

# UR妥結이 國內 航空機産業에 미치는 影響

朴 重 球\*

## 〈 목 차 〉

- |                       |                           |
|-----------------------|---------------------------|
| I. 序 論                | III. 우리나라 航空機産業에 주는 示唆點   |
| II. 美·유럽間 航空機 摩擦 및 協商 | IV. UR협상과 韓國 航空機 産業의 發展戰略 |

## I. 序 論

1993년 12월에 타결된 UR協定에서 航空機産業에 대한 내용은 빠져 있다. 이것은 中小型 航空機 및 엔진까지 협상대상에 포함시키고자 하는 미국과 이를 반대하는 유럽간에 현격한 견해 차이가 있었기 때문이다. 실제로 미국은 컴퓨터기를 전혀 생산하고 있지 않으면서도 유럽이 비교우위를 가진 同級航空機의 개발보조금에 대해 제약을 가함으로써 유럽 항공기산업의 발전을 억제하고자 하고 있다. 그러나 향후 2~3년내에 항공기산업에 대한 협상이 재개되어 타결될 가능성이 높다.

미 유럽간 항공기산업을 둘러싼 마찰과 쌍무간 협상은 에어버스社가 항공기산업에 뛰어든 70년대 이후 계속되어 왔다. 특히 1992년에 체결된 「GATT 民間航空機 協定の 適用에 관한 合意文」에 따라 미국과 유럽은 향후 항공기산업 후발국으로 성장가능한 국가들에게 협정의 내용을 확대적용하려고 노력하고 있다.

따라서 항공기산업에 대한 국제간 협정이 당장은 UR협정에서 빠져 있지만 향후 쌍무간 혹은 다자간 협상에서 재론될 것이 분명하다. 본논문에서는 향후 협상이 우리나라 항공기산업에 미칠 수 있는 영향을 살펴보기 위해 70년대 이

\*産業研究院 輸送機械産業研究室

후 미국과 유럽간 貿易摩擦 및 協商 過程을 분석하고 韓國 航空機産業에 대한 示唆點을 도출해 보고자 한다.

## II. 美 유럽間 航空機 摩擦 및 協商

1992년 7월 보잉(Boeing)社の 거대고객이었던 유나이티드 에어라인(United Airline)이 에어버스(Airbus)社の A320을 100대(50대 리스, 50대 추가가능) 계약하고 에어버스社가 장거리 대형여객기 시장에서 보잉社에 위협을 가할 수 있는 A350을 개발착수키로 함에 따라 美 유럽간 貿易摩擦이 첨예화되고 있다. 미국정부와 기업들은 이 거래가 生産費用 以下에서의 판매이거나 政府의 金融支援에 의해 이루어진 것으로 밝혀질 경우 이를 GATT民間航空機 協定の 適用에 관한 舍意文 에 비추어 GATT에 提訴할 것이라고 주장하고 있다. 이에 대해 에어버스社는 A320은 생산비용에서는 보잉 737-400보다 비싼 반면 운영비용이 더 싸며, 모든 支援金은 償還될 豫정으로 보조금이 아니라고 반박하고 있다.

### 가. 摩擦對象 및 經緯

현재 미 유럽간 항공기산업을 둘러싼 마찰의 주대상은 Boeing 767과 에어버스 A300에서 처음 마찰이 시작되었던 것으로 알 수 있듯이 중거리(medium-range), 광동(wide-bodied) 대형여객기종이다.

세계 대형여객기 시장에는 신규제품이 주기적으로 도입되고 있으며, 신규로 진입한 대형여객기가 모두 밀접한 代替關係(close substitution)를 나타내고 있지는 않다. 실제로 보잉 747은 그 크기와 운항거리면에서 다른 비행기의 추종을 불허한다. 이것은 대형여객기 산업의 특징이라고 할 수 있는 大規模의 初期開發費用, 學習過程에서 유발되는 動態的 收益滯增(dynamic increasing returns to scale)에 기인한다. 이렇게 개발 및 생산에 막대한 비용이 소요되기 때문에 세계 대형여객기 시장에서는 자연 소수의 거대기업만이 생존하고 있다.

