

## WTO의 민간항공기 보조금논쟁과 대응전략

안영수\*

WTO는 범세계적 글로벌 경쟁상황에서 국가간 무역거래를 제한하고 자원배분을 왜곡하여 결과적으로 세계 후생의 감소를 가져오는 개별 국가들의 관세 및 각종 비관세장벽, 그리고 자원의 효율적 배분을 왜곡하는 각국 정부의 보조금 정책 시정을 위해 창설되었다. 항공기산업에 있어서 보조금 논쟁의 특징은 주로 선-선진국간 분쟁에 국한된다는 점에서 기존의 WTO에서 많은 갈등을 빚고 있는 선-후진국간의 분쟁과는 큰 차이가 있다. 한국이 주도적으로 대규모 개발사업을 추진하면서 정부보조금을 지급할 경우에는 장기적으로 보조금 분쟁에 휘말릴 가능성이 있다. 그러나 미국/유럽간 쌍무협정 체결 내용에서 보듯이 개발보조금 지급 비중이 전체 개발비의 33%이상이 되지 않을 경우는 큰 문제가 없을 것으로 예상되며, 추가적 지원이 필요할 경우에는 직접적 개발비 보다는 관련 지원인프라 지원을 통해 특정성 문제를 회피할 필요가 있다. 또한 한국은 아직 WTO 민간항공기 협정 미가입 상태이기 때문에 WTO로부터 당장 규제대상은 아니다. 실제로 WTO 회원 가입 절차는 WTO로부터 요청 후 국내 검토를 거쳐 예비회원가입(2년 소요)-정회원의 절차를 거치게 된다. 또한 보조금 지급에 의한 경쟁자의 산업 피해가 직접적으로 드러날 때까지는 더 많은 시간이 소요되기 때문에 실제로 WTO 제재를 받기까지는 상당한 시간을 확보할 수 있다. 그럼에도 불구하고 WTO 회원이 되면 항공기산업의 육성에 많은 제약이 따르므로 사전적으로 충분한 정부 지원을 통해 조속히 국제경쟁력을 키우는 전략이 필요한 것으로 보인다.

### 목차

- I. 서론
- II. WTO 민간항공기 보조금 규정
- III. 주요국의 항공기산업 보조금 지급동향
- IV. 최근의 보조금 논쟁과 주요 쟁점
- V. 향후전망과 대응전략

## I. 서론

산업의 글로벌화가 급진전되고 이에 따른 글로벌 경쟁이 치열해 지면서 국가

\*산업연구원 주력산업실 연구위원

간 비교우위와 경쟁우위 확보를 위한 기업들의 노력들이 치열하게 전개되고 있다. 최근 세계 경영환경은 교통, 통신, 정보의 발달에 따라 상호의존성이 심화되면서 글로벌 기업들에게 지역간 비교우위를 활용한 글로벌 소싱과 현지화된 생산체제, 생산과 마케팅의 분리에 의한 핵심역량 유지와 새로운 경쟁우위 창출을 위한 노력을 요구하고 있다.

WTO는 이와 같은 범세계적 글로벌 경쟁상황에서 국가간 무역거래를 제한하고 자원배분을 왜곡하여 결과적으로 세계 후생의 감소를 가져오는 개별 국가들의 관세 및 각종 비관세장벽, 그리고 자원의 효율적 배분을 왜곡하는 각국 정부의 보조금 정책 시정을 위해 창설되었다.

항공기산업은 최첨단 산업으로써 미국, 유럽을 비롯한 선진 각국이 자국 기업에게 각종의 직간접 보조금의 적극 지원을 통해 전략적으로 육성하고 있는 극소수 산업의 하나이다. 따라서 WTO는 일반 상품과는 달리 민간 항공기산업을 예외규정으로 인정하고 있으며, 민간항공기와 관련하여 발생하는 분쟁은 특별히 “WTO 민간항공기 협정”에 가입한 국가들에게만 제한적으로 적용되고 있다. 항공기산업에 있어서 보조금 논쟁의 특징은 주로 선-선진국간 분쟁에 국한된다는 점에서 기존의 WTO에서 많은 갈등을 빚고 있는 선-후진국간의 분쟁과는 큰 차이가 있다.

따라서 본 연구에서는 WTO에서 민간 항공기산업의 분쟁이 일반 분쟁과 다른 이유를 살펴보고, 최근 각국의 보조금을 둘러싼 논쟁의 핵심 쟁점을 파악하여 장기적 관점에서 한국 항공기산업에 미치는 영향여부와 이에 따른 대응전략을 제시해 보기로 한다.

## II. WTO 민간항공기 보조금 규정

### 가. 민간항공기 협정의 배경과 성격

WTO 민간항공기 협정은 1979년 협정된 GATT의 “민간항공기 협정”이 발효된 것을 승계한 것이다. WTO 민간항공기 협정의 배경은 항공기산업의 공공재적 성격을 충분히 이해하여 모든 완제기 및 부품에 대해 무관세로 거래되는 것을 원칙으로 하고 있다. 따라서 이와 같은 무관세는 자유무역에 의한 세계 후생 증대라는 기본 정신을 그대로 계승한 것이라고 할 수 있다.

본 논문에서는 WTO 협정에서 중요한 의미를 갖는 7개 항목에 대한 규정을 살펴 보기로 한다.

## 나. 민간항공기 협정내용

### 1. 민간 항공기 제품의 커버범위(1조)

- ① 모든 민간항공기
- ② 민간항공기용 엔진과 동 부품 및 기능품
- ③ 민간용 항공기의 기타 부품 및 기능품, 서브시스템
- ④ 지상장비 및 시뮬레이터와 동 부품 및 기능품

### 2. 관세 및 기타 부과대상(2조)

모든 서명국들은 항공기 및 관련 부품의 수입시 관세 및 기타 부담을 줄이기 위해 노력해야 한다. 여기에는 항공기 생산, 수리, 정비, 수정, 개조도 포함된다.

### 3. 무역에 있어서의 기술적 장벽(3조)

모든 서명국들은 항공기 거래에 있어서 무역에 있어서의 기술장벽 협약(Agreement on Technical Barriers to Trade) 규정을 준수하여야 한다. 또한 운영 및 수리에 있어서 항공기 품질인증과 규격은 무역에 있어서의 기술장벽 협약 규정을 준수하여야 한다.

### 4. 정부의 직접 발주, 강제적 하청계약과 유도(4조)

민간 항공기 구매는 상업 및 기술적 요소에 의해 자유롭게 공급자가 결정되어야 한다. 또한 서명국들은 운항업체, 항공기 생산업체, 그리고 항공기 구매와 관련이 있는 여타 주체들에 대해 항공기 발주에 있어서 불합리한 압력을 행사해서는 안된다. 뿐만 아니라 특정한 소스를 위해 공급자를 차별하는 판매나 구매를 권유해서는 안된다.

### 5. 무역제한(5조)

서명국들은 WTO 정신에 위배되는 수출입 쿼터 또는 수출입을 제한하는 수입허가 행위를 해서는 안된다.

### 6. 정부지원, 수출신용, 항공기 마케팅(6조)

정부에서 지원하는 각종 항공기사업들은 WTO 보조금 규정과 상계관세 규정에 의해 무역전환효과가 발생하지 않도록 하여야 한다. 항공기의 가격은 회수불능사업 비용, 평균생산비용, 금융비용, 그리고 군수용 항공기 및 부품의 R&D로부터 발생하여 민항기 비용에 영향을 미치는 비용이 구분되어 합리적인 회수가능 비용이 기초하여 책정되어야 한다.

### 7. 감시 및 갈등 조정(8조)

모든 서명국은 각국을 대표하는 민간항공기 위원회를 설립, 운영한다. 동 위원회는 동 협정이 제대로 이행, 운영되고 있는지를 감시, 자문을 행하며 갈등 발생 시 분쟁을 조정한다. 분쟁당사자는 분쟁시 상호간 다각적 협상을 할 수 있으며 최종적으로는 위원회의 조정에 따라야 한다.

