pwc 삼일회계법인

PwC 글로벌 항공우주 및 방위 산업 연례 보고서

Global aerospace and defense
2026 edition

글로벌 항공우주 및 방위 기업의 성과는?
기업이 직면한 문제와 기회는?

목차

01 들어가며 04

02 A&D 실적 개요 05
상위 A&D 기업: 주요 실적 07
페르시아만 분쟁 관련 과제 10
관세 및 무역 과제 12
친환경 항공 및 항공우주 14

03 A&D Deal 현황 16
주목할만한 Deal 및 동향: A&D 제조 및 인프라 16
주목할만한 Deal 및 동향: 상업용 항공 17

04 상업용 항공 및 항공우주 20
주요 시사점 20
상업용 항공 및 항공우주 : 성과개요 20
상업용 항공 및 항공우주 : 주목할만한 동향 및 전망 23

05 방위산업 27
핵심 시사점 27
방위산업: 성과 개요 27
방위산업: 주목할만한 동향 29
방위산업: 전망 32

목차

06 우주 35
핵심 시사점 35
우주: 성과 개요 35
우주: 주목할만한 동향 및 전망 36

07 마무리하며 38

08 Business Insight 40

부록 42
방법론 42
A&D 상위 기업 100개사 (2025 매출 기준) 41
추가 자료 46
각주 47
Samil PwC 방위산업센터 51

들어가며

PwC의 2026년 글로벌 항공우주 및 방위산업(Aerospace and Defense, A&D) 연례보고서는 상업용 항공우주 및 방위산업의 주요 성과 지표를 분석합니다. 본 보고서는 2025년 회계연도 사업보고서에서 추출한 데이터를 바탕으로, 매출 기준 상위 100대 항공우주 및 방위 기업의 재무 결과를 포함합니다. (자세한 내용은 부록을 참조하십시오.)

또한 주목할만한 업계 동향을 소개하고, 고객과 기업 리더, 애널리스트 등으로부터 얻은 업계의 주요 화두에 대한 PwC의 관점을 제시합니다.

실적 개요 (전체)

A&D 성과개요(전체)

2025년, 상위 100대 기업 기준 A&D 산업 매출은 사상 처음으로 1조 달러를 돌파하며, 이전 최고치를 기록했던 2024년 대비 14% 증가하였습니다. Boeing이 35%의 매출 증가율로 선두를 차지하였으며, 이는 동사의 생산 회복에 크게 기여한 수치입니다. Boeing은 2025년 한 해 동안 600대의 항공기를 인도하였으며, 이는 파업의 영향으로 생산에 차질을 빚었던 전년도의 348대 대비 큰 폭의 증가입니다. 민간 항공 부품업체들은 전반적으로 두 자릿수 매출 성장률을 보고하였습니다. GE Aerospace의 매출은 19% 증가하였습니다. Safran의 Aircraft Engines Propulsion 부문(GE와의 50/50 합작투자(JV)인 CFM International 포함)은 18% 증가하였습니다. Rolls-Royce Civil Aerospace의 매출은 15% 증가하였습니다. RTX의 Pratt & Whitney와 Collins Aerospace의 합산 매출은 12% 증가하였습니다. 그 외에도 민간 항공 부문에서 높은 성장률을 기록한 기업으로는 Honeywell Aerospace 13%, MTU 23%, Howmet Aerospace와 TransDigm이 각각 11% 증가하였습니다. 상위 100대 기업 중 나머지 기업들의 평균 매출 증가율은 약 8%에 달하였습니다.

산업 전체의 영업이익은 46%라는 놀라운 증가율을 기록하며 1,240억 달러로 사상 최고치를 경신하였고, 매출이익률(ROS)도 11.9%로 역대 최고 수준을 달성하였습니다. 이 증가분의 약 3분의 1 이상은 Boeing에서 비롯된 것으로, 동사가 전년도 107억 달러 손실에서 벗어나며 150억 달러의 이익 개선을 달성한 데 따른 것입니다. 수익 증가분의 약 40%는 4대 주요 엔진 제조업체—GE Aerospace, RTX, Rolls-Royce, Safran—에 기인하며, 이들은 각각 20억 달러 이상의 이익 개선을 보고하였고 증가율은 31%에서 59% 사이에 분포합니다. 이는 주로 애프터마켓 부품 및 서비스 시장의 성장에 기인한 것으로, 구형 항공기가 수요와 OEM 생산(항공기 완제기 생산)량 간의 격차를 메우면서 해당 시장이 확대된 결과입니다.

$2B+

4대 주요 엔진 제조업체는 각각 20억 달러 이상의 이익 개선을 보고

최대

200%

주요 MRO 업체들의 높은 이익 성장률

현재 상업용 항공기의 평균 기령은 역대 최고 수준인 15년에 달합니다. 상위 100대 기업 중 나머지 95개 기업은 평균 18%의 이익 증가를 보고하였습니다. StandardAero, FTAI Aviation, VSE 등 주요 유지·보수·정비(MRO) 업체들은 37%에서 200% 이상에 이르는 이익 증가율을 기록하였습니다.

방위산업 부문의 수요 역시 급증하고 있으며, 수주잔고는 지난 3년간 50% 이상 증가하였습니다. 다만 2025년 매출 성장률은 이에 비해 다소 완만하여, 미국 상위 6개 방산업체는 6%, 유럽 주요 방산업체들은 13% 증가에 그쳤습니다. 방위산업의 영업이익은 약 50% 증가하였으나, 이는 주로 전년도에 반영된 대규모 사업 비용의 기저효과에 따른 회복에 기인합니다. 전체 영업이익률은 9.4%로, 이는 과거 평균 수준에 부합하는 수치입니다.

우주 부문 역시 수요가 급증하고 있습니다. 우주 기반 경제로의 전환이 진행되면서 소형 위성 네트워크가 빠르게 확산되고 있습니다. 불과 10여 년 전만 해도 연간 발사 횟수는 손에 꼽을 정도에 불과했으나, 현재는 매주 수차례의 발사가 이루어지고 있으며 그 속도는 더욱 가속화되어 2026년에는 하루 평균 1회 이상의 발사가 이루어질 것으로 예상됩니다. 우주산업의 연간 시장 규모는 향후 10년 내 약 3배 확대되어 약 1조 5,000억 달러에 달할 것으로 전망됩니다.

이러한 매우 견고한 실적에도 불구하고, 수요가 생산능력을 지속적으로 크게 초과하고 있으며, 공급망 성과 문제에서 비롯된 생산 비효율성 또한 여전히 해소되지 않으면서 업계 전반의 어려움은 계속되고 있습니다.