그러나 에어버스社의 첫제품인 A300이 B767과 서로 밀접한 代替關係를 이루면서 지속적으로 市場占有率을 擴大함에 따라 미 유럽간 치열한 경쟁이 발생되게 되었다. 광동항공기부문에서 에어버스社는 1980년 25.2%에서 1989년 49.0%로 시장점유율을 확대한 반면, 보잉社의 시장점유율은 동기간 중 54.8%에서 42.2%로 감소하였다. 소형여객기(narrow-body)부문에서도 에어버스社는 1980년 까지 시장을 확보하지 못하다가 1989년 18.8%를 점유한 반면, 보잉社는

1980년 87.7%에서 1989년 53.8%로 그 시장점유율이 감소하였다.<sup>1)</sup>

에어버스社가 보잉社와의 마찰을 끊고 시장점유율 확대에 성공한 이유는 첫째, A300시리즈가 B767시리즈와 대체관계에 있었지만, 제품설계기술과 생산기술 등 핵심기술을 개발함으로써 內生的 競争力을 확보하였기 때문이며, 둘째, 에어버스社는 B737(150인승급)과 B757(200인승급)사이의 갭을 발견하고 A320을 개발하였으며, 기술개발을 통한 내생적 경쟁력을 기반으로 대체관계에 있던 맥도넬 더글라스社의 MD81을 제치고 시장을 확보하는데 성공하였기 때문이다.

이러한 에어버스社와 보잉社의 치열한 경쟁으로부터 시장 및 기술개발전략에 대해 다음 몇 가지 시사점을 찾을 수 있다.

- 1) 생산제품이 대체관계에 있는 경우, 신규진입기업은 시장지배기업의 제품설계기술과 생산기술 등을 통한 內生的 競争力과 마케팅과 관련된 外生的 競争力을 뚫기 위해 반드시 내생적 경쟁력을 확보해야 한다.
- 2) 생산제품이 대체관계에 있지 않은 경우, 시장지배기업이나 신규진입기업은 공히 마케팅전략에 의해 경쟁력을 확보하려 한다.
- 3) 경쟁이 격심한 환경에서는 기술·제조·마케팅을 결합한 시스템의 구축이 동태적 관점에서 경쟁력을 창출하는 관건이다.<sup>2)</sup>

그런데 항공기산업은 미국의 세계적인 기술우위를 나타내는 최후 보루산업이라고 할 수 있다. 이러한 산업에서 에어버스社가 시장점유율을 확대하자 미국 정부 및 기업들은 유럽정부들의 보조금지원에 기인하고 있다고 비난하기 시작하였다. 이에 대해 유럽은 에어버스社에 대한 정부금융지원은 완전 상환될 것이라고 반박하면서, 오히려 미국기업들이 국방관련 기술의 이전을 통해 간접적인 지원을 받고 있다고 비난하였다.

## 나. 美 유럽間 航空機 協商

### 1. 1차: 1979년 「GATT의 民間航空機 交易協定」

미국과 유럽은 항공기산업을 둘러싼 마찰이 상호간 교역 증대를 저해함으로써

- 1) Golaszewski, R.S., Bernardino, F.J., and Gellman, A.J., An Economic and Financial Review of Airbus Industrie, Jenkintown: Gellman Research Associates, Inc, 1990.9.
- 2) Bowonder, B. And Ramana Rao, S.V., Creating and Sustaining Competitiveness: an Analysis of the World Civil Aircraft Industry, World Competition, Vol.16, No.4, June 1993.

생산에서 규모의 경제를 실현하지 못하고 있다고 판단하였다. 이러한 생산상의 애로를 해결하고 상대방 시장에 자유롭게 진출할 수 있도록 하기 위해 1979년 항공기의 自由貿易, 合作事業, 下請, 部品の 海外調達 등에 대한 장벽을 제거하는 데 합의하였다.

