

# 항공우주산업 2005년 실적과 2006년 전망



| 한국항공우주산업진흥협회 편집실 |

## 2005년 총 수급규모 33억불

2005년도 국내 항공우주산업은 T-50의 양산개시와 관련부품 생산물량 증대로 인한 전체 산업활동의 증가와 더불어 민항기 및 원자재 물량 수입증가로 총 수급규모는 전년대비 27.1% 증가한 33억불을 기록하였다. 2006년도에도 생산 물량의 증대와 수입물량 증가가 예상되어 전체 수급실적은 38억불로 전망되어 산업활동 규모는 지속적으로 증가할 것으로 보인다. (표1 참조)

## 2005년 총 생산 규모 13억 9천8백만불

2005년도 생산이 전년대비 17.8% 증가한 것은 T-50 고등훈련기의 양산이 시작됨과 동시에 F-15K 절충교역사업을 포함한 관련 부품의 제작물량이 증가하였으며 환율의 변동폭이 10% 가량 하락한 것 또한 긍정적인 영향을 끼쳤기 때문이다.

2006년 역시 T-50의 양산 및 KHP 사업의 본격적인 착수와 민수물량의 증가로 인해 2005년에 이어 생산의 증가세가 지속될 것

[ 표 1 ] 수급동향

(단위: 백만불)

구 분	2002		2003		2004		2005		2006(전망)		
	실적	전년대비 증감(%)	실적	전년대비 증감(%)	실적	전년대비 증감(%)	실적	전년대비 증감(%)	실적	전년대비 증감(%)	
공급	생산	1,366	13.6	1,243	-9	1,187	-4.6	1,398	17.8	1,473	5.4
	수입	1,442	36.3	1,000	-30.7	1,410	41	1,902	34.9	2,310	21.5
계	2,808	24.2	2,243	-20.1	2,597	15.8	3,300	27.1	3,783	14.6	
수요	내수	2,468	25.9	1,951	-21.2	2,226	39.8	2,911	30.8	3,371	15.8
	수출	340	13.7	292	-12.1	371	27.1	389	4.9	412	5.9

주: 1) 환율 2002년: 1,200/USD, 2003년: 1,191원/USD 적용, 2004년 1,145/USD  
2005~2006년: 1,024원/USD 적용 (외환은행 매매기준율 적용)  
2) 수입은 무역협회의 무역통계 인용 (MTI 기준)  
3) 수출은 P/O 내도 및 계약금액 기준으로 통관기준과는 차이가 있음

으로 전망하고 있다.

수출에서는 주요 수출 품목인 엔진정비 및 관련부품 제작이 평년수준을 유지하였으나, 향후 주요 수출 품목이 될 민항기 기체부품 수출은 약 5천만불이 증가한 2억3천만불을 기록하여 수출시장 전망을 밝게 하였다.

이에, 2005년 총 수출액은 4.9% 증가한 3억 9천만불을 기록하였다. (\*민간 운항을 위한 재수출 품목을 제외한 순수 제작 물량임)

[ 표 2 ] 수요별 인도(생산)현황

(단위: 백만불)

수요	2004년			2005년			2006년(전망)		
	내수	수출	계	내수	수출	계	내수	수출	계
군수	795	155	950	979	150	1,129	997	154	1,151
민수	21	216	237	30	239	269	41	258	299
계	816	371	1,187	1,009	389	1,398	1,038	412	1,450

〈표 2〉에서 보는 바와 같이 국내 항공우주산업의 수요처별 생산구조는 여전히 전체 생산의 80% 이상이 군수이며, 군수 물량 중 대부분이 내수(국내 군 조달)물량으로 군 방산사업에 의지하고 있는 국내 항공산업의 특성을 그대로 보여주고 있다.

주요 생산 품목을 분야별로 나누어보면 군수 분야의 완제기와 엔진 관련부품이 전체 생산의 70%를 점유하고 있으며, 기체부품 및 부품 소재분야가 30%를 점유하고 있다. (표3 참조)

반면에, 우리나라가 IT강국임에도 불구하고 항공우주산업의 대표적인 고부가가치 품목인 Avionics관련 부품의 생산 및 수출실적이 미미하여 이 분야에 대한 기술접목 및 시장개척이 시급한 과제로 지적된다.