도표 1: 항공우주 및 방위 산업 글로벌 100대 기업 주요 실적

	2025	2024	변동
수익	$1조 450억	$9,180억	**13.8%**
영업이익	$1,244억	$850억	**46.4%**
영업이익률	11.9%	9.3%	**+260 bps***

출처: PwC analysis

* bps = basis points; 1 basis point = 0.01%

$10B

A&D 산업 역사상 100억 달러 이상의 영업이익을 달성한 사례는 단 세 차례에 불과

31%

GE Aerospace, 31% 개선으로 2년 연속 업계 최고 수익 기업 유지

상위 A&D 기업: 주요 실적

Boeing은 895억 달러의 매출을 기록하며 업계 최고 기업의 지위를 탈환하였습니다. 이는 2024년 매출 1위였던 RTX(886억 달러)를 근소하게 앞선 수치입니다. GE Aerospace는 100억 달러의 영업이익으로 전년 대비 31% 개선되며, 2년 연속 업계 최고 수익 기업의 자리를 유지하였습니다. 100억 달러 이상의 영업이익을 달성한 사례는 과거 2017년과 2018년 Boeing이 기록한 두 차례에 불과합니다. 앞서 언급한 바와 같이, Boeing은 전년도 107억 달러 손실에서 42억달러 흑자로 전환하며 150억 달러의 이익 개선을 보고하여 업계 최대 이익 개선폭을 기록하였습니다.

한화에어로스페이스는 연결매출이 2배 이상 증가하였습니다. 이는 지상방산 부문과 항공우주 부문의 꾸준한 성장, 한화오션의 연간 전체 연결 편입 등을 반영한 결과입니다. 특히, 전 세계적으로 조선업이 슈퍼사이클에 진입한 가운데, 2023년에 인수되어 2024년 4분기 중 연결대상 종속기업에 편입된 한화오션의 연간 실적이 처음으로 완전히 반영된 결과입니다. 이에 따라 한화는 상위 100대 기업 리스트에서 9계단 상승한 14위를 기록하며 가장 높은 순위 상승폭을 보였습니다. Astronics는 일회성 요인 없이 영업이익이 약 3배 가까이 증가하였으며, 이는 매출 확대, 매출 총 이익률 개선, 판매관리비(SG&A) 및 연구개발비(R&D)의 절감에 따른 결과입니다.

Palantir Government는 AI 솔루션의 강점을 바탕으로 65.6%의 영업이익률을 기록하며 업계 최고 마진 기업의 지위를 유지하였습니다. Parsons Federal Solutions는 국무부와의 기밀 계약 물량 감소로 인해 매출 감소 규모 및 감소율 모두 최대를 기록하였으며, 상위 100대 기업 리스트에서 10계단 하락하여 가장 큰 순위 하락폭을 보였습니다. SAIC는 주로 전년도 비경상적 이익의 제거효과로 인해 업계 최대 규모의 이익 감소를 보고하였습니다. Axon Enterprise는 주로 주식보상비용에 기인하여 가장 큰 이익 감소율을 기록하였습니다.

상위 100대 기업 리스트에 새롭게 진입한 주목할만한 기업으로는 Rocket Lab이 있습니다. 동사는 2025년 자사의 Electron 로켓으로 21회 발사를 수행하며 신기록을 수립하였고,[1] 우주개발국(Space Development Agency)의 Tracking Layer Tranche 3 프로그램을 위한 18기의 미사일 추적 위성 설계·제조 계약(8억 1,600만 달러 규모)을 수주하였으며,[2] 주가 또한 급등하는 등 기록적인 한 해를 보냈습니다.

도표 2: 상위 100대 기업 리스트 변동사항

신규 추가	
Rocket Lab	#98
삭제	
Spirit AeroSystems	Boeing, Airbus에 인수

출처: PwC analysis

도표 3: A&D산업 상위 100대 기업 재무 분석 주요 내용

최대 매출 증가 (백만 달러$)	Boeing	+$22,946
최대 매출 증가 (%)	Hanwha Aerospace	+127%
최대 이익 증가 (백만 달러$)	Boeing	+$14,988
최대 이익 증가 (%)	Astronics	+192%
최고 영업 이익률 (%)	Palantir Government	65.6%
매출 상위 100대 기업 중 최대 순위 증가	Hanwha Aerospace	+9
최대 매출 감소 (백만 달러$)	Parsons Federal Solutions	−$786
최대 매출 감소 (%)	Parsons Federal Solutions	−19.6%
최대 이익 감소 (백만 달러$)	SAIC	−$178
최대 이익 감소 (%)	Axon Enterprise	−205%
매출 상위 100위 기업 중 최대 순위 감소	Parsons Federal Solutions	−10

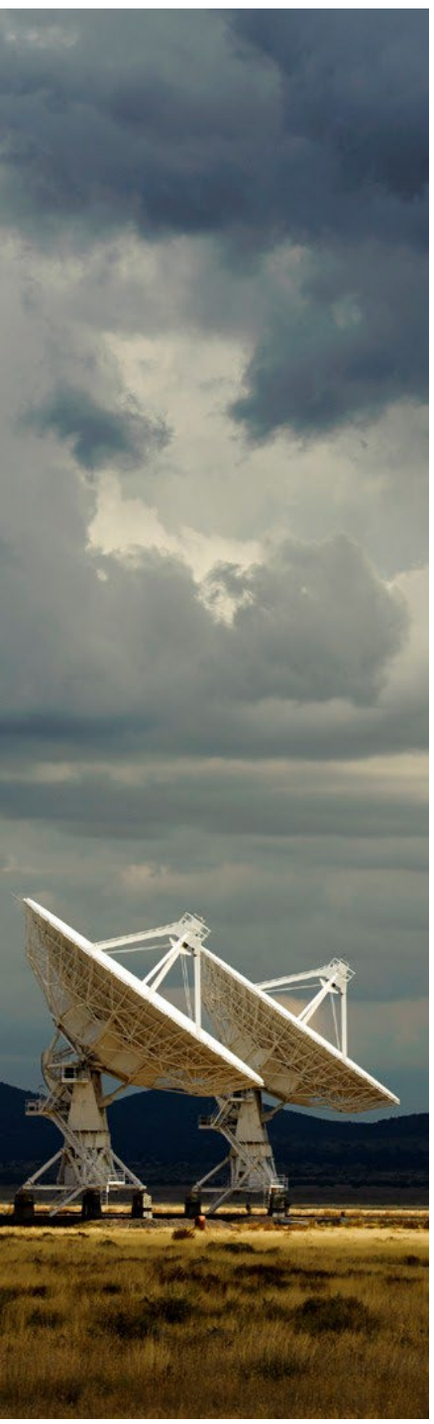
출처: PwC analysis

도표 4: A&D산업 상위 100대 기업 중 영업이익률 20% 초과 기업

100대 기업 가운데 영업이익률이 20%를 초과하는 기업의 수는 2024년 기준 16개사에서 2025년 기준 25개사로 증가하였습니다.

