

April 2025

2024 주요 국가별 항공우주 제조업 매력도 순위

주요 국가의 항공우주 및 방위 제조업 투자매력도 분석



삼일회계법인

PwC의 제10차 항공우주 제조업 매력도 순위는 항공우주 및 방위(A&D, Aerospace & Defense) 산업 발전에 유망한 국가를 분석하고 순위를 정리했습니다. 이 매력도 지수는 다양한 핵심 지표를 통해 전 세계 국가의 상대적 강점을 평가했습니다. 아울러, 향후 동 보고서를 매 2년 주기로 발행하여 항공 산업 생태계의 새로운 동향과 변화를 더욱 정확하게 파악할 계획입니다.

본 보고서가 민간·상업 부문과 방위 산업 분야의 투자자 및 생산업체들이 전략적 목표에 부합하는 최적의 입지를 선정하는 데 유용한 자료가 되기를 기대합니다.

개요

급격한 성장세와 복잡한 글로벌 환경에 영향을 받는 산업인 항공우주 및 방위 분야에서 생산 및 투자에 가장 적합한 지역을 찾는 것이 그 어느 때보다 중요해졌습니다. PwC가 제시한 본 순위는 기업이 전략적 목표와 운영 요건에 맞는 최적의 입지를 선택하는데 참고가 되는, 데이터 기반의 인사이트를 제공합니다. 순위에 앞서 먼저 항공우주 및 방위 산업의 주요 트렌드를 살펴보고자 하겠습니다.



현재 항공우주 및 방위 산업이 직면한 가장 큰 과제는 폭발적으로 증가하고 있는 수요입니다.

민간 항공기부터 군수용 장비, 우주 관련 제품에 이르기 까지 전 세계적으로 수요가 역대 최고치를 기록하고 있으며, 이러한 증가세는 더욱 가파르게 상승하는 추세입니다. 하지만 많은 기업들이 이런 급격한 변화에 적응하지 못하고 있는 것이 현실입니다. 항공우주 및 방위 산업은 그 특성상 매우 복잡한 공급망을 가지고 있습니다. 제품 하나를 개발하고 만들어 납품하기까지 다른 어떤 산업보다 긴 시간이 소요됩니다. 대량 생산이 쉽지 않아 규모의 경제를 달성하기 어렵고, 부품을 한 곳에서만 공급받아야 하는 경우도 많습니다. 수익률이, 증가하는 수요에 비례하는 것이 정상이나, 최근에는 오히려 수익률이 떨어지는 기업들도 있습니다.

특히 민간 항공 분야는 코로나19의 여파와 새로운 공급망 문제로 인해 생산에 큰 어려움을 겪고 있습니다. 이러한 상황에서 항공우주 및 방위 기업들은 비용 절감, 생산능력 확대, 기술력 향상, 각종 규정 준수 등 시급한 과제들을 해결해 나가야 합니다.

오늘날 항공우주 및 방위 산업이 직면한 가장 우려스러운 문제 중 하나는 티타늄 글로벌 공급망의 위기입니다.

A&D(Aerospace & Defense) 산업에서 필수 소재인 티타늄의 공급이 우크라이나 전쟁으로 인해 크게 위축되었기 때문입니다.

전쟁 이전까지 러시아는 항공기 제조용 티타늄의 세계 최대 공급지였습니다. 여기서 흥미로운 점은, 러시아가 실제로 채굴하는 양은 전 세계 공급량의 10% 수준에 불과하고 대부분의 원광은 우크라이나, 카자흐스탄, 스리랑카에서 수입해 왔다는 것입니다. 하지만 러시아는 이 원료들을 가공하여 스폰지와 분말 형태의 티타늄으로 만들어 전 세계 첨단 제조업체들에 공급해 왔고, 이러한 가공 능력이 바로 러시아가 티타늄 시장에서 핵심 위치를 차지하게 된 이유입니다.

세계적인 항공기 제조사들의 러시아 의존도는 매우 높습니다. Airbus는 필요한 티타늄의 절반 가량을, Boeing은 3분의 1을 러시아에서 조달하고 있습니다. 특히 두 기업은 세계 최대 티타늄 제조사인 러시아의 VSMPO-AVISMA에 크게 의존하고 있어, 이는 공급망의 중대한 위험 요소가 되고 있습니다. VSMPO-AVISMA는 현재 국제 제재 대상은 아니지만, 지정학적 긴장 상황과 전쟁으로부터 많은 영향을 받고 있습니다. 더불어, 2024년 말 기준으로 러시아의 티타늄 재고도 매우 부족한 상황입니다. 이러한 상황에서 유럽은 러시아산 티타늄과 미국의 재활용 티타늄에 대한 높은 의존도로 인해 갑작스러운 공급 중단과 가격 급등이라는 이중고에 직면할 수 있습니다.

반대로, 미국은 티타늄 재활용 분야에서 희망적인 변화를 보이고 있습니다. 특히 2024년 초에 버지니아 주에 설립된 IperionX의 첨단 재활용 공장이 생산량을 꾸준히

확대하며 새로운 돌파구를 마련하고 있습니다. 티타늄 및 기타 첨단 금속의 집중적인 재활용이 미국을 매력적이고 경쟁력 있는 투자 대상 국가로 빠르게 부상시킬 수 있습니다. 특히, 오랫동안 이 분야를 지배해 온 일본 기업들과 직접 경쟁하려는 목표를 가질 정도이기 때문입니다.