미국과 유럽은 공정한 경쟁을 통한 교역확대를 위해 군용항공기를 제외한 모든 항공기와 그 부분품의 수입에 부과되는 관세 및 과징금을 1980년부터 철폐하기로 하며(제2조), 민간항공기의 구매는 공정경쟁에 의한 가격, 품질, 인도조건 등에 따라 이루어지도록 하고(제4조), 무역에 관한 기술장벽 협정(제3조), 수량 제한이나 수입허가요건(제5조), 정부지원, 수출금융 및 항공기 마케팅에 관한 보조금 상계관세협정(제6조) 등에서 GATT협정을 준수해야 한다고 합의하였다.

미국과 유럽은 항공기 교역장벽의 감소에 따라 이득을 얻었다. 그러나, 그들의 이해관계는 에어버스社에 대한 정책지원문제를 두고 다시 첨예하게 대립되었다. 즉, 에어버스社는 기술적으로 또는 경제적으로 미국생산자들과 경쟁할 수 있는 비행기를 생산하는 데 필요한 정도의 보조금은 허용하는 규칙을 모색하는데 반해, 미국은 미 유럽생산자에게 동등한 경쟁기회를 주어야 하며 경쟁균형을 달성하기 위해 정부개입을 옹호하지 않았기 때문이다.

## 2. 1979~91년 美國과 유럽間 摩擦

1979년 1차 쌍무협정이 체결된 이후 곧바로 미국과 유럽간 마찰이 재개되었는데, 80년대 초 중반에 걸쳐 세계민항기 시장은 점차 위축되는 데 비해 에어버스 A300은 지속적으로 시장확대에 성공하였기 때문이다.

미국의 생산업체들은 에어버스社의 불공정한 가격전략과 그것을 가능케 하고 있는 유럽정부의 불공정한 보조금을 비판하고 나섰다. 특히 기존의 미국기술에 기초한 A300개발과는 달리 A320은 보잉社에 심각한 경쟁위험이 될만한 중요한 기술혁신을 포함하고 있었기 때문이다.

미국은 에어버스社의 보조금에 대해 미무역법 301조의 발효나 상계관세 활용을 고려하면서도 GATT 패널보다는 쌍무협상을 선호한 반면, 유럽측은 보조금이 원칙적으로 상환되며 1979년 협정은 각자의 교역에 대해 부정적 효과를 갖는 정부지원을 피하기 위해 노력한 것이라는 이유로 미국의 불만에 대해 문제없다고 주장하였다.

미국은 1990년 독일이 에어버스社에 대해 환율변동에 따른 수출액의 손실부

문을 보상한 사례를 들어 GATT에 제소하였으며, GATT보조금 협정 제9조에 위배된 것으로 판정되었다.

### 3. 2차: 1992년 美國 EC간 雙務協定( GATT民間航空機 協定の 適用에 관한 合意文 )

계속되는 항공기 마찰을 해결하기 위해 미 유럽은 1차 「GATT의 民間航空機 交易協定」의 내용을 개정하여 1992년 GATT民間航空機 協定の 適用에 관한 合意文 을 작성하였다. 이 합의문은 향후 양국내에서 개발되는 100석 이상의 民間航空機에 대한 政府支援活動에 적용되는 내용으로, 항공기개발에 대한 政府의 事前資金支援은 총개발비용의 33%를 초과할 수 없으며 17년 이내에 충분히 상환될 수 있는 프로그램에 한정시킨다는 내용을 담고 있다.

더 이상의 生産補助金은 허용하지 않기로 하고, 유럽의 에어버스社 지원에 대하여는 17년 이내에 정부차입비용으로 총개발비용의 25%를 먼저 상환하며 나머지 8%는 정부차입비용 + 1% 의 이자율로 17년 이내에 상환되도록 하였다. 미 유럽은 間接的(軍事的) 支援이 민간항공기 생산에 불공정한 이득을 주거나 항공기 국제교역을 저해해서는 안된다는 데 동의하고 간접적 지원에 따른 이득은 각 서명국의 매출총액의 3%, 각회사의 연간매출액의 4% 이내로 제한시켰다. 또한 이 이득은 기본적으로 정부 R&D프로그램을 통해 습득된 기술로부터 실현된 민간항공기 프로그램 개발비용상의 감축분으로 계산하기로 하였다.