	기업명	영업이익률
6	GE Aerospace	21.8%
10	Rolls-Royce	21.1%
15	Honeywell Aerospace	24.5%
25	TransDigm	47.2%
28	Howmet Aerospace	24.8%
38	Parker Aerospace Systems	23.3%
45	Heico	22.9%
43	Aselsan	26.2%
47	Eaton Aerospace	23.8%
45	Hindustan	32.2%
51	IHI Aero Engines	22.1%
60	Bharat Electronics	29.0%
66	Carpenter Technology	22.9%
68	FTAI Aviation	29.6%
69	ATI High Performance Metals	23.6%
71	Palantir	65.6%
72	Woodward Aerospace	21.9%
76	RBC Bearings	22.6%
77	Exchange Income	30.0%
78	Teledyne	20.7%
87	Crane Aerospace & Electronics	25.1%
88	Garmin	31%

출처: PwC analysis



페르시아만 분쟁 관련 과제

2월 28일 개시되어 4월 8일 휴전에 들어간 중동 군사작전과 이에 뒤따른 걸프 주변국들의 대응은 민간 항공 및 방위산업 모두에 중대한 영향을 미칠 것으로 보입니다.

이번 분쟁은 미국의 무기 조달 및 전투 대비태세에 즉각적인 영향을 미쳤으며, 그 여파는 수년간 지속될 것이 예상됩니다. 2026년 2월 전쟁 발발 이후, 미국은 장거리 스텔스 순항미사일 1,100발(보유량 거의 전량 소진), 토마호크 순항미사일 1,000발(약 10년치 조달 물량에 해당), 패트리어트 요격미사일 1,200발, 정밀타격미사일(Precision Strike) 및 ATACMS 미사일 1,000발 이상, 그리고 JASSM-ER 공대지 미사일 약 1,200발을 사용하였으며, 이로 인해 전 세계 지역사령부의 무기 비축량이 심각하게 고갈된 상태입니다.[3]

분쟁 초기 수 주간, 그 영향은 걸프 지역을 훨씬 넘어 민간 항공 전반으로 확산되며 심각한 타격을 초래하였습니다. 중동 및 아시아 전역의 공항이 안전상의 이유로 폐쇄되면서 수만 편의 항공편이 취소되었습니다. 가장 큰 피해를 입은 항공사로는 Emirates, Etihad Airways, flydubai, Qatar Airways, Air Arabia 등 아시아태평양 시장의 주요 항공사들이 있으나, 전 세계 어떤 지역 시장도 영향에서 자유롭지 못한 상황입니다.[4] 분쟁 발발 후 한 달도 채 되지 않아, 상장된 상위 20개 항공사의 시가총액이 합산 약 530억 달러 감소한 것으로 추산됩니다.[5]

지역 항공 교통의 혼란보다 더 심각한 위협은 석유 제품의 글로벌 교역 차질일 수 있습니다. 국제에너지기구(IEA)에 따르면, 분쟁 개시 후 2주 만에 역사상 최대 규모의 원유 공급 차질이 발생하였습니다.[6] 중동 수출국들은 통상 하루 약 110만 배럴의 항공유를 선적하며, 이는 전 세계 소비량의 약 17%에 해당합니다.[7]

전쟁 발발 이후 항공유 가격이 2배 이상 급등하고[8] 항공사들의 재고가 감소하면서, 전 세계 항공사들은 항공운임을 인상하고, 각종 수수료를 신설 또는 인상하였으며,[9] 노선을 축소하고, 예정된 운항 일정을 대규모로 취소하였습니다—일부의 경우 향후 6개월 이상의 운항 일정이 취소되기도 하였습니다.[10]

4월 말, Lufthansa만으로도 유럽 단거리 항공편 2만 편을 취소하였으며,[11] 걸프 지역 공항을 오가는 취소 항공편 수는 총 6만 3,000편에 달해 정상 운항량의 절반 이상이 중단되었습니다.[12] 전 세계적으로 취소 항공편 수는 머지않아 수십만 편에 이를 수 있습니다.

항공유 위기는 팬데믹 이후 회복세 안착에 대해 대체로 낙관적이었던 업계의 수익성을 위협하고 있습니다. 항공 화물 운임은 연료비 상승의 직접적인 영향으로 최대 70%까지 급등하였으며, 남아시아와 유럽 간 노선이 가장 큰 타격을 받고 있습니다.[13] 또한 중동 지역 시설은 최근 수년간 글로벌 민간 항공 MRO 시장의 10-12%를 차지해 왔으며,[14] MRO 산업의 공급망이 부분적으로 마비되면서 다수의 항공사들이 정비 일정에 심각한 차질을 겪고 있습니다.

항공 화물 운임의 상승은 전 세계 민간 및 군용 항공기 제조업체의 공급 네트워크에도 심각한 영향을 미칠 수 있습니다. 그러나 이들이 직면한 가장 심각한 위협은 첨단 반도체 공급망에 중대한 차질이 발생할 수 있다는 점입니다. 반도체 제조업체들은 천연가스 정제의 부산물인 헬륨에 의존하고 있으며, 헬륨은 거의 전량이 미국과 카타르에서 생산됩니다. 카타르의 수출이 차단되면서 전 세계 공급량은 약 3분의 1 감소하였습니다. 현재로서는 충분한 헬륨 비축량이 완충 역할을 하고 있어, 그 영향이 본격화되기까지는 수 주에서 수개월이 소요될 수 있습니다.[15] 따라서, A&D 제조 전반에서의 반도체 확보 경쟁은 극심해질 수밖에 없습니다. 글로벌 헬륨 공급의 완전한 정상화는 단기간 내 이루어지기 어려울 것으로 보입니다. 걸프 지역 전역의 에너지 인프라 복구 비용은 최대 약 600억 달러에 달할 것으로 추산되며, 카타르의 액화천연가스(LNG) 시설 복구에는 5년이 소요될 것으로 예상됩니다.[16]

0%

미국과 EU, 항공기 및 부품에 대한 무관세 협정 복원 — 다만 일부 관세는 유지

관세 및 무역 과제

미국 관세와 관련한 항공기 제조업체의 전반적인 상황은 1년 전과 비교하여 크게 개선되었으나, 일부 과제는 여전히 남아 있습니다. 가을에는 업계에 긍정적인 소식이 전해졌습니다. 9월 1일부로 미국과 EU는 항공기 및 부품(엔진, 좌석, 부품 포함)에 대한 무관세 협정을 복원하였으며, 해당 일자 이전의 미국 수입분에 대해서도 소급 적용됩니다.[17] 이 체계는 본질적으로 1980년 WTO 민간항공기교역협정(Agreement on Trade in Civil Aircraft)을 유지하는 것으로 볼 수 있으며, 동 협정은 민간 항공기, 엔진, 비행 시뮬레이터 및 관련 부품에 대해 전 세계적으로 대부분의 항공우주 부품을 무관세로 유지해 왔습니다. 이와 동일한 맥락으로, 2026년 2월부로 브라질산 항공기 및 부품에 대한 미국 관세도 철폐되었습니다. 해당 품목은 한시적으로 10%의 관세가 부과된 바 있어,[18] 이번 조치는 특히 Embraer에게 큰 안도 요인으로 작용할 것으로 보입니다.

