

미, 록히드마틴-노드롭 합병무산

록히드 마틴과 노드롭의 합병이 무산됐다. 록히드 마틴은 지난달 17일 이사회를 열고 노드롭과의 합병계획을 철회하기로 했다. 이 회사는 "합병을 반대하는 정부와 타협점을 찾는 것이 사실상 불가능해 이같이 결정했다"고 밝혔다.

미국 정부는 두 회사가 합병할 경우 방위산업분야에서 독점적 지위를 갖게 된다며 전자부문 포기 등을 요구해 왔다. 법무부는 지난 3월 두 회사의 합병이 독점금지법을 위반하는 것이라며 연방법원에 소송을 제기했다. 또한 국방부도 국방산업의 경쟁력 저하를 이유로 법원에 제소하기로 결정했다. 미국정부는 록히드 마틴과 노드롭이 합병할 경우 미국 군수산업에서 경쟁체제가 무너져 독과점이 형성된다는 점을 우려해 합병을 반대해 왔다.

보잉과 록히드, 노드롭 등으로 나뉘어 있는 군수산업구조가 보잉과 록히드-노드롭으로 양분되며 특히 전략적으로 중요성이 높은 항공기분야가 합병기업의 손으로 들어갈 가능성이 높다는 것을 미 정부는 우려하고 있다. 록히드는 차세대전폭기 F22를 비롯해 F16기 등 항공기를 양산하는 업체이며 노드롭은 유도미사일 등 전자

무기분야에서 독점적 기술력을 갖고 있다.

미국 법무부는 그동안 합병승인에 대한 전제조건으로 40억달러 규모의 전자부문 사업을 포기하라고 요구해 왔다. 록히드 마틴은 두 회사가 합병할 경우 연간 10억 달러 정도의 세금을 절약할 수 있다고 주장해 왔다.

블, 아에로스파시알사, 합병-민영화

에어버스 항공기를 생산하는 프랑스 국영 아에로스파시알사가 방산업체인 마르타 오토 테크놀로지(MHT)와 합병, 민영화 된다.

합병이 성사되면 아에로스파시알은 미국의 보잉-맥도넬 더글라스, 록히드 마틴, 레이손 휴즈에 이어 세계 4위의 방산업체로 부상하게 된다. 프랑스 정부가 밝힌 민영화 계획에 따르면 아에로스파시알은 라가르데르그룹으로부터 MHT를 넘겨받는 대신 자사 지분의 30~33%를 넘기기로 합의했다.

이에 따라 아에로스파시알에 대한 프랑스 정부 지분율은 50% 미만으로 떨어지게 됐으나 프랑스 정부는 국가방위에 관한 사항에 대해서는 특별행사권을 유지하기로 했다.

Bombardier, 터보프롭기 생산 재고려

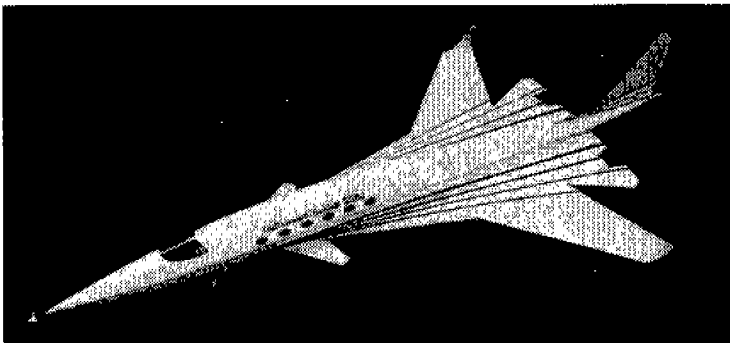
Bombardier는 지역제트기 시장이 계속 성장하고 터보프롭기의 판매가 저조함에 따라, de Havilland Dash 8종의 판매전략을 재고할 필요를 인식했다.

동사는 23대의 CRJ(canadian regional jet) 생산에 비해, 올해 지금까지 17대의 Dash8을 생산했다. 1997년 지역제트기는 지역 항공기시장의 60%를 차지했고, 주문 잔고는 터보프롭기에 비해 2배에 이르렀다. CRJ의 생산은 한달에 6대로 증가된 반면 Dash8의 생산은 지난해와 비슷한 약 30대로 추정된다.

