IBK경제연구소 | 산업연구팀 연구위원 김지연(☎02-729-6891, jiyoun1@ibk.co.kr)

국내 항공산업 현황과 전망(요약)

2016. 7

참! 좋은 은행
IBK기업은행 | IBK경제연구소

목차

1. 항공산업 개요 ····· 1

2. 세계 항공산업 현황 ····· 3

3. 항공산업의 기회 및 위기요인 ····· 5

4. 국내 항공산업 현황 ····· 8

5. 국내 항공산업 전망 ····· 14

6. 시사점 ····· 15

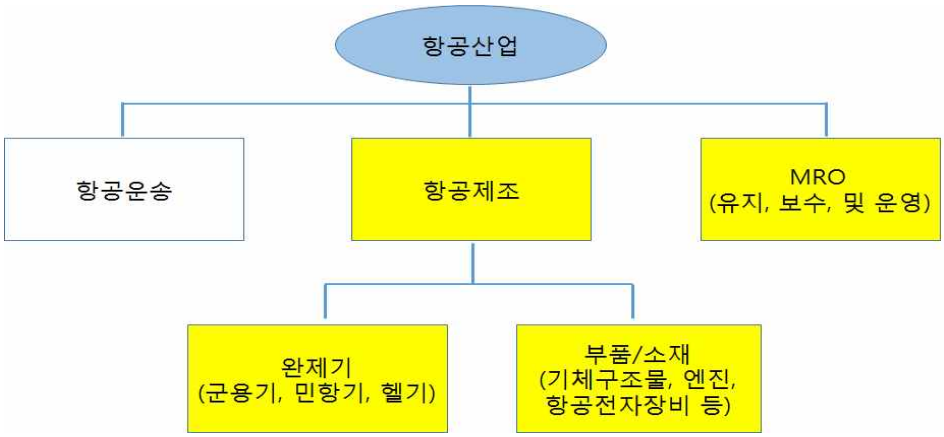
※ 본 자료는 IBK 경제연구소가 정보 제공을 목적으로 작성한 연구 자료이며, 어떤 경우에도 법적 책임소재 증빙 자료로 사용될 수 없습니다.

1 항공산업 개요

□ (구성) 항공산업은 항공운송, 항공제조, MRO(Maintence, Repair and Operation; 항공기 정비)로 구분

○ 항공제조는 완제기(완성된 항공기) 제조와 항공기 부품 생산으로 구분

항공산업의 구조



○ 본 보고서는 항공운송 부문은 제외하고 항공제조와 MRO 중심으로 분석함

□ (산업의 특징)

○ 기계, 전자, IT, 소재 등 분야별 고도의 기술이 복합된 첨단산업

- 항공기 부품 수는 자동차의 10배인 20만개 이상이 결합되어 사용되며, 활용되는 핵심기술도 자동차의 15배인 650개

○ 高부가가치 산업

- 고등훈련기(T-50A) 1대를 수출하면 중형자동차 1,150대 수출과 비슷한 효과

* T-50A 항공기 1대 가격 약 230억원=소나타(2천만원)×1,150대 (한국방위산업진흥협회)

○ 진입장벽이 높은 산업

- 각종 인증을 받아야 하며, 인증절차가 복잡하고 비용이 많이 들어 중소·중견기업에게 큰 진입장벽

- 예를 들어, 항공기 탑재 기자재는 모두 미국연방항공청(FAA), 유럽항공안전청(EASA) 등으로부터 인증을 받아야 함

- 보잉, 에어버스 등 글로벌 항공기업에 납품하기 위해서는 국가항공과 방위산업 협력업체 자격인증제도인 국제항공분야 특수공정인증(NADCAP)이 필수적

- 항공정비를 위해서는 국가로부터 항공 정비시설 인증 획득 필요

○ 소수의 글로벌 완제기 제조사가 시장을 지배

- 민항기는 Boeing(미)과 Airbus(프)가 89% 이상의 시장점유율을 차지

- 군용기는 Boeing, Lockheed Martin, Northrop(이상 미국) 3사가 85% 이상을 차지(매출액 기준)

