

한국항공우주산업(주)의 설립과정과 의의

지난 10월 1일 한국항공우주산업(주)는 발기인총회를 개최하고 상법상의 주식회사로 정식 설립되기 위한 준비에 들어갔다. 이로써 항공우주산업(주)는 자금, 시설, 인력의 효율적인 운영과 훈련기, 경전투기, 헬기 등을 자체 생산하여 2010년까지 우리나라가 세계 10위권 항공산업국으로 발돋움 하는데 큰 역할을 할 것으로 기대된다.

설립과정

대우중공업과 삼성항공, 현대우주항공 등 항공기 제작3사는 지난해 9월 1일 항공분야의 중복투자 방지와 가용자원 통합을 위하여 통합법인을 설립하기로 하고 양해각서를 체결한 바 있다. 동 합의서에 따르면 어느 기업집단에도 편입되지 않으며, 사외 이사제도 및 전문경영인에 의한 책임경영제도를 도입하여 경영의 투명성을 확보하기로 하였다. 따라서 부채비율이 200% 이하의 건실한 재무구조를 갖춘 기업이 되도록 해외자본 유치 및 대출금의 출자전환을 위해 최대한 노력하기로 합의한 바 있다.

정부에서도 국무총리 주재로 지난 4월 22일 '항공우주산업개발 정책심의회'를 개최하여 「항공우주산업개발 기본계획」을 확정함으로써 통합법인 설립의 기반을 마련해 주었다. 동 계획에 따르면 정부는 항공산업 육성지원시책으로 통합법인 설립을 추진하여 효율적인 생산체제를 확립하기로 한 바 있다. 따라서 기술축적, 중복투자 방지, 생산유발 효과를 통한 경쟁력 제고를 위해 항공우주산업의 계열화 체계를 유도함으로써 기체부분의 생산·조립 및 인공위성·발사체 생산, 최종 조립부문은 한국항공우주산업(주)가 주관하기로 하고 정부는 계열화된 업체가 해당사업 추진시 우선적으로 개발비를 지원하기로 하였다. 또한 특정사업자 및 전

문화업체 지정으로 대 정부사업의 독점적 참여를 보장하고, 운용기 소요물량 및 시기를 조기확정함으로써 사업물량을 창출하며, 채권금융기관 차입금의 출자전환을 의결하는 등 한국항공우주산업(주)가 설립될 수 있도록 최대한의 지원을 하기로 하였다.

이에 따라 3사는 자산실사, 사업정산 등의 실무절차를 거쳐 지난 7월 28일 3사간의 항공 통합법인 설립계약을 체결하였다.

설립 추진경과

- '98. 9. 1 : 항공3사, 항공사업부문 통합에 따른 양해각서 체결
- '98. 9. 18 : 항공 통합사무국 설치
- '99. 3. : 6개 해외항공업체와 투자의향서(MoU) 체결
- '99. 4. 22 : 항공우주산업개발정책심의회(주재 : 국무총리)에서 항공통합법인 지원사항 의결
- '99. 6. 21 : 사업구조조정위원회, 항공 통합법인 선 설립 승인
- '99. 7. 28 : 항공3사 사장, 항공 통합법인 설립 계약 체결
- '99. 10. 1 : 발기인 총회 및 현물출자(법인설립)

• 경영전망 •

한국항공우주산업(주)는 설립시 3사가 2,892억원을 공동 균등 출자하고 올해말 채권단으로 부터 1,500억원의 출자전환, 외자유치 2,000억원을 감안하면 부채비율이 약 100% 수준의 건실한 재무구조를 구축할 수 있을 것으로 기대된다.

또한 기존 항공3사가 각기 구비한 능력을 결집함으로써 개발능력을 제고하고, 「규모의 경제」를 통한 효율성 극대화 및 향후 중복투자의 방지를 통해 국내 항공산업의 경쟁력을 한층 높일 수 있는 계기가 될 것으로 보인다.

지금까지 항공3사는 업체별로 훈련기, 헬기, 항공기 부분품 등 일부 개발 능력만을 구축하여 왔다. 그러나 이러한 능력이 통합됨으로써 한국항공우주산업(주)는 항공기 개발능력이 확대되고, 중복투자를 배제할 수 있으며 또한 생산시설별로 특화하여 기존의 생산시설 중복 투자와 사업획득을 위한 선행투자를 방지할 수 있을 것으로 전망된다.

이에 따라 동사는 항공기 시스템 개발 및 생산을 담당하는 국내 유일의 체계 종합업체(최종조립업체)로서 존재하게 되며 기타 다수의 부품·소재 업체와 계열화 체계를 구축함으로써 외국 항공선진국과 같은 생산체제를 갖추게 된다.

따라서 동사는 KF-16, KT-1(기본훈련기), KTX-2(고등훈련기)등의 고정익을 비롯하여 KLH(정찰헬기), SB427 등의 헬기와 민항기 기체부품 등 공군과 육군이 운용하는 항공기를 비롯하여 민항기 기체부품을 생산하게 된다.

또한 항공기 이외에 항공기 개발 및 생산을 통해 확보한 기술을 활용하여 항공 및 방산전자사업을 확대할 것이며 장기적으로는 군이 검토중인 차기전투기사업과 다목적 경헬기사업 등을 담당하게 된다.