그러나 동사는 지역시장의 판매 예측을 수정하지는 않았다. 동사는 향후 20년간 15/19석 시장에서 터보프롭기가 계획된 8,250대 중 60%를 차지할 것으로 전망하고 있다.

현재, 70seat의 Dash8-400개발의 초기주문은 유럽과 아시아 항공사에서 이루어졌으며, 반면에 북미지역에서는 향후 10년 동안 지역비행기의 약 60% 이상을 Jet기로 대체 할 것으로 보인다.

US 지역항공협회의 조사에 따르면 터보프롭 시장이 미국 밖으로 이동하고 있다고 밝혔다.



수호이의 SSBJ개발을 위한 첫 시도는 Gulfstream형 이었다.

보잉, 초음속 비즈니스 제트기를 개발중

보잉은 초음속 비즈니스제트기에 관한 연구개발을 진행하고 있는 가운데, 러시아의 수호이 디자인센터와 공동연구에 관한 협의를 진행하고 있는 것으로 알려지고 있다. 보잉에 의해 공개된 연구에 관한 자세한 내용은 아직 밝혀지지 않았지만 최근 설립된 BBJ(Business Jet)회사에서 사업평가를 다루고 있는 것으로 알려져 있다.

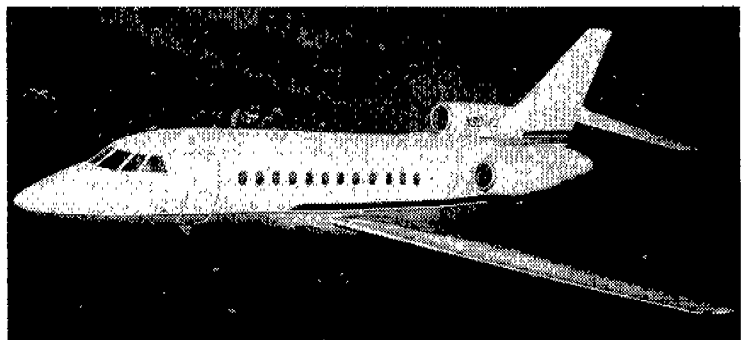
보잉의 연구단계는 아직 초기단계이며 해결해야 할 문제가 많다고 밝히면서, 첫 단계로 8~10석에 한정해 연구중이라고 언급했다. 최근에 보잉은 러시아와 함께 연계하여 프로젝트의 수행을 포함 초음속 민간여객기 기술에 많은 투자를 해왔다.

정교한 비즈니스 제트기를 제작한 경험이 없던 상태에서 초음속 비즈니스 제트기의 개발에 목표를

두고 있지만, 비즈니스 제트기의 성공은 초음속 비즈니스 제트기 같은 프로젝트 착수를 고려하는데 발판이 되었다. 한편 보잉사는 수호이와 초음속 비즈니스제트기를 개발하기 위한 두 번째 시도가 되는데, 첫 번째는 Gulfstream을 기초로 1990년대초에 8~19석의 최대 크루즈 스피드가 마하 2.2로 정해졌었다. 두 번째 시도는 최대 크루즈 스피드 마하 1.8에서 조금 더 작은 모형을 목표로 둔다.

닷소, 900B대체 추진중

닷소사는 Falcon 900B triple-



닷소의 Falcon 900C는 15년동안 세 번째 업그레이드된 기종이다

turbofan 비즈니스 제트기를 900B의 업그레이드 형인 900C 기종으로 대체 할 예정이다.

Falcon 900C는 900B와 같은 성능과 동체를 사용하나 확장형인 900EX의 형을 갖는다.

조종석에는 현재 SPZ-800 대신 Honeywell primus 2000 통합 항공전자 시스템을 갖고, 5개 튜브의 전시 비행계기 시스템, 이중 비행 조종 시스템, 강화된 지상 접근 경고 시스템 장비등을 갖추고 있다.

900C는 15년동안 Falcon 900 비즈니스 제트기의 세번째 업그레이드된 기종으로 1983년에 900이 처음으로 소개되고, 8년후 새로운 엔진의 900B로 대체되었다. 1994년에는 연장된 항속거리를 갖는 900EX가 라인업에 덧붙여졌었다. 1999년 2/4분기에 미국과 프랑스의 인증을 받을 예정이어서 첫 생산은 다음 해로 계획중이다.