전반적으로 이 협정은 유럽의 에어버스社에 대한 보조금지급을 계속 허용하였다는 이유로 비난받기도 했지만, 1979년 항공기협정에 비해 개선된 것이다. 항공기산업의 중요한 경제적 특성으로 인해 새 비행기 개발을 위한 정부지원이 완전히 없어질 수 없다는 점을 고려할 때, 오히려 모든 생산국들에게 해를 입히는 수익이전형 보조금은 배척하면서 도움이 될만한 혁신 및 경쟁강화형 보조금은 허용하는 정확한 규칙을 만들었다는 점에서 의미있는 결정이었다.

## 다. 摩擦 및 協商過程에서 발견되는 特徵들

### 1. 유럽에어버스社의 지속적인 성장이 미국 정부와 기업의 대응방안에 혼란을 일으킴.

앞에서 지적한 바와 같이, 에어버스社는 대형여객기 부문에서 세계시장의 1/3

을 차지함으로써 미국 정부와 항공기업계에 충격을 주었다.

미국정부는 이러한 에어버스社의 성장이 유럽정부의 보조금에 기인한다고 보고, 에어버스社의 보조금에 대해 미무역법 301조 발효나 상계관세 활용을 고려하였다. 그러나 미국기업들은 유럽이 최대 항공기 수출시장이기 때문에 유럽의 보복적 위협에 휩싸이기를 원치 않았다. 그들은 오히려 1979년 GATT 민간항공기 교역 협정을 기반으로 하는 쌍무협상을 선호하였다.

이와 같이 정부와 기업의 대응방안이 혼선을 빚고 있는 가운데, 클링턴 행정부는 1992년 7월 이후 GATT 민간항공기 협정의 적용에 관한 합의문의 擴張 協商이 진행중인 점을 고려하여 양자간 협상을 통해 EC의 보조금 지급을 제한하려는 노력을 하는 한편, 항공기산업에 대한 直接 補助金, 航空技術 硏究 開發 補助金(정부와 기업이 약 100억\$ 규모의 공동투자)을 통해 自國 航空機 産業의 競爭力 強化를 추진하고 있다.

### 2. 補助金 制限의 範圍를 生産補助金뿐만 아니라 技術開發補助金까지 확대함.

이것은 특히 UR以後 미국이 技術政策을 주요 通商協商 課題로 주목하고 있기 때문에 중요한 의미를 가진다. 여기서 기술정책은 연구 硏究 開發 補助金에 대한 정부의 지원, R&D에 대한 정부보조금 지급, 공동R&D에 대한 반독점규제 예외조치, 생산협력관계, 정부출연R&D에 의하여 생성된 지적재산권의 대기업이전, 정부연구소의 설립 운영 등까지 포함하고 있다. 미국은 정부의 기술정책이 해당국기업의 R&D를 직 간접적으로 지원함으로써 무역에 부정적인 영향을 미친다고 분석하고 있다. UR협정에서는 보조금조항에서 기술정책들 중 일부가 다루어지고 있으며, 쌍무적인 투자 과학기술협정에서도 기술정책이 부분적으로 규정되어 있다.

그러나 미국 스스로가 그동안 정부주도의 R&D지원을 많이 수행하여 온 데다가 향후 R&D 補助金을 포함하는 技術-産業政策을 펼 움직임도 있기 때문에 미국이 얼마나 적극적인 태도를 보일지는 미지수이다.

### 3. 에어버스社와 보잉社는 2차 협상을 마무리지음으로써 맥도넬 더글라스社(McDonnell Douglas)가 대만 에어로스페이스社(Taiwan Aerospace)와 국제공동개발을 추진하는 것을 제동하고자 함.

맥도넬 더글라스社는 새 항공기 착수에 따른 개발비용과 기술적 위험이 커짐에 따라 국가적으로 항공기 산업을 육성하고자 하는 대만을 끌어들이 재정적 기

술적 위험을 덜려고 하였다. 대만은 맥도넬 더글라스와 공동으로 MD-12X 대형 여객기 개발을 목표로 개발사업자금의 40%에 달하는 20억 달러를 투자할 계획이었다.

