

제44회 Paris Airshow를 다녀와서...

한국항공우주산업(주) T-50 마케팅팀 박정수 과장

● 국제적인 명성의 에어쇼

항공산업에 몸담아 온지 벌써 13년을 헤아리며 그동안 한국의 항공산업은 얼마나 발전했는지, 또 21세기에 우리나라의 항공산업의 위상은 어떻게 발전되어 갈 것인지 가끔씩 곱씹어 생각보곤 한다. 이러한 질문을 가지고 있는 많은 사람들에게 나는 자신있게 세계 유수의 에어쇼를 한 번 방문해 볼 것을 권유하고 싶다.

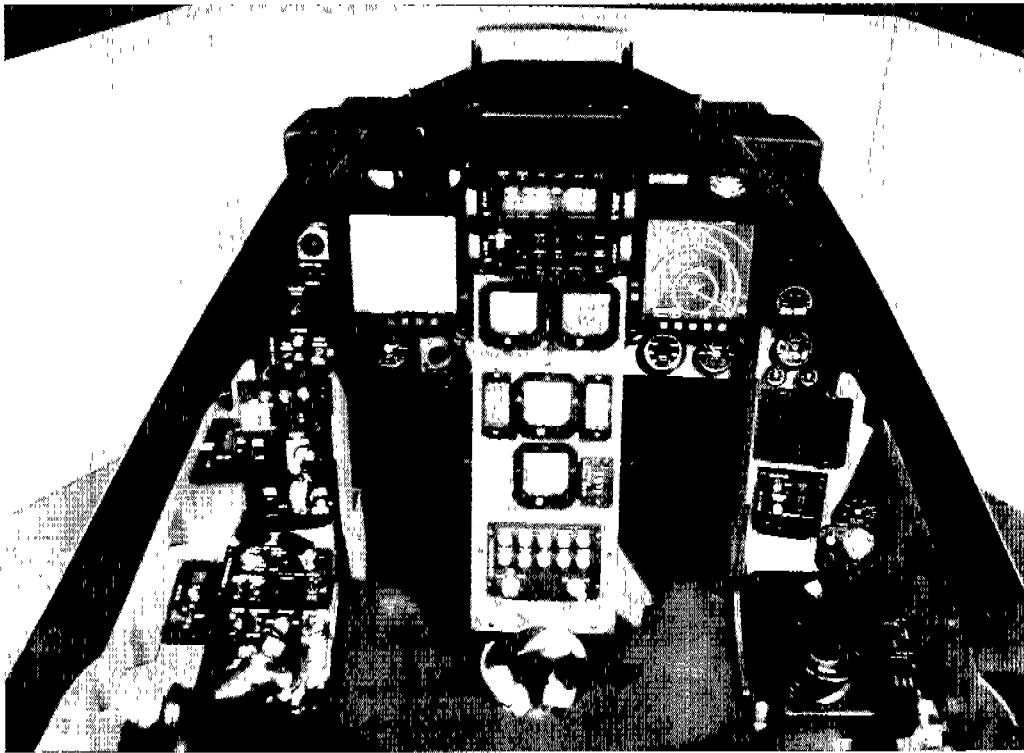
에어쇼의 취지는 일반인을 포함한 항공관계자에게 우주항공 산업 전반에 대한 이해를 높여 주며, 항공우주관련 생산제품에 대한 크고 작은 계약들이 성사되고 파트너십이 맺어지는 등 중요한 비즈니스 계약이 이루어질 뿐만 아니라 새로운 항공기나 항공부품의 국제규격을 직접 확인할 수 있는 장이 된다는데 있다. 세계적인 에어쇼라고 하면 프랑스의 파리에어쇼, 영국의 판보로에어쇼, 싱가포르의 아시안 에어로스페이스를 꼽을 수 있으며, 유럽에서 개최되는 두 개의 에어쇼는 경쟁을 피하기 위해 격년제로 열리고 있는데 파리에어쇼가 전통과 질적인 서비스, 규모면에서 세계 제1의 에어쇼라고

불릴 만하다는 것은 주지의 사실이다.