캐나다 항공기 제조업체의 불확실성 요인 중 하나는 미국산 Gulfstream 항공기 여러 기종의 캐나다 인증을 둘러싼 분쟁입니다. 1월 29일, 트럼프 대통령은 캐나다산 항공기 전체에 50% 관세 부과와 Bombardier Global Express 제트기의 인증 취소를 경고하였습니다.[19] 이 분쟁은 캐나다에서 A220 상업용 제트기를 생산하고 있는 Airbus에게도 우려 사항입니다. 이에 대응하여, 안전 문제(구체적으로는 제빙 시험)를 이유로 인증을 지연해 왔던 캐나다 교통부(Transport Canada)는 2월 말 해당 Gulfstream 기종 전체에 대한 인증을 완료하였습니다. 캐나다 교통부와 미국 연방항공청(FAA) 모두 동 문제가 완전히 해결될 것으로 기대한다는 입장을 밝혔으나, 사안의 유동성이 극히 높아 캐나다에서는 여전히 큰 우려 요인으로 남아 있습니다.

최근 미국 대법원이 국제비상경제권한법(IEEPA)에 근거한 관세를 위헌으로 판결하였음에도, 미국 관세는 A&D 산업에 여전히 심각한 과제로 작용하고 있습니다. 2026년 4월 현재, 항공기 제조에 가장 큰 영향을 미치는 조치는 무역확장법 232조 관세이며, 이는 이번 대법원 판결과 무관하게 유지되고 있습니다. 동 관세는 캐나다를 비롯한 여러 국가에서 수입되는 대부분의 철강, 알루미늄, 구리 제품(파생 제품 포함)에 적용되며, 세율은 10%에서 50%입니다(러시아산 금속의 경우 최대 200%).[20] 다만 미국 행정부는 전반적으로 232조 금속 관세를 인하하고 체계를 간소화한 상태입니다.

+15%

2025년 관세로 인해 다수 제조업체의 생산 비용이 평균 약 15% 증가한 것으로 추정

10%

해당 10% 관세는 1974년 무역법(Trade Act of 1974)의 전례 없이 발동된 122조에 근거

그러나 동시에 관세 산정 기준도 변경되었습니다. 종전에는 관세 대상 금속의 함량만을 기준으로 부과되었으나, 현재는 해당 품목 전체의 가치를 기준으로 산정됩니다. 이에 따라 A&D 수입업체의 관세 부담이 다수의 경우 크게 증가할 수 있습니다. 금속 관련 문제는 특히 심각합니다. 중동 분쟁으로 걸프 지역 제련소들이 폐쇄되면서 알루미늄 가격이 4년 만에 최고치로 상승하였으며,[21] 해당 제련소들은 통상 전 세계 공급량의 약 10%를 차지하고 있습니다. 항공 분야에 사용되는 전자부품 및 기타 부품에 대한 각종 관세도 미국 A&D 제조업체는 물론 미국 민간 항공 MRO 산업에 영향을 미치고 있습니다.

한편, 5월 7일 미국 국제무역법원(CIT)은 대법원의 IEEPA 판결 이후 2월에 부과된 대부분의 수입품에 대한 10% 관세를 위법으로 판결하였습니다. 해당 10% 관세는 1974년 무역법(Trade Act of 1974)의 전례 없이 발동된 122조에 근거한 것이었습니다. 이번 CIT 판결은 미국 A&D 제조업체 및 해외 공급업체의 부담을 추가적으로 완화하는 효과가 있을 것으로 보입니다. 아직 해결되지 않은 쟁점은 122조 관세의 환급 여부입니다 (미국 수입업체들은 이미 IEEPA 관세 1,660억 달러에 대한 환급을 받기 시작하였습니다).[22]

미국 A&D 공급 네트워크는 구조가 복잡하며, 지정학적 요인과 팬데믹 후유증 등 관세 이외의 과제에도 지속적으로 노출되어 있습니다. 관세의 영향만을 별도로 분리하기는 쉽지 않으나, 2025년 관세로 인해 다수 제조업체의 생산 비용이 평균 약 15% 증가한 것으로 추정됩니다.

미국에서 USMCA로 불리는 북미자유무역협정은 2026년 7월 1일부터 공식 합동 검토 및 재협상이 개시될 예정입니다. 그 결과는 극히 불확실하며, 미국, 캐나다, 멕시코 A&D 제조업체에 긍정적·부정적 양면에서 중대한 영향을 미칠 수 있습니다.

친환경 항공 및 항공우주

2025년은 민간 항공업계의 지속가능 항공 원년으로 자리매김할 수 있을 것입니다. 규제 환경이 변화하면서 업계가 시범 사업 단계를 넘어 본격적인 도입 단계에 진입하였기 때문입니다. 다만 풀어야 할 과제도 적지 않습니다. 주목할만한 동향은 다음과 같습니다 :

- **EU와 영국의 SAF 의무화 규정이 2025년 1월 1일부로 시행되었습니다.** 적어도 유럽에서 지속가능항공연료(SAF)는 더 이상 목표나 선택 사항이 아닌 의무가 되었습니다. 그러나 높은 미준수 부담금 구조로 인해 유럽에서의 SAF 가격은 기존 항공유 대비 5배에 달하며[23], 지속가능성을 위한 해법 자체가 경제적으로 지속 가능하지 않은 구조입니다.

- **국제항공운송협회(IATA)의 6월 발표에 따르면, SAF 생산량은 2025년 말까지** 전년 대비 2배 증가하여 200만 메트릭톤(25억 리터)에 도달할 것으로 예상됩니다. 인상적인 이정표이나, 이는 2025년 전 세계 항공사 총 연료 소비량의 불과 0.7%에 해당합니다.[24] SAF 산업은 생산 방식의 다변화가 필요합니다. 현재 승인된 SAF 정제 방식은 11가지이나, 그 중 단 하나(폐식용유, 폐동물성 유지 등을 원료로 전환하는 방식)가 2029년까지 예상 생산량의 80%를 차지합니다.[25]

- **전기수직이착륙기(eVTOL) 분야도 2025년 중요한 전환점을 맞이하였습니다.** Joby Aviation, Archer, Vertical Aerospace가 무인 시험비행에서 조종사 탑승 시연비행 단계로 전환하였습니다.[26] Beta Technologies의 Alia는 전기 항공기 최초로 상업 공항(JFK) 유인 비행과 파리 에어쇼 비행을 성공적으로 수행하였으며, 동 에어쇼에서 Republic Airways의 주문도 확보하였습니다.[27] 글로벌 eVTOL 항공기 시장은 2026년 기준 약 14억 달러 규모이며, 일부 전망에 따르면 2033년까지 80억 달러를 초과할 것으로 예상됩니다.[28] 업계는 2025년 6월 서명된 대통령 행정명령을 환영하였는데, 동 명령은 eVTOL 인증 절차 가속화와 상업용 eVTOL 및 방위 프로젝트(자율 전기 군용 화물기 등) 개발 촉진을 목적으로 합니다.[29] 항공택시는 2026년 여름 미국 26개 주에서 첫 상업 운항을 개시할 예정이며, 2028년까지 주요 시장으로 확대될 전망입니다.[30]

- **수소 동력 비행 분야도 진전이 있었습니다.** Airbus와 독일의 MTU Aero Engines는 2025년 6월 수소연료전지 추진 시스템 개발 가속화를 위한 협력에 합의하였습니다. 이는 2020년에 착수되어 2035년까지 무배출 상업용 항공기 실현을 목표로 하는 Airbus의 ZEROe 프로그램의 일환입니다.[31]

