

# 유럽 항공우주산업의 현황과 전망

본지편집객원 서 병 홍

97년 당시 보잉과 맥도널 더글라스와의 합병은 세계항공우주산업계에 충격을 주었으며 이러한 합병과정은 지금까지 계속되고 있다. 항공우주산업은 시장의 제한으로 인해 합병을 통해 관련산업을 집약화하고 시너지 효과를 얻을 수 있다는 점에서 긍정적인 면이 있다. 유럽 항공우주산업계는 장래발전을 염두에 두고 유럽 항공우주산업의 현황을 검토한 보고서를 발표하였다. 동 보고서의 요약에 따르면 민간항공기 분야에서는 에어버스의 지속적인 시장확대 노력과 신기종 개발 성공에 힘입어 미국의 보잉사와 시장을 양분하고 있으나, 향후 지속적인 성장을 위해서 유럽 항공우주산업의 합병을 독촉하고 있다. 본지에서는 그 요약분을 게재하였다.

## 유럽 항공우주산업의 현황

### 항공우주산업 시장의 현황

#### 대형 민간 항공기 분야

대형 민간항공기 분야에서 에어버스사의 시장점유율은 80년대 기종의 다양화에 따라 견실하게 성장하여 왔으며, 1989년 이후 안정세를 보여 지난 1998년에 드디어 세계시장의 약 42%를 점유하게 되

었다.

한편 미국 보잉사의 시장 점유율은 1989년에 다소 감소하다가 1998년에는 45%로 회복되었다. MD사는 1990년대 들어 계속 점유율이 떨어졌으며 1998년에는 9%로 되었고 1999년에는 제로로 될 예정이다. 보잉과 MD사가 합병함에 따라 유럽 업계는 압도적인

상대와 경쟁하지 않을 수 없는 국면에 직면하고 있다.

#### 군용 항공우주 분야

민간 항공우주 시장은 세계적인 데 비해 군용 항공우주 시장은 나라마다 다른 방위조달 규정에 따라 계약을 받고 있다. 1992년에서 1996년까지 계약이 이루어진 군용기의 시장점유율을 보면 유럽이 15~20%, 미국이 약 80%를 차지하고 있다.

#### 헬리콥터 분야

민용 헬리콥터 분야의 유럽지역 점유율은 80년대에 감소했다가 다시 회복되어 1996년에는 약 28%를 차지하게 되었다. 한편 군용 헬리콥터 분야는 냉전 종식 이후 감소추세가 계속되어 지금은 약 8%



항공기를 운반하는 거대한 A300-600ST 수송기

수준에 이르고 있다.

### 지역 항공기 분야

제트기와 터보프롭기로 된 지역 항공기 분야에서는 그동안 유럽업체들의 시장점유율이 가장 높았으나 최근에 캐나다, 브라질, 아시아 제조업체와의 경쟁에서 포커사가 도산하고, 도니어사가 페어차일드에 매각된 영향으로 유럽의 시장점유율은 캐나다의 시장점유율에 비해 약 40%정도로 감소되었다.

### 우주 분야

세계 우주시장에서 유럽의 위치는 지상장비부문에서 5%, 위성에서 20~25%수준인데 비하여 로켓 제조 발사에서는 아리안 로켓의 덕택으로 50% 이상을 차지하고 있다. 다만 이것은 공개된 시장에서의 점유율이다.

### 민간항공기 엔진 분야

민간항공기 엔진시장에서는 미국과 유럽기업의 협력 관계가 유럽 지역내 각국 상호간보다도 밀접하고 높다. 가령 SNECMA와 GE, MTU 와 PW 등의 예를 들 수 있다. 그러나 Eurojet 처럼 군용 엔진에 있어서는 유럽 지역내 상호간의 협력이 바람직하다. 이러한 구·미간의 제휴관계 때문에 점유율의 단순 비교는 어렵지만 미국의 2대 엔진 제작사의 연간 매출액은

EU의 2대 제작사의 약 2배 수준이다.

### 항공 기기 분야

기기 분야에서는 그 중요성이 늘고 있다. 이것은 기기 분야가 항공우주 시스템 전체보다 큰 부분을 차지하고 있는 것을 말하며 이 분야가 항공우주산업의 고용에서 약 30%를 차지한다는 사실 만으로도 잘 알 수 있다. 그러나 유럽의 확고한 시장기반의 유지가 없이는 그 장래성은 매우 위협하다.

### 세계시장을 향한 도전

유럽의 항공우주산업은 과거 10년간에 걸친 노력에도 불구하고 증대하는 산업구조의 계속적인 분할화에 강력한 영향을 받고 있다. 유럽의 항공우주산업이 세계시장으로 나가지 않을 수 없는 이유로 다음의 세 가지 요소의 현상으로 보아 분명하다.