## III. 주요국의 항공기산업 보조금 지급동향

### 가. 유럽의 에어버스(Airbus) 정부 보조금 지급 사례

에어버스 사업은 정부의 직접적 정부 보조금 지급을 통해 시장 진입에 성공한 대표적인 사례로 볼 수 있다. 따라서 에어버스의 보조금 지급 내용을 구체적으로 파악할 필요가 있다. 1970년 설립된 에어버스는 프랑스, 독일, 영국, 스페인이 합작한 다국가 협력기업<sup>1)</sup>으로서 설립초기부터 각국 정부로부터 대형여객기 개발비를 지원받고 있다. 에어버스는 정부로부터 한동안 연간 대차대조표 제출의무를 면제받는 등 각종 특혜를 누리다가 미국과의 보조금 논쟁<sup>2)</sup> 끝에 1997년에 주식회사로 전환되었다. 에어버스는 300석급의 A300 개발을 시작으로 현재에는 100

< 표 1 > 프랑스 정부의 Airbus 기종별 지원내역 (1967-96)

(단위: 백만달러)

기종별	개발비 (A)	정부지원금 (B)	A / B
A300B2/B4	432	432	100%
A300-600	177	118	67%
A310-200	488	488	100%
A310-300	122	73	60%
A320	1,013	775	76%
A330/A340	1,676	1,007	60%
계	3,907	2,892	74%

주 : 환율적용의 편차로 인한 기종별 지원금액 편차 일부 존재

자료 : 프랑스 상원 보고서(1997), #920 1996-97, 미달러환산.

1) 각국의 현재 지분율은 프랑스 37.9%, 독일 37.9%, 영국 20%, 스페인 4.2%로 구성되어 있다. 스페인은 1971년 이후, 영국은 1979년 이후 참여하였다. 따라서 에어버스사업은 프랑스, 독일 정부 주도로 출발하였다.

석급에서 400석 미만의 기종을 모두 생산하는 능력을 갖추고 있으며, 최근에는 세계 최대 좌석 규모인 800석 규모의 A380개발에 성공함으로써 경쟁자인 보잉(Boeing)보다 다양한 제품의 개발 및 생산능력을 갖추으로써 경쟁자를 크게 위협하고 있다.

유럽 국가들은 미국과의 보조금 분쟁을 회피하기 위하여 에어버스의 각종 개발사업에 대한 구체적 지원규모는 밝히지 않고 있으나, 제한적으로 공개되는 일부 자료를 통해 어느 정도의 보조금 지급 규모의 파악은 가능하다.

### 1. 프랑스

에어버스 사업은 프랑스가 중앙동체, 독일은 전/후방동체, 영국은 주날개, 그리고 스페인은 꼬리날개 및 일부 부품을 개발/생산하여 프랑스의 툴루즈 항공우주 산업단지에 소재하는 에어버스 본사에서 최종조립이 이루어지는 방식이다.

먼저 에어버스 사업을 주도하고 있는 프랑스의 경우 1967~1996년 기간동안 총 28억 9,200만 달러의 정부보조금 지급이 이루어졌다. 이 규모는 프랑스 전체 분담개발비의 74%에 달하는 규모이다. 특히 최초의 개발제품인 A300의 경우 100%의 정부지원이 이루어진 것으로 파악이 되었으며, 이후의 신제품인 A310도 역시 100% 정부지원이 이루어졌다. 에어버스는 초기모델인 A300, A310 기종의 연속적 개발 성공을 통해 상당한 기술력과 판매 및 마케팅 경험을 쌓았고 그 과정에서 다수의 거래선을 확보한 결과, 그 이후의 개발사업인 A320, A330/340 개발 사업에 대해서는 점진적으로 정부 비중을 감소시키고 있으나 여전히 개발비의 60% 이상은 정부 보조금으로 충당되고 있다.

프랑스 정부의 연도별 에어버스 보조금 지급 내역을 보면 초기시기인 1970~75년까지는 연간 0.4~0.8억 달러사이에 머물러 있다가 1979~89년까지는 연간 1.1~2.2억 달러로 크게 증가하였다. 90년 이후는 평균 1.2억 달러 내외로 80년대에 비해 약간 감소하였으나, 여전히 연간 1억 달러 이상의 많은 개발보조금이 프랑스 정부로부터 지급된 것으로 파악되었다. 이상의 결과에서 보듯이 프랑스 정부는 전체개발비에서 차지하는 보조금 비중을 전반적으로 축소시키고 있으나 절대적인 개발비용은 오히려 크게 증가한 상태를 유지시키고 있다는 점을 알 수 있다.

이외에도 프랑스 정부는 정부지원금 상환 조건에 대한 특혜를 통해 실질적으로 보조금 환수를 면제하거나, 환수과정에서 금리혜택을 받을 수 있도록 지원하고 있다. 예를 들어 초기 모델인 A300은 404대부터, A310은 496대 인도 이후의 생산대수에 대해 정부 지원금의 일정액이 상환되는 방식(Delivery Base)을 적용<sup>2)</sup>하고 있다. 이 의미는 해당 목표 대수가 판매되지 않으면 자동으로 보조금 상환

2) 80년대 말에 촉발된 미국/유럽간 보조금 논쟁은 1992년 쌍무간 협정으로 종결되었다. 이에 따라 에어버스 사업은 약 30년간 대차대조표를 공개하지 않아 구체적인 재무상황과 정부지원, 손익규모 등을 파악하기 어려웠다.

< 표 2 > 프랑스 정부의 연도별 Airbus 사업 지원 내역  
(단위: 백만달러)

구 분	A300/310	A320	A330/340	계
1967	3.8	-	-	3.8
1968	13.8	-	-	13.8
1969	4.6	-	-	4.6
1970	40.9	-	-	40.9
1971	56.0	-	-	56.0
1972	82.2	-	-	82.2
1973	65.1	-	-	65.1
1974	54.7	-	-	54.7
1975	43.0	-	-	43.0
1976	0.2	-	-	0.2
1977	7.1	-	-	7.1
1978	37.5	16.6	-	54.1
1979	108.9	2.4	-	111.3
1980	133.4	5.9	-	139.3
1981	108.7	4.6	-	113.3
1982	125.7	45.7	-	171.4
1983	115.5	49.9	-	165.4
1984	77.9	42.4	-	120.3
1985	25.6	63.2	-	88.8
1986	14.4	151.6	-	166.0
1987	6.5	188.9	17.5	212.8
1988	-	110.5	56.7	167.2
1989	-	42.6	124.3	167.0
1990-1996	-	-	819.5	819.5
계	1,125.5	724.2	1,018.0	2,867.8

자료 : 프랑스 교통성 자료(1998), 프랑스 하원 보고서 #1165 1997-98.  
Gellman Research Asso(1990). *An Economic & Financial Review of Airbus industries.*

의무가 면제되며, 목표대수 이후 판매분에 대해서도 누진적 상환이 이루어지는 방식이기 때문에 환수효과는 거의 발생하지 않는 것으로 파악되고 있다. 실제로 대형 여객기 시장에서의 규모의 경제(Economies of Scale)를 달성하는 생산대수는

3) 이 지원 방식은 에어버스 참여국 공통이다. 그러나 실질적 회수여부는 개별 정부의 선택사항이다.

< 표 3 > 독일 정부의 연도별 Airbus 사업 지원 내역

(단위: 백만달러)

구 분	A300/310	A320	A330/340	계
1967	2.5	-	-	2.5
1968	8.9	-	-	8.9
1969	0.0	-	-	0.0
1970	33.9	-	-	33.9
1971	53.6	-	-	53.6
1972	65.5	-	-	65.5
1973	78.7	-	-	78.7
1974	80.6	-	-	80.6
1975	76.8	-	-	76.8
1976	53.4	-	-	53.4
1977	32.3	-	-	32.3
1978	44.5	-	-	44.5
1979	63.4	-	-	63.4
1980	92.8	-	-	92.8
1981	136.7	-	-	136.7
1982	109.1	-	-	109.1
1983	65.6	-	-	65.6
1984	69.4	-	-	69.4
1985	33.7	150.7	-	184.4
1986	17.1	150.7	-	167.8
1987	-	264.3	-	264.3
1988	-	145.2	105.3	250.5
1989	-	-	210.5	210.5
1990	-	-	315.8	315.8
1991	-	-	263.2	263.2
1992	-	-	263.2	263.2
1993	-	-	210.5	210.5
1994	-	-	105.3	105.3
1995	-	-	52.6	52.6
1996	-	-	52.6	52.6
계	1,118.5	710.9	1,579	3,408.4

자료 : 독일 경제성(1997), 예산안 자료 Einzelplan 09.  
Gellman Research Associates(1990), *An Economic & Financial Review of Airbus industries.*

400~600대 정도라는 점에서 볼 때, 프랑스 정부는 에어버스 사업이 규모의 경제 달성이 가능할 때 까지 정부 보조금을 지원하는 것으로 보인다.