- 본 보고서의 이전 호에서도 다룬 바와 같이, 친환경 항공 추진 시스템의 발전이 더딘 만큼, 더 가볍고 연료 효율이 높은 항공기를 가능하게 하는 기술 혁신은 여객기 친환경화를 위한 SAF의 유망한 대안으로 남아 있습니다. **NASA와 Boeing은 2025년 첨단 날개 설계 시험을 가속화하고 범위를 확대하였습니다.** 이 프로젝트는 현재 협동체 항공기 대비 연료 소비량을 최대 30% 절감할 수 있는 신형 날개 개념의 실현 가능성을 입증하는 데 중요한 의미를 가질 수 있습니다.[32] 또 하나 주목할만한 혁신은 JetZero의 '전익기(all wing)' 개념으로, 상업용 여객기의 연료 효율을 50% 개선할 수 있는 설계입니다. JetZero는 미 공군으로부터 대규모 계약을 수주하고 United로부터 투자를 유치하였으며, 2027년 상업용 시연비행을 계획하고 있습니다.[33]

A&D Deal 현황

2025년 A&D M&A 시장의 전체 거래 규모는 290억 달러로, 2024년의 250억 달러 대비 증가하였으며, 5억 달러 이상의 거래가 비교적 높은 비중을 차지하였습니다. 메가딜은 소수에 그쳤으며, 방위 기술, 공급망 안보, 항공우주 제조 분야에 대한 집중이 두드러졌습니다.

주목할만한 Deal 및 동향: A&D 제조 및 인프라

2025년 미국 A&D 제조 및 인프라 분야의 주요 거래는 디지털 전환 확보, 공급망 수직계열화, 방위 기술 고도화를 목적으로 추진되었습니다.

- **사모펀드 Thoma Bravo는 2025년 4월 발표된 사업부 분리(carve-out) 거래를 통해 Boeing의 Digital Aviation Solutions 일부를 106억 달러에 인수하였습니다.** 인수 대상 사업부에는 Jeppesen, ForeFlight, AerData, OzRunways가 포함됩니다. 이번 거래는 비행계획 데이터 관리 및 기타 항공우주 소프트웨어를 포함한 디지털 인프라의 현재 가치를 보여주는 사례입니다.
- **Boeing의 Spirit AeroSystems 재인수는 기업가치(TEV) 85억 달러 규모의 주식교환 방식으로 2024년 말 발표되었으며,** 2025년에 거래가 최종 완료되었습니다. (거래 금액은 발표 연도인 2024년 기준으로 반영됩니다.) 이번 거래는 Boeing이 생산 안정화와 품질관리 강화를 위해 추진한 대규모 수직 재계열화 조치입니다.

- **AeroVironment는 약 41억 달러 규모로 BlueHalo 인수를 발표하였습니다.** 이번 거래는 방위 기술 분야의 지형을 재편할 가능성이 있으며, 미 국방부(DoD)의 Replicator Initiative에 대응하여 저비용·대량생산형(이른바 '소모성(attritable)') AI 기반 자율 시스템에 대한 집중을 조명하고 있습니다.

미국 외 지역에서는 이 분야의 주요 M&A 거래가 유럽 내 통합과 인도 주요 기업들의 유럽 시장 진출 의지를 반영하고 있습니다. 인도태평양 지역에서 빠르게 성숙하고 있는 글로벌 산업의 흐름을 고려할 때, 향후 유사한 거래가 추가로 이어질 가능성이 있습니다.

- **Eaton은 2025년 6월 영국 소재 Ultra PCS를 약 16억 달러에 인수하였습니다.** 항공우주 및 군용 차량 분야의 고신뢰성 제어 제품 선도 기업인 Ultra PCS를 통해 Eaton은 안전 시스템 포트폴리오를 보강하게 됩니다
- **인도의 Tata Motors는 2025년 7월 네덜란드에 본사를 두고 이탈리아에서 사업을 운영하는 Iveco Group N.V.를 약 44억 달러에 인수하였습니다**. Iveco가 방위 사업부를 이탈리아의 Leonardo에 매각한 이후 이루어진 이번 인수를 통해 Tata는 상용차 분야의 글로벌 리더로 부상하였으며, 유럽 및 중남미 시장에서의 입지를 강화하였습니다.

주목할만한 Deal 및 동향 : 상업용 항공

지난해 가장 주목할만한 거래는 미국 저비용 항공사 관련 건이었습니다. 최근 수년간 여객항공사(PAX carriers)가 직면해 온 과제는 여전히 지속되고 있으며, 그 중에서도 대형 항공사들이 초저가 운임 옵션을 잇따라 출시하면서 발생한 공급 과잉과 운임 압박이 가장 큰 요인입니다.

- **JetBlue와 United Airlines는 2026년 2월 10일 Blue Sky 파트너십을 정식 출범하였습니다**. 이를 통해 상호 항공편 예약, 마일리지 포인트 교차 적립, 일부 공항에서의 출발 시간대 조율 등이 가능해 졌습니다.[34]

Spirit Airlines는 2025년 6월 미국 교통부에 해당 거래의 승인 거부를 촉구하며, 동 거래가 반경쟁적이고 American Airlines와 Delta로 하여금 유사한 제휴를 추진하게 하여 미국 국내 항공사 간 통합을 더욱 심화 시킬 것이라고 주장하였습니다.[35] 한편, 이 파트너십은 2026년 3월 JetBlue 소속 조종사들이 계약 위반을 주장하며 제기한 소송에도 대응해야 합니다.[36] JetBlue에게 이번 United와의 제휴는, 2023년 연방 판사가 American과의 Northeast Alliance를 차단한 이후 사실상 구명줄과 같습니다. JetBlue는 코로나19 위기 이후 수익성 유지에 어려움을 겪어 왔으며, 최근 9개 분기 중 흑자를 기록한 것은 단 2개 분기에 불과합니다.[37]

- **저비용 항공사 Allegiant는 2026년 1월 Sun Country Airlines 인수를 발표하였습니다.** 거래 규모는 부채 포함 약 15억 달러이며, 2026년 3분기 또는 4분기에 완료될 예정입니다. 합병 후 회사는 미국 국내선 및 국제선 노선을 확대하고 보유 항공기를 200대 가까이로 늘릴 계획이며,[38] 이는 JetBlue 등 다른 저비용 항공사에 대한 경쟁 압박을 높일 수 있습니다.

- **미국 외 시장의 주요 상업용 항공 거래는 유럽 대형 항공사 간 통합이 지속되고 있음을 보여줍니다.** 레거시 항공사들이 유럽과 아시아 여객 시장의 통합 심화에 맞춰 노선 용량을 조정하고 있기 때문입니다. 오랫동안 예상되어 온 인도 양대 항공사 간 합병 역시 향후 수년간 인도태평양 지역에서 항공사 통합이 확대될 수 있음을 시사합니다.