지난 6월 17일부터 24일까지 파리 부르제 국제공항에서 91년의 역사를 자랑하며 열린 파리에어쇼는 올해가 제44회로 세계 40여개국, 1,800여개 업체가 참가하였고, 11만명의 전문 관람객과 17만명의 일반 관람객이 방문하였다. 또한 전세계 150여개국 항공전문가와 약 3,000여명의 취재진이 에어쇼장을 찾았으며 1,800여개 업체중 63%는 해외업체, 37%가 프랑스 업체로 구성되는 등 국제적인 명성에 걸맞는 참가규모임을 실감했다.



▲ 한국항공우주산업(주)의 실내 전시장



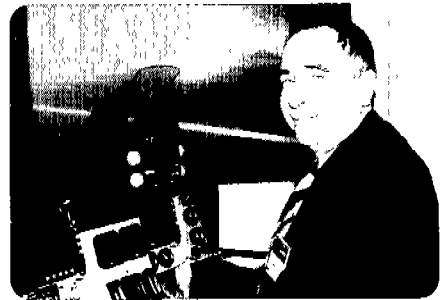
◀ T-50 Cockpit Demonstrator
 ▼ 파리에어쇼에서 당사 부스를 방문한 그리스 훈련교육사령관이 T-50 Cockpit Demonstrator를 시운전하고 있는 모습.

○ 고등훈련기 시장의 경쟁 예고

우리나라는 1997년 파리에어쇼에 처음 참가한 이래 1999년 제43회를 기점으로 한국항공우주산업진흥협회와 2개사가 처음 전시장을 개설하였다. 지금까지 우리나라의 많은 항공업체들이 전시보다는 참관을 주로 해 온 것이 사실이었는데 올해 한국항공우주산업(주)의 전시참가는 우리나라 최초로 우리 손으로 개발중인 T-50 고등훈련기의 조종시현기인 T-50 Cockpit Demonstrator와 Mock-up을 공동마케팅 파트너인 록히드

하는 계기가 되었다.

금년 에어쇼의 두드러진 특징중의 하나는 전 세계가 경쟁력과 마케팅 확보를 위



해 생존의 수단으로서 전략적 제휴 및 합병을 대규모로 단행했다는 점일 것이다. 따라서 시장의 Block화가 매우 심화되어 전략적 제휴나 합병에 참여하지 못한 국가는 시장참여가 더욱 더 어려워진다. 즉, 자기 자신만의 강점을 지니지 못하면 세계적인 항공사로 성장할 수 없을 뿐만 아니라, 도태될 수밖에 없는 것이 엄연한 현실이라는 사실이다.

사실 에어쇼 기간내 전시장을 둘러보면서 대규모 항공선진국과 전략적 제휴나 자기 자신의 기술 및 강점으로 틈새시장을 공략하지 않는 한 성장에 한계를 가질 수밖에 없다는 것을 실감했다. 이번에 출품한 T-50 고등훈련기만 하더라도 경쟁기종이라 할 수 있는 L-159가 체코 Vodochody사와 미국 Boeing사가, M-346은 러시아와 슬로바키아 설계계 협력하에 이탈리아 Aermacchi사가, AMX는 이탈리아 Alenia, Aermacchi사와 브라질 Embraer사가, 수십년간 고등훈련기 시장을 선점한 영국 BAE 시스템사의 Hawk, 북유럽 국가를 중심으로 생산하는 스웨덴 Saab의 JAS 39, 유럽 단일항공사인 EADS을 바탕으



마틴사와 반년의 준비끝에 공동으로 출품하였다. 특히 이번 파리에어쇼 참가를 통해 당사는 그동안 일천한 마케팅 활동에 비해 각국의 공군 및 국방부와 업체 관계자들의 부스방문 이어져 T-50에 대한 관심이 높음을 알 수 있었고 향후 T-50 판매에 대한 자신감과 우리 항공기에 대한 우월성을 확인

▶ 파리에어쇼에서 사업설명회를 개최하며, 홍보활동에 주력한 한국항공우주산업(주)



▲ 파리에어쇼에서 홍보활동에 주력한 한국항공우주산업(주)와 공동마케팅 파트너인 록히드, 마틴사의 팀원들



로 일어나려 하고 있는 DASA의 Mako 등 향후 30년간 고등훈련기 시장은 전략적 제휴 및 경쟁을 통한 치열한 싸움을 예고하고 있었다. 이번 파리에어쇼 참가를 통해 개인적으로는 치열한 경쟁이 예상되는 고등훈련기 시장의 동향을 파악하면서 앞으로 전세계적으로 T-50 마케팅 촉진활동을 위해 더욱 노력해야 할 것이라는 의지를 다져본다.

