망했었다. 몇몇 분야에 대한 국가간 기본적인 비합의 사항이 존재하고 있으며, 가장 큰 장애물은 에어버스사의 소유권 문제로 프랑스측이 계속해서 기득권을 요구하고 나올 경우 사업조정권의 단일업체로의 인계가 어려울 것으로 보였었다.

그러나 에어로스파시알(프랑스)과 에어로스페이스(영국) 다임러벤츠(독일) 카사 등 4개사는 이날 성명을 통해 단일 기업창설의 목적과 조직구조, 향후 위상 등에 원칙적으로 합의를 보았다고 밝혔다.

이들은 또 단일기업의 명칭을 「유럽항공방위회사(EDAC)」로 잠정 합의했으며 해당국 정부에도 합병계획을 설명하는 보고서를 제출키로 했다고 밝혔다.



아에로스파시알의 에어버스내 역할은 디자인과 주기체의 생산이다.

브라질 엠브레어, 세계로의 도약선언

브라질의 엠브레어(Embraer)사의 마우리시오 보텔로(Mauricio Botelho) 사장은 최근 신기종 개발에 자금을 늘리고 브라질 제작사의 국제 인지도를 향상시키는 가운데 국제 시장에서 엠브레어의 주가가 급등하고 있다고 밝혔다.

보텔로 사장은 지난 2월 개최된 싱가포르에어쇼에서 이같이 밝히며 공개주식가(Initial Public Offering)를 밝히는 것은 아직 시기상조이지만 금년 하반기부터 브라질 및 뉴욕, 런던의 주식시장에 이를 상장시킬 것이라고 밝혔다.

지난 1994년 사유화된 엠브레어사는 현재 브라질

정부 및 일반업체 그리고 외국투자가들에 의해 운용되고 있다. 미국 주식시장 진입 3년만인 지난해 5월 약 7천만불을 기록한 바 있다.

동사는 향후 5년간 공장자동화를 포함한 생산효율 증가에 년 1억불씩 총 5억불을 투자할 예정이다. 그밖에 나머지 부문은 ERJ-145과생형인 ERJ-135 37석급 개발비 1억불을 포함 생산작업에 투입하게 된다. 동 기종은 1999년 7월 인도를 목표로 올해 5월 롤아웃을 할 예정이다.

생산계획은 지역간 항공기 시장의 확대로 월 4.5대 ERJ-145 생산에서 ERJ-135의 인도가 시작되는 오는 1999년에는 총 10대꼴로 항공기생산 능력을 갖추게 된다.

1997년 사상 최대 인도기록 보잉 및 에어버스 주문량도 많아 2000년대 청신호

전세계 항공기시장의 양대산맥인 미국의 보잉사와 유럽의 에어버스가 지난해 폭발적인 생산량을 기록했다.

생산량감소로 어려움을 겪던 양사는 지난 1996년부터 회복세를 보이면서 지난해에는 호황기였던 1991년 753대 생산보다 증가된 총 785대의 항공기를 생산했다.

에어버스는 이미 지난해 182대의 생산으로 최고기록을 달성했으며 올해에는 235대 인도를 목표로 하고 있다. 주요생산기종은 A320으로 총 175대가 지난해 인도됐다. 동사의 최대 생산량은 220대 수준인데 지난 1991년에는 A320기종이 월 10대 생산 가능했던것에 비해 A330/A340의 생산은 현재 7대 수준이다. 한편 Dasa는 합부르크에

A319/A312 생산라인을 증설할 예정으로 있으며 A320의 생산라인 인수는 아직 미지수다.

97년 하반기동안 생산위기로부터 회복한 보잉사는 올해 생산목표를 합병한 더글라스부문을 포함, 550대로 전망하고 있다. 지난해동안 동사는 375대를 생산했는데 이중 36대는 12월 하반기에 모두 생산됐다. 시애틀에서는 모두 321대가 생산됐는데 이는 보잉사의 당초 인도계획보다 25대가 적은 것으로, 주요인은 737의 생산지연이었다.

또 777기종은 당초 인도계획보다 5대가 적은 59대를 생산했으며 767은 4대 지연에 42대생산, 747은 1대 지연에 39대 그리고 757은 예상대로 46대를 생산했다. 이와함께 더글라스는 MD-80 16대, MD-90 26대 그리고 MD-11등 총 54대를 생산했다.

한편, 주문에 있어서는 이미 양사의 생산능력에 모두 다다랐다고 분석된다. 에어버스는 지난해 사상최대의 460대 확정주문을 기록했다.

대한항공 민항기 중정비 1,000대 달성

대한항공은 김해 민항기 중정비공장에서 지난 12년동안 1,000대 정비실적을 올렸다고 밝혔다.

항공기 중정비는 기체의 구조검사에서부터 부식 방지작업, 페인트 작업, 기체 내·외부 개조작업 등을 포함하는 정비작업으로 모든 항공기는 정비규정에 따라 15개월 간격으로 이 정비를 받아야 한다. 이 작업은 항공기를 완전히 분해한후 성능검사를 거쳐 다시 조립하는 순서로 진행된다.