현재 항공우주 및 방산 제조업에 대한 또 다른 불확실한 요소는 미국 규제 환경의 변화입니다.

2025년 2월 말 기준으로, 트럼프 행정부는 (2019년부터 시행 중인 여러 카테고리의 수입품에 대한 25%의 관세에 추가로) 중국산 수입품에 대해 10%의 추가 관세를 부과했으며(*), 모든 수입 철강 및 알루미늄에 대해 25%의 관세 부과를 발표했습니다. 이 외에도, 행정부는 무역 관계의 불균형 또는 미국 수출품에 적용되는 불리한 세율을 근거로 거래 상대국에 대해 광범위한 관세를 부과하는 방안을 고려하고 있습니다. 이러한 관세는 행정부에서 특별히 지목한 자동차, 제약 및 반도체 산업에 영향을 미칠 수 있습니다. 캐나다와 멕시코산 제품 수입에 대한 관세 부과는 지연되었지만, 전반적인 무역 및 관세 상황은 여전히 유동적입니다. 이러한 관세 부과는 많은 항공우주 및 방산 제조업체에 비용 부담과 공급망 혼선을 초래할 수 있습니다. 궁극적으로, 이러한 변화는 항공우주 및 방위산업 전반에 심각한 영향을 끼칠 수 있습니다.

(*) 편집자 주 : 2025. 4. 8일 도널드 트럼프 미국 대통령은 중국에 대한 상호 관세를 4.2월 발표한 34%에서 84%로 50%포인트 상향하는 행정명령에 서명하였습니다.

아직 관세 등 미국과 각국 정책의 최종 결과를 예측하기는 어렵지만, 글로벌 A&D 제조업 투자 지역을 평가할 때 반드시 고려해야 할 요소입니다. 기업들은 투자를 결정하기 전, 각 정부의 정책 방향성에 대한 충분한 이해가 필요합니다. 아래에서 논의할 모든 국가는 새로운 관세로 인해 부정적인 영향을 받을 수 있습니다.

미국과 캐나다의 항공우주 공급망은 매우 긴밀하게 연결되어 있습니다. 국제무역청(ITA)에 따르면 캐나다는 프랑스에 이어 미국의 두번째로 큰 수출대상국으로서 2022년 5월부터 2023년 4월까지 90억 달러 규모의 민간 항공기, 엔진 및 부품을 수입하였습니다. 반대로 캐나다도 생산품의 약 60%를 미국으로 수출하고 있습니다. 캐나다가 미국의 관세 부과에 대해 적극적으로 대응할 것이라 시사되어, 양국 간의 보복성 무역 분쟁이 발생할 경우 국경 양쪽의 A&D 제조업체들이 심각한 타격을 받을 수 있습니다.

멕시코의 경우도 비슷한 상황입니다. 비록 규모는 작지만, 멕시코의 A&D 산업은 미국 및 캐나다와 긴밀하며, 미국의 7대 수출 시장으로 성장하고 있습니다.

또 다른 주목할 만한 점은 2022년 기준 미국이 수입하는 기계 및 기계 장비의 46% 이상이 중국산이라는 것입니다. 이로 인해 미국 A&D 제조업체들이 공급망 위험에 쉽게 노출될 수 있다는 우려가 있습니다.

글로벌 항공 화물 산업은 팬데믹 이전 수준으로 회복하고 있습니다.

주요 화물 산업 지표들(매출, 수익률, 운송능력 증가, 여객기 화물칸과 전용 화물기 분할 등)은 2023-24년에도 2019년 팬데믹 이전 궤도를 약간 상회하는 수준으로 회복세를 보이고 있습니다.

2024년 동 산업의 전체 매출은 약 1,200억 달러로 전망됩니다. 이는 2021년 팬데믹 시기 최고치 대비 40% 이상 감소한 수준이고, 투하된 자본비용을 초과하는 이익을 달성하려는 업계 전반의 목표는 여전히 어려운 과제로 남아있지만, 장기 성장 전망은 매우 긍정적입니다.

Boeing은 2023년부터 2043년까지 연간 4%의 항공 화물 물동량 증가를 예측하고 있으며, 이는 화물기 생산과 개조가 지속되면서 글로벌 항공 화물 물동량이 두 배 이상 증가할 것임을 시사합니다. Airbus의 전망 역시 이와 유사하게 낙관적입니다.

화물 항공기 생산, 개조, MRO (정비·수리·운영) 부문은 향후 수십 년간 매력적인 투자 대상이 될 것으로 전망됩니다. 화물 항공기 부문의 상당 부분이 중소형 항공기에 의존하고 있기 때문에 향후 친환경 항공기 도입을 위한 기술 실험과 혁신의 측면에서 큰 잠재력을 가지고 있습니다.

항공우주 및 방위산업과 관련된
삼일 PwC 보고서를 확인하실 수 있습니다.