[ 표 3 ] 품목별 인도(생산) 현황

(단위: 백만불)

구분		2003년	2004년	2005년	2006년(전망)
		항공	완제기	670	518
	기체	184	235	261	300
	엔진	284	287	364	347
	전자	53	67	68	51
	보기	39	53	74	72
	소재	-	3	3	3
	소계	1,230	1,163	1,347	1,442
우주	발사체	5	11	4	5
	위성체	8	13	47	26
	소계	13	24	51	31
계		1,243	1,187	1,398	1,473

[ 표 4 ] 수출 및 수입현황

(단위: 백만불)

		2002			2003			2004			2005		
		수출	수입	무역수지	수출	수입	무역수지	수출	수입	무역수지	수출	수입	무역수지
항공	완제기	86	212	-126	174	307	-134	50	570	-520	12	933	-921
	부품	375	1,165	-790	393	677	-285	464	799	-335	619	956	-337
	우주부품	13	65	-52	7	16	-8	9	41	-32	12	13	-1
	계	474	1,442	-968	574	1,000	-427	523	1,410	-887	643	1,902	-1,259

주: 생산에 의한 P/O 내도 및 계약금액 기준이 아닌 통관기준 (MTI 기준)

한편, 항공분야와 우주분야의 생산비중은 97 : 3으로서 아직은 우주분야의 실적이 미미한 편이다. 그러나 우리나라는 올해 다목적위성인 아리랑 2호의 발사를 비롯하여 지금까지 총 8기의 위성 4기의 로켓을 쏘아 올렸으며, 총 사업비 1,500억원을 투입해 로켓발사대, 발사통제시설, 조립 및 추진기관 시험시설 등을 갖춘 우주센터를 2007년도에 완공하는 것을 목표로 전남 고흥군 외나로도에 건립하고 있어 향후 우주산업의 발전에 크게 기여할 것으로 기대하고 있다.

## 2005년 무역수지 12억 5천 9백만불 적자

2005년도에는 12억 6천만불의 무역수지 적자를 기록함으로써 2004년도의 9억불 수준보다 3억불 이상 적자규모가 증가하였다 (표4 참조). 이는 신규 민항기의 도입 증가와 T-50 등의 완제기 및 주요 구성품 양산을 위한 각종 부품 및 원자재 도입의 증가가 불가피한 것에 기인한다.

여기에 무역통계상 포함되어 있지 않은 약 8억불의 군 직도입 물량과 민항기 임차 도입비 3억불(연간)을 포함하면 우리의 항공우주산업은 사실상 매년 최소 20억불 이상의 무역수지 적자를 기록하고 있는 것으로 분석된다. 이는 대부분의 완제기 수요 및 제작을 위한 엔진 등의 주요 구성품을 수입에 의존할 수밖에 없는 우리의 산업구조 하에서 불가피한 결과로 이를 개선하기 위해서는 부품·소재의 기술개발과 수출촉진을 위한 국제공동개발 사업의 적극적 참여로 무역수지를 개선할 수 있는 방안을 강구해야 할 것이다.

## 2005년 수주 39억불, 잔고 61억불

2005년도 수주실적은 2004년 대비 540% 가량 대폭 증가한 39억불에 달하였으며, 이에 따라 2005년도 총 잔고 역시 74% 증가한 61억불로 집계되었다. 이는 2004년의 저조한 수주실적에서 벗어나 산업활동의 본격적인 증가세에 접어들었음을 의미한다. 구체적으로는 군수부문의 F-15K 절충교역물량 및 T-50 양산수주물량 증대와 더불어 민수부문에서도 B787, A350 등 민항기 국제공동개발사업 참여로 인한 기체부품의 대폭적인 수주증가에 힘입은 바가 크다. 특히 민수물량의 증가세는 향후 국내 항공우주산업의



KT-1

[ 표 5 ] 수주·인도·잔고

(단위: 백만원)

