

97 수출입 실적 및 98 전망

기획과

97년 항공우주분야의 수출실적은 전년도 대비 133%의 증가율을 보였으며 수입은 전년대비 43% 감소하였다. 그러나 수출증가는 중고기 수출 및 항공기 매각에 따른 기형적인 증가이며 수입도 환율상승 및 국내경기침체로 인한 여객기 도입의 위축으로 감소한 것으로 나타났다. 본고의 항공우주산업 수출입 실적 및 전망은 KOTIS자료를 기초로 작성한 것으로 우리 협회에서 매년 발간하는 항공우주산업통계의 자료 조사방법과는 상이하여 수치에 오차가 있음을 밝힌다. <편집자주>

97년 수출 전년대비 133% 증가

97년 항공우주분야 수출실적은 875백만불로 96년 376백만불보다 133% 증가했다. 품목별로 보면 완제기 부분이 96년 125백만불에서 588백만불로 약 370% 증가하였으나, 완성엔진분야는 약 66백만불에서 56백만불로 약 15% 감소, 엔진부품 분야는 62백만불에서 67백만불로 약 9% 증가했다.

완제기분야에서 대한항공은 A330여객기와 B747화물기 등 중고기 6대는 매각하였고, B747-400 여객기 등 6대는 매각후 재임대(Sale&Leaseback)하는 방식으로 248백만불을 수출하였다. 아시아나항공도 역시 B767, B737등 여객기 5대를 매각후 재임대하는 방식으로 255백만불을 수출하였다. 부정기 운항사 중에는 삼성 항공이 Bell-412 등 중고헬기를 수출하였다.

엔진분야에서는 삼성항공이 약45백만불을 수출하였으며 대한항공, 한국화이바, 한국로스트왁스 등이 그 뒤를 이었다. 삼성항공은 주로 외국엔진 정비용역과 PW4000 등 각종 엔진 제작용 부품을 주로 수출하였으며, 이 밖에도 대한항공은 엔진정비용역, 한국화이바는 PW4000엔진 Nosecone, 한국로스트왁스는 PW4000엔진 Turbine Air Seal 부품을 수출하였다

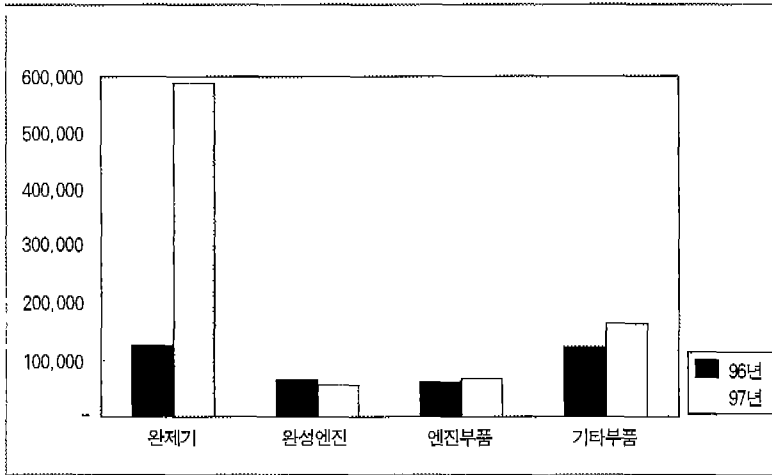
기타 부품에서 대한항공은 보잉과 에어버스에 B747 여객기 Flap Track Fairing, A330/340여객기의 WP-11 부품 등 약 64백만불, 대우중공업은 B747 여객기 Wing Rib와, Sud Frame 부품, P-3 초계기 Wing 약 37백만불, 삼성항공도 B747/757/767여객기 동체부품 등 약 37백만불을 수출하였다. 이밖에도 두레에어메탈은 보잉여객기 기종의 동체 및 날개부분의 압출재료 분야에서 3백만불, 대교엔터프라이즈는 패러글라이더 단일품목으로 약 4백만불을 수출하였다

이상과 같이 97년의 항공우주분야 수출실적은 96년에 비해 약 133% 증가하였으나 이는 주로 중고완제기 수출물량증가(370%)에 따른 것이 대부분이며 완성엔진 분야 수출실적은 엔진 정비물량감소 등으로 줄어든 것으로 보인다. 그러나 엔진부품과 기타부품 수출은 세계항공산업의 호황으로 다소 증가하였다.

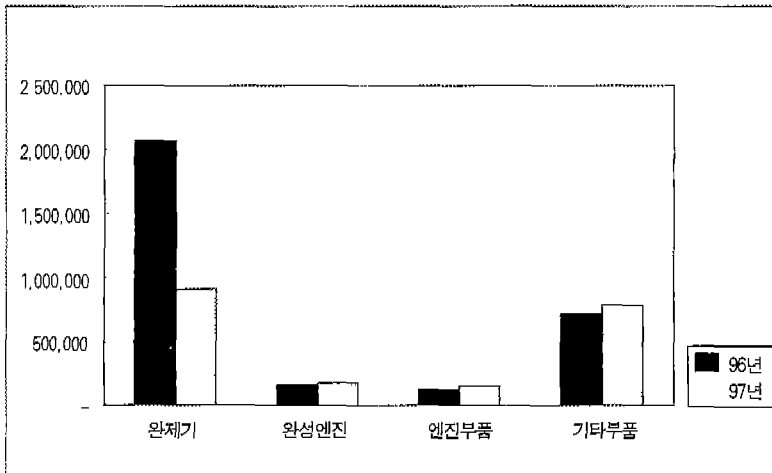
(표 1) 부문별 수출 실적

(단위: 천불)

구분	96년	97년	증감(%)
완제기	125,129	588,496	370.3
완성엔진	65,786	56,193	-14.6
엔진부품	61,649	67,097	8.8
기타부품	123,130	163,644	32.9
계	375,694	875,430	133.0