80년대 후반부터 이와 같은 일정액 상환방식의 목표대수는 더욱 늘어나서 실질적으로 기업의 보조금 혜택은 더욱 증가한 것으로 추정되었다. 1986년 양산이 시작된 A320의 경우 목표 생산대수는 600대, 90년대 초에 생산된 A330/340시리즈의 경우는 750대로 크게 증가하여 실질적으로 상환을 무의미하게 만든 결과를 초래하였다. 그 근거는 최근 34년간(1971~04) 대형여객기의 기종별 평균 생산 대수는 492대에 불과<sup>4)</sup>하기 때문이다.

## 2. 독일

독일은 프랑스와 함께 에어버스 설립초기부터 고강도의 정부 보조금 지원을 계속해 오고 있다. 독일 정부는 최초 개발사업인 A300/310 개발 및 생산사업에 대해 약 11.2억 달러를 지원하였다. 이 규모는 에어버스 사업에서 독일이 부담하는 비용의 90%를 차지하였다. 뿐만 아니라 후속사업인 A320 소형 여객기 개발사업, A330/340 중대형 여객기 개발사업에 대해서도 각각 7.1억 달러, 15.8억 달러씩 지원하였다. 이 같은 금액은 초기 A300/310 개발사업에 지원되었던 비중과 동일한 수준인 90%였다.

독일정부의 에어버스 사업 초기부터 90년대 중반까지의 누적 정부지원 보조금 규모는 총 34.1억 달러로서 금액면에서 볼 때 에어버스 사업 참여국가중 가장 많은 정부 지원규모를 기록하였을 뿐만 아니라, 정부부담 비중의 측면에서 볼 때도 유럽 국가 중에서 가장 높은 강력한 정부지원을 행하고 있다.

이외에도 독일 정부는 에어버스 사업의 수행 과정에서 발생하는 각종 비용에 대해서도 다양한 형태로 보조금을 지급하고 있다. 먼저, 생산 및 판매과정에서 발생한 비용에 대한 보조금 지급을 들 수 있다. 독일 정부는 A300/310/320의 생산 보조금 4억 달러, 그리고 마르크화 가치 상승에 따른 환율 손실 보전액 13억 달러가 EADS 독일((구) DASA)에 지급되었다. 둘째, 항공기 생산과 관련된 기업의 누적적자에 대한 채무면제이다. 독일 정부는 (구) MBB<sup>5)</sup>의 A300/310 생산과정에서 발생한 누적적자 10억 달러에 대해 전액 면제하는 조치를 취하였다. 마지막 형태는 상환금 유예 및 상환대수의 대폭 상향 조정을 통해 실질적으로 상환금을 면제한 사례들 들 수 있다. 최초로 개발된 A300/310의 경우 1982년 이후 정부의 상환금 회수는 중단된 바 있으며, 판매후 상환을 해야 하는 기준 대수도 최초 개발사업인 A300은 404대였으나, 그 이후에 개발된 A320은 600대, A330/340은 750대로 대폭 확대되어 실질적으로 기업의 보조금 상환이 이루어지지 않거나 무의

4) B727시리즈, A320, B737, MD-80 등은 각각 1,000대 이상씩 판매된 베스트셀러 제품이나, MD90, MD11은 200대 미만으로 판매되었다. 자세한 내용은 안영수(2005), 『대형여객기 국제공동개발 참여 타당성 연구』, 산업연구원, 참고.

5) MBB는 정부의 구조조정 정책에 의해 1990년 DASA(다임러 벤츠 계열 자회사)로 통합되었다.

< 표 4 > 영국 정부의 연도별 Airbus 사업지원 내역

(단위: 백만달러)

구분	A300/310	A320	A330/340	계
1978	96.0	-	-	96.0
1979	-	-	-	-
1980	-	-	-	-
1981	-	-	-	-
1982	-	-	-	-
1983	-	-	-	-
1984	-	61.9	-	61.9
1985	-	93.7	-	93.7
1986	-	126.1	-	126.1
1987	-	58.6	-	58.6
1988	-	-	165.8	165.8
1989	-	(20.7)	255.4	234.7
1990	-	-	165.8	165.8
1991	-	-	79.6	79.6
1992	-	-	79.6	79.6
계	96.0	319.5	746.3	1,161.8

자료: 영국 산업성(1997), 「정부재정계획」.

Gellman Research Associates(1990), *An Economic & Financial Review of Airbus industries.*

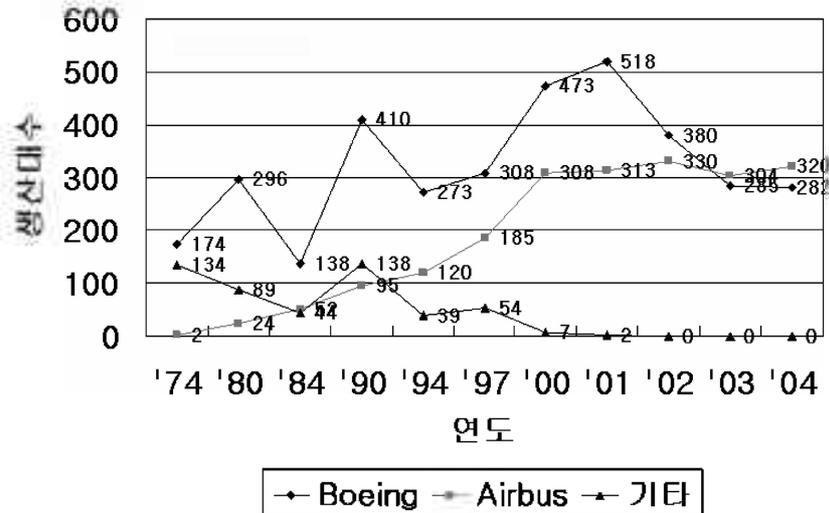
미하게 하고 있다.

### 3. 영국

영국 정부의 에어버스 사업에 대한 보조금 지원 규모는 프랑스와 독일에 비해 상당히 낮은 수준이다. 90년대에 개발된 A330/340까지 총 지급된 보조금 규모는 총 11.6억 달러로서 독일, 프랑스에 비해 가장 낮은 규모였다. 그러나 최근 들어 영국 정부의 에어버스 사업에 대한 정부보조금 지급 규모는 계속 증가 추세에 있다. 최초사업인 A300사업에 대해서는 영국 정부의 참여가 이루어지지 않았으나, 후속사업인 310사업에 대해 9,600만 달러의 정부 보조금이 지급되었다. 그 이후 80년대부터 본격적인 정부지원이 이루어져서 A320사업에 대해서는 3.2억 달러, 그리고 A330/340사업에 대해서는 11.6억 달러에 달하는 보조금이 지급되는 등 규모가 지속적으로 증가하는 추세를 보였다. 특히 A320사업 이후의 주요 사업에 대한 정부의 보조금 지급 비중은 영국 부담액의 60% 수준을 유지하고 있다.

&lt; 그림 1 &gt; 대형여객기시장의 업체별 생산대수 추이

(단위:대)



자료: 안영수(2005), 전계서

개발 초기에 에어버스 사업에 대해 관심을 보이지 않았던 영국정부가 에어버스 사업 파트너로 적극 참여함과 동시에, 80년대 이후부터 보조금 비중을 대폭 상향조정한 이유는 최초 개발 모델인 A300 개발사업이 성공적으로 시장에 진입한 것으로 평가<sup>6)</sup>받았기 때문이다.