구분	2003년	2004년	2005년	2006년(전망)
수주	2,001	607	3,885	6,070
인도	1,243	1,187	1,398	1,473
잔고	4,163	3,520	6,114	-

균형적인 성장에 긍정적인 영향을 끼치게 될 것으로 전망된다. 또한 올해부터 시작되는 KHP 사업 등의 수주물량 증가가 예상되고 있어 당분간 이러한 추세는 지속될 수 있을 것으로 예상된다. 또한, 국내 수주뿐 아니라 수출기로서의 가치가 높은 것으로 평가되고 있는 KT-1과 T-50은 향후 10년간 수조원의 수출이 예상되고 있어 훈련기 및 경공격기 시장을 개척할 수 있을 것으로 전망된다. 현재 T-50은 UAE를 비롯한 중동지역에서, KT-1은 인도네시아의 추가 수출과 과테말라, 멕시코 등 신규 수출을 위한 협상이 상당 부분 진행되고 있어 전망을 더욱 밝게 하고 있다.

**2005년 투자 1,092억원, 고용 7,000명**

2005년 총 투자규모는 2004년 대비 1.5% 증가한 1,092억원이

며, 2006년도에는 2005년 대비 50%(약 540억원)가 증가한 1,632억원이 될 것으로 전망된다(표6 참조).

이 같은 투자의 증가는 항공분야의 시설장비 및 민항기 국제공동개발 사업과 KHP 사업 추진을 위한 공장 및 시설/장비의 증설투자 증가가 주된 요인이며 2003년 최저 투자액을 기록한 후 계속 증가하고 있는 추세이다.

2005년도에도 R&D 분야의 투자가 지속적으로 증가한 것을 볼 수 있는데, 이는 해외 민항기 기체부품 생산을 위한 기술개발과 수출훈련기 개량사업 부분 투자가 주요한 증가 요인으로 집계되었다. 또한 2006년도엔 이러한 증가세에 힘입어 앞서 언급한 바와 같이 공장증설로 인한 대폭적인 투자증가가 예상된다.

전라남도 고흥군 외나로도에 건설 중인 우주센터와 내년 2006년도에 발사예정인 무궁화5호 위성 등 주요 우주개발 R&D가 있음에도 불구하고, 우주분야 투자액이 낮게 집계된 원인은 대부분의 우주개발관련 주관기관이 산업체가 아닌 정부 및 연구소 주도로 이루어

지고 있기 때문이다.

2005년도 항공우주산업 종사자는 국내 주요 항공우주산업체인 한국항공우주산업(주)과 (주)대한항공이 구조조정을 단행하여 약 300여명이 감소된 7,000명이 되었으나(표7 참조) 올해부터 본격적인 KHP 개발사업이 순조롭게 추진되기 위해서는 관련 연구기관 및 업체의 석박사급 고급 기술인력(약 1,000명)이 지속적이며 안정적으로 고용되어야 할 것이다.

**국가전략산업으로서의 역할이 요구되는 항공우주산업**

지난 2005년도의 우리 항공우주산업체는 그 동안의 침체에서 벗어나 T-50 양산개시 등 대형 군수 사업의 시작으로 생산물량의 증가와 KHP 사업의 추진결정 등으로 모처럼 산업 활동이 증가된

[ 표 6 ] 투자현황

(단위: 백만원)

구분	분야	2003년	2004년	2005년	2006년(전망)
항공	토지/건물	1,735	2,159	4,549	46,722
	시설/장비	32,097	55,012	50,384	50,281
	연구개발	28,645	35,790	39,748	37,962
	기타	5,466	5,194	4,958	25,458
소계		67,943	98,155	99,639	160,423
우주	토지/건물	0	0	0	960
	시설/장비	2,000	2,036	660	1,805
	연구개발	3,496	7,476	8,997	100
	기타	0	0	0	0
소계		5,496	9,512	9,657	2,865
계		73,439	107,667	109,296	163,288

주: 주요 정부산하 연구기관 투자 제외

[ 표 7 ] 고용현황 (1)

(단위: 명)