- **Lufthansa는 2025년 1월 ITA Airways 지분 41%를 약 3억 5,000만 달러에 최종 인수하였으며,** 2033년까지 지분 100% 확보를 계획하고 있습니다. 이번 거래로 26개 회원사로 구성된 Star Alliance의 남유럽 지배력이 강화되며, ITA를 경쟁 얼라이언스인 SkyTeam으로부터 이탈시키는 효과가 있습니다.

- **Air France-KLM은 Scandinavian Airlines(SAS)에 대한 투자를 완료하여** 19.9%의 지분을 확보하였으며, 이를 통해 북유럽 노선 네트워크를 강화하였습니다. 이번 거래는 EU 시장의 강도 높은 규제 심사를 피하기 위해 유럽에서 중소형 거래가 늘어나는 흐름과 궤를 같이합니다.

- **Air India와 Vistara의 합병은 2024년 말 최종 완료되었으며,** 그 효과는 2025년 들어 본격적으로 나타났습니다. Tata 그룹 산하에 단일 항공사가 출범하였고(Singapore Airlines가 25.1% 지분 유지), 300대 이상의 항공기로 312개 노선을 운항하는 체제를 갖추었습니다.

2026년 4월, 유럽연합 집행위원회(EC)는 2004년 이후 개정되지 않았던 EU 합병 규정의 완화 초안을 발표하였습니다.[39] 이는 수십 년 만에 EU의 M&A 규제에 대한 가장 포괄적이고, 어쩌면 급진적이기까지 한 전면 개편이 될 수 있습니다. 새로운 체제하에서 경쟁 규제당국은 거래 심사 시 생산 능력과 투자 규모 양면에서 규모의 이점을 보다 긍정적으로 평가하게 됩니다. 명시적 목표는 미국 및 중국 경쟁사에 대항할 수 있는 글로벌 시장 지배력을 갖춘 기업을 육성하는 것입니다. (EC가 2019년 유럽 교통 인프라 양대 기업인 독일 Siemens와 프랑스 Alstom의 합병을 차단한 결정은 기회 상실의 상징적 사례로 남아 있으며, 이번 개혁안의 직접적 계기 중 하나였을 가능성이 높습니다.) 일부 회원국은 2월에 해당 제안에 대해 선제적 비판을 표명한 바 있으며,[40] 세부 내용은 향후 변화가 불가피합니다. 그럼에도, 특히 우크라이나 전쟁이 이번 조치를 둘러싼 논의에 크게 작용하고 있는 점을 고려하면, 향후 수년간 유럽 A&D M&A 환경, 특히 방위 제조 분야에서 급격한 변화가 나타날 것은 분명합니다.

상업용 항공 및 항공우주

주목할만한 Deal 및 동향 : 상업용 항공

- 유상여객킬로미터(RPK) 5.3% 증가하며 사상 최고치 경신
- Boeing, 600대 인도로 생산 완전 회복에 박차
- Airbus, 793대 인도하며 2024년 대비 4% 증가
- 산업 전체 신규 주문 2,000대 초과, 수주잔고 약 15,000대에 근접하며 금액 기준 사상 처음으로 1조 달러 돌파
- 상업용 항공기 평균 기령 15년으로 역대 최고 수준, 공급은 여전히 제약 지속

상업용 항공 및 항공우주 : 성과개요

Airbus는 2025년 793대의 항공기를 인도하였으며,[41] 2024년 대비 4% 증가하였으나 2019년 최고 기록인 863대 대비로는 여전히 8% 낮은 수준입니다. 이는 주로 엔진을 중심으로 한 공급망 제약에 기인합니다. Boeing은 2025년 600대를 인도하였으며,[42] 53일간의 파업으로 생산 차질을 겪었던 전년도 348대 대비 큰 폭으로 증가하였습니다. 다만 2018년 최고 기록인 806대와 비교하면 여전히 26% 낮은 수준입니다.

2025년 신규 항공기 주문은 총 2,000대를 초과하였으며, OEM의 공급 제약이 지속되는 가운데 수주잔고는 15,000대에 근접하였습니다. 이는 현재 생산 속도 기준으로 10년 이상의 물량에 해당합니다. Boeing은 1,173대의 주문을 기록하였으며,[43] 여기에는 Qatar Airways의 최대 210대 규모, 960억 달러에 달하는 대형 주문이 포함됩니다.[44] 이에 비해 Airbus의 주문은 889대였습니다.[45] Boeing의 수주량이 Airbus를 상회한 것은 2018년 이후 처음입니다.

기록적인 수요와 지속적인 생산 제약으로 항공기의 운항 기간이 길어지고 있습니다. 상업용 여객기의 평균 기령은 역대 최고인 15년으로 추정됩니다. 노후 여객기의 증가는 고수익 부품 및 유지·보수·정비(MRO) 서비스 기업에게 호재이나, 다수 시장에서 MRO 수용 능력에 부담이 나타나기 시작하였습니다. 애프터마켓 성장은 사실상 수요와 신규 항공기 생산 간 격차를 메우는 역할을 하고 있습니다. 다만 MRO 수요가 수용 능력을 초과하기 시작하면서, 전반적인 항공 수요가 머지않아 MRO 수용 능력마저 넘어서 항공사들이 소비자 수요에 대응하는 데 한계가 올 수 있다는 우려가 제기되고 있습니다.

상업용 항공기 제조 산업의 수주잔고 금액은 2025년 1조 1,000억 달러를 기록하며 사상 최고치를 경신하였고, 전년 대비 11% 증가하며 사상 처음으로 1조 달러를 돌파하였습니다. 참고로 연간 예산이 1조 달러를 넘는 국가는 전 세계에서 3개국에 불과합니다. 수주잔고 총량 15,000대는 과거 최고 생산 수준 기준으로도 약 9년치 물량에 해당합니다.

도표 5: 항공기 수주 잔고 (단위: $10억)

	25.12.31	24.12.31	23.12.31	22.12.31
Boeing	$567	$435	$441	$330
Airbus	$540	$559	$531	$410

출처: The Boeing Co. 2025 annual report; Airbus Group 2025 annual report

도표 6: 항공기 수주 잔고 (단위: 대수)

	Boeing	Airbus	합계
순 주문	1,173	889	2,062
인도	600	793	1,393
수주잔고 (25.12.31 기준)	6,100+	8,754	14,854+

유상여객킬로미터(RPK) 5.3% 증가, 사상 최고치 경신. 2025년, 국제항공운송협회(IATA)에 따르면 여객 수요의 핵심 지표인 유상여객킬로미터(RPK)는 5.3% 증가하며 사상 최고치를 기록하였습니다.[46] (RPK가 팬데믹 이전 수준을 처음 초과한 것은 2024년입니다.) 좌석이용률도 83.6%로 사상 최고치를 경신하였습니다(국제선과 미국 국내선 간 차이는 0.1%에 불과).[47] 2025년 국제선 수요는 전년 대비 7.1% 증가한 반면, 미국 국내선 RPK는 2.4% 증가에 그쳤습니다.[48] 공급좌석킬로미터(ASK) 기준 총 공급량도 이에 상응하여 5.3% 증가하였습니다(국제선 6.8%, 국내선 2.5%).[49] 이는 2025년 여객항공사들의 공급이 수요에 맞춰 효율적으로 운용되었음을 시사합니다. 만석 운항이 수익성을 좌우하는 시대에 여객 산업에 긍정적인 신호입니다.

