

# 보잉사의 경영결전

본지 편집객원 서 병 홍

## 98년 사업은 회복했으나

세계 최대인 미국의 여객기 제작사인 보잉사가 경영상의 결전이 임박한듯 긴박한 공기가 돌고 있다. 그것은 작년 12월경에 이른 바 2000년 위기설이 전해져 생산의 감소, 개발 투자의 감소, 인원의 감축등이 예고되고 있었다.

그러던 것이 금년 초에 Condit회장에 의한 98년의 결산발표와 더불어 한층 어려운 지경이 되었다. 먼저 작년 결산의 총괄을 보면 총매출액 562억\$(전년도 458억\$), 순익 11.2억\$(전년도 1.78억\$ 결손)로 1주당 순익 1.15\$, 현금 배당 0.56\$(전년도 배당 0.56\$)이었다.

보잉사의 사업부문은 민간항공기와 ISDS(Information, Spase and Defense System) 그룹으로 분리되는데 매출액에서는 민간항공기 부문이 355억\$, ISDS 199억\$(군용기, 미사일130억\$, 우주통신 69억\$)와 금융 기타 7억\$로 구성되어 있다. 이러한 구성에서 보는 바와 같이 보잉사의 매출은 민간항공기 정세의 여하에 달려 있다. 일찌기 1997년 가을에는 수주가 초과하여 엔지니어나 부품 부족으로 한달가량 공장을 쉬게 하면서 혼란을 수습했다. 97년 10~12월과 98년 동기간의 민간항공부문의 실적을 대비해 보면 잘 알 수 있다.

97년의 3개월간은 매출이 67억\$로 손실 12억\$를 계상했다. 98년 같은 기간에는 매출 114억\$, 2억\$의 이익 수준을 회복하고 있다. 이것은 99년 이 기간동안

인도가 102대로 떨어진데 대하여 98년 같은 기간에는 191대로 고수준으로 되돌아 왔기 때문이다. 747 기종이 9대에서 21대로, 777이 10대에서 22대로, 767이 7대에서 12대로, 차세대 737이 3대에서 74대로 주력기와 신예기의 생산성이 향상되었다. 이런 고수준의 인도는 99년 전반까지 유지되지만 후반부터는 정세가 악화하여 감산이 불가피해 진다. 그래서 이대로 가면 2000년의 수익 악화는 피할 수 없을 것으로 보인다.

## 하향수정 서둘러야

가장 큰 악재는 급속히 퍼져나간 아시아의 금융위기와 경제적 위기의 영향이다. 특히 중국시장의 경제 위기설이 큰 구실을 하고 있는 셈인데 보잉사는 98~2000년 국제시장의 가장 큰 표적을 중국시장에 두고 있었기 때문에 방향을 수정하는 작업을 서둘러야 할 형편에 놓이게 되었다. 그래서 경영계획의 하향수정을 서둘고 있는 것으로 전해지고 있다. 이미 취소를 반영한 인도 예정을 수정하고 있는데 2000년에는 전년 대비 140대의 감소를 예정하고 있다. 특히 747 점보기가 연간 14대로 줄어든다는 것은 월 1대 조금 넘는다는 계산이었고 777도 월 7대에서 5대로 감소한다는 것이다.

민간항공기의 매출액은 98년의 355억\$에서 99년에는 380억\$를 거쳐 2000년에는 280억\$로 떨어질 것으로 보고 있다. 이에 따라 연구개발비도 98년 10억\$에서 7-8억\$수준으로 억제될 전망이다. 종업원의 정

리도 98년말의 22만5천명에서 99년에는 20-21만명, 2000년에는 18.5만-19.5만명으로 최대 4만명의 해고 계획을 세워놓고 있다. 이미 보잉사의 사장, 회장은 98년도의 보너스를 반납했다고 전하고 있다.