#### 4. Airbus 보조금 지급의 성과

1970년 말 설립된 에어버스는 참여국 정부들의 지속적인 정책지원과 일관된 보조금 지급의 결과에 힘입어, 33년만에 세계 최대의 여객기 생산업체인 보잉사를 제치고 세계 1위의 생산기업으로 진입<sup>7)</sup>(생산대수 기준)하였다. 2003년 에어버스의 시장 점유율은 51.6%로서 보잉사의 시장점유율을 48.4%로 끌어 내렸다. 전년도 보잉사의 시장점유율은 53.5%였던 반면, 에어버스는 46.5%였다. 이와 같은 추세는 2004년에도 지속되어 에어버스는 53.2%를 기록하여 전년 대비 1.6% 상향

6) 영국 정부가 에어버스 사업에 참여한 1979년까지 A300은 최초 생산시기인 1974년 말부터 부터 약 5년동안 약 100대가 판매되었으며, 향후 수년간 연간 24대에 달하는 수주물량을 확보하고 있었다. 뿐만 아니라 당시 선별 경쟁 기종이었던 L-1011(록히드 마틴), DC-10(맥도널 디글러스)에 비해 비교적 높은 수준의 판매가 이루어졌다.

< 표 5 > 일본 정부의 B767 사업의 보조금 지급규모

(단위: 백만달러)

구분	착수전(1967~77)	개발시(1978~82)	계
일본정부(A)	11.7	65.1	76.8
민간	4.4	64.3	68.7
합계(B)	16.1	129.4	145.5
A/B	72.8%	50.3%	53.6%

자료: 상공부(1992). 『주요국의 항공기 산업 육성 정책』

된 반면, 보잉사는 46.8%로 하락하였다.

#### 나. 보잉 주요사업<sup>8)</sup>의 보조금지급 사례(일본을 중심으로)

##### 1. B767 사업 보조금 지원 사례

일본 정부는 60년대 초에 독자 개발한 YS-11 컴퓨터기가 해외시장 진입에 실패<sup>9)</sup>함에 따라 항공기산업 육성 전략을 “국내주도”에서 “국제공동개발 사업 참여”로 전환하였으며, 이러한 국제공동개발사업의 일환으로 B767사업에 파트너로 참여하게 되었다. 220~270석급 내외의 여객기 개발사업인 B767은 보잉사의 주도 하에 이태리의 알레니아(Alenia)와 일본 기업이 위험분담(Risk Sharing) 파트너로 참여하는 형태였다. 일본의 개발비용 부담비중은 전체 개발사업의 10%였고, 일본 업체들은 이 사업에 참여하기 위해 컨소시엄 형태의 민간수송기개발협회(CTDC)<sup>10)</sup>를 구성하였다.

B767사업에 대한 일본측 부담액은 1982년 개발 완료시까지 총 145.5백만 달러였으며, 이중 53.6%인 76.8백만 달러가 정부의 보조금으로 지급<sup>11)</sup>되었다.

##### 2. B777 사업 보조금 지원 사례

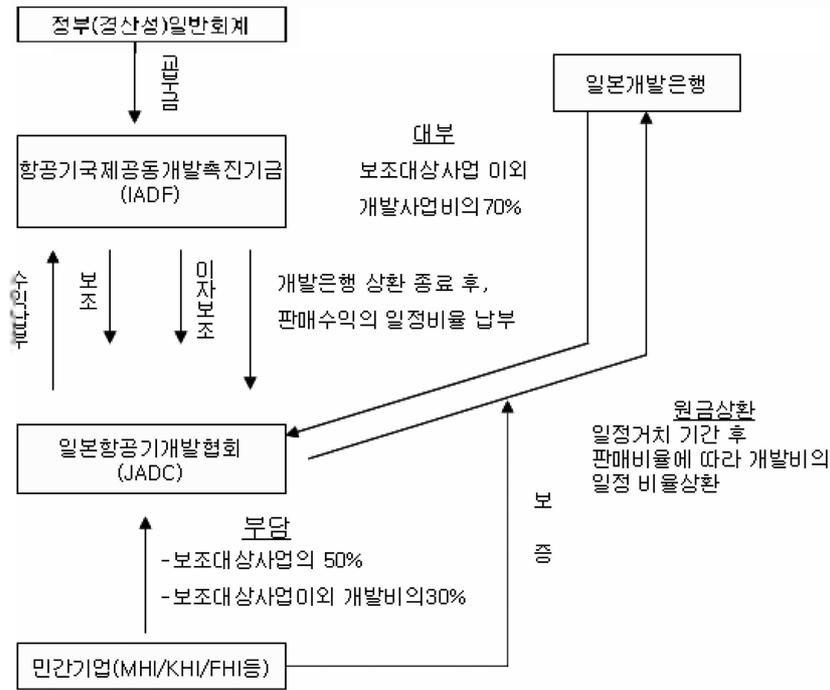
7) 에어버스의 성공은 개발보조금 지원에만 의한 것이 아니라 각국 정부의 범국가적 차원의 해외 수출 마케팅, 내수시장 보호 등 다양한 지원들에 의한 결과이다. 그러나 가장 중요한 성공요인은 정부 보조금지급 요인이라 할 수 있다.

8) 미국 보잉사는 현재까지 여객기 개발 사업시 미국 정부로부터 보조금 지급을 받은 사례가 보고되지 않았다. 보잉사는 개발비용의 증가에 따른 부담 회피와 지역 시장진입 강화를 위해 B767개발사업부터 해외업체와 전략적 제휴를 적극 추진하였다.

9) 60석급인 YS-11은 1958 개발에 착수한 후 1973년 생산 종료시까지 모두 180대가 생산되었으며, 이중 수출은 75대에 불과함. 이 사업은 내수시장 한계와 함께 수출시장 진입 실패에 따른 규모의 경제 달성에 실패함으로써 일본의 항공기산업 발전전략을 “국내 주도”에서 “국제 전략적 제휴(국제공동개발)로 전환하는 계기가 됨. 이 사업에 대한 정부 보조금 비율은 약 54%(개발비 기준)였다.

10) 본 협회는 YS-11개발을 위해 설립한 일본항공기제조(주)를 계승한 것이며, B777개발사업 이후에는 JADC(Japan Aircraft Development Corporation)로 전환되었다.

< 그림 2 > 일본의 항공기 개발자금 조성 체계도



일본은 보잉사의 350석급 B777 개발 사업에 단독 파트너로 참여하여 개발비의 21%를 부담하였다. 1986년에 착수되어 1995년에 공급이 시작된 B777사업은 총 40억 달러의 개발비용이 투입되었으며, 이 중 일본은 약 8.5억 달러를 부담하였고, 일본 정부는 컨소시엄 기관인 JADC<sup>12)</sup>를 통해 총부담액의 55%인 5.1억 달러를 보조금으로 지급하였다.

일본정부는 B777 국제공동개발 사업 참여를 계기로 효과적이고 체계적인 정부보조금 지원의 필요성과, 지원된 보조금의 투명한 관리 및 회수를 위해 국제항공기개발기금(International Aircraft Development Fund:IADF)을 설립하였다. 1986년 항공기산업진흥법 개정에 근거하여 설립된 IADF는 정부가 조상한 교부금을

11) 특기 사항은 B767사업의 본격 개시 이전인 1966~77년까지 총 16.1백만 달러의 개발비용이 지출된 내용이다. 당시 일본은 국제공동개발 사업에 참여하기 위해 수년간 파트너를 모색하고 있었으며, 각종 후보사업에 대해 수년간에 걸친 사업 타당성 검토와 함께 기본 설계를 수행하였다. 이 비용의 약 73%는 정부가 부담하였다.