지역별 주요 동향을 보면, 아프리카 지역은 RPK 9.4% 증가와 함께 전 지역 중 가장 높은 좌석이용률 증가폭을 기록하였습니다(다만 2025년 전 세계 RPK 비중은 2.2%에 불과).[50] 아시아 태평양 지역은 RPK 7.8% 증가에 전 세계 점유율 34.5%로 가장 높았으며, 모든 지역 중 가장 빠른 성장률과 최고 좌석이용률로 2025년을 마감하였습니다.[51] 반면 북미 지역은 여객 수송량 및 공급량 모두에서 전 지역 중 가장 낮은 성장률을 기록하였습니다.[52]

글로벌 항공 화물 시장은 2025년 화물톤킬로미터(CTK) 기준 전년 대비 3.4% 성장하며 사상 최고치를 기록하였습니다.[53] 공급(유효화물톤킬로미터, ACTK 기준)도 3.7% 증가하며 이에 상응하였습니다.[54]

업계가 미국의 소액면세(de minimis) 관세 면제 폐지와 미국이 무역 상대국에 부과한 다양하고 수시로 변경되는 관세 인상 조치에 대응해야 했던 점을 고려하면, 항공 화물 산업은 높은 적응력과 회복력을 입증하였습니다. 아시아와 유럽 간 운송 수요의 증가는 주로 전자상거래의 견조한 성장에 힘입은 것으로, 미국-아시아 간 교역량 감소를 상쇄한 것으로 보입니다.

도표 7: 상업용 항공우주 주요 실적 (YoY % 변화)

	2025	2024	2023	2022
유상여객킬로미터 (RPKs)	+5.3%*	+10.4%	-6%**	-31%**
좌석이용률 (Passenger load factor)	83.6%*	83.5%	82.3%	65.1%
화물 톤-킬로미터 (CTKs)	+3.4%*	+11.3%	-2.2%	-8.2%
적재량 (Load)	47.1%	45.9%	44%	53.8%

출처: IATA
*역대 최고치 **2019년 대비

상업용 항공 및 항공우주: 주목할만한 동향 및 전망

IATA는 2026년 RPK 성장률을 4.9%,[55] 화물 성장률을 2.6%로 전망하고 있습니다.[56] 그러나 RPK 성장률에 대한 IATA 추정치는 2026년 말 시점에서 보면 지나치게 낙관적이었던 것으로 판명될 가능성이 높습니다. 중동 분쟁으로 글로벌 주요 항공 허브를 경유하는 물량이 크게 감소하였으며, 이러한 상황은 적대 행위가 지속되는 한 계속될 것으로 보입니다. 이보다 더 중요한 요인은 앞서 언급한 항공유 가격의 급등으로, 전 세계적으로 대규모 항공편 감축이 이루어지고 있습니다. 다만 화물 부문에 대한 IATA 성장률 전망은 상대적으로 정확할 수 있는데, 화물 운임 상승에도 불구하고 화물 수요는 여객에 비해 비교적 비탄력적이기 때문입니다.

4.9% ↑

IATA, 중동 분쟁 영향 반영 이전 기준 2026년 RPK 성장률 4.9% 전망

Airbus는 2026년 인도량을 약 870대로 확대할 계획이며,[57] 전년 대비 10% 증가로 생산 신기록에 해당합니다. A320 계열 생산량도 2027년까지 월 70-75대로 추가 확대할 계획입니다.[58] 2025년 10월, 미국 연방항공청(FAA)은 Boeing의 737 생산 상한을 월 42대로 상향 조정하였습니다.[59] Boeing은 2026년 총 670-700대를 인도할 것으로 예상되며,[60] 전년 대비 12-17% 증가에 해당합니다. 동사는 2043년까지 업계 전체 인도량을 44,000대로 전망하고 있습니다.[61] 한편, Boeing은 궁극적으로 737 MAX를 대체할 신형 협동체 항공기 개발의 초기 단계에 있는 것으로 알려져 있으며, 향후 주목해야 할 프로그램입니다.[62]

IATA는 글로벌 항공 화물 시장의 성장률이 내년에는 2.4%로 소폭 둔화될 것으로 전망하고 있으며, 코로나19 팬데믹과 그 여파로 인한 이례적인 수익률 급등이 점차 완화되면서 업계가 과거 추세선으로의 안정적인 회귀를 지속하고 있는 것으로 분석됩니다.

여객 및 화물 항공사의 향후 성장 궤적은 현재 그 어느 때보다 긴밀하게 연결되어 있습니다. Boeing과 Airbus 양사가 제시한 증산 계획에도 불구하고, 신규 여객기 생산은 수요를 따라잡지 못하고 있으며, 항공사들은 구형 항공기의 운항 기간을 계속 연장해야 할 것입니다. 이에 따라 여객 및 화물 양 부문에서 상업용 항공기의 평균 기령은 더욱 높아질 전망입니다. 글로벌 화물기의 상당 부분이 통상적으로 퇴역 여객기를 전환한 기체로 구성되어 있는 만큼, 노후 항공기의 MRO 과제는 향후 수년간 화물 운송 업체에게 특히 복합적이고 중대한 문제가 될 수 있습니다. 신규 항공기 인도가 수요에 지속적으로 미치지 못하는 상황에서, 애프터마켓 부품 및 서비스 부문은 앞으로도 상당한 성장을 이어갈 것으로 예상됩니다. 이에 따라 높은 애프터마켓 매출 비중이 지속되는 가운데, 2026년은 민간 항공 전반에 걸쳐 두 자릿수 매출 성장과 영업이익률 확대가 예상되는 한 해가 될 것으로 전망합니다.

장기적으로 상업용 항공의 전망은 지속적으로 긍정적입니다. 현재 전망치는 연평균 성장률(CAGR) 약 4%, 즉 GDP 성장률 전망 대비 약 60% 높은 수준입니다. 향후 수십 년간 업계는 혁신과 탄소 순배출 제로(net-zero) 목표에 기여하는 신제품 개발에 집중할 것입니다. 향후 20년간의 수요 전망은 약 44,000대의 신규 항공기 인도와 약 8조 달러 규모의 서비스 시장을 뒷받침하고 있습니다.

향후 중요한 의미를 지닌 기타 주목할만한 동향은 다음과 같습니다 :

- **미국 비즈니스 항공 부문은 2025년 급성장하여 50개 주 중 47개 주에서 전년 대비 운항 횟수가 증가하였습니다.** NetJets, Flexjet 등 주요 업체를 포함한 지분 공동소유(fractional ownership) 운영사가 성장을 주도하였으며, 동 부문 활동량은 약 10% 증가하였습니다. 미국 기업들이 항공기 전체 소유 방식에서 벗어나 지분 계약의 유연성을 택하는 방향으로 뚜렷하게 전환하고 있습니다.[63] 이러한 추세는 제조 부문에도 중요한 영향을 미치고 있습니다. Bombardier,[64] Gulfstream,[65] Textron[66] 모두 보유 수요 증가에 대응하여 2025년 기록적인 인도 실적을 달성하였습니다.