○ 개발·양산기간이 길고, 국가 안보와 연관된 방위산업

항공산업과 조선 및 자동차산업의 비교

	항공기	조선	자동차
개발기간	평균 10년	평균 5년	평균 3~4년
양산기간	30년	주문생산	5년
사용기간	30년	25년	10년
수주방식	선주문	선주문	인도 후 납부
주요고객	기업(운항사)	기업(상선사)	개인
개발생산방식	모델개발 → 주문 → 생산	주문 → 개발생산 → 인도	개발 → 생산 → 판매
분업구조(공급사슬)	국제공동개발(RSP)	수직계열화	수직계열화
매출대비R&D비율	10%	1%	3.5%
생산방식	수작업	수작업	자동화
개발비	대형기 10조원 전투기 5~10조원 중형기 3조원	-	중형차 4,500억원
대량생산여부	소품종 소량생산	주문생산	다품종 대량생산
모델별 생산대수	1,000여대 수준	1대	40~50만대

자료 : 한국항공우주산업진흥협회

2 세계 항공산업 현황

□ 세계 항공산업 시장규모(항공운항사 제외)는 약 5,108억달러('14년 기준)

○ 부문별 시장규모(억달러, '14년 기준) : 민항기 1,647(32.3%), 군용기 445(8.7%), 부품 1,814(35.5%), MRO 1,202(23.5%)

<부문별 현황>

□ (민항기) 시장규모는 '15년 기준 1,625억달러이며, '05년 이후 연평균 8.4%(CAGR)의 다소 높은 성장률 기록

○ 그러나 '15년 시장규모가 '10년 이후 5년만에 다시 축소(△1.3%)

민항기 매출액 기준 시장규모

자료 : Bloomberg Intelligence

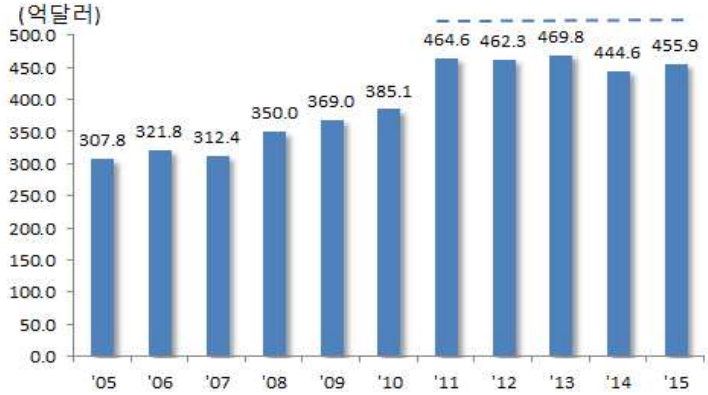
○ 시장은 Boeing과 Airbus가 시장을 양분하는 과점구조

- 매출액 기준 M/S('15년) : 보잉 48.0%, 에어버스 41.3%, 기타 10.7%

□ (군용기) '15년 기준 시장규모는 456억달러로 ' 05년 이후 연평균 증가율 4%의 완만한 증가세

○ 그러나 '11년부터 시장이 정체

군용기 부문 매출액 추이



자료 : Bloomberg Intelligence

- 이는 세계 각국의 방위비 예산 감축에 일부 기인

  * 미국 GDP대비 국방비 지출비중(%) :
  4.7('05) ⇒ 5.0('08) → 5.5('09) → 5.5('10) → 5.3('11) ⇒ 4.6('13) ⇒ 4.2('15)

○ 시장은 록히드 마틴, 보잉, 노드롭이 3강 체제를 형성

- 매출액 기준 M/S('15년 기준) : 록히드 마틴 34.2%, 보잉 29.6%, 노드롭 21.8%, BAE 14.5%

□ **(부품 및 장비) 시장규모는 1,814억달러('14년 기준)로 '05~'14년까지 연평균 7.9% 성장**

○ 글로벌 금융위기인 '08년 이후 시장이 정체

  * 부품·장비 매출액 추이(억달러) : 913('05) → 1,669('08) → 1,737('11) → 1,814('14)

○ 매출액 기준 M/S('15년 기준) : GE(엔진) 24.1%, Honeywell(자동제어 및 전자통신시스템) 14.9%, Pratt & Whittney(엔진) 13.8%, UTC 13.8% 등

□ **(MRO) 시장규모는 1,084억달러('08년 기준)에서 1,202억달러('14년 기준)의 규모로 확대되며 연평균 1.5%의 소폭 성장**

