

보잉사 올해부터 생산감축

보잉사는 최근 아시아 경기불황 등으로 여객기와 인력감축을 계획하고 있다.

최대의 감축 기종으로는 전통적인 수익기종인 747기종이며, 약 48,000명의 인력도 감축할 예정이다. 747기종의 생산량은 월3.5대에서 99년부터는 2대를 생산할 계획이며, 2000년에는 다시 감축 예정이다. 인도도 98년 연간 49대에서 99년에는 48대가 될 예정이며, 2000년에는 12대가 될 것으로 이러한 수치는 747기종이 84년도에 15대가 인도된 이래 가장 낮은 수치이다.

777기종은 99년에는 85대에서 2000년에는 64대를 인도할 예정이며, 757기종은 99년 66대에서 2000년에는 48대가 될 예정이다.

이러한 추세대로라면 보잉은 98년에 546~550대의 항공기를 인도하게 될 것이며, 99년도에는 약 620대를 유지하다가 2000년에는 약 490대로 떨어질 전망이다.

반면에 에어버스는 이러한 보잉사의 생산감축에도 불구하고 98년도에는 230대, 99년도에는 290대, 2000년도에는 약 300대 이상을 계획하고 있다. 에

어버스관계자는 “현재의 시장상황을 주시하고 있지만 생산량을 줄일 어떤 상황은 발견하지 못했다”고 밝혔다.

그러나 보잉사항공기 생산 감소에도 불구하고 정보, 우주 및 국방시스템의 수익상승으로 전체적인 수입은 98년도 560억달러에서 99년도에는 580억달러로 약간의 증가가 예상되며, 2000년에는 다시 500억달러로 감소될 것으로 전망하고 있다.

여객기 인도현황

모 델	98년	99년	2000년
717	0	12	30
737Classic	114	44	2
737NG	164	276	280
747	49	48	12
757	50	66	48
767	47	41	45
777	71	85	64
MD80/90	39	40	3
MD11	12	8	6
계	546	620	490

수입현황

(단위 억 달러)

구 분	98년	99년	2000년
여객기	350	380	290
정보, 우주, 국방시스템	20	190	200
기 타	10	10	10
계	360	580	500

BAe, GEC 마르코니 합병 발표

영국의 BAe와 GEC마르코니가 합병한다고 지난 1월 19일 발표하였다.

이로써 연 매출액 약 200억달러에 이르는 유럽최대의 방위산업 및 항공우주업체이면서 보잉, 록히드 마틴 다음의 세계3위의 업체가 탄생하였다. 새로이 설립되는 회사는 BAe가 63.3%, 마르코니가

36.6%의 지분을 소유하기로 하였으며, 국방, 민수 항공부문을 포함 미사일, 레이더, 항공전자 시스템으로 사업을 확장하게 되었다.

양사는 이날 합병을 발표하면서 유럽의 업체를 포함, 어느 업체에게도 합병의 문을 열어 놓겠다고 발표하였다. 따라서 양사의 합병은 에어버스 단일법인 설립의 가속화를 포함한 항공우주업체의 개편은 계속될 것으로 보인다.

**삼성항공, 항공기 엔진부품
1억 5천만달러 수주**

삼성항공은 최근 미국의 세계적 항공기 엔진 제작 업체인 폴렛 앤드 휘트니(P&W)사에 1억5천만달러 규모의 항공기 엔진 부품을 공급하는 계약을 체결했다고 밝혔다.

삼성항공이 수출할 부품은 F-16 전투기용 F100

엔진, B-737기용 JT8D엔진 등 전투기와 여객기 엔진에 들어가는 부품이며, 엔진 케이스와 링 등 30여개 품목을 올해부터 향후 10년간에 걸쳐 공급하게 된다.

동사는 지난 86년부터 P&W사의 대형 항공기 엔진 국제 공동개발사업에 참여해 왔으며, 이번 공급 계약으로 P&W사에 연간 5천만달러 규모의 엔진부품을 공급하게 됐다.

현대우주항공 외자 도입

현대우주항공이 캐나다와 미국으로부터 6,700만 달러 규모의 외자를 도입한다.

현대우주항공은 캐나다 상업은행(CIBC)으로부터 4,500만달러를 도입키로 16일 정식 계약을 체결했다. CIBC 외자는 현대우주항공이 미국 보잉사에 독점 공급하고 있는 B717 항공기 주날개의 수출채권을 담보로 리보(런던은행간금리)에 3%포인트를 더해 선수금 형태로 도입된다.

즉, 보잉이 현대우주항공에 지급할 B717 주날개 납품대금을 CIBC가 선수금 형식으로 현대우주항공에 일괄 지급한 뒤 동사가 주날개를 납품할 때마다 CIBC가 보잉사로부터 대금을 회수하는 방식이다.

이러한 방식은 선박을 수주했을 때 일정 금액을 미리 받는 선수금 형식을 항공사업에 응용한 것으로 CIBC는 보잉사로부터 안정적인 예금수신을 획득한다는 이점이 있고, 현대우주항공은 발주업체의 신용으로 선수금을 받는 효과를 누릴수 있다.

또한 미국 수출입은행으로부터 2,200만달

리의 장기차관 도입승인을 받았다. 외화도입조건은 상환기간이 5년인 장기차관으로 금리는 LIBOR+1%로 매우 좋은 조건인 것으로 알려졌다.

현대우주항공은 지난 96년 보잉사와 B717 항공기의 주날개 독점공급을 체결해 지난해 5월부터 서산공장에서 본격적인 양산에 착수했으며 현재 11대분을 공급했다. 최근 미 TWA 항공사가 B717여객기를 100대 구입키로 결정하는 등 판매에 호조를 보임에 따라 현대우주항공은 사업계획을 대폭 수정, 최초 계약보다 늘어난 30억달러 상당의 수출계획을 잡고 있다.



현대우주항공이 6,700만 달러 규모의 외자를 도입한다