대한항공은 지난 86년 건설한 김해정비공장에서

매년 10여종의 중·대형 여객기를 100대씩 정비해왔다. 이 회사는 중정비 1,000대 달성으로 고난도 기술을 필요로 하는 중정비 분야의 노하우를 축적하게 되었으며, 그동안 30억달러의 외화를 절약하는 성과를 거두었다고 설명했다.

대한항공은 서울과 부산에 항공기 정비공장, 경기 부천에 엔진정비공장을 가지고 있으며, 4,000여명의 정비인력을 보유하고 있다. 특히 지난해 5월에 완공한 김포복합항공기지는 최첨단 정비시설과 행정지원 기능을 동시에 갖춘 초대형 항공시설이다.

美 벨, 보잉 헬기부문 인수가능

미국 벨(Bell)사가 보잉사의 헬리콥터부문의 인수를 놓고 협상을 추진중에 있다고 테리 스티슨 사장이 밝혔다. 협정이 마무리되지는 않았지만 조만간에 벨사의 인수를 놓고 최종 합의를 볼 것으로 보인다.

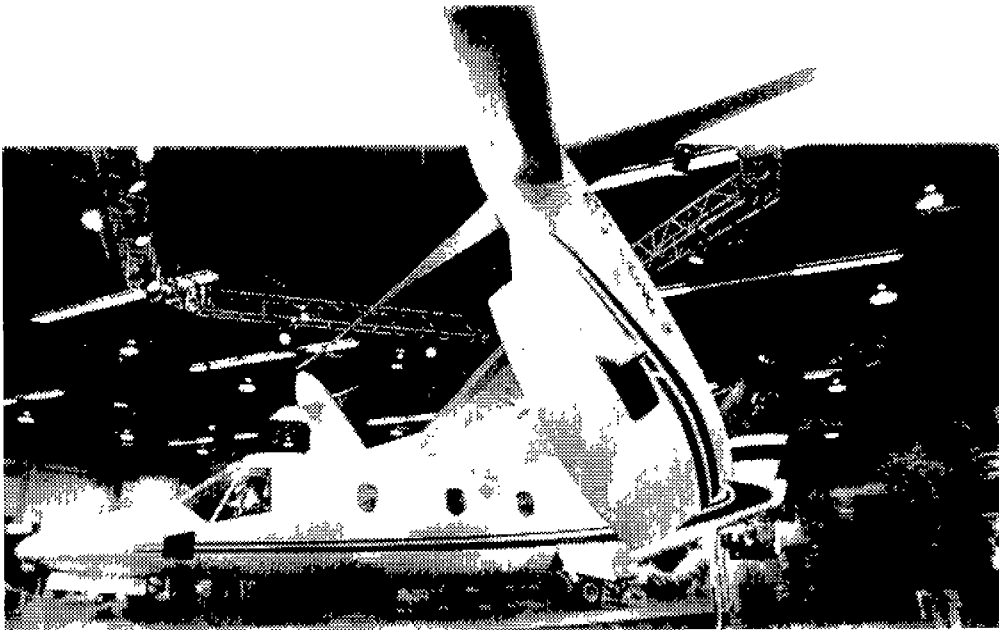
벨사는 이미 벨 보잉 609민간 틸트로터기 개발 조인벤처를 통해 보잉사 주식의 49% 인수에 동의한 바 있다. 이는 민간헬기시장 점유확대를 위한 일종의 전략적 결정이라는 분석이다. 보잉사는 벨사의 인수후에도 부 계약자로서 사업에 계속 참여할 예정이다. 스티슨은 벨사가 보잉소유의 몇몇 프로그램을 인수하기 위해 리스크쉐어링 파트너들과 협의중이라고 밝혔다. 최종 발표는 3월 말 혹은 4월초에 있을 예정이다. 현재 협상에는 많은 진전이 있는 것으로 보인다.

스티슨 사장은 맥도널 더글라스사를 합병한 보잉

의 헬기부문은 벨사의 신 제품개발에 영향을 줄 것으로 전망했다. 그는 또 “우리는 신 헬기개발을 위한 평가작업이 매우 우수한 편” 이라고 말하며 업그레이드된 206B 쟁레인저(JetRanger)와 신 모델 그리고 MD500시리즈의 평가작업을 수행할 것이라고 밝혔다.

아울러 그는 MD600 그리고 MD902기종이 벨사의 407 및 427기종과 각각 시장에 있어 중복될 우려는 그다지 크지 않다며 이와함께 보잉사의 NOTOR기종이 소음을 걱정하고 있는 커스터머들에 어필할 수 있어, 틈새시장에 기대를 걸고 있다.

벨 412의 후계기종으로서 609틸트로터기를 구상했던 벨사는 현재 이의 개발여부를 놓고 평가작업중이다. 벨사는 업그레이드된 412 및 신 모델을 개발중인데 스티슨 사장에 따르면 609는 동 시장의 30-50%정도 특히 장거리 고속헬기를 필요로하는 커스터머들에게 적절한 기종이라고한다.



벨사는 보잉사의 틸트기 사업의 주식인수에 이어 나머지 헬기부문을 인수할 예정으로 있다.