○ MRO시장 주력업체 시장점유율(%, '13년 기준) : HAECO(홍) 6.0, ST Aerospace(싱) 6.0, 루프트한자(독) 4.0, AFI KLM E&M(프) 4.0 등

3 항공산업의 기회 및 위기요인

1. 기회요인

□ (항공수요) 아시아 지역의 여객수요와 항공화물 운송량 증가 전망

○ 타 지역에 비해 경제성장률이 높은 중국, 인도 등 아시아 지역을 중심으로 해외여행객 증가에 따른 항공 여객수요 확대 전망

- 중국 등 아시아 태평양 지역의 유료여객킬로미터(RPK)*가 급증할 전망

* 유료여객킬로미터(revenue Passenger Kilometers) = 총유료승객수 × 총비행거리

** 아시아 태평양 지역 유상여객킬로미터(RPK) 전망('14 → '34^{e}, JADC) : 중국 5,112억 → 2조, 중국 제외 아시아 태평양 9,529억 → 2.8조

○ 아시아지역 저임금 국가로의 생산기지 이전, 소비시장 근접지에서의 생산 증가 등의 추세로 항공화물 운송량 확대 유인

- 기존의 북미, 유럽 중심의 항공수요 점유율은 감소하고, 아시아 태평양 지역의 항공수요 점유율은 확대될 것으로 기대

* 최근 3년 지역별 RPK 성장률(%, '13 → '14 → '15) : 전체 (5.2 → 5.7 → 7.4), 북미 (2.3 → 2.7 → 5.3), 유럽 (3.9 → 5.7 → 6.0), 아태 (7.2 → 6.9 → 10.0)

□ (노후기 대체 및 신형수요) 노후기 대체 수요와 기술·부품개발 성공에 따른 신형 항공기 수요 유지

○ 현재 운항 중인 항공기 대부분이 '90년대 이전에 생산된 항공기로 향후 10년간 신형 항공기 대체 수요가 지속 가능

* 글로벌 항공기 생산연도 Vintage별 분포('15년 기준) : 70년대 2.0%, 80년대 26.0%, 90년대 63.0%, '00년대 9.0%

○ 기체 경량화, 신소재 개발, 고연비 신형 엔진 개발 등 항공기 제조기술의 발달과 부품개발의 잇따른 성공도 신형 항공기 수요를 견인

- '11~'15년까지 신소재와 신기술 개발로 발생된 신형 항공기 주문량은 총 6,518대 규모

신형 항공기 수요를 견인한 기술 및 부품개발 사례

유형	내용 및 기술개발 시기	경제적 효과	신기술 및 부품 채택 기종
기체 경량화	알루미늄-니켈합금을 활용한 항공기 기체경량화 성공		Boeing B737, Airbus A320
	탄소섬유 합성물로 동체 및 날개 제작 성공('09.12)	연료 20% 절감	Boeing B737 Boeing B787-9 Airbus A350XWB
엔진	신규 연비절감 엔진 장착 - Pratt & Whitney GTF엔진 탑재 초도비행 성공('14.9) - CFM Leap-X엔진 출시('11.8)	연비 효율성 10~15% 개선	Airbus A320NEO Airbus A350XWB Boeing B737MAX MRJ

자료 : KOTRA Global Window

○ 다른 제작사의 비행기 보유시 교육, 정비 등에서 고비용이 발생하므로 최근에는 동일 제작사의 기종(기단)으로의 교체수요도 있음

□ (RSP) 글로벌 완제기 제조사의 국제공동개발사업(RSP, Risk Sharing Program) 확대 및 협력업체 다변화

○ 국제공동개발사업(RSP)은 글로벌 완제기 제조사가 신형 항공기 개발 사업비 부담을 줄이고 위험을 분산시키려는 노력의 일환

- Boeing, Airbus 등을 중심으로 신소재 및 엔진개발을 위한 부품소재 공급 업체와의 공동개발사업 확대

○ 비용절감을 위한 완제기 제조사의 글로벌 아웃소싱 확대 정책 추진으로 부품 구매를 2차와 3차 협력업체로 확대

- 기술력 있는 아시아권 부품사를 새로운 협력관계로 확대시키고 있어 국내 항공 부품소재 업체들에게 새로운 기회요인이 될 가능성

□ (MRO) 중국과 인도 등 아시아 태평양 지역의 항공기정비(MRO) 시장이 빠르게 확대될 전망

○ 타 지역 대비 빠른 경제성장률, 지역 內 인구 및 화물 이동 확대 영향

* 지역별 MRO 시장점유율(%, '15 → '25^{e}, Oliver Wyman, 2015) :
북미 29.9 → 21.2, 유럽 26.8 → 24.8, 남미 4.8 → 6.5, 아프리카 및 중동 11.2 → 12.8, 아시아 태평양(중국 및 인도 포함) 27.4 → 34.7