12) JADC의 참여자는 일본 항공기산업을 주도하고 있는 미쓰비시중공업 (MHI) 40%, 가와사키중공업 (KHI) 30%, 후지중공업 (FHI) 20%, Nippi (5%), 신베이와산업 (SMI) 5%로 구성되어 있다

< 표 6 > 일본의 B787 사업 투자 및 지원 내역

(단위 : 백만달러)

업 체 명		주요 담당제품	업체투자	정부지원	계
기체	미쓰비시	항공기 주익	240	560	800
	가와사키	전방동체 및 랜딩기어 격납부	90	210	300
	후지	중양동체	30	70	100
엔진	이시카와지마 하리마	저압터빈, 고압압축기부	75	175	250
	가와사키	중압컴프레셔	60	140	200
	미쓰비시	연소기, 저압터빈블레이드	60	140	200
소재	도레이	복합탄소섬유(CFRP) 소재	75	175	250
2차협력업체		기체부품 및 엔진부품	60	140	200
합 계			690	1,610	2,300

자료 : D. Pritchard & A. Macpherson(2005), *Boeing's diffusion of commercial aircraft design and manufacturing technology to Japan: Surrendering the US aircraft industry for foreign financial support*, Canada-United States Trade Center, Dept. of Geography State University of New York.  
일본경제신문, 2005년 4월 1일자 기사.

바탕으로 항공기 개발사업에 대한 자금융자 및 이자보전을 지원하며 용자상환의 종료 후 판매수익의 일정비율에 대한 충당금을 업체와 JADC로부터 징수·충당하는 형태로 운영되고 있다.

### 3. B787 사업 보조금 지원 사례

계속되는 에어버스의 시장 우위에 큰 충격을 받은 보잉사는 서둘러 B787 개발 계획을 수립하였다. 즉, 보잉사는 80년대에 개발된 B767을 대체하고, 빼앗긴 시장을 되돌려 받기 위하여 2004년에 전격적으로 B787개발 계획을 발표하였다. B787은 220~290석 규모의 좌석으로서 기존 제품인 B767에 비해 약간 큰 규모이며, 동체의 50%이상을 복합소재<sup>13)</sup>로 적용한 신개념의 최첨단 항공기이다. 최첨단 복합소재의 채용으로 인해 약 130억 달러의 개발비가 예상되는 B787 사업에 대해 일본은 총 개발비의 17%인 23억 달러를 부담할 예정이다. 일본 정부는 자국 부담 개발비의 70%인 16.1억 달러를 보조금으로 지원할 계획인데, B777사업에 비해 이처럼 정부부담 비중이 크게 증가한 이유는 B787의 개발비 규모가 B777 대비 3.25배로 대폭 증가한 때문이다. 이와 같이 크게 높아진 개발비용에 따른

13) 복합소재를 채용할 경우 중량의 대폭감소로 인해 연료비용이 획기적으로 절감되어 운용경제성이 대폭 향상되는 효과를 누릴 수 있다.

업체들의 부담도 B777대비 2배 이상 증가하였다.

이와 같이 개발비 규모가 대폭 증가하면서 정부의 보조금 지원 및 상환형태도 기존 방식에 비해 조금 달라지고 있다. 일본 정부는 정부 보조금 16.1억 달러 중 30%는 상환이 불필요 보조금(Non Repayable grants)으로 지원하고, 나머지 70%만 상환토록 하는 등 기업의 부담을 크게 경감시키는 방식으로 전환하였다.

#### 4. 보조금 지급 성과

일본은 보잉과의 국제공동 개발사업을 지속적으로 추진해오면서 기술축적과 함께 생산단가 및 제작난이도가 높은 항공기 부품을 단계적으로 생산, 고부가가치화 하는 형태로 발전하였다. 보잉사와 약 30년간의 지속적인 전략적 제휴관계를 유지를 통해 완제기의 간접적 마케팅 및 판매, A/S에 대한 노하우를 축적하였다. 이를 토대로 최근 일본은 미쯔비시 중공업을 중심으로 70-90석 급 내외의 소형 리저널 여객기인 MJ70/90 개발<sup>14)</sup>을 추진하고 있다.

뿐만 아니라 향후 미국과의 생산라인에 대한 역할 분담으로 150석급 내외의 소형 여객기는 일본이, 중대형 여객기는 미국에서 생산하는 이원화된 분업체제의 가능성도 높아지게 되었다.<sup>15)</sup> 그 이유는 일본의 경우 복합소재 분야에서 세계적으로 가장 높은 경쟁력을 가지고 있기 때문이다. B787사례에서 보듯이 향후 여객기 개발에 있어서의 경쟁우위는 복합소재 채용 정도에 의해 판가름될 가능성이 높다. 따라서 향후 민간항공기 산업에 있어서 일본의 역할은 더욱 중요해질 가능성이 높다. 일본은 그동안 보잉과의 각종 공동개발 사업에서 주로 동체분야의 개발을 담당하였는데, 이 분야는 가장 우선적으로 복합소재가 채용될 수 있다.<sup>16)</sup> 전략적 측면에서 이와 같이 일본의 중요성이 높아지고 있기 때문에 보잉생산 체제에 있어서의 기종간 역할분담은 불가피한 선택으로 예상된다.

## IV. 최근의 선진국간 보조금 논쟁과 주요 쟁점

### 가. 항공기 관련 보조금 논쟁

1979년 GATT의 민간항공기 협정 이후 민간항공기에 관련된 보조금 논쟁은 모두 3회에 걸쳐 발생하였다. 먼저, 1차 논쟁은 대형 여객기 시장에서 유럽 에어버스의 미국 시장 진입에 따른 미-유럽간 제 1차 보조금 논쟁과, 소형 리저널 제트

14) 2005년에 확정된 이 사업은 총 개발비 48억 달러로 예상되며, 이중 50%는 정부 보조금으로 지원할 예정이다.

15) D. Pritchard & A. Macpherson(2005). Ibid.

16) 실제로 B787은 동체 및 날개의 대부분을 복합소재로 적용될 예정이다.

기(Regional Jet)기 시장에서의 캐나다-브라질간의 보조금 논쟁<sup>17)</sup>, 그리고 최근 들어 대형여객기 시장에서의 신형 개발기종에 대한 미-유럽간 2차 보조금 논쟁이 그것이다. 본 연구에서는 대형여객기 시장에서 치열한 경쟁하면서 20년간 2차례에 걸친 미국 보잉사와 유럽 에어버스사간의 보조금 논쟁을 집중적으로 분석해 보기로 한다.

#### 나. 80년대의 미국/유럽간 논쟁(제 1차 보조금 논쟁)

##### 1. 배경

1984년 에어버스가 미국의 운항업체인 팬암사에 A300여객기 판매에 성공하면서 미국 내 시장 진입이 본격화되었다. 뿐만 아니라 같은 해 에어버스사는 신형 기종인 150석급 A320 소형 여객기의 개발계획을 발표하자 동급시장을 주도하고 있던 보잉사의 B737(100~150석급)과 B757(180석급)은 큰 위협에 놓이게 되었다. 이와 같이 불과 10년만에 세계시장에서 가장 위협적인 경쟁자로 등장한 에어버스가 미국내 시장에 진입하게 되자 보잉, 맥도넬 더글러스를 비롯한 여객기 업체들은 큰 충격에 휩싸이게 되었다. 특히 1985년 9월 인도의 에어인디아(Air India)사는 잠정적으로 확정되었던 12대의 B757 계약에 대해, 에어버스는 신형 기종인 A320을 제안하면서 파격적인 조건<sup>18)</sup>을 제시하자 에어 인디아는 보잉과의 계약을 파기하였다. 이 같은 결과를 근거로 미국은 GATT의 민간항공기 협정 제 6조 위반으로 에어버스를 제소하였다.

이에 대해 유럽 정부는 미국의 간접 보조금 지급<sup>19)</sup>에 대해 맞제소 하였으며, 수년에 걸친 협상 결과 1992년 미-유럽간 쌍무협정을 체결하였다.

##### 2. 미국/유럽간 대형민항기 개발 쌍무협정 (1992)

미국/유럽간 대형 민항기 개발 쌍무협정의 핵심은 에어버스사의 개발 및 생산 보조금을 제한하는 내용이라고 할 수 있다. 이를 통해 미국 업체들은 원가면에서의 상대적 불리함을 개선하고 세계시장에서의 경쟁우위를 유지코자 하는 전략이 내재되어 있었다.

본 쌍무협정의 주요내용은 100석급 이상의 민간 여객기에 대해 총 개발비용의 이 협정 체결은 유럽 국가들의 정부 보조금 지원을 계속 허용하는 결과를 낳았다.