PwC 글로벌 항공우주 및 방위 산업 연례 보고서 [바로가기](#)

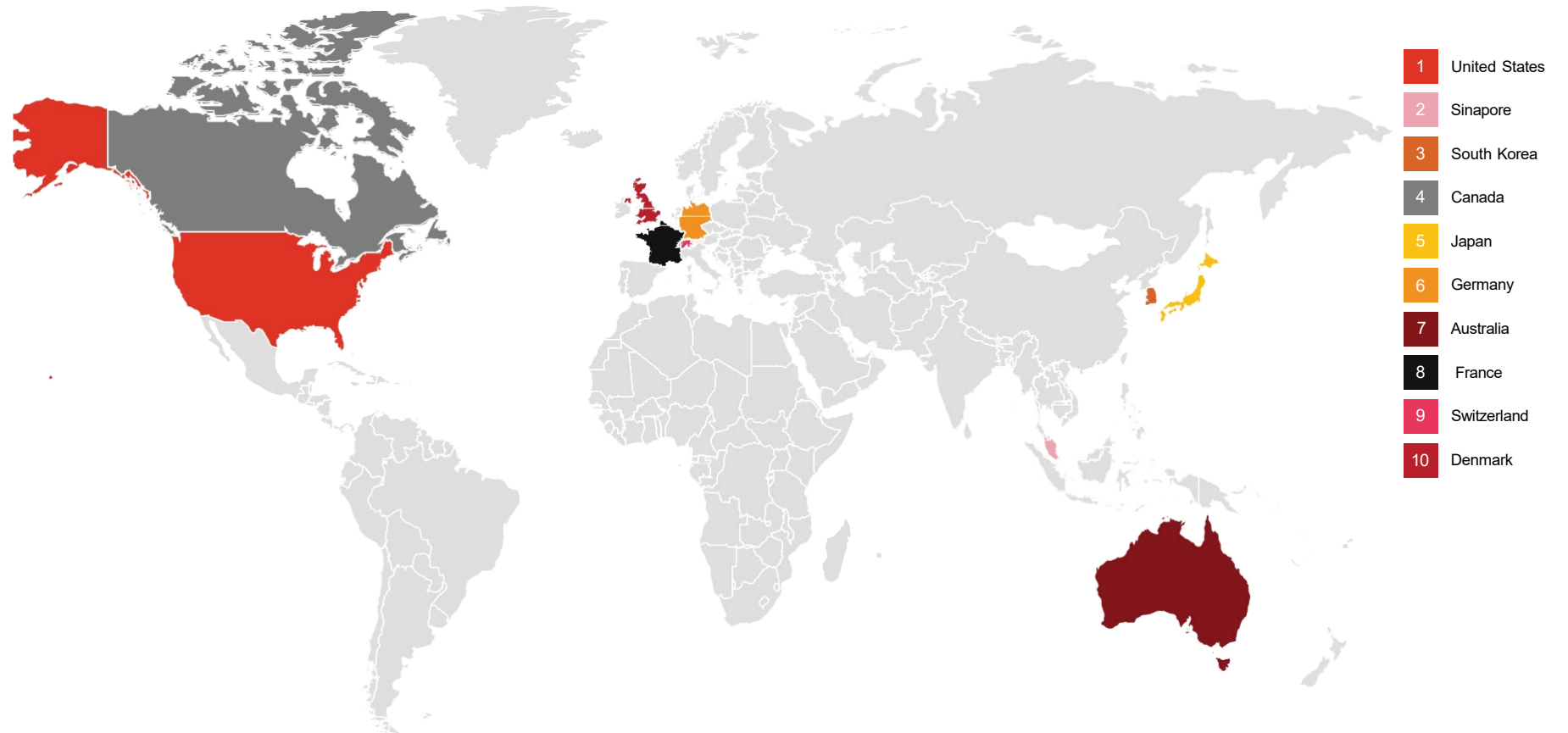


국가별 순위

본 순위는 다양한 카테고리별 지표를 종합적으로 분석하여 산출되며, 각 지표는 세부 항목별 가중치가 반영된 객관적인 데이터를 기반으로 합니다.

2023년 데이터를 기준으로 한 이번 평가에서는 원가 경쟁력, 경제력, 지정학적 위험, 인프라, 노동, 산업 경쟁력, 세금 정책 등 7개 핵심 부문을 중심으로 국가 순위를 산정했습니다.

본 평가는 각 국가에 대해 객관적이고 비교 가능한 지표들을 활용하였으나, 데이터 확보 현황 등에 따라 다소간의 차이가 있을 수 있습니다.



Top10 국가별 항공우주 제조업 매력도 순위

국가	최종 순위	원가 경쟁력	노동력	인프라	산업 경쟁력	지정학적 위험	경제력	관세 정책
미국	1	4	8	1	1	6	3	13
싱가포르	2	15	15	12	4	3	5	2
한국	3	11	1	5	14	13	4	11
캐나다	4	8	3	8	8	7	15	9
일본	5	14	12	4	9	4	1	20
독일	6	12	9	3	2	15	13	19
호주	7	16	10	11	10	11	8	14
프랑스	8	9	5	6	3	20	16	17
스위스	9	19	15	15	12	1	14	10
덴마크	10	3	22	18	23	5	10	3

올해 순위에서 가장 눈에 띄는 점은 미국과 싱가포르의 부동의 입지입니다. 두 국가는 2018년 이후 줄곧 3위권을 유지하며 글로벌 A&D 산업을 선도해 왔습니다. 한국, 캐나다, 일본 역시 2015년 평가 도입 이래 상위 5위권을 꾸준히 지키며 글로벌 항공우주 및 방위산업 강국으로서 입지를 다져왔습니다.

독일, 프랑스, 스위스, 덴마크 등 유럽 4개국이 10위권에 진입한 것은 주목할 만한 성과입니다. 이는 우크라이나 사태에 대응하여 NATO 회원국들이 추진해 온 방위산업 투자 확대의 결실로 평가됩니다.