이에 대해 에어버스社와 보잉社는 이미 과잉생산능력으로 고전하고 있는 세계 시장에 새로운 항공기의 진입은 가격 인하, 제품선택영역의 확대, 제품성능의 제고 등을 통해 소비자잉여를 증가시키긴 하지만, 경쟁이 더욱 치열해짐에 따라 생산의 규모의 경제효과를 줄이고 생산비용을 증가시켜 생산자수익을 감소시킬 수 있다고 비난하였다.

이러한 우려에 따라 에어버스社는 보잉社와의 협상을 서둘러 향후 보조금을 지원받는 새로운 외국 경쟁자의 진입을 억제시키고자 하였다. 한편 보잉社 역시 수익을 잠식할 수 있는 무역 혹은 보조금에 의한 신항공기의 도입을 회피하고자 하였다.

### Ⅲ. 우리나라 航空機産業에 주는 示唆點

#### 가. 현재 개발예정인 中型航空機는 무역마찰의 主對象인 100인승 이상급의 大型旅客機가 아니기 때문에 마찰을 일으킬 소지는 적음.

그러나 運航距離와 旅客數에 있어서의 製品差別化를 통한 market niche를 확보하지 못하고 既存製品, 특히 유럽의 중형항공기와 代替關係를 가질 경우 摩擦危險은 상존한다. 미국은 비즈니스機 및 소형 컴퓨터機를 생산하는 Beech社 및 Fairchild社 등을 제외하고는 50인승급 항공기를 생산하지 않고 있어 우리나라와 경쟁이 되지 않을 것으로 예상된다.

여기서 향후 우리와 경쟁이 될 것으로 예상되는 유럽의 中型航空機 企業과 生産製品 動向을 살펴보는 것은 매우 중요하다.

유럽시장에서 20~120인승급 중소형여객기 시장을 둘러싸고 경쟁은 치열해질 것으로 전망되며, 과잉생산능력의 감축, 시장분할 증진, 생산을 증대, 재정상태의 개선 등을 위한 유럽국가 공동의 노력(예를 들어 "mini-Airbus")이 증가될 것으로 전망된다.<sup>3)</sup>

현재 생산 인도되고 있는 유럽 중소형여객기는 ATR(Aerospatiale/ Alenia 공

3) Aviation Week and Space Technology, 1993.3.15

동)社의 50인승급 ATR42와 70인승급 ATR72, Jetstream社의 20인승급 Jetstream31과 30인승급 Jetstream41, BAe社의 70인승급 BAe-ATP, 70 116인승급 Regional 여객기, CASA/IPTN社의 45인승급 CN235, Dornier社의 35인승급 Dornier328과 Fokker社의 50인승급 F50, 100인승급 F100, Saab社의 30인승급 SAAB340 등이다.

유럽국가들은 상호경쟁을 피하기 위해 새로운 커뮤터기 프로젝트를 구상하고 있다. 예로써, Aerospatiale/Alenia/CASA는 80~120인승급 AAC90/120 공동생산, ASA/Aerospatiale/Alenia는 82~104인승급 DAA92/122 공동개발, 그리고 실패로 끝났지만 중형여객기 공동개발 공동생산 공동판매를 위한 International Commuter System 제의 등을 들 수 있다.

만약 유럽과의 마찰이 발생할 경우, 협상의 대상이 中小型 航空機 및 部分品까지 확대될 가능성이 있다. 실제로 1979년 「민간항공기 교역 협정」 제1조 협정 적용 상품범위에 軍用航空機를 제외한 모든 航空機 및 部分品으로 규정되어 있다. 그러나 미 EC간 분쟁이 해결될 때까지는 이 부문에 대한 실질적인 협상이 진행되기는 어려울 것으로 보인다.

#### 나. 미 유럽간 마찰을 해결하는 과정에서 보조금 금지의 영역이 생산보조금에서 기술보조금 까지 확대되었음. 항공기 산업 後發 國으로서 한국의 생산제품이 향후 마찰의 대상이 된다면, 生産 뿐만 아니라 技術開發 부문까지 지원할 수 없게 될 가능성이 있음.