### 에어버스사의 추적

유일한 라이벌인 유럽의 에어버스사는 어떤가? 98년의 확정수주수 560대, 390억\$를 획득하여 전년도에 비해 기수에서 약 20%증가, 금액에서 약 30%증가를 기록했다. 그래서 앞으로도 탄탄한 성장노선을 가게될 것으로 보고 있다. 특히 중국과 아시아 시장은 보잉사에 선점되어 여기서 받는 위협도가 매우 적은 것으로 예측되고 있다.

1995-2000년간의 양사의 인도 대수를 비교해 보자.

보잉사는 95년에 257대에서 270대, 375대, 563대로 늘었다가 99년의 620대를 피크로 2000년에는 480대로 줄고 있다. 이에 대하여 에어 버스사는 95년에 124대에서 126대, 182대, 229대, 293대로 꾸준히 증가하며 2000년에는 315대의 예정이 달성되지만 보잉사의 규모에는 미치지 못하여 겨우 60대 40의 비율이 유지된다. 그래서 에어버스사가 말하는 여객기 시장의 절반씩의 점유도 아주 꿈인것만은 아닌것 같지만 실제로 그렇게 될지는 두고 볼 일이다.

### 777에 권토중래 기대

보잉사는 장거리 운항용으로 개발한 777 기종에 대하여 항속거리연장 쌍발제트여객기운항증명인 ETOPS 규칙의 수정을 요구할 것으로 보인다. 777기종은 원래 장거리 운항을 목적으로 개발된 쌍발 제트기이다. 또한 에어버스의 아성에 도전하여 시장을 쟁탈하려고 만들었다. 그래서 납품 즉시 취항을 가능케 하는 Service ready 를 표방하여 ETOPS 증명을 획

득했다. 777은 처음부터 뉴욕-런던, 도쿄-시드니, 서울-LA 등 1만km가 넘는 장거리 운항을 실시하여 성공을 거두었다. 그러나 작년 5월 싱가포르-로스앤젤레스 직항용으로 에어버스사는 A340-500을 10대나 싱가포르 항공에 파는데 성공했다. 4발기에 의한 ETOPS FREE에 따른 최단거리 자유 선정의 매력이 판매 성공의 요건이 되었던 것이다.

보잉사의 충격은 컸다. 777-200X의 수주전에 패한 보잉사는 777-200X/300X의 개발 착수를 연기했다. 그리고 이번의 반격에 나선 것이다. 구체적으로는 보잉사가 지금까지의 ETOPS 규정인 대양상에서의 한쪽 엔진만으로 가장 가까운 공항까지 가는 시간을 180분에서 207분으로 확대하려고 계획하고 있다. 이렇게 되면 3발기나 4발기의 ETOPS FREE의 격차를 보전할 수가 있게 된다고 보고 있다.

여름철의 최적 코스인 남태평양 노선에서도 쌍발기의 비행금지구역이 없어지고 동계 최적 코스인 북태평양 노선인 알래스카, 알류션열도나 극동 러시아의 6개 대체 공항을 선정할 수 있게된다.

그런데 ETOPS 규정의 기본적인 수정은 미국의 연방항공국을 비롯하여 관계 행정기관의 심사를 필요로 하고 동시에 제작사나 운항사를 비롯한 조종사 조합등 업계의 광범한 의견을 참고로 하도록 되어 있다.

보잉사의 기사희생의 묘수로 ETOPS 규정 확대 개정안이 언제 어떻게 구체화할 것인가가 앞으로의 뉴스 쟁점이다. 미국정부로서도 가만이 있을 수 만은 없는 형편이다. 금년 하반기중에 무슨 수를 쓰지 않을 수가 없는 그런 처지에 있다고 보여진다. 만일 그런 기미가 엿보이면 월가의 보잉사 주가도 신뢰를 회복하여 하루 아침에 주가가 오르는 국면이 전개될것이고 그것이 수주 개선으로 이어질지도 모를 일이어서 꼭 비관만할 처지는 아닌 것 같다.