특히 주목할 만한 것은 스위스의 선전입니다. 우크라이나에 대한 무기 재수출 금지 정책으로 인해 2023년 무기 수출이 27% 감소했음에도 불구하고 높은 순위를 기록했습니다. 현재 스위스 방산업계는 이러한 중립국 정책의 개정을 촉구하고 있어, 가까운 시일 내 정책 변화가 예상됩니다.

호주는 연방정부의 적극적인 방위산업 육성 정책에 힘입어 10위권에 새롭게 진입했습니다. 특히 민간 항공 분야에서 제조 기술력 향상과 MRO(정비·수리·운영) 서비스 강화를 통해 경쟁력을 높여가고 있습니다.

이번 평가에서 가장 큰 변화는 영국의 순위 하락입니다. 영국은 처음으로 10위권 밖으로 밀려나 14위를 기록했습니다. 경제 부문은 4위에서 20위로 급락하고, 원가 경쟁력 부문 역시 17위에서 22위로 하락했습니다. 이러한 하락세는 영국이 직면한 고질적인 인플레이션 문제와 브렉시트 이후 겪고 있는 공급망 불안정, 투자 위축, 수출 부진 등 복합적인 경제 문제를 반영합니다. 그러나 영국 항공 산업이 보유한 탄탄한 기술력과 혁신 역량을 고려할 때, 다음 평가에서는 10위권 재진입을 기대해 볼 법합니다.





미국

미국은 올해 2위에서 1위로 순위가 상승했습니다. 역대 보고서에서 항상 1-2위를 유지해 온 미국은 특히 인프라와 산업 부문에서 최고 순위를 기록했습니다. 주목할 만한 점은 조세 정책 부문에서 25위에서 13위로 순위가 오른 점입니다. 이는 2018년 연방세제 개혁의 영향으로, A&D 기업을 포함한 대기업들의 실효세율이 평균 22%에서 12.8%로 감소에 따른 것입니다.

미국 A&D 산업은 경제 성장, 고용, 혁신을 주도하는 핵심 분야로 자리 잡고 있습니다. 2023년 기준 고용 인원은 221만 명으로 전년 대비 4.8% 증가했으며, 이는 전국 평균 노동력 증가율의 약 3배에 달하는 수준입니다. 같은 기간 매출액은 9,550억 달러를 기록하며 전년 대비 7.1% 성장했습니다. A&D 산업 일자리의 약 60%(130만 명)가 공급망과 직접적으로 연계되어 있어, 공급망이 가치 창출과 성장의 동력인 동시에 잠재적 취약점이 될 수 있음을 시사합니다. 민간 항공과 방위산업의 고용 비율은 47:53으로 비교적 균형을 이루고 있습니다. 2022년 말 기준 미국 항공우주 산업에 대한 해외직접투자(FDI)는 169억 달러를 기록했으며, 영국, 프랑스, 캐나다, 독일이 주요 투자국입니다.

2023년 미국의 군사비 지출은 9,160억 달러로 NATO 전체 군사비의 약 2/3를 차지하며 세계 1위를 유지했습니다. 전문가들은 미국 군사비의 25-33%가 A&D 부문에 투입되는 것으로 추정하고 있습니다.

2024년 미국은 향후 30년간 1조 달러 이상을 투입하여 전략 핵전력의 전면적 현대화 프로그램을 시작했습니다. 2010년부터 계획된 이 사업은 최소 23개 주에 직접 투자되며, 협력업체 투자를 통해 전체 50개 주로 확대될 수 있습니다. 이는 전례 없는 규모의 국가 A&D 인력 개발 프로그램이 될 것으로 전망됩니다.

미국 뿐만 아니라 다른 선진 경제에도 영향을 미치는 또 다른 시장은 글로벌 A&D 반도체 시장입니다. 2024-2028년 사이 30.2억 달러 성장이 예상되며, 연평균 성장률(CAGR) 5.56%로 북미가 전체 성장의 40%를 차지할 전망입니다. 특히 2024년 말 TSMC의 40억 달러 규모 북미 투자 발표는 반도체 제조 분야에서 새로운 변화의 신호로 평가됩니다.

싱가포르

싱가포르는 본 조사에서 단 한 번도 3위권 밖으로 밀려난 적이 없는 우수한 성과를 보여주고 있습니다. 특히 올해는 조세 정책, 지정학적 위험, 산업, 경제 등 주요 평가 부문에서 모두 5위권 내에 진입하는 뛰어난 성적을 거두었습니다. 항공우주 산업 분야에서도 괄목할 만한 성과를 이어가고 있는데, 글로벌 MRO 시장의 10% 이상을 점유하고 있으며, 아시아태평양 지역에서는 25% 이상의 점유율로 최고의 항공 허브로서 입지를 굳건히 하고 있습니다. 항공 제조업 분야에서는 민간 부문 엔진 부품과 각종 구성품의 설계 및 생산에 역량을 집중하고 있습니다. 싱가포르 정부는 오랫동안 항공 제조 및 R&D 개발을 핵심 정책으로 추진해 왔으며, 이를 적극 지원해 왔습니다. 특히 주목할 만한 점은 싱가포르의 협력 중심 비즈니스 문화입니다. 이를 바탕으로 미국을 비롯한 해외 수출기업들과 현지 대리점, 유통업체들이 긴밀한 협력 관계를 구축해 왔으며, 이를 통해 지역 시장 전반에 대한 접근성을 확보하고 있습니다. 또한 항공우주 부품의 보관과 유통을 위한 지역 핵심 거점으로서 역할도 성공적으로 수행하고 있습니다.