그러나 1992년 미 유럽간 협정의 내용으로 보아 현재는 기술개발에 관련하여서는 마찰의 소지가 적다. 즉, 특정산업 및 품목에 대한 기술개발의 경우, 基礎 技術은 연구개발비의 50%까지, 應用技術은 25%까지 政府가 直接支援할 수 있으므로 향후 이와 같은 조항은 적극 활용되어야 한다. UR이후 技術開發政策이 通商摩擦의 對象이 될 것으로 예상됨에 따라 우리나라는 항공기산업의 육성을 서둘러야 할 필요가 있다. 특히 1992년 미 EC간 합의문에서 동협정 발효 이전의 민간항공기 개발 프로그램에 대한 정부지원은 수혜자에게 더 유리하게 수정될 수는 없지만 협정적용대상에서 제외하고(제2조), 동협상 발효시 민간항공기 생산에 지원키로 확실히 약속된 것은 제외되어 있기 때문에(제3조) 우리나라의 항공산업 육성정책은 더욱 시급히 마련되어야 한다.



#### 다. 國際間 共同開發에 대한 規制가 發生할 가능성이 있음.

1992년 미 EC간에 오랫동안 논란을 빚어온 이슈들에 대한 합의가 이루어지는 과정에서 보는 바와 같이, 양국의 수익을 잠식할 수 있는 국제간 공동개발 및 생산에 대해 당사국들의 항공기산업이 발전단계상 아직 진입단계일지라도 보조금지원이나 정부조달, 수입시 부과되는 관세 등이 미 EC간 쌍무협상안에 어긋난다는 이유로 GATT에 제소할 수 있다.

Mowery(1987)는 미국의 민간항공기 국제간 공동개발이 기술이전을 통해 적정수준의 기술을 지닌 부분품을 해외파트너로부터 싸게 조달할 수 있는 많은 장점에도 불구하고 무역 및 기술면에서 경쟁을 격화시켜 미국의 경쟁력에 위협을 주고 있다고 분석하고 있다. 실제로 미국방성은 공동개발을 통한 기술이전을 억제하고 있다.<sup>4)</sup>

그러나 향후 國際分業의 요인으로 技術이 重視됨에 따라 어느 정도의 기술수준을 보유하고 있느냐에 따라 國際間 共同開發의 파트너로 참가할 수 있다. 특히 우리나라의 항공기산업은 航空機 部分品製造에서 先進國과 國際間 共同開發을 도모할 필요가 있는데, 이것은 부분품의 尖端化 專門化에 기여하며, 財政的 技術的 危險을 감소시키는 한편, 예상되는 通商摩擦에 對應하는 방안이 될 수 있다. 첨단기술산업의 國際化 추세에 항공기 산업이 능동적으로 참여할 수 있도록 정부의 지원정책이 필요하다.

#### 라. 摩擦이 發生할 경우, 多者間 協商으로 유도할 수 있는 방안을 미리강구해야 함.

항공기산업이 국가안전보장을 확보하기 위한 전략산업, 큰 기술파급효과, 대규모의 연구개발자금이 필요한 연구개발집약산업이라는 이유로 지속적인 정부개입이 기정사실화 된다면, 국제적 수준에서의 적절한 정책적 과제는 혁신과 경쟁을 고무시키면서도 가장 해악적인 형태의 개입은 금지할 수 있는 多者間 規則을 만드는 것이 될 것이다.

미국은 기업경영의 범세계화에 대응하여 범세계적인 공정경쟁의 틀을 확보하여야 한다는 주장으로 다자간 협상을 통한 방식을 택할 것으로 보인다. 실제로

4) Mowery, D.C., Alliance Politics and Economics, Cambridge: Ballinger Publishing Company, 1987.

미국과 EC는 1992년 7월 이후 민간항공기 확장협상을 개최하여 동년 4월에 합의한 「GATT민간항공기 협정의 적용에 관한 합의문」의 多者化와 適用範圍의 擴大를 제의해 왔다.