보잉, 아시아위기로 인해 향후 5년간 150대 수주가 줄어들 전망

계속되는 아시아 경제 위기는 보잉의 가까운 기간의 시장전망에 큰 영향을 줄 것으로 판단되는데, 이로 인해 다음 5년동안 150대 주문 분량이 삭감될 것으로 예견된다.

747-400이상의 대형 비행기 제작의 착수는, 10년 내로 구체적인 시장이 기대되지 않은 전망에 의해 뒤로 미루어졌다.

아시아 경제 위기로 인해 보잉은 앞으로 5년동안 100대의 이중통로형과 50대의 단일통로형의 수요가 감소할 것으로 내다보았으며, 이런 삭감으로 1년에 최대 생산량이 800대 정도가 될 것으로 추산하고 있다. 이러한 생산량의 감소는 아시아에서의 승객증가율의 감소에 근거하는데, 보잉은 이 지역에서 향후 5년간의 성장계획을 2.5% 줄였고, 국제 서비스 계획에서도 1.5% 줄였다. 이러한 삭감에도 불구하고 수치는 여전히 세계평균을 웃도는 수치이다.

한편 보잉은 매년 3월에 있었던 향후 시장전망 발표를, 아시아의 위기가 심화됨에 따라 계속 연기하고 있는 상황이었다. 아시아의 경제위기는 또한, A3XX로 라이벌인 에어버스의 추격을 받는 보

잉의 입장에서, 대형 항공기시장에서의 시장 입지를 흔들리게 하고 있다. 747과 그 이상기종을 포함, 대형항공기 전체 시장 전망은 앞으로 20년 동안 152대가 정리될 반면 230-400seat기종은 집중 성장 가능성이 보인다.

향후 20년간 보잉사의 시장전망

보잉전망(1998-2017)			
좌석	금액(\$bn)	댓수	변동
50-90	39	1,578	+247
91-120	71	2,148	-16
121-170	230	5,299	+506
171-240	196	3,234	+265
230-310	208	2,031	+639
311-399	328	2,332	
above 400	184	604 425	-152
합계	1,255	17,651	+1,489

삼성항공, 항공기 엔진부품 3,700백만달러 수주

삼성항공이 세계 5대 엔진제작 업체인 미국 엘라이드 시그널사로부터 3,700만달러 규모의 항공기용 터빈블레이드 엔진부품을 수주했다고 지난 30일 밝혔다.

터빈블레이드는 섭씨 2,000도의 고온과 고압공기내에서 연소된 공기를 회전력으로 바꾸어주는 역할을 하는 핵심 엔진부품이다.

동사가 생산하는 블레이드는 엘라이드시그널이 오는 99년 하반기부터 2003년까지 프랑스 닷소사의 펠콘 900 및 브리티시 에어로스페이스사의 700항공기 등에

들어가는 TFE 331, 731 엔진에 장착된다. 이 TFE331, 731 엔진은 개발후 지난 95년까지 8천 98대가 생산되었고 향후 매년 210대에서 270대 정도 계속 생산될 예정이다. 터빈블레이드는 섭씨 2천도의 고온과 고압공기내에서 연소된 공기를 회전력으로 바꿔주는 역할을 하는 엔진의 핵심부품이다. 동사는 전담인력선정과 생산설비 정비계획 등을 마친, 99년 7월까지 생산에 들어간다.

동사는 이번 수주를 발판으로 하반기에도 엘라이드 시그널사로부터 2-3천만달러 규모의 엔진부품 추가수주도 추진하며, 그동안 미국시장에 쌓은 실적과 경험을 바탕으로 유럽 등 신규시장에도 적극 진출할 계획이다.

BA 단일통로형 구매결정 연기기로

BA(British Airways)는 단일통로형 여객기 공급을 위해 에어버스와 보잉중 어느 곳을 선택할지의 결정을 미루었다.