- 아시아·태평양 지역 항공기정비(MRO) 시장의 25%를 차지하는 싱가포르는 확대되는 MRO 시장 기회를 활용하기 위해 대규모 항공산업단지 구축('18년까지 100만평 규모 완공 예정)

○ 기술 및 가격경쟁력을 확보한다면 MRO 서비스 시장 신규 진입으로 신시장기회로서의 성장가능성이 확대될 수 있음

○ 정비 서비스인 MRO는 인건비가 매우 중요한 경쟁우위 요소로 특히, 선진국보다 임금수준이 낮은 아시아권 국가의 가격경쟁력이 높음

2. 위기요인

□ (과당경쟁) 글로벌 완제기 제조사의 과점체제로 인해 부품 납품업체의 저가 수주경쟁 우려

○ Boeing, Airbus 등 글로벌 완제기 제조사들이 신소재와 기술개발 소요비용을 협력업체에 전가시키고 있어 협력업체의 재무구조가 악화될 우려

- Boeing과 Airbus는 국내 항공부품 중소업체들 간의 해외수주 경쟁을 활용하여 기존에 체결한 계약에 대해서도 단가하락을 요구*

* 최근 국내 대표업체인 KAI(주)에게도 10~20% 수준의 납품단가 하락을 요구

- 제조사가 요구하는 납품단가를 받아들일 수 있는 경쟁력을 확보하지 못할 경우 수주중단 등 시장에서 도태될 우려

□ (방위산업의 환경변화에 따른 방위비 예산 감축) 전쟁없는 평화시대의 도래와 첨단무기의 증가 등 무기의 효율성 증대로 국방 예산의 감소가 진행

○ 미국의 방위비 예산 감축이 예정되어 있어 향후 군용기 시장의 축소가 불가피

- 미국은 연방정부의 자동예산삭감 제도(seuqester)에 따라 향후 10년간 총 1.2조달러의 국방 및 비국방 예산을 삭감할 계획

- 미국 의회예산처(CBO)와 상무부 경제분석국(BEA)은 미국 국방비 예산이 지속 하락하여 GDP대비 2.8%('26년)까지 떨어질 것으로 예상

* 미국 GDP 대비 국방예산 비중(%) : 7.2(1966) → 5.2(1991) → 4.2(2015) → 2.8(2026^{e})

4 국내 항공산업 현황

1. 국내 현황

□ 2015년 현재 국내 항공산업 생산은 약 56억달러 규모로, 연평균 14.6%의 높은 성장세 시현

○ 수출도 연평균 14.9%의 높은 성장세 시현

연도별 국내 항공산업 생산액 추이(백만달러)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	연평균 증가율
생 산	1,861	1,945	1,970	2,430	2,358	2,697	3,606	4,343	5,554	14.6
내 수	927	1,173	1,210	1,430	1,339	1,331	1,954	2,358	2,710	14.4
수 출	934	772	760	1,000	1,019	1,366	1,652	1,985	2,844	14.9
군수	1,396	1,342	1,458	1,555	1,344	1,456	2,019	2,432	3,388	11.7
민수	465	603	512	875	1,014	1,241	1,587	1,911	2,166	21.2