국토가 협소한 도시 국가임에도 불구하고, 싱가포르는 전략적인 인프라 투자를 통해 항공 산업의 성장 동력을 꾸준히 확보해 나가고 있습니다. 대표적인 사례가 2006년 착수한 정부 주도의 셀레타 항공우주 단지입니다. 2010년 첫 입주 이후 현재는 70개가 넘는 국내외 기업들이 활발히 운영 중이며, 단지 개발도 지속적으로 진행되고 있습니다. 여기에 2030년대 경 완공을 목표로 추진 중인 창이(Changi) 공항 확장 사업을 통해 창이 동부 산업단지의 MRO 시설과 화물 처리 능력이 대폭 강화될 예정입니다.

한국

한국은 PwC 순위 평가에서 지금까지 11위 아래로 떨어진 적이 없으며, 올해는 특히 높은 성과를 거두었습니다. 인프라 부문 5위, 경제 부문 4위, 노동력 부문에서는 1위를 기록하며 최고의 성적을 달성했습니다. 최근 몇 년간 한국 정부는 기존의 미국 공급업체 의존도를 낮추고 자국 방위산업 육성을 위해 다양한 정책적 인센티브를 제공해 왔습니다. 그 결과 포병장비, 전차, 소형 함정, 지대공 미사일, 경전투기, 잠수함 등 다양한 분야에서 수출 성과를 거두고 있습니다. 2018년부터 2022년까지 무기 수출량이 74% 증가하면서 2024년에는 세계 9위 무기 수출국으로 도약했습니다. 특히 동남아시아 국가들의 주요 무기 공급국으로 부상하고 있습니다. HD현대중공업, 한화, 한국항공우주산업(KAI) 등 주요 기업들은 최근의 공급망 문제를 극복하고 신속하고 신뢰도 높은 납품 능력을 인정받고 있습니다.

민간 항공 제조 분야에서는 KAI가 주도적 역할을 하고 있으며, Boeing과 Airbus의 부품 제조 및 조립을 담당하고 있습니다. 또한 KAI는 무인항공기, 회전익 및 고정익 소형 항공기 등 자체 기술 개발에서도 괄목할 만한 성과를 보이고 있습니다. MRO 산업에서는 KAI와 대한항공이 시장을 주도하고 있으며, 정부는 2021년부터 2030년까지 시장 규모를 43억 달러까지 7배 이상 성장시키는 것을 목표로 하고 있습니다. 한국의 민간 항공 산업 정책은 정부 주도로 이루어지고 있지만, 국내외 시장에서 서비스를 제공하는 100개 이상의 중소기업으로 구성된 한국항공우주밸리 산업클러스터에는 외국인 투자의 기회가 존재합니다.

캐나다

캐나다는 2017년 이후 꾸준히 4위권을 유지해 왔으며, 올해는 3위에서 4위로 소폭 하락했습니다. 그러나 인프라 부문이 20위에서 8위로, 조세 정책 부문이 19위에서 9위로 큰 폭의 상승을 보였습니다.

캐나다는 전 세계 항공우주 매출의 5%를 차지하고 있으며(퀘벡 주만으로도 3%), 세계 최대 A&D 시장 중 하나로 자리매김하고 있습니다.

캐나다의 항공우주 산업은 수출용 민간 항공 부품 제조가 주를 이루고 있어, 북미 및 세계 여객·화물 물동량 등 수요 변동에 민감한 특성을 보입니다. 2022년 기준 캐나다 A&D 제조 매출의 80% 이상이 수출 지향적이며, 이 중 60% 이상이 공급망 관련 매출입니다. 캐나다는 2022년 ITA 평가에서 민간 비행 시뮬레이터, 엔진, 항공기 부문에서 유일하게 모두 5위권에 진입한 국가입니다.

싱가포르와 마찬가지로 캐나다의 방위산업 비중은 작습니다. A&D 산업 내 방위산업이 차지하는 비중은 약 12%에 불과합니다. 이러한 이유로, NATO 회원국의 GDP 대비 2% 국방비 지출 목표 달성을 위한 오타와의 노력은 자국 기업보다는 미국을 비롯한 해외 방산업체에 더 큰 혜택이 될 것으로 예상됩니다. 2023년 12월 발표된 104억 캐나다 달러 규모의 Boeing P-8A 해상 감시 항공기 14대 구매 계획(2026년까지 도입 예정)이 대표적인 사례입니다.