(그림 1) 부문별 수출실적



(그림 2) 부문별 수입실적

97년 수입 전년대비 34% 감소

97년 항공우주부문 수입실적은 약 2,038백만불로 96년의 3,077백만불에 비해 약 34% 감소하였다. 품목별로는 완제기 분야가 915백만불로 55% 감소, 완성엔진과 엔진부품이 각각 178백만불, 156백만불로 전년대비 8.5%, 24%가 각각 증가, 이외에 기타분야 부품은 789백만불로 9% 증가하였으며, 전체적으로는 34% 감소하였다

우선, 완제기 분야는 환율상승 등으로 인해 정기운

항사 및 부정기 운항사들의 항공기 도입이 위축되어 수입이 대폭 감소되었는데 대한항공의 경우 단순임차 및 매각후 재임대(Sale & Lease-back)를 제외한 순수 구매는 B747-400, B777-200 등 3대로 약 377백만불에 그쳤다. 아시아나항공은 B737, 767 등 6대를 구매하여 96년의 도입대수는 같았지만 금액면에서는 약 67백만불 감소한 459백만불이었다. 부정기 운항사의 경우 시정은 더욱 나빠져서 4대 도입에 그쳤다.

엔진분야의 수입물량은 약 335백만불로 전년의 290백만불에 비해 약 15.5% 증가하였다. 삼성항공은 F-16, UH-60 엔진제작 및 군용기의 엔진 정비용 물량으로 약 157백만불을, 대한항공과 아시아나항공은 대형 여객기 정비용 물량으로 각각 76백만불, 23백만불을 수입하여 3개사가 전체 엔진물량의 약 77%를 차지하였으며 이밖에도 부정기 운항사, 산림청, 경찰청 등 관공서 엔진용 부품이 75백만불 정도 도입되었다.

엔진 이외의 기체 등 기타부품 분야는 전년에 비해 789백만불로 9.1% 정도 증가하였다. 대한항공은 Boeing 및 Airbus 수출제작용 부품과 UH-60 헬기 제작용 부품 등 약 272백만불, 삼성항공은 KFP 사업

(표 2) 부문별 수입 실적 (단위 천불)

구분	96년	97년	증감(%)
완제기	2,064,441	914,841	-55.7
완성엔진	163,803	178,213	8.8
엔진부품	125,934	156,304	24.1
기타부품	723,290	789,123	9.1
계	3,077,468	2,038,481	-33.8

용 물량과 기타 수출용 부분품 제작용으로 130백만불, 대우중공업은 KTX-1 기본훈련기 실용개발 사업용 원자재와 B747 Wing Rib 제작용 부품 등 약 11백만불, 아시아나항공은 정비용으로 약 54백만불 도입하였다. 그리고 현대우주항공의 B717-200 날개제작용 부품도 97년말부터 도입되기 시작하여 약 8백만불 가량 도입되었다.

이상 97년의 수입실적을 살펴본 바에 의하면 민수부에서는 세계적인 항공수요 증가 등으로 수출제작용 부품 및 소재의 도입물량이 증가하였고, 방위산업용

원자재는 예년과 비슷한 수준이었으나 완제기 분야는 환율상승 및 국내경기 침체로 도입이 급격히 감소하여 결과적으로 전체 수입액은 전년에 비해 약 35%가 감소하였다

올해 수출·수입은 감소전망

올해 항공우주분야 수출은 97년에 비해 42% 감소한 511백만불이 될 것으로 예상된다. 엔진분야는 중고엔진과 엔진 정비물량 감소 등 주로 완성엔진의 수출물량 감소로 57% 줄어들고, 기타 부품은 특별한 증감 없이 전년과 비슷한 수준을 유지할 것으로 보이나 완제기 분야는 중고기 매각이 50%이상 감소하여 290백만불에 그칠 것으로 예상된다. 수입은 국내 경기침체 및 환율상승 등으로 97년에 비해 59% 감소한 848백만불이 될 것으로 예상된다. 완제기 분야는 대한항공과 아시아나항공의 단순임차를 제외한 순수구매 도입이 전혀 없을 것으로 예상되는 가운데 부정기 운항사의 수입액도 약 45백만불에 그쳐 95% 감소할 것으로 예상된다. 이밖에 엔진 분야와 기타부품도 전년에 비해 각각 35%, 26% 감소할 것으로 예상된다.

(표 3) 부문별 수출 전망 (단위: 천불)

구분	97년	98년	증감
완제기	588,496	290,200	-50.7%
엔진전체	123,290	52,586	-57.3%
기타부품	163,644	167,713	2.5%
계	875,430	510,499	-41.7%

(표 4) 부문별 수입 전망 (단위: 천불)

구분	97년	98년	증감
완제기	914,841	45,723	-95.0%
엔진전체	334,517	218,867	-34.6%
기타부품	789,123	583,487	-26.1%
계	2,038,481	848,077	-58.4%

기다립니다

일본 항공우주

항공우주산업 발전을 위한
정보전달과 우리의 날아갈 방향을
제시하기 위해 발행되고 있습니다.
정부의 산업정책에 대한 의견, 협회 및
기업체 등 우리나라의 항공우주산업 발전에
도움이 될만한 의견이 있으시면
편집자에게(전화: 761-1104 한봉수)
보내주시시오.

정기구독안내

본 항공우주지는

항공우주산업에 대한 기본 확충과
대중적 이해의 확산을 위해 정기구독을
원하는 분에게 보급하고 있습니다.
우편료 정도의 부담으로 1년이상 구독을
원하시는 분은 항공우주협회 기획과로
신청해 주십시오
담당 김미정
■전화: 761-1101
■FAX: 761-1175