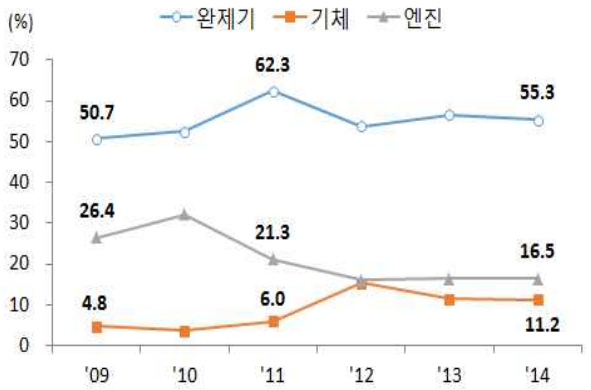
자료: 한국항공우주산업진흥협회, 항공우주산업통계, 2015

○ 2015년말 현재 군수와 민수는 61% : 39% 비중으로 군수비중이 높음

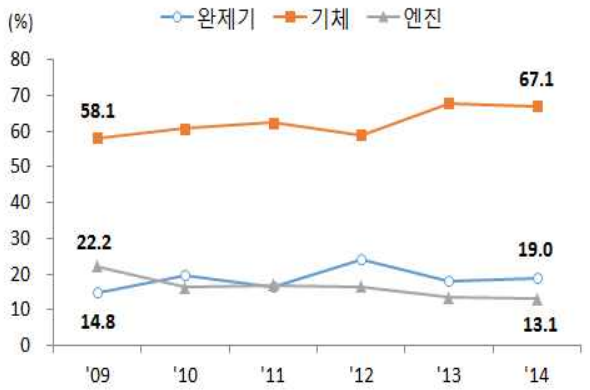
- 그러나 군수용(11.7%)에 비해 민수용(21.2%)이 더 빠른 속도로 증가

○ 생산액 기준으로 볼 때, 내수부문은 완제기 비중이, 수출부문에서는 기체가 차지하는 비중이 높음

내수부문 생산액 비중



수출부문 생산액 비중



주 : 전자·소재 부문은 비중이 크지 않아 제외, 자료 : 한국항공우주산업진흥협회(2015)

○ 항공기, 우주선 및 부품 제조업의 부가가치율은 제조업 부가가치율에 비해서 월등히 높은 수준

* 부문별 부가가치율[1] 추이(%)
항공기·부품제조업 : 44.9('11) → 41.6('12) → 44.6('13) → 43.1('14)
제조업 : 32.2('11) → 31.9('12) → 32.1('13) → 32.6('14)

* 부가가치율(%)=부가가치/매출액*100
* 부가가치= 경상이익+감가상각비+인건비+세금과공과+임차료

□ (주력업체) KAI(주)를 포함, (주)아스트, 하이즈항공(주), (주)샘코 등이 글로벌 시장 경쟁력을 갖춤

○ 매출액 2.9조원('15년 기준) 규모의 KAI(주)를 제외한 나머지 기업은 매출액 1,000억원 이하 중소기업

1) 부가가치란 기업의 각 생산 및 판매단계에서 새롭게 창출된 가치이며, 부가가치율은 부가가치를 매출액으로 나눈 값으로 매출액 중 새로 창출한 가치가 **생산요소의 제공자에게 귀속되는 비율**을 의미

- 특히, 많은 중소기업들이 후방동체, 날개 구조물, 개폐문 및 좌석 등 기체 구조 단품 제작 위주의 생산활동을 하고 있으며,

- 연료공급 장비, 착륙 및 구동장치 등 항공기 세부계통 부품을 생산

□ (국방 사업 확대) 최근 국방관련 사업 확대로 기본적 수요 유지

○ KF-X(한국형 전투기) 개발 사업이 연내 시작

- 공군의 노후 전투기 F-4와 F-5를 대체할 국산 전투기 개발사업으로, 개발비 8.5조원, 양산비용 약 10조원이 투입되는 최대 규모의 국책사업

○ 산업통상자원부와 방위사업청이 공동 주관하는 노후헬기 교체를 위한 소형무장헬기(LAH: Light Armed Helicopter) 및 소형민수헬기(LCH: Light Civil Helicopter) 사업이 '15년 하반기 개시되어 '30년까지 양산할 예정 (개발비 1.6조원)

○ KAI와 록히드마틴(Lockheed Martin) 컨소시움이 미국 고등훈련기 (APT : Advanced Pilot Trainer) 교체사업 입찰에 참여 중

- 고등훈련기(APT) 교체사업은 미국 해군과 공군용 고등 훈련기 1,000대(약 200억달러)를 교체하는 것으로 미국 정부는 올해 말 입찰공고를 내고 내년말 최종 사업자를 선정할 예정