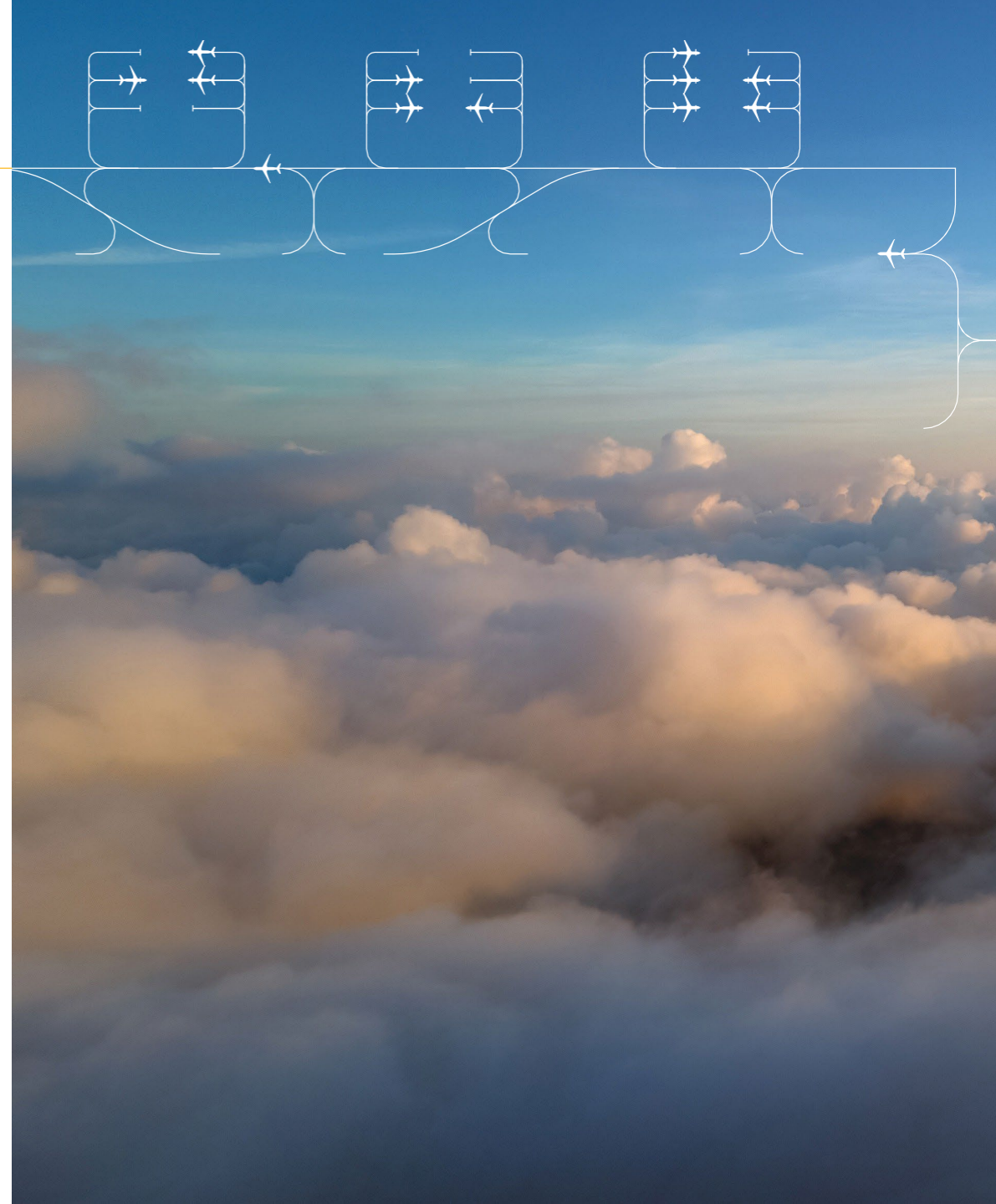
초고속으로 추진 중인 이 구매계획을 계기로 캐나다의 악명 높은 느린 군사 조달 절차가 획기적으로 개선될 것으로 기대하고 있습니다. 아울러, 2024년 봄, 북미 동맹국들은 펜타곤이 퀘벡과 노스웨스트 준주의 주요 광물(구리, 금, 흑연, 코발트) 채굴 및 가공에 1,500만 달러를 투자하기로 했다고 발표했습니다. 이는 제2차 세계대전 당시 미국이 연합군의 전투 장비 생산을 위해 퀘벡의 알루미늄 산업에 투자한 이래 약 80년 만에 이루어진 첫 번째 양국 협력 프로젝트입니다.

캐나다의 항공우주 부문은 정부의 상당한 R&D 자본 및 장비 투자 세제 혜택에 힘입어 적극적으로 연구개발에 집중하고 있습니다. 몬트리올은 시애틀, 프랑스 툴루즈에 이어 세계 3대 항공우주 허브 도시로 자리매김했으며, 2022년 캐나다 항공우주 R&D의 75% 이상을 담당했습니다. 서부 캐나다에 MRO부문의 절반 가량이 집중되어 있으며, 지난 10년간 빠르게 성장하여 2022년 국가 A&D 활동의 35%를 차지하고 있습니다.



캐나다는 다양한 양자 협정을 통해 미국 항공우주 기업들의 투자를 우호적으로 유치하고 있으며, 북미 대륙 전역에서 미국과 캐나다 기업들이 공정한 경쟁을 할 수 있는 환경을 조성하고 있습니다. 태평양 북서부 항공우주 연합(PNAA) 등 미국 지역 항공산업 조직들과 캐나다 항공 기업들 간의 긴밀한 협력 관계를 통해 양국 간 협력이 더욱 강화되고 있습니다. 현재 캐나다에서는 Avcorp Industries, Bell Helicopter Textron Canada, Boeing, Bombardier, CAE, CMC Electronics, De Havilland Canada, GE Aerospace, Goodrich, Héroux-Devtek, L3Harris, Safran, Lockheed Martin, Magellan Aerospace Corporation, Pratt & Whitney Canada, Raytheon, Rolls Royce, StandardAero, Thales 등 세계적인 항공우주 기업들이 활발히 활동하고 있습니다.