구분	분야	2003년	2004년	2005년	2006년(전망)
항공	일반관리	1,059	906	942	977
	연구개발	1,167	1,008	1,027	1,065
	기술직	1,904	1,975	1,548	1,578
	기 타	2,962	3,146	3,281	3,244
소 계		7,092	7,035	6,798	6,864
우주	일반관리	47	40	25	24
	연구개발	228	212	167	185
	기술직	14	9	4	4
	기타	9	6	6	6
소 계		298	267	202	219
계		7,390	7,302	7,000	7,083

주 1) 민항 정비 인력 제외  
2) 주요 정부산하 연구기관 연구인력 제외

[ 표 8 ] 고용현황 (2)

구분	2003년	2004년	2005년	2006년(전망)
박사	112	106	108	108
석사	759	720	709	719
학사	2,791	2,715	2,606	2,671
기타	3,728	3,761	3,577	3,585
계	7,390	7,302	7,000	7,083



올해 7월에 발사 예정인 아리랑 2호

한해가 되었다.

이런 흐름을 이어가, 올 2006년도에는 대형 국책사업인 KHP사업이 본격적으로 착수되고 T-50 고등훈련기 역시 공군에 실전 배치되기 시작한다. 또한, 다목적 인공위성 2호인 아리랑 2호가 그동안의 개발을 모두 마치고 올 7월에 발사를 위한 최종 마무리 작업이 진행 중이며, KSLV-I 발사체 등 우주부문의 개발사업도 계획대로 진행되고 있어 2006년은 그간의 어려운 여건을 극복하고 더욱 정진하는 한해가 될 것으로 전망하고 있다.

그동안 우리 항공우주산업계는 방산사업을 통한 조립위주의 생산과 항공부품업체의 취약으로 다수의 항공기 구매 및 개발사업에도 불구하고 기술기반 및 항공산업의 저변이 확대되지 못한 것이 사실이었다. 이러한 방산사업에 치우치고 있는 국내 항공우주산업의 수요구조 개선을 위해서는 지속적인 수출관로 개척과 함께 단순 하청생산이 아닌 민항기 국제공동개발 참여가 필요하며, 더불어 정부차원의 제도적 장치가 필수적으로 뒷받침 되어야 할 것이다.

올 한해를 체계종합업체를 중심으로 부품산업 협력체제를 구축하고 새로이 시작되는 대형 신규사업을 착실히 대비한다면, 우리의 항공우주산업도 머지않아 선진 항공우주국가로 도약함과 동시에 국민소득 2만불 시대 달성에 기여하는 산업이 될 것이라고 기대해 본다.

세계 12위권의 경제규모와 세계 10위권의 군용기 보유국인 우리나라는 항공산업 육성을 위해 아주 좋은 환경을 지녔다. 그러나 이제까지 우리는 항공기를 대부분 수입함으로써 항공산업은 만성 적자에서 벗어날 수 없었다. 이제 적자의 벽을 깨고 자동차산업의 성공신화를 재현할 수 있는 전환점에서 항공산업의 체계적인 육성을 위한 국가정책을 생각해 보아야 한다.

정부는 2015년 항공산업부문 60억 달러 생산 및 국산화율 80% 이상 달성을 통해 세계 항공선진 G8국가로의 진입을 목표로 하는 2015 산업발전비전을 제시하였다. 이를 위해선 대규모의 예산투입과 긴 개발기간이 소요되는 항공산업을 민수와 군수분야를 포함하는 장기적이고 일관성있는 국가전략산업으로 발전시켜야 한다. 또한 일부 분산돼 있는 연구소와 주무부서의 업무를 조정해 효율적인 추진체제를 갖춰야한다. 여기에 세계 항공기 시장의 동향과 전망을 철저히 분석해 우리의 개발 투자전략을 세워야 할 것이다. T-50의 사례처럼 틈새시장을 공략하여 항공산업의 블루오션을 확보할 수 있는 가능성에 근거한 단계적인 발전계획을 수립하여 이를 달성할 수 있는 범국가차원의 강력한 육성여지가 필요한 시점이다. ☺