- KAI가 APT사업을 수주하면 1차분 350대 수출만으로 17조원의 매출 발생 기대

□ (산업단지 조성) 경남 사천시에 국가 항공산업단지 조성

○ 국내 항공산업 성장과 협력업체 경쟁력 확보를 위해 단지 조성

- 경남 사천시와 진주시 일대에 50만평(165만m^2) 규모로 조성하여 국가 항공산업 중심메카로 조성할 목적

□ (MRO사업 추진) 민항기 유지·보수(MRO)를 전담하는 MRO사업 추진

○ 민항기 수요 확대에 맞춰 정부 주도하에 민항기 유지·보수 업무를 전담으로 수행하는 정비사업자를 지정하여 해외 위탁분을 국내로 전환 목적

- 틈새시장인 아시아권 MRO시장을 新시장진출 기회로 활용하려는 목적

○ 약 1.8조원의 국내 MRO시장규모를 '25년까지 4.3조원 규모로 확대시키고 해외의존도도 53%에서 23%까지 낮출 계획(국토부, 2015)

2. 국내 항공산업 성장 제약요인

국내 항공산업 전망이 긍정적임에도 불구하고 다음의 요인을 감안할 때 본격적 성장이 제한적

□ (낮은 기술경쟁력) 국내 기업의 항공부문 기술경쟁력은 중국보다 낮은 수준

* 국가별 기술수준 : 미국 100.0(기준), EU 93.8, 일본 84.2, 중국 81.9, 한국 68.8

○ 항공산업은 특성상 안전성과 기술력이 담보되어야 하나, 현재 기술수준은 미흡

- 항공분야 설계·인증, 엔진, 첨단소재 등 핵심분야의 기술이 취약하며, 높은 기술수준이 덜 요구되는 기체 가공·조립 분야에 특화

- 항공·우주부문 국내 기술수준은 미국에 비해 9.3년 뒤져 있음

- KAI 등 일부 대기업·중견기업을 제외하고는 중소 항공부품업체들의 독자 수출여건은 쉽지 않은 상황이며, 상당 부분 국내 대기업에서 발주하는 수주물량에 의존

□ (낮은 R&D 투자) 글로벌 경쟁력 확보를 위한 연구개발투자 미흡

○ 경남 사천지역 항공관련 15개 주력업체 중 KAI(주)를 포함한 4개 업체* 만이 연구개발비가 증가

* 연구개발비/매출액(%, '14년) : ㈜쎄트렉아이 8.2, KAI(주) 4.0, ㈜샘코 1.7, 퍼스텍(주) 1.7

- 나머지 업체의 경우 매출액 대비 연구개발투자가 하락하는 추세

* 14개사 연구개발비 중앙값 추이(%) : 3.0('11) → 2.1('12) → 0.9('13) → 0.5('14)