광활한 국토와 분산된 인구 특성으로 인해, 기업의 성공 여부는 현지 판매 대리점 및 맞춤형 유통망과의 장기적인 관계 구축에 크게 의존하고 있습니다. 코로나19로 인한 항공우주산업 침체에 대응하여 캐나다 정부는 2022-23년간 약 50억 달러 규모의 다양한 보조금과 금융 지원 프로그램을 제공했으며, 일부 프로그램은 2023년 이후까지 연장되었습니다. 이러한 금융 지원 효과의 영향으로 2022년 A&D 부문의 매출, 고용, GDP 지표가 모두 팬데믹 이후 처음으로 증가세로 전환되며 빠른 회복세를 보이고 있습니다. 더불어 캐나다 정부는 2021년 북미 항공우주방위사령부(NORAD) 현대화 계획을 시작으로, 2024년 12월에는 러시아와 중국의 위협에 대응하기 위한 북극 주권 보호 정책을 새롭게 발표했습니다. 이 포괄적인 정책은 외교, 군사, 인프라 개발을 아우르며, 특히 영공 및 해상 영토 침입 감시 시스템과 기후 변화 대응 기술 등 A&D 분야의 연구개발에 새로운 시대를 열 것으로 전망합니다.



일본

일본은 지난 보고서에 최저 순위였던 18위에서 이번에 5위로 급상승하며 강인한 경쟁력 회복을 보여주었습니다. 경제 부문 1위, 인프라와 지정학적 위험 부문에서 각각 4위를 기록하며 2015년부터 2020년까지 유지해 온 10위권 진입의 과거 위엄을 되찾았습니다.

이러한 성과는 국가 방위 전략을 전면 개편하고 방위산업을 확대하려는 일본 정부의 혁신적인 노력에 기인합니다. 2022년에 시작된 국가 군사력 증강 정책은 제2차 세계대전 이후 전례 없는 수준으로, 국내 방위산업 계약의 급증을 야기하였습니다. 특히 일본 정부는 전후 처음으로 군사장비 수출 규제 원칙을 대폭 개정했습니다. 2023년 4월 출범한 정부안전보장능력강화지원(OSA) 프로그램을 통해 일본은 인도네시아와 필리핀을 포함한 여러 국가에 방위물자 공급을 약속했습니다. 북한과 러시아가 제기하는 위협에 대한 일본 정부의 평가가 이러한 정책 변화의 주요 요인이 되었으며, 2026년까지 이 프로그램은 9개국으로 확대될 전망입니다.

주목할 만한 성과로는 영국, 이탈리아와 공동 개발 중인 차세대 전투기의 수출 허가가 있습니다. 글로벌 전투 항공 프로그램(Global Combat Air Programme)의 일환으로 진행되는 이 사업은 최소 15개국에서 잠재적 시장을 확보할 것으로 예상됩니다. 또한 일본은 우크라이나 전쟁으로 고갈된 미국의 Patriot PAC-2와 PAC-3 미사일 비축량 보충을 지원하기로 했습니다(다만 2024년 Boeing의 생산 병목 현상으로 진행이 다소 지연됨).

일본 방위성은 자국 방위산업 육성을 위해 국내 방산물자 조달 시 기업들에게 보장하는 수익률을 기존 8%에서 15%로 크게 확대했습니다. 이에 따라 방위 및 항공우주 분야의 일본 스타트업들은 일본정책투자은행(DBJ)의 확대된 금융 지원을 바탕으로 미국을 비롯한 해외 벤처캐피탈의 투자를 유치하고 있습니다. 미쓰비시 중공업, 가와사키 중공업, IHI 등 기존 대기업들도 향후 매출이 큰 폭으로 증가할 것으로 예상됩니다.

2024년 12월에는 미국 우주군이 민간 및 군사 우주 분야의 위협에 대응하기 위해 일본에 합동 군사우주부대를 창설함으로써 또 하나의 전략적 이정표를 세웠습니다.



상위 5개국 외 주요국들의 동향

올해 유럽과 아시아태평양 지역의 지정학적 긴장이 고조되면서, 상위 5개국을 제외한 여러 국가에서도 주목할 만한 변화가 있었습니다. 특히 방위산업 제조 부문에 대한 투자 전망이 크게 개선되고 있습니다.



호주

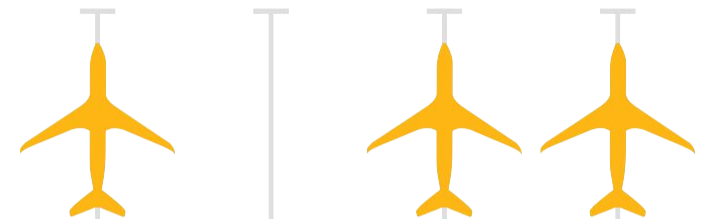
호주는 2017년 이후 꾸준히 10위권을 유지해 왔으며, 올해는 9위에서 7위로 순위가 상승했습니다. 미국과의 오랜 포괄적 협력 관계는 2021년 호주-영국-미국 간 안보 협력체제(AUKUS) 출범으로 한층 더 강화되었습니다. AUKUS는 핵추진 잠수함과 기타 수중 시스템은 물론, AI, 양자컴퓨팅 기반 항법 체계, 사이버전 등 방위 기술 발전을 가속화하기 위한 3국간 협력체제로 평가받고 있습니다. 이러한 상황에서 미국 방산업체들에게 호주 시장은 그 어느 때보다 유망한 기회의 장이 되고 있습니다.

우크라이나

우크라이나는 2017년 이후 글로벌 방산 순위에서 50위권을 유지해 왔으며, 금년도 상위 25개 국에도 포함되지 않았습니다. 그러나 전시 상황에서도 보여준 방위산업 생산 능력의 급격한 발전은 향후 첨단무기 연구개발 및 생산을 위한 매력적인 투자처로서 급부상을 예측케 합니다. 이미 일부 글로벌 기업들은 우크라이나 진출을 본격화하고 있습니다. 독일의 Rheinmetall은 2026년 중반 생산 개시를 목표로 탄약 공장을 건설 중이며, 2024년 말부터는 전투차량 생산 공장 가동을 시작했습니다.