BA평가팀은 공식적으로는 어떤 결정도 이루어지지 않았다는 발표에도 불구하고, 에어버스와 약 190대의 항공기를 거래하기로 하고, 추천안을 7월 3일 제출하기로 예정한 바 있다. 그러나 지난 6월 몇몇 신문에서 수주는

에어버스에게로 갔다는 보도 후 보잉사의 향의가 있었다. 거래는 양쪽 모두에 중요하다. 왜냐하면, BA가 처음으로 에어버스에게 주문한다면, 1970년 이래로 BA로부터의 주문을 실질적으로 독점했던 보잉은 큰 타격을 입는 것과 함께 보잉에 대한 신뢰에 있어 큰 변화를 나타낼 것이기 때문이다.

보잉은 입찰을 준비하기 위해 연기를 요청한 것으로 알려졌는데, 공식적인 결정은 8월에 있을 것이라고 밝혔다.

보잉은 이번 입찰에서 새로운 제안을 함께 넣지는 않을 것이고, 주주의 이익에 손해가 없도록 할 수 있는 가장 경쟁력 있는 사업제안을 할 것이라고 밝혔다.

퀀타스, 747-400의 동력장치 개선에 롤스로이스 선택

오스트레일리아의 퀀타스는 항공사의 18대의 747-400 동력장치 개선을 위해 우선적으로 3대의 747-400항공기에 롤스로이스의 RB211-524GT 터보팬을 선택했다. 동 항공사는 제너럴 일렉트릭과 Pratt & Whitney가 참여한 경쟁에서 R-R을 선택했다.

세 747-400은 1999년말까지 동력장치 교환을 완료할 예정이다. Qantas는 이미 747-200/300/400s의 롤스로이스의 장비를 사

용하고 있었으나, 최근에는 말레이시아 에어라인과 아시아나로부터 중고의 제너럴 일렉트릭의 CF6-80C2가 장착된 -400를 구입했다.

또한 새로이 주문된 767-300도 CF6가 장착되어 있다. 이러한 엔진의 선택은 현재 사용하고 있는 524G엔진과 업그레이드형을 분리하기 위한 것으로 보인다.

아시아 항공기개발 봉착

아시아 여러나라의 항공기개발 프로젝트가 어려움에 봉착하고 있다. 중국, 싱가포르, 유럽의 공동개발 계획은 백지화될 가능성이 커지고 있으며 인도네시아, 인도의 프로젝트는 개발 속도가 늦어지고 있다.

이들 계획은 경제가 호황기에 세워진 프로젝트들로 아시아 통화 위기에 따른 항공기 수요의 감소, 개발자금 부담의 증가 등으로 채산성이 의문시 되고 있다. 미국의 보잉, 유럽의 에어버스는 양대 거인의 경쟁격화 영향도 작용해 아시아 항공산업의 전도가 불투명해지고 있다.

중국의 항공공업총공사, 싱가포르의 테크놀로지 에어로스페이스가 유럽의 에어버스사와 공동으로 추진하던 1백인승 'AX31X'의 개발계획은 성사 여부가 불투명하

다. 96년말 계획의 대강이 확정되었지만 그 후 전혀 진전이 없는 상황이다.

싱가포르측이 채산성을 중시하고 있는 반면 에어버스측은 현재 1백24인승 'A319'의 개량에 의한 1백인승 개발을 검토하고 있어 공동개발계획에 좌초될 가능성도 있다.

인도네시아는 하비비대통령이 진두지휘하던 1백30인승 국산 제트기 'N2130'의 개발계획이 존폐의 기로에 서있다. 국제통화기금(IMF)와 인도네시아 정부의 합의로 개발주체인 IPTN에 대한 보조금이 끊긴데다 민간으로부터의 자금유입도 여의치 않기 때문이다. IPTN은 1년내에 인원을 약 20% 감축할 예정으로 있는 등 구조조정의 와중에 있어 2004년 상업화를 목표로 했던 당초 계획이 늦어질 것으로 보인다.

인도의 힌두스탄 에어로틱스는 50-70인승 항공기의 개발을 완료했으나 정부의 자금부족으로 인해 1백% 국산화 계획을 단념했다. 현재 공동생산 파트너를 모색중이지만 지지부진한 상태이다.

일본도 1백인승 여객기 'YSX'의 개발계획이 축소될 전망이다어서 아시아 여러나라의 항공기 개발계획이 잇따라 좌초되고 있다.