□ (과당경쟁) 글로벌 완제기 제조사의 단가인하 압력 심화가 국내 협력기업 간 저가 수주경쟁으로 이어지면서 수익성이 취약해질 가능성

○ 글로벌 완제기 제조사가 기존의 20~30년 장기 계약을 3~5년 또는 10년 단위로 협약조건을 갱신하며 납품단가 조정

- 국내 협력기업 간 출혈경쟁으로 이어질 경우 협력업체의 수익성이 취약해질 우려

□ (높은 군수 의존도) 글로벌 시장은 군용기 비중이 축소되고 있으나, 국내 항공산업은 군수의존도가 여전히 높음

○ 미국이 방위비 예산을 지속적으로 감축시키고 있어 향후 안정적인 시장 확보가 어려움

○ 민항기 시장을 중심으로 국내 항공부품 중소기업의 독자적인 해외판로 개척이 시급

□ (미진한 정부정책) 정부의 적극적인 방위산업 지원·육성 정책 추진이 미흡

○ 국내 항공업체의 역량을 업그레이드 시킬 수 있는 기회를 마련해주는 장기적 시각의 환경 조성이 필요함에도 불구하고,

- 북한과 대치하고 있는 특수한 상황하에서 군의 과도한 성능요구조건(ROC)이 수입 항공기에 대한 의존도를 높이는 요인

○ 북한의 새로운 도발이 있을 때마다 국산화 고려없이 즉각적인 해외 무기 수입을 결정하는 정부의 즉흥적 방산정책

○ 이외에도 '14년부터 본격화한 검찰의 방산비리 수사의 영향으로 정부가 국산 무기조달을 축소

□ **(정책자금의 지원 미흡) 중소협력업체의 보증서 활용 제한, 담보 부족 등으로 신규 장기 자금 조달에 애로**

○ 수주에서 생산까지 장기간 소요되고 선수금 미지급·사후송금방식 등 해외 항공업계 관행으로 중소기업의 경우 양산 안정화까지 자금조달 부담 가중

- 글로벌 원청업체는 先시설투자를 요구하는 반면, 은행은 안정적인 수주 확보 실패로 인한 위험부담만 고려하여 대출기피

- 시설투자의 상당 부분이 외국산 중고기계나 설비로 담보력 취약

- 보증서를 이미 활용한 창업 후기(업력 7년 이상)기업이 많아 보증기금의 추가적인 보증지원 혜택 대상에서 배제

- 또한 정책자금은 보증규모가 적고 재무신용도 위주로 심사를 진행하여 사업성이 있어도 보증서 발급 난항

○ 중소기업의 자금조달여건 개선을 위해 '15년 초 항공보증펀드 도입이 논의되었으나 진전이 없는 상태

5 국내 항공산업 전망

□ 글로벌 항공산업은 완만한 성장속도로 시장 확대가 지속될 전망

○ 여객 중심의 항공수요 증가와 생산 패턴의 변화, 국제공동개발(RSP) 확산에 따른 협력업체 다변화 기회 및 MRO시장 확대 등의 영향

- 특히, 부품 및 MRO시장은 틈새시장으로서 아시아권 국가들에게 새로운 기회가 될 가능성

□ 국내 항공산업은 단기적으로는 성장이 제한적이지만, 장기적으로는 높은 성장이 기대되는 산업

○ 단기적으로는 긍정적 요인에도 불구하고 본격적인 시장확대를 기대하기에는 여건 조성이 미흡

<긍정적 요인>

- 아시아 지역 긴장감 고조(한국 사드배치, 일본 평화헌법 개정 추진, 중국의 남중국해 분쟁 등)에 따른 방위산업의 수요 확대

- 국방관련 다양한 사업 진행 : 한국형 전투기(KF-X) 개발사업, 노후헬기 교체사업(LAH/LCH), KAI와 록히드마틴 공동 미국 훈련기사업(APT) 입찰 참여 등

- 민항기 시장에서 보잉과 에어버스의 기체부품 제작 아웃소싱 확대

- 정부의 MRO 사업 본격 추진 및 항공산업단지 조성 등

<부정적 요인>

- 국내 항공산업의 기술수준이 낮고, 연구개발비 투자가 낮으며, 과당경쟁으로 인한 단가인하 압력이 높으며, 미진한 정부 육성지원정책 등이 성장을 제한하는 요소

ㅇ 그러나 장기적으로는 국내 항공산업의 성장 가능성이 매우 높음

- 글로벌 항공산업의 지속적 성장이 기대되고,
- 한국의 항공산업은 짧은 역사에도 불구하고 민항기 부품에서 완제기 및 군항기까지 제작할 수 있는 수준에 도달하였으며, 국내 부품사들은 자체 기술로 KAI의 그늘에서 벗어나 독자 수주를 넓혀나가고 있는 단계
- 향후 10년내 한국형 전투기 생산과 기술을 축적하여 민항기 개발도 가능할 것으로 기대

6 시사점

□ 국내 항공산업은 방위산업 중심에서 민수산업 중심으로, 내수 중심에서 수출 중심으로 패러다임의 변화가 필요하며,

□ 장기적 시각에서 항공산업이 신성장동력으로서 기회의 창이 될 수 있도록 국가 전략산업으로의 육성 필요

○ (업계) 기술경쟁력 확보, 가격경쟁력 유지를 위한 부단한 노력과 시설투자를 통한 생산환경 구축

○ (정부) 국내 기업이 경쟁력 있는 기술수준을 확보할 수 있도록 장기적인 지원정책 마련

- 항공산업 등 신성장 산업에 대해서는 창업 후기(업력 7년 이상) 기업에 대해서 보증 예외 취급 허용, 중고 기계·설비 담보 인정 등 정책자금 지원 강화 방안 강구

□ 특히, 항공산업 중 완제기 제조업, 핵심부품 제조업, MRO 분야는 지속성장이 예상되므로 관련 우수 중소기업 선별 및 지원 확대로 시장을 조성할 필요