또한 우크라이나는 서방 무기 제조사들과 다수의 합작 투자를 진행하고 있으며, 여러 기업들이 현지 사무소를 개설하고 있습니다. Flensburger Fahrzeugbau, 영국의 BAE Systems, 프랑스-독일 합작사인 KDNS, Babcock, MyDefence 등이 우크라이나에서 합작 투자를 시작한 기업들입니다.

우크라이나 방위산업의 연구개발 및 제조분야의 기업화가 가속화되고 있음을 시사하는 또 다른 주목할 만한 신호는 합작법인인 우크라이나 방산공사(Ukrainian Defense Industry)가 군용 항공기 제작 및 정비, 탄약 및 특수화학물질 분야에 초점을 맞춘 두 개의 연구생산 법인을 설립한 것입니다.



PwC Business Insight

투자자의 의사결정을 돕기 위한 ‘PwC 제10차 주요 국가별 항공우주제조업 매력도 순위 (2024년)’에서 노동력 분야 등이 높게 평가된 우리나라가 미국, 싱가포르에 이어 3위권에 위치하고 있음은 고무적인 결과입니다. 아울러, 동 리포트는 인공위성에 대한 세계의 의존도가 끊임없이 증가하는 상황에 비추어 ‘우주산업(space sector)’이 더 이상 민간 및 군사 항공과 별도로 간주될 수 없음을 언급하고 있습니다.

국내외 방산업체는 비즈니스의 ‘기간’을 연장하는 MRO(Maintenance·Repair·Overhaul) 시장에 주목하고 있을 뿐 아니라 산업의 ‘공간’ 영역을 확대하는 우주 진출에도 초점을 맞추고 있습니다. 그러나, 국방기술진흥연구소가 발표한 무기체계 분야별 기술 수준 조사결과(2023년 기준)에 따르면 한국우주무기체계의 기술력은 최고선진국대비 70% 내외의 중진권 수준을 보이고 있어 향후 새로운 패권경쟁의 전장이 될 우주산업에서 해외기술에 의존하게 될 우려가 있습니다. 유망 기술을 개발·보유 중인 우주스타트업과의 협력·투자를 통해 기술력 확보 및 시장 진출을 고려해야 할 때입니다.

현재 상위권에 위치한 국가들은 이러한 중요한 변화에 발맞춰 긍정적인 비즈니스 환경을 조성하는 데 앞장서고 있습니다. 우리나라 정부도 2024년 우주항공청(KASA, Korea AeroSpace Administration)을 출범하며 2045년 우주항공 5대 강국 진입을 목표를 표방한 바 있습니다. 이 과정에서 민간에 대한 우주개발지원을 주요 운영방향으로 제시하며 우주항공산업을 국가 주력 산업으로 육성한다는 방침을 밝히고 있어 민간기업의 우주산업 참여가 대폭 확대될 전망입니다.

소형무장헬기(LAH)와 한국형 전투기(KF-21) 개발 등을 통해 항공우주산업에서의 성장잠재력을 인정받았던 우리나라가, ‘우주산업’ 및 ‘드론 등 무인 항공체계’와 같은 미래 분야에서도 선택과 집중을 통해 경쟁력을 유지하는 것이 국가별 항공우주제조업 매력도를 지속적으로 유지하는 방안일 것입니다.



Business Contact

삼일PwC 방위산업센터

Assurance

김태성 Partner
tai-seong.kim@pwc.com

이준우 Partner
joon-woo.lee@pwc.com

배영석 Partner
youngseok.bae@pwc.com

이흥수 Partner
heung-su.lee@pwc.com

장윤경 Partner
yungyung.chang@pwc.com

김재현 Partner
jae-hun.kim@pwc.com

한재상 Partner
jaesang.han@pwc.com

한현식 Partner
hyun-sik.han@pwc.com

심재우 Partner
jae-woo.shim@pwc.com

김병욱 Partner
byung-wook.kim@pwc.com

이우람 Partner
woo-ram.lee@pwc.com

나상희 Partner
sang-hee.rha@pwc.com

Tax

김윤섭 Partner
yun-sub.x.kim@pwc.com

Deals

홍석형 Partner
seok-hyoung.hong@pwc.com

문상철 Partner
sang-chul_1.moon@pwc.com

삼일PwC Market

장은영 Director
celia.e.jang@pwc.com

이은정 Manager
eunjung.lee@pwc.com

www.samil.com

삼일회계법인의 간행물은 일반적인 정보제공 및 지식전달을 위하여 제작된 것으로, 구체적인 회계이슈나 세무이슈 등에 대한 삼일회계법인의 의견이 아님을 유념하여 주시기 바랍니다.
본 간행물의 정보를 이용하여 문제가 발생하는 경우 삼일회계법인은 어떠한 법적 책임도 지지 아니하며, 본 간행물의 정보와 관련하여 의사결정이 필요한 경우에는, 반드시 삼일회계법인 전문가의 자문 또는 조언을 받으시기 바랍니다.

S/N: 2504W-RP-044

© 2025 Samil PricewaterhouseCoopers. All rights reserved. “PricewaterhouseCoopers” refers to Samil PricewaterhouseCoopers or, as the context requires, the PricewaterhouseCoopers global network or other member firms of the network, each of which is a separate and independent legal entity.