첫째 복잡성을 더해 가는 항공우주산업 제품은 유럽 최대의 기업이라 하더라도 부담하기 힘든 개발 부담금과 자금 리스크의 증가를 초래하여 그 결과 새로운 사업의 추진이 해마다 감소하고 있다.

둘째, 방산품의 연구개발에 대한 정부지원 수준은 미국의 지원수준에 대항할 수 있는 유럽국가는 하나도 없다. 여러 나라의 국내시장

을 보면 전 업종에 걸쳐 독립된 항공우주산업을 유지하기 위한 강력하고 확고한 기반을 제공할 수는 없을 것 같다.

셋째, 유럽의 기업 중에서 광범위한 항공우주 관련 개발사업에서 리스크의 balance를 도모하면서 이익을 얻을 수 있는 기업은 거의 없다. 있다고 하더라도 이들 기업은 업계를 지배하고 있는 미국의 거대기업의 경제성에 견줄 만한 규모가 되기에는 유럽의 기업은 너무도 그 규모가 작다.

위와 같은 상황에서 항공우주 시장의 변화에 대응하는 속도가 너무 늦게 되면 유럽의 항공우주산업과 여기에 종사하는 수십만명의 노동자가 고용 위기에 처할것으로 우려된다.

### EU의 분열 상황

미국과 비교한 유럽의 집약화 속도는 극단적으로 늦다. 미국의 경쟁상대보다 훨씬 작은 규모와 국내 시장과 시장 점유력을 가지면서 유럽에는 아직도 민간 항공기 제작에 6개사(미국은 1개사), 헬리콥터 제조에 3개사(미국 3개사), 미사일 제조에 12개사(미국 4개사), 주요 방위 관련 전자기기 제조에 적어도 6개사(미국 4개사), 인공위성 주계약 관련사가 5개사(미국 4개사)나 있다.

산업 구조

유럽에서는 규모와 범위면에서 미국의 경쟁사와 견줄만한 기업은 거의 없다. 또한 유럽 최대의 항공우주회사인 영국의 BAe, 프랑스의 Aerospatiale, 독일의 DASA 등도 미국의 경쟁회사가 지닌 규모에 비하면 겨우 4분의 1이나 5분의 1 수준에 불과하다.

유럽의 항공우주산업은 70년대와 80년대에는 발전했으나 90년대 초부터 부진을 보여 왔다. 그 이유로 첫째 냉전 종식후 방위산업의 침체, 둘째는 걸프전 이후 4년간에 걸친 항공 운항회사의 방대한 손실에 따른 민간 여객기 수주실적의 저조를 들 수 있겠다. 이 수주실적 저조는 유럽의 항공우주산업계가 구조조정 문제에 직면하지 않을 수 없는 상황적 사실을 부각시켰다.

최근에 와서는 이미 재편되고, 활성화한 미국의 경쟁상대에서 패배한 모습이 되었으며, 어떤 특정 시장에서는 제3국의 제조업자와 치열한 경쟁을 벌이지 않을 수 없는 상황에 놓이기도 하였다.

유럽에서 항공우주산업의 중요성

역할의 중요성

유럽의 항공우주산업은 37만 여명의 직접 고용과 그 몇 배의 인원을 간접 고용하여 고도의 기술적

작업과 다른 산업의 발전에 이바지할 중요한 파급적 기술을 창조하고 있기에 이 산업의 장래성에 매우 심각한 것이라고 평가할 수 있다.

항공우주산업은 다종산업이며 모든 항공우주 관련 여러 기종에 대하여 완전한 시스템을 생산하는 것이 원칙이다. 즉 대형 민간 제트기, 중소형 민용기, 군용기, 헬리콥터, 미사일, 인공위성, 로켓, 항공기용 엔진과 기타 관련 기기 등이다.

또한 항공우주산업은 자주방위의 능력을 지탱하고 EU 가맹국 전체에서 약 700개 기업 (대개 중소기업)과 7만개의 공급자가 관여하고 있다.

유럽에서 강력한 항공우주산업을 가져야하는 이유는 고용 수에서 상위 15개 산업 중 하나인 점과 아울러 수출산업이라는데 있다.

타 산업에 대한 기술 이전

매출액의 약 15%를 연구개발에 쓰고 있는 항공우주산업은 가장 연구개발성향이 강한 산업 분야이다. 이것은 산업 자체의 전략인 동시에 타 산업의 기술혁신에 중요한 추진력이 되고 있으며 총체적 기술 발전의 기본역할을 담당하고 있다. 이러한 기술의 발전력은 우주이용의 인공위성 발전이나 환경의 정화 등에도 기여하여 인류 복지의 발전에 기여하고 있는 것이다.