그러나 현재 일부에서 우려하고 있는 바와 같이 OECD국가들만의 협상이나, 미 EC 쌍무협상 등 선진국 중심의 협상에서 우선적으로 타결을 본 뒤 개도국을 따라 오도록 하면서, 개별국가, 특히 개도국에는 쌍무적인 통상압력 혹은 일방적 조치를 취할 가능성도 있다.

이에 대해 우리나라로서는 입장이 유사한 국가들과 사안별로 협력관계를 구축하여 共同對應함으로써 쌍무협상에서 보다 유리한 위치를 확보하는 것이 바람직하다. 이를 위한 대안으로서 開途國間 域內市場 需要를 대상으로 한 航空機의 共同開發을 들 수 있다.

## IV. UR協商과 韓國 航空機 産業의 發展戰略

### 가. UR의 補助金協商

UR협상은 크게 1) 관세인하와 비관세장벽의 완화, 교역자유화와 관련한 시장 개방분야, 2) 반덤핑협정, 보조금, 상계관세협정, 분쟁해결절차의 개선과 관련한 GATT규율분야, 3) 지적재산권 보호와 무역을 왜곡시키는 투자조치, 서비스 교역과 관련한 새로운 이슈들을 포괄하고 있다.

이중 우리나라가 추진 예정인 中型航空機 開發事業 등 국책과제와 직접적으로 관계있는 사항은 補助金協商이다. 상계관세 협상은 현재 항공기 및 부분품(88류)이 무세양허품목으로 분류되어 있어 영향이 없다. 지적재산권 보호 강화조항은 항공기관련 기술확보를 위한 비용부담을 가중시킬 것으로 보인다. 또한 항공기 수선 및 유지 서비스의 자유화는 국내항공기 정비업체에 대한 시장잠식이 우려된다.

1991년 12월 GATT사무총장인 Dunkel안에 따르면, 보조금을 政府(또는 公共機關)의 財政支援이나 GATT제16조의 輸出入에 대한 所得 및 價格支援形態와 함께 企業에 혜택이 주어지는 特定性을 가진 것으로 규정하고 내용에 따라 禁止補助金, 措置可能(또는 相計可能) 補助金, 許容補助金으로 분류하고 있다.

### 나. UR補助金 協定이 韓國航空機産業에 미칠 수 있는 影響

우리나라는 아직 「GATT민간항공기 협정의 적용에 관한 합의문」의 확장협상

에 참여하고 있지 않기 때문에 UR 타결 이후에도 特定性이 없는 補助金은 支援可能하며 間接支援도 상대국 산업에 피해를 주지 않는 이상 상계관세 협정의 대상이 되지 않는다.

그러나 미국의 확장협상에의 움저버 참가 희망에서 보는 바와 같이, 향후 우리나라 항공기산업의 전반적인 수준이 산업발전단계상 生成期에서 成長期로 이행하는 과정에서 비지니스기, 컴퓨터기를 비롯한 中小型 民間航空機의 개발 및 생산이 本格化될 경우, 위와 같은 國際協商에 加盟할 것을 요구받을 것으로 예상된다.

#### 다. 新經濟 5個年 計劃 중 航空宇宙産業 部門

신경제 5개년계획은 항공우주산업을 현재의 單純部品加工段階에서 自體設計 및 最終組立까지 가능하도록 육성하여 航空宇宙 中進國 수준의 경쟁력을 확보하는 것을 목표로 하고 있다. 구체적으로는 1998년까지 50인 이상급 中型航空機의 獨自開發, 2000년까지 大型旅客機 國際共同生産 참여, 航空機 및 宇宙機器의 素材 및 核心部品の 國産化를 도모하고 항공우주 技術開發 支援體制의 정비 등을 제시하고 있다.

따라서 향후 完製機 生産時 內需創出을 위한 國産機 優先購買 및 長期低利融資 制度, 항공기 및 부분품 輸入에 부과되는 課徵金(對外貿易法上 輸入負擔金), 生産 및 技術開發에 대한 직 간접적인 政府支援, 정부수요물량 구입시 절충교역을 활용한 核心部品 國産化 계획 등에서 마찰이 발생할 가능성이 높다.