17) 1996년 캐나다가 브라질 Embraer사의 수출보조금 지급에 대해 제소하였으며, 1999년 브라질이 패소하였다.

18) 유럽정부는 항공기술은 대표적인 군민겸용기술(Dual use technology)로서 미국 정부는 유럽의 수 십배에 달하는 군용기 개발자금 지원을 통해 결과적으로 민항기에 대한 간접보조금을 지원하고 있다는 주장을 하였다.

19) 유럽정부는 항공기술은 대표적인 군민겸용기술(Dual use technology)로서 미국 정부는 유럽의 수 십배에 달하는 군용기 개발자금 지원을 통해 결과적으로 민항기에 대한 간접보조금을 지원하고 있다는 주장을 하였다.

&lt; 표 7 &gt; 미국 / 유럽간 대형여객기 개발 쌍무협정 내용

구분	내용
대상 항공기	●100석급 이상의 모든 민간 항공기
직접 보조금	●항공기 개발사업에 대한 정부의 직접보조금은 총개발비의 33%를 초과하지 못함. ●이 개발비용은 17년 이내에 상환되어야 함.
이자율	●Airbus는 총개발비의 25%를 17년 이내에 정부차입비용으로 먼저 상환함. ●나머지 8%는 정부차입비용+1%의 이자율로 17년 이내에 상환함.
상환조건	●Airbus는 로열티나 대당 판매에 따라 상환함.
기지원 사항	●기지원하였거나 현재 진행중인 사업의 정부보조금 지원은 제외
간접 보조금	●간접(군사)보조금이 민항기 생산에 관한 불공정한 이득과 관련되거나, 항공기의 국제 교역을 저해해서는 안됨. ●간접 보조금 지급에 따른 이득은 각 서명국 매출총액의 3%, 각 업체 매출액의 4% 이내로 제한함. ●이 이득은 기본적으로 정부의 연구개발 사업을 통해 습득된 민항기 개발비용의 감축분으로 계산됨.
지급·상환의 투명성	●규칙적·체계적 기준하에서 신규 개발사업에 대한 정부보조금 총액과 총개발비에 대한 보조금 비중, 보조금 교부조건에 대한 정보교환에 동의해야함. ●또한 정부의 직접보조금 지급 및 상환과 관련한 모든 자료와 명시가 가능한 모든 간접보조금 지급사항에 대한 정보교환에 동의해야함. ●그리고 보조금 상환방식과 계획 상환기간에 대한 정보를 포함, 사전적 보조금 지급과 계약사항에 대한 모든 자료제공에 합의하여야 함.
장려 및 상쇄	●1979년 GATT협약의 장려책에 대한 규정을 명확히 함으로써 1992년의 동협정은 항공기 구매에 따른 정부의 특혜 공여금지를 강화시킴. ●양측 모두 이러한 장려책이 외국의 군사적 또는 경제적 지원과 항공기 착륙권을 포함하고 있다는 것에 동의함.
긴급지원에 대한 예외	●항공기 생산업체가 생존·재정상의 위협에 처할 경우 협정내용에서 한시적으로 제외될 수 있음. 그러나 개발보조금 조항은 예외임. ●그러나 이러한 한시적 중단은 상대편 대표와 협의하여 이를 입증할 수 있는 모든 정보를 공개해야 하며, 그 대책에 대해서도 충분히 설명해야 함.
생산보조금	●더 이상의 생산보조금은 지급하지 않음.
지분출자	●지분출자 문제는 논의하지 않음. ●그러나 양측은 본 협정의 효력에 해가 되는 방법의 지분추가는 피해야 함.
분쟁해결 절차	●양측은 본 협정의 이행사항을 점검하기 위해 매년 2회이상 협의를 해야함. ●협정과 관련한 의견교환 요구는 언제든지 가능하며, 이 논의는 요청 후 30일 이내에 실행되어야 함.

자료 : L.Tyson(1992), *Who's bashing whom? -Trade conflict in high-technology industries.* 요약.

33%까지만 정부 보조금 지원이 가능하도록 제한하였다. 또한 정부 보조금에 대한 조달 이자율 상환 의무화와 함께 상환 기간 및 조건 등 각종 내용을 구체화, 명료화 시켰다. 그리고 더 이상의 생산보조금은 지불하지 못하도록 하였다.

그러나 이 협정 체결로 유럽 정부의 보조금 지급 및 상환에 대한 명확한 규정을 확립하여 지원 규모를 대폭 축소 시켰을 뿐만 아니라, 차후 발생할 수 있는 분쟁에 대한 가이드라인을 제시하였다는 점에서 상당한 의의가 있다고 할 수 있다.

#### 다. 최근의 미국/유럽간 보조금 논쟁(제 2차 보조금 논쟁)

최근의 민간항공기에 대한 미국/유럽간 2차 보조금 논쟁은 에어버스의 A350 신형 여객기 개발사업을 저지하고자 2004년 10월 미국이 WTO에 제소함으로써 발발하였다. 미국은 유럽정부가 1992년 이후 에어버스에 대해 총 150억 달러에 달하는 보조금을 지원했다고 주장하였으며, 유럽 정부는 미국정부가 보잉사에 92년 이후 290억불의 보조금을 지원했다고 WTO에 맞제소한 사태로 진행되고 있다.

이 분쟁의 직접적 배경은 보잉사의 최첨단 기종인 B787계획에 대해 에어버스가 직접적 경쟁기종<sup>20)</sup>인 A350 개발계획을 검토<sup>21)</sup>하자, 보잉사가 이를 저지하기 위한 전략으로 시도된 것이다. 보잉사는 최근 지속되는 중대형 여객기시장에서의 열세<sup>22)</sup>를 만회하기 위하여 2004년 초에 최첨단 B787 개발계획을 발표하였다. 에어버스는 이에 대응하여, 최근 10년간 지속된 우위를 지키기 위해 A330/340을 개량한 A350개발을 검토하게 되었고, 이에 또다시 위협을 느낀 보잉사는 미국 정부를 통해 유럽의 보조금 지급을 문제 삼은 것이다. 이와 같은 미국에 대해 유럽은 B787 개발 보조금에 대해 미국보다는 제휴 파트너인 이탈리아와 일본의 보조금 지급을 문제 삼고 있어 기존의 양상과는 다른 형태로 전개되고 있다.

미-유럽간 민간항공기 분쟁의 추진경위는 다음과 같다.

##### < 추진경과 >

- '04. 5. : 미국, EU에 정부지원 금지하는 신규 협정(안) 제시
- '04. 7. : 에어버스, 보잉 787에 대응하는 A350 개발계획 검토
- '04. 8. : 미국 부시 대통령, Airbus 보조금 관련 WTO 제소 검토 지시
- '04.10. 3 : 미국, '92년 쌍무협정의 일방 폐기 발표
- '04.10. 6 : 미국, Airbus 보조금 관련 WTO에 공식 제소
- '04.10. 6 : EU, Boeing 보조금 관련 WTO에 공식 제소
- '04.10. 8 : EU, '92년 쌍무협정은 일방 폐기후 12개월간 효력 존속 주장

20) B787은 220~290석급, A350은 250~300석급이었으며 예상판매가격은 각각 1억 2,700만 달러 1억 2,000만 달러였다.

21) A350사업은 한국의 한국항공우주(주)가 약 5%내외의 개발자금을 부담하는 조건으로 참여할 예정이었으며, B787은 대한항공에서 파트너로 참여하고 있다.

22) 1995~03년간 200~300석급 시장에서 보잉은 280여대의 수주에 그친데 비해 에어버스는 3배에 해당하는 840여대의 수주를 획득하였다. 특히 2000년 이후 보잉사는 연간 10여대 내외(2001년 40대 수주 제외)의 저조한 수주에 그친 반면, 에어버스는 연간 수주량이 최대 155대(2001년) 달한 적도 있었다.