재편성의 촉진

유럽의 항공우주산업을 재편성할 필요성은 명백하다. 집약화를 위한 현재의 구조조정 속도는 너무 느리다. 예를 들면 이미 합의한 에어버스사의 주식회사 개편작업은 가속해야할 필요가 있는 것이다. 그런 점에서 방위산업분야의 구조조정이 예외적으로 곤란한 이유를 민간 부문의 재편지역의 구실로 이용해서는 안 된다.

항공우주분야에서 전 유럽 규모의 집약화의 필요성과 어느 가맹국도 항공우주 분야에서 완전한 독립을 유지하지는 못한다는 현실은 앞으로 유럽의 항공우주산업이 계속적인 안정을 얻기 위해서는 진정한 상호 의존을 용인하는 데서 시작되어야 한다는 점을 깊이 인식해야 한다. 또 이 재편성에는 항공기와 우주 분야의 필요한 상호 의존과 다른 산업에 대한 강력한 기술적 관계가 고려되어야 한다. 경쟁력 강화는 방대한 수의 하도급업체, 특히 고용창출, 기술 개발과 확산에 중요한 역할을 맡고 있는 중소기업도 포함시켜야 한다.

재편성의 기본적 책임은 산업계 자체가 지는 것이지만 항공우주산업은 가장 정치적으로 민감한 산업이며 장래에도 변함이 없을 것이다. 정부의 역할은 재편성을 위하여 매우 중요하다. 가맹국들은 진

실한 European Company의 창설을 촉진하고 지원하는 실질적인 수단을 취할 필요가 있다. 국가가 직접 주식을 보유하지 않은 나라에서도 국가는 주요 고객이며 연구개발 자금의 제공자이고 정책이나 계획의 결정자이며 수출입의 규제권자가 되는 등 여러 가지 권력을 쥐고 있다.

각 가맹국들은 업계 지원 계획을 업계의 체제 재편성 촉진에 적용하기를 주저하지 않아야 한다. 각국의 정부는 국가 주권이라는 좁은 생각을 버리고 산업의 경쟁력 강화라는 목적으로 바꾸도록 의욕을 보여야 할 것이다.

항공우주회사의 직접적인 주주인 가맹국은 재편성이 촉진되도록 보유주식을 사용, 관리해야 한다. 산업계는 변화를 성공적으로 이끌기에 충분한 상업적인 지원과 자유가 주어져야 한다. 기업의 경영자에게는 경영에 대해 최대한의 상업적 자유재량이 보장되어야 한다. 이것은 정부역할의 중요성을 부정하는 것이 아니고 정부가 바라는 변화를 방해받지 않고 촉진시키는 방법 가운데 하나로 제안하는 바이다.

연구 개발에 있어서 국가의 지원



개발중인 A318

이 EU의 테두리 안에서 실시할 수 있는 가능성을 전제로 한다면 가맹국은 연구 기술 개발의 보조를 결정할 경우 동 산업이 세계적 규모로 확산되어 있는 점을 고려하여 이것이 유럽 전체의 항공우주산업에 미칠 종합적인 영향과 각국의 고용 효과를 고려하여 결정하여야 한다.

### 향후과제

더욱 심해지는 세계적인 경쟁 속에서 성장과 경쟁력을 유지하는 일은 단일기업이나 단일국가가 할 수 있는 일은 아니다. 유럽의 경우 그 때문에 수많은 개별적인 목적이 확보되어야 하는 것이다. 그 가운데에서도 개별기업 수준의 목표도 있다.

상대적인 실패 또는 성공은 성장과 생존을 판가름하게 될 것이다, 그러나 개별기업의 목표가 유럽 전

체의 것을 창조하지는 못한다. 다만 유럽 연합은 이들 개별 기업이 그들의 기능을 모아 방대한 공동작업을 경영하여 번영할 수 있는 환경을 제공하는데 최선의 노력을 다할 필요가 있는 것이다. 그렇지만 21세기 유럽 항공우주산업은 단지 항공우주 뿐만 아니라 유럽을 위한 비전에 의존하게 될 것이지만 아직은 유럽을 위한 것이 아니다.

금세기에 산업계와 가맹 각국정부의 통일된 활동이 21세기에서 이러한 비전의 성공여부를 결정짓게 될 것이다. 아무 일도 하지 않고 있으면 유럽의 항공우주산업은 아마도 천천히 죽음의 선고를 받게 될 것이다. 따라서 EU는 각료위원회가 이 보고서를 지지하고 유럽 항공우주산업의 재편에 대한 긴급성을 인정하기를 바란다. 아울러 가맹 각국이 재편의 수행을 쉽도록 하는데 요구되는 안정적인 시책을 펴나가길 기대하는 바이다.