#### 라. UR 以後 利用 가능한 産業支援制度

앞에서 설명한 바와 같이 항공기산업에 있어서 다자간 협상이 2~3년내에 재개될 것으로 예상된다. 항공기산업의 특성상 정부의 지원이 필수적이라는 점을 고려할 때, 정부는 다자간 협상에서 논의될 수 있는 補助金を 포함한 産業支援制度를 미리 정비할 필요가 있다고 판단된다.

1991년말 현재 군수부문을 제외하고 정부가 지원한 항공기부문의 기술개발관련자금은 총 21억 3000만원으로 산업특성에 비추어 볼 때 절대금액이 매우 미미하다. 또한 이 중 대부분의 연구가 특정연구개발사업 및 공업기반기술수요조사사업 등 기술연구사업에 편중되어 있으며, 공업발전기금, 산업은행자금 등 상품화를 위한 자금은 전무하다. 이것은 항공기산업이 전반적으로 매우 취약하여 독자적인 제품개발에 의한 상품화는 요원했기 때문이다.

현재 각종 정책자금 중 민간항공기 부문이 기술개발에 이용할 수 있는 자금으로는 특정연구개발사업, 공업기반기술개발사업, 공업발전기금, 산업은행 정책자금, 산업기술향상자금, 국민투자기금 등이 있다.

技術開發金融支援制度는 공업기반기술개발사업, 특정연구개발사업과 공업발전기금을 제외하고는 特定的 性格이 없으므로 許容補助金에 해당되고, 특정성이 있을지라도 應用技術에서는 정부의 보조액이 研究開發費의 25% 이하일 경우에는 許容補助金에 해당된다. 단 특정성이 있는 기술개발을 지원대상의 일부로 하고 있는 공업기반기술개발사업, 특정연구개발사업과 공업발전기금은 相計措置對象이 될 수 있다.

技術開發租稅支援制度는 일부 조항에 포함되어 있는 國產機資材使用 優待稅率부분만 제거하면 모두 許容補助金으로 분류될 수 있다.

投資促進을 위한 金融支援制度 중, 외화표시국산기계구입자금, 수입대체 소재 부품산업 시설자금, 기계설비자금 등은 禁止補助金의 성격을 가지고 있다. 이 중 외화표시 국산기계구입자금은 외화대출제도와 유사하므로 양자를 통합하여 외화표시자금을 외국산기계와 국산기계에 대해 무차별적으로 적용하면 許容補助金의 성격을 갖게 된다. 수입대체 소재 부품산업은 수요자 금융이 아니라 供給者 金融이므로 수입대체 소재 부품산업을 영위하기 위하여 시설투자를 하고자 하는 기업이 수혜대상이고 국산기계구입시 적용하게 되는 우대조항만 제거시키면 禁止補助金의 대상에서 제외될 수 있다. 산업은행의 기계설비자금은 국산기계와 외산기계에 대한 차별조항을 삭제하여야 하고, 산업은행의 첨단산업설비자금은 생산자 금융으로서 특정성을 배제하기 힘들므로 심각한 손상의 가능성을 고려하여 운영에 유의해야 한다.

投資促進을 위한 租稅支援制度는 國產機資材 優待使用部分을 각 조항에서 제거하면 모두 許容補助金에 해당된다.<sup>5)</sup>

5) 孫祥皓, "UR安結 以後의 産業支援制度", 産業研究院 未發刊資料, 1993.2.

[참고문헌]

- Golaszewski, R.S., Berardino, F.J., and Gellman, A.J., An Economic and Financial Review of Airbus Industrie, Jenkintown: Gellman Research Associates, Inc, 1990. 9.
- Bowonder, B. And Ramana Rao, S.V., Creating and Sustaining Competitiveness: an Analysis of the World Civil Aircraft Industry, World Competition, Vol.16, No.4, June 1993.
- Aviation Week and Space Technology, 1993. 3. 15.
- Mowery, D.C., Alliance Politics and Economics, Cambridge: Ballinger Publishing Company, 1987.
- 孫祥皓, "UR安結 以後의 産業支援制度", 産業研究院 未發刊資料, 1993. 2.