< 표 8 > 미 / 유럽간 민간항공기 WTO 제소내용

미국의 유럽 제소건 (150억 달러)	유럽의 미국 제소건 (290억 달러)
<ul style="list-style-type: none"> <li>· A380 사업 Launch Aid : 37억불</li> <li>- 판매 성공불 상환 조건 (이자율 : 정부차입금리-1%)</li> <li>※ 추가지원 포함시 : 65억불 이상</li> <li>· A320, A330/A340, A380 연구개발의 유럽투자은행을 통한 금융 지원</li> <li>· Airbus독일/CASA에 대한 채무 면제</li> <li>· 독일/프랑스 공영은행 출자 지원</li> <li>· 기타 지원 포함, 총 150억 달러 지원</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 워싱턴주 세금 혜택 : 32억불</li> <li>- 대부분 Boeing 수혜</li> <li>· 워싱턴주 Boeing설비 지원 : 42억불</li> <li>· 일본정부 B787 Launch Aid : 16억불</li> <li>· NASA/국방부 연구개발 지원 : 200억불 이상</li> <li>· 수출시 FSC(Foreign Sales Corporations)의 세금 혜택 : '00년 이후 10억불</li> <li>· 국방부 구매사업을 통한 간접지원</li> <li>- B767 공중급유기 (KC-767), B737 해군용 (MMA) 개조 등</li> </ul>

자료: EU Trade(2005), 웹사이트 [trade-info.cec.eu.int/wtodispute](http://trade-info.cec.eu.int/wtodispute).  
WTO Dispute Settlement(2005), *Complaint against EC : Case launched by EC*.  
USTR(2005), *Trade Facts : Current US & EU Positions*.

- '04.11. 4 : 양자간 WTO 중재 최초 실시 및 분쟁해결 실패
- '05. 1. : Airbus, A350 개발비의 33% 정부지원 요청  
미국, WTO Panel로 제소 준비
- '05. 1.11 : EU/미국, 3개월간 협상을 통해 해결하기로 1차 합의  
(동 기간중 신규 정부지원은 중단하고 WTO Panel 제소 보류)
- '05. 2.16 : EU/미국, 2단계 해결방안에 기본 합의  
(보조금 일부 감축후, 완전금지 추진)
- '05. 3월 : EU/미국 협상 결렬  
(EU입장 : 보조금 감축, 미국입장 : 즉각 중단)
- '05. 4.10 : EU, A350 개발비의 정부지원 계획 잠정 유예 발표
- '05. 4.11 : 3개월간의 협상기한 종료 및 협상 결렬
- '05. 4.18 : 미국, WTO 재제소 의향 통보
- '05. 5. 2 : EU/미국, 협상 지속하기로 합의
- '05. 5.19 : Airbus UK, A350 개발비 정부지원 요청
- '05. 5.27 : EU, 보조금 감축에 대한 신규제안 제시  
1단계, A350 보조금의 30% 및 Boeing 보조금의 동일규모 삭감  
2단계, 추가 삭감을 통해 보조금 완전금지 추진
- '05. 5.30 : 미국, EU의 신규제안 수용 거부 및 WTO Panel제소

< 표 9 > 국가별 B787 개발비 및 정부지원 예상액 내역

(단위 : 백만달러)

구분		금액	품목	자금성격
미국	워싱턴 주정부	3,200	최종조립	생산보조금
	캔자스 주정부	200	노즈 및 콕핏	무이자채권
	747 화물기 개조	500	물품 운송	생산보조금
	운송용 바지선	16	물품 운송	생산보조금
일본	일본 정부	1,588	주익 및 동체	생산보조금
이태리	이태리 정부	590	후방동체	생산보조금
보잉관련 보잉관련	협력업체 지원	3,100	장비제조업체	개발비
	Boeing	4,200	787 개발착수	자체조달
계		13,394		

자료 : D. Pritchard & A. Macpherson(2004), *Industrial Subsidies and the Politics of World trade: The Case of Boeing 787 - The Industrial Geographer*. Canada-United States Trade Center . Dept. of Geography State University of New York.

(신규 정부지원 계획에 대해 즉각적인 중단을 요구)

- '05. 5.31 : EU, WTO에 Panel에 제소
- 2005. 7. 중재위 (DSB : Dispute Settlement Board) 패널 구성착수
- 2005. 10. 패널 구성 후 해당 제소건 자료 수집

최근의 보조금 논쟁의 특징은 통상 유럽의 에어버스 지원에 대해서 미국이 이를 제기하고 유럽은 이에 수동적으로 대응하던 과거 형태와는 달리, B787의 경우 미국내 주정부지원과 일본·이태리 정부의 보조금 지원에 대해 유럽이 문제 삼고 있다는 점에서 큰 차이가 있다. 실제로 미국의 워싱턴 주정부는 지역 내 첨단산업 유치와 고용창출을 위해 생산공장 유치에 따른 세금 감면을 계획<sup>23)</sup>하고 있고, 캔자스주는 캔자스 개발자금 공사에서 B787사업용으로 5억 달러/20년 기간의 채권발행을 지원할 계획<sup>24)</sup>이다.

특히 이번 보조금 논쟁에서의 핵심 쟁점은 미국은 '즉각적인 보조금 중단'을 주장한 반면, 유럽은 '점진적인 감축 후 완전폐지'를 주장하고 있어서 여전히 시각차가 상존하고 있다는 점이다.

23) 일반적으로 제품 생산에 따른 세금은 0.5% 내외이나 B878의 경우 향후 20년간 0.3% 미만으로 인하해 줄 계획이다.

24) 이 외에도 부품운송용 747화물기 개조비용과 바지선 등 간접적으로 5억불의 자금 지원을 계획

## V. 향후전망과 대응전략

A350 개발 계획을 저지하기 위한 미국의 보조금 논쟁은 상호간 WTO 맞제소를 통해 중재위원회가 해결하는 과정을 거칠 것으로 보인다. 미국/유럽간 민항기 분쟁 향후 일정은 다음과 같다.

- 2006. 12. 중간보고서 발표 예정
- 2007. 9. 최종보고서 발표 예정
- 2008. 1. 금지보조금 관정시 지원철회 결정시한

이에 따른 향후 전망으로는 WTO 분쟁해결 2단계 절차가 착수된 후 WTO Panel의 결론 도출에 1년 이상의 기간이 소요되고, 그 이후에도 양측이 3단계 절차인 Appeal 신청이 가능하여 수개월간이 추가 소요될 수 있으므로, 최종보고서가 나오는 2007년 9월 이후에나 최종 결과가 나올 것으로 전망된다. 쟁점이 되고 있는 A350 개발비 신규 지원에 대해서는, 지난 2005.1월 양측의 기본 합의시 3개월간의 협상기간 중에는 신규 지원을 중단하는 것으로 양측간에 합의된 바 있으나 그 이후 동 협상은 다시 결렬되었고, WTO에서도 단시일 내 즉각적인 지원 중단 결정을 내리기 어려운 상황이다.

또한 최근 초대형 여객기인 A380의 납기지연에 따른 문제점으로 에어버스의 재정상황이 극도로 악화된 관계로 인해 A350 개발 계획은 잠정 보류된 상태이기 때문에, 유럽의 A350 개발보조금 지급에 대한 미국측의 즉각적 중단요구<sup>25)</sup>는 결과적으로 이미 실행된 상태이다. 따라서 에어버스에 대한 미국의 공격적 행동은 다소 주춤해 질 것으로 예상된다.

특히, 민항기 관련 새로운 협정 제정과 관련해서는 미국/유럽 양측이 주장하는 간접지원 및 공동개발 파트너국의 지원 등에서 1992년 체결내용보다 광범위한 범위의 규제사항이 포함될 가능성도 있다.

20년 이상에 걸친 미국/유럽간의 보조금 논쟁의 시사점과, 우리의 대응전략은 다음과 같다. 먼저, WTO의 포괄 협정인 상계조치협정(Agreement on Subsidies and Countervailing Measures: SCM Agreement)에 의하면, 현재 미국, 유럽, 일본 등 각국 정부의 민항기 사업에 대한 보조금 지원내용은 대부분 조치가능 보조금

25) 미국측의 A350 보조금 지급 중단 요구는 A350 개발 지연 전략의 일환으로 보여진다. 보잉 및 에어버스 각각의 개발 계획에 의하면 B787 개발은 2008년 하반기인 반면, A350 초기 개발목표년도는 2009년 하반기로서 불과 1년 차이밖에 발생하지 않기 때문에 B787은 A350의 저가 공세에 타격을 입을 가능성이 높았다. 따라서 보잉사의 입장에서는 개발기간 격차를 넓히는 것이 경쟁에서 우위를 점하는 중요한 요소라고 판단한 듯하다. 실제로 보잉사는 06년 6월까지 약 350대의 수주에 성공한 반면, A350은 에어버스 내부사정으로 개발이 잠정 중단되었다.