◆ 미래를 기약하며

고막을 터뜨릴 듯한 굉음소리, 한줄기 광선과 두 줄기의 하얀 연기, 고난이도의 회전 및 수직상승, 하강...여기쯤이면 누구라도 하늘을 쳐다보며 시범항공기들의 화려한 기동에 흠뻑 빠지는 곳이 에어쇼장이다. 항공기의 꽃이라 할 수 있는 전투기 분야에서는 프랑스 라팔을 필두로 유러파이터, Su-25, Su-30MK, F-18F, F-16, JAS 39, 미라지 2000-5 등 각국의 국력을 뽐내듯, 하늘에서의 공중전을 방불케 할 정도로 치열한 홍보전을 전개하였다. 이외에도 에어버스사의 A340-600, 현재 최역한 항공기중 세계에서 가장 큰 항공기인 An-225, 보잉사의 C-17 수송기, 유러콕터사의 타이거 공격헬기, P-51D와 스핏파이어 등의 워버드기 등이 시범비행의 주인공으로 등장했다.

보잉사의 B737 계열기중 가장 긴 동체를 가진 B737-900, 캐나다 봄바디어사의 리저널기인 CRJ700, 러시아 투폴레프사의 Tu-334, 이탈리아 알레니아 아에로스파쉴리오사의 군용 수송기 C-27J, 브라질 엠브레어사의 ERJ190 목업, 러시아와 슬로바키아 설계국의 협력하에 개발중인 이탈리아 아에르마키사의 쌍발 훈련기 M-346, 중국의 경다목적 전투기 FC-1 목업 등이 이번 에어쇼에 새롭게 선보였다.

또 눈길을 끄는 것은 금년 파리에어쇼에서 첫선을 보인 신형 C-130J 허큘리스 수송기였는데 이미 영국, 이태리, 호주와 계약을 체결을 하였다. 이 수송기는 조종석 계기반을 디지털화 했고 6개의 프로펠러를 갖추는 등 대폭적인 성능을 보강한 최신 수송기로 4,600km의 항속거리를 지니고 병력 150명과 20톤의 장비를 실을 수 있는 최고성능을 지닌 수송기로 선보였다.

금번 파리에어쇼의 중요 관심사항은 상용기 시장에서의 보잉과 에어버스간의 치열한 시장 경쟁이었는데 세계 양대 항공기 제작사의 미래형 항공기 개발전략이 서로 다른 방향을 추구해 화제가 되었다. 야심찬 초대형여객기 A380기의 목업을 전시하고 에어프랑스와 10대 계약을 체결한 에어버스사와 747X의 개발을 보류하고 747X보다 작지만 음속에 가까운 마하 0.95의 속도로 장거리 비행을 할 수 있는 소닉 크루저의 개발로 속도가 훨씬 빠른 항공기로 승부하겠다는 보잉사의 경쟁에서는 에어버스의 우위가 뚜렷한 듯이 보였다. 물론 계약적인 면에서도 155대를 수주한 에어버스가 압도한 것은 말할 것도 없고.

파리에어쇼를 통해서 나날이 발전해 가는 항공기술과 첨단 무기, 경쟁적인 시장환경을 확인하며 21세기 세계 항공우주 선진국을 구호로 외칠 것이 아니라, 군·관·민이 하나로 되어 우리의 위치가 어디인지, 우리는 어디를 향해 나가야 하는지 면밀한 준비 및 설계와 지원아래 전세계의 동향을 주시하면서 우리만이 아닌 전략적 제휴와 협력을 바탕으로 노력을 경주하여 한방향으로 나아간다면 우리가 모르는 사이에 항공선진국은 우리 앞에 놓여있을 것을 확신한다. ☺

〈사진 김태형〉