통합시 기대효과

구분	항공3사 체제 유지시	통합후
개발능력	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 업체별 일부 개발능력만 보유 - 대우 · 기본훈련기 · 무인기 개발 - 삼성 · 고등훈련기 개발중 - 현대 : 개발능력 구축중 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 전 과정 개발능력 구축 - 훈련기 및 경 공격기 개발능력 보유
투자	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 생산시설 중복 투자 ◆ 사업획득을 위한 선행투자 필요 - 과잉, 중복투자의 지속 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 생산시설별 특화 - 과잉, 중복투자 배제
생산효율	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 항공3사 물량 분할 불가피 - 사업물량의 단속으로 업체별 규모의 경제 미달 및 손익 악화 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 항공 통합법인 수행 - 장기, 안정적인 물량 확보 가능
인력활용	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 인력중복 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 사업별로 인력 활용 극대화

이에 따라 KFP 추가생산, KT-1 양산착수 등에 힘입어 설립초인 내년에는 매출액이 약 1조원 수준에서 2005년에는 2.5조원 수준에 이를 것으로 기대된다.

또한 손익은 소규모 적자에서 탈피하여 2001년부터는 흑자로 전환해 경영이 정상화가 될 것으로 예상되고 있다.

• 사업전망 •

현재 우리나라 항공기 산업의 수준은 스페인, 대만, 인도네시아 등 중진국 또는 개발도상국보다 뒤진 세계 20위권 수준으로 세계 시장점유율은 약 0.5%로써 90년의 0.08%에 비해 급진장하였으나 아직 절대 비중은 미미한 수준이다. 또한 우리나라는 50년대 중반 군용기 창정비를 중심으로 발전하여 현재 완제기 면허생산을 수행하여 기체가공·조립기술은 선진국의 80% 수준이나 체계종합능력(설계, 제작, 조립, 사업관리, 판

매 등)은 선진국의 30% 수준으로 미미한 수준이다. 더욱이 IMF지원체제 이후 투자설비감소 등 장기적 투자여건 위축, 원자재 수급애로, 기술료 부담 가중, 신규사업 취소 및 기존사업 축소에 따른 기존 고가시설 및 고급인력 유희화로 항공우주산업계의 경영여건이 어려운 상황이었다.

그러나 항공우주산업(주)의 설립으로 그동안 분산되어 왔던 기술, 개발자금 등의 국내 가용자원의 효율적 배분, 중복투자 방지 등으로 조속한 시일내에 국제경쟁력이 확보될 것으로 기대된다.

주요국의 항공기산업 단계별 수준

그룹	구분	국가
A그룹	고급기종 개발생산	미국, 프랑스, 영국, 독일, 스웨덴, 이탈리아, 캐나다, 일본
B그룹	중급기종 독자개발	대만, 브라질, 호주, 이스라엘, 스위스, 스페인, 인도네시아
C그룹	기술도입 공동생산단계	한국, 인도, 오스트리아, 아르헨티나, 뉴질랜드
D그룹	하청/면허 조립생산단계	태국, 싱가포르, 그리스
E그룹	정비단계	필리핀, 말레이시아

* 산업연구원 「2000년대 첨단산업기술의 비전과 발전과제」

더욱이 항공산업을 발전시킬 수 있는 주변 여건도 조성되어 있다. 정부는 현재 지상군 위주에서 공·해군 중심으로 군 구조를 전환시킬 계획을 갖고 있기 때문에 항공기, 유도무기 등 신규수요가 증가할 것으로 예상된다. 구매정책도 직구매에서 국내 연구개발 또는 면허생산을 추진하고 있다. 민수부문도 최근 아시아 경제의 성장으로 항공기 시장에서 아시아가 세계 최대 시장으로 부상하고 있어 보잉, 에어버스 등이 아시아 지역 업체와 협력관계를 확대할 것으로 예상됨으로 민항기 부품사업도 확대가 가능하다.

따라서 항공우주산업(주)는 국내 군 항공기 수요 창

출로 안정적 사업물량을 확보하여 수익성을 유지하고 선진업체와 제휴 및 특화를 통해 민항기 부품사업에도 경쟁력을 확보할 수 있을 것으로 예상된다. 기술적으로도 훈련기 등은 국제공동개발하여 체계종합능력을 구축하고, 주력전투기 등의 고난도 기술은 면허 생산으로 기술을 축적할 수 있을 것으로 전망된다.

고부가가치산업인 항공부품사업도 단순 하청생산에서 동체, Wing 등 구조물 사업으로 전환하여 조기에 수익성을 확보하고 생산성 향상을 지속적으로 추진하여 향후에는 세계 10대 항공산업국으로 발전할 수 있는 전인차 역할을 할 것으로 기대된다.

• 향후계획 •

우리나라의 항공산업은 외국 선진업체와 비교하여 상대적으로 경쟁력이 떨어지기 때문에 해외업체와 전략적인 제휴를 통해 경쟁력을 제고해야 한다. 따라서 항공우주산업(주)도 재무구조의 전전화와 해외업체와의 전략적인 제휴를 통해 경쟁력을 확보하기 위하여 해외 투자 업체의 유치에 추진중에 있다.

항공우주산업(주)는 11월중 우선협상 대상업체를 선정하여 해외업체와 공동으로 사업계획서를 작성한 후 사업구조조정위원회의 승인을 획득할 계획이다. 동사는 해외투자 업체 선정시 현금출자를 원칙으로 하며 현물 제시시 그 가치를 3사가 검토하여, 채권단과 협의후 결정할 계획이다. 또한 사업적, 기술적 능력을 통해 통합법인의 자생력 제고에 기여할 수 있는 업체를 금년말까지 선정하여 설립시 자본금의 50% 수준인 약 2,000억원의 외자를 유치할 계획이다. 또한 내부적인 경영개선을 위해서도 현재 이관받은 사업장 및 장비중 중복되는 부분과 신규사업의 수주, 사업장별 특화 및 유사부문의 통합 등을 통해 경영개선을 강도있게 지속적으로 추진할 계획이다.