(Actionable Subsidies)에 해당하는 사항이다. 그러므로 이해관계가 첨예한 상태의 경쟁국이 WTO에 제소할 경우 무역분쟁 발생의 가능성은 있다. 따라서 원칙적으로 볼 때, 한국도 정부보조금 지급시 이러한 논쟁에 휩싸일 가능성은 존재한다고 볼 수 있다. 그러나 한국의 경우 아직까지 정부보조금에 의한 항공기 개발사업이 시도된 적이 없기 때문에 당장 이러한 논쟁에 휘말릴 가능성은 없다. 최근 들어 한국항공우주(주)에서 A350 사업 참여를 계획하면서 정부가 일부 지원하는 방안을 검토한 적 있으나, 이미 언급한 바와 같이 이 사업은 에어버스의 내부사업으로 잠정 중단된 상태이다. 설령 이 사업에 대해 저율의 보조금 지급이 이루어졌다고 하더라도 개발의 총괄주체는 에어버스이므로 이것은 미국/유럽간의 보조금 논쟁에 국한된다. 즉, 한국이 주도하지 않고 외국 거대기업이 주도하는 사업에 참여할 경우, 한국의 보조금 지급 여부는 중요한 관건이 아니다. 최근의 보조금 논쟁에서 유럽이 B787 개발에 대한 일본 정부의 보조금 문제를 지적한 바 있으나, 이것은 일본을 대상으로 한 것이 아니라 본 사업의 주도사업자인 미국에 대해 문제를 삼은 것임을 주시할 필요가 있다.

둘째, 한국이 주도적인 개발사업을 추진하면서 정부보조금을 지급할 경우에는 장기적으로 보조금 분쟁에 휘말릴 가능성이 있다. 그러나 미국/유럽간 쌍무협정 체결 내용에서 보듯이 개발보조금 지급 비중이 전체 개발비의 33%이상이 되지 않을 경우는 큰 문제가 없을 것으로 예상되며, 추가적 지원이 필요할 경우에는 직접적 개발비 보다는 관련 지원인프라 지원을 통해 특정성 문제를 회피할 필요가 있다.

셋째, 한국은 아직 WTO 민간 항공기 협정 미가입 상태이기 때문에 WTO로부터 당장 규제대상은 아니다. 실제로 WTO 회원 가입 절차는 WTO로부터 요청 후 국내 검토를 거쳐 예비회원가입(2년 소요)-정회원의 절차를 거치게 된다. 또한 보조금 지급에 의한 경쟁자의 산업 피해가 직접적으로 드러날 때까지는 더 많은 시간이 소요되기 때문에 실제로 WTO 제재를 받기까지는 상당한 시간을 벌 수 있다. 그럼에도 불구하고 WTO 회원이 되면 항공기산업의 육성에 많은 제약이 따르므로 사전적으로 충분한 정부 지원을 통해 조속히 국제경쟁력을 키우는 전략이 필요한 것으로 보인다.

## [참고문헌]

## &lt;국내문헌&gt;

1. 강문성의(2002), 「DDA 규범분야의 논의동향과 개정방향, 대외경제정책연구원
2. 상공부(1992), 「주요국의 항공기 산업 육성정책」
3. 산업자원부(2002), 「항공기 산업 발전전략」
4. 안영수의(1994), 「21세기 항공기산업발전 전략, 산업연구원」
5. 안영수(2005), 「대형여객기 국제공동개발 참여 타당성 연구」, 산업연구원」
6. 한국항공우주산업(2005), A350 사업관련 자료.
7. 일본항공우주산업진흥협회(2005), 「세계의 항공우주산업」
8. \_\_\_\_\_(2005), 「일본의 항공우주산업」
9. 일본 항공우주공업회(1992), 「항공기 국제공동개발동향 조사보고서」
10. 노무라 종합연구소(1991), 「미국 항공기산업의 국제경쟁력」
11. 일본경제신문, 2005년 4월 1일자 기사.
12. 프랑스 상원 보고서(1997), #920 1996-97.
13. 프랑스 교통성 자료(1998), 프랑스 하원 보고서#1165 1997-98.
14. 독일 경제성(1997), 예산안 자료 Einzelplan 09.
15. 영국 산업성(1997), 「정부재정계획」
16. Airbus 인터넷 홈페이지.
17. Boeing 인터넷 홈페이지.
18. 미 상무성 기술평가국(1997), *Competing Economics : America, Europe, and the Pacific Rim*.
19. 미 GAO(1991), *Research and Development efforts in Japan and Australia*.
20. \_\_\_\_\_(1994), *Technology Acquisition drives industry development*.
21. \_\_\_\_\_(1987), *The NASA's reimbursable work*.
22. \_\_\_\_\_(1994), *Strong gov't presense in indutry structure and research and development support*.
23. \_\_\_\_\_(1994), *Long-term viablity of US-EU aircraft agreement uncertain*.
24. \_\_\_\_\_(2005), *Global trade talks back on track, but considerable work needed to fulfill ambitious objective*.
25. ITC(2005), *The U.S. Jet Transport Industry*.
26. TC(2001), *Competitive Assessment of the US Large Civil Aircraft Aerostructures industry*.

## &lt;외국문헌&gt;

1. AECMA(2002). *The European Aerospace Industry*.
2. Aerospace Commission(2002). *Future of the US Aerospace Industry*.
3. Aviation Week & Space Technology(2005). *Aerospace Source Book*.
4. CRS(2003). *US-EU trade relations : Issues and Policy challenge*.
5. D. Pritchard & A. Macpherson(2005). *Boeing's diffusion of commercial aircraft design and manufacturing technology to Japan*.
- \_\_\_\_\_ (2003). *The trade and employment implications of a new aircraft launch : The case of the Boeing 7E7*. Canada-United States Trade Center . Dept. of Geography State University of Yew York.
- \_\_\_\_\_ (2004). *Industrial Subsidies and the Politics of World trade : The Case of Boeing 787 - The Industrial Geographer*. Canada-United States Trade Center , Dept. of Geography State University of Yew York.
6. Eugene Gholz(1997). *Getting subsidies right : US gov't support to the commercial aircraft industry*.
7. European Metalwoker's Federation(2003). *The future of Europe's aerospace industry*.
8. EU Trade. 인터넷 사이트 [trade-info.cec.eu.int/wtodispute](http://trade-info.cec.eu.int/wtodispute).
9. Gellman Reserach Associates(1990). *An Economic & Financial Review Of Airbus Industries*.
10. Geman&Weber&Hamlin&Aboulafia(2002). *A Shadow critical project appraisal : The A380 Program*.
11. Irwin and Pavcnik(2001). *Airbus vs Boeing revisited : Int'l competition in the Aircraft market*.
12. L. Tyson(1992). *Who's Bashing whom?: Trade conflict in high technology*.
13. \_\_\_\_\_ (2000). *Pei-Hsiung Chin, Industrial Policy and Trade Management in the Commercial Aircraft Industry* .
14. McGraw-Hill. *Aviation Week and Space Technology*. 각호
15. Mowery and Rosenberg(1982). *The Commercial Aircraft Industry*.
16. Reed Business. *Flight International*, 각호
17. SBAC(2003). *The European Aerospace Annual*.
18. Thomas Gros(1989). *The Japanese aircraft industry : Strategy and implications for global markets*.
19. USITC(2000). *European Industry Survey*.
20. USTR(2005). *Trade Facts ; Current US & EU Positions*.
21. Wolff(1996). *A US vision of liberalization of trade and investment*.
22. WTO Dispute Settlement(2005). *Complaint against EC : Case launched by EC*.