- **Alaska Airlines는 1월 Boeing 항공기 110대 구매 계획을 발표하였습니다.** 이는 2024년 Hawaiian Airlines 인수를 기반으로 한 야심찬 성장 전략의 토대입니다. Alaska 역사상 최대 규모의 주문이며, 미국 외 노선을 포함한 확장을 뒷받침하게 됩니다.[67]

- **Spirit Airlines는 2026년 5월 2일 운항을 종료하였습니다.**[68] 코로나19 팬데믹 이후, Spirit 스스로가 부분적으로 개척한 치열한 미국 저비용 여객 시장에서 발판을 찾기 위한 오랜 사투가 이로써 마무리되었습니다. 급등한 연료비가 동사의 운명을 결정지었습니다. 운항 종료 이전에 Frontier(2022년 및 2025년 12월[69]), JetBlue(2024년)와의 합병 시도 실패, 2024년과 2025년 파산 신청, 2026년 2월 부채 구조조정 시도,[70] 미국 정부가 5억 달러를 투자하며 최대 90% 지분 취득 권리를 확보하는 긴급 구제 계획[71] 등이 있었습니다. Spirit의 17,000명 직원을 업계가 흡수할 수 있을지, 본거지 공항인 Fort Lauderdale-Hollywood 국제공항이 영업 손실을 어떻게 보전할 것인지는 여전히 과제로 남아 있습니다.[72] Spirit은 보유 항공기의 약 4분의 1만 소유하고 나머지는 리스 중이나, 자산에는 항공기, 엔진, 부품, 토지, 건물, 그리고 가치 높은 미국 출발 슬롯이 포함됩니다. 2025년 8월 파산보호 법원 신청서에서 Spirit은 부채 81억 달러, 자산 86억 달러를 보고하였으며, 이는 채권자들에게 일정 부분 안도 요인이 될 수 있습니다.[73] Spirit 폐업의 즉각적 수혜자는 JetBlue로 보이며, JetBlue는 이미 Spirit의 구 본거지 공항에서 24개 이상의 신규 출발편을 발표하였습니다.[74]

- 미국 여객 부문의 수익성이 지속적으로 압박 받고 있는 시대에, 항공사들에게 다소 위안이 될 만한 전망이 있습니다. 항공기 뿐만 아니라 탑승객도 가벼워질 수 있다는 것입니다. 최근 한 연구에 따르면, GLP-1 체중감량 약물의 광범위한 처방으로 미국 항공사들의 연간 연료비가 최대 5억 8,000만 달러까지 절감될 수 있는 것으로 추산됩니다.[75]

방위산업

핵심 시사점

- 수요 급증으로 수주잔고는 2025년 14% 증가하였으며 지난 3년간 50% 이상 증가하여 9,480억 달러로 사상 최고치를 기록함
- 미국 방산 매출은 6% 증가에 그쳐 수요 대비 크게 뒤처지며, 매출이익률(ROS)은 9% 수준
- 유럽 매출은 2년 연속 13% 증가, 매출이익률(ROS) 10.2% 기록

방위산업 : 성과 개요

2025년 글로벌 방위비 지출은 또다시 사상 최고치를 경신하였습니다. 수요는 생산능력을 초과하며 계속 급증하고 있습니다. 그러나 인도량 증가는 생산 및 공급망 과제와 최근의 인플레이션으로 인해 완만한 수준에 머물고 있습니다. 이에 따라 상위 11개 주요 방위산업체의 수주잔고는 지난 3년간 50% 이상 증가하였습니다. 업계는 중동과 우크라이나에서의 작전 템포에 대응하고, 효과적인 억지력 확보를 위한 무기 비축량을 보충하기 위해 생산능력과 생산량의 확대가 시급히 요구되는 상황입니다.

미국 상위 방산업체의 매출은 전년 대비 6% 증가하였습니다. 대부분 한 자릿수 매출 성장률에 머물렀으며, Boeing Defense and Space만이 14%로 유일하게 두 자릿수 증가율을 기록하였습니다.

13%

유럽 방산업체,
매출 13% 증가 기록

급증하는 수요를 고려할 때 이러한 완만한 증가는, 현재도 지속되는 공급망 이슈 뿐만 아니라 장기적이고 복잡하며 자본 집약적인 특성을 지닌 방위 산업(항공 및 우주 기반 시스템 포함)의 생산 특성을 반영합니다. 미국에서 가장 중요한 과제 중 하나는 정부 계약의 구조적 특성입니다. 생산 계약은 일반적으로 연간 단위의 자금 배정에 의존하며, 다년 계약은 통상 프로그램 개발에 한해서만 체결됩니다. 이로 인해 투자의 장기적 특성과 계약의 단기적 특성 간에 심각한 불일치가 발생하고 있습니다. 미 국방부(DoD)는 가장 긴급한 분야인 탄약 생산에 장기 계약을 부여하는 방식으로 이 문제에 대응하고 있습니다. 나아가 미 국방부가 목표로 하는 탄약 생산 속도 400% 확대를 위해서는 수백억 달러 규모의 자본 투자가 필요합니다. 이러한 대규모 설비투자(capex)를 집행하고 다층 공급망 전반에 걸쳐 조율하는 작업은 복합적이며 시간이 많이 소요되어, 수년이 걸릴 것으로 예상됩니다.

유럽 방산업체들은 2년 연속 13%의 매출 증가율을 기록하며, 미국 방산업체보다 빠른 속도로 생산량을 확대하였으며, 이는 최근 수년간 일관된 추세입니다. 유럽 방산업체 중 4곳은 두 자릿수 매출 증가율을 기록하였으며, Airbus Defence and Space and Helicopters가 17%로 가장 높았습니다. 유럽의 매출 성과는 방위 자립화 추진이라는 큰 흐름 속에서, 우크라이나 방위를 위한 생산 확대를 뒷받침하고자 EU 및 NATO 전반의 방위예산이 증가하고 있는 상황을 반영합니다.

전 세계 상위 11개 방산업체의 영업이익은 46% 증가하였으나, 영업이익률은 9.4%에 머물렀습니다. 이익 증가분의 약 절반은 Boeing이 전년도 여러 개발 프로그램에서의 대규모 손실로부터 거의 손익분기점 수준까지 회복한 데 기인합니다. Airbus 또한 우주 프로그램 관련 비용 감소로 상당한 이익 개선을 보고하였습니다. 다만 이러한 개선은 Northrop Grumman의 B-21 Raider 스텔스 폭격기 관련 추가 비용 반영으로 일부 상쇄되었습니다. Rolls-Royce Defence는 14.4%의 영업이익률로 업계 최고 수준을 유지하였으며, 2024년의 14.2%에서 소폭 상승하였습니다.

도표 8: 방위 수주 잔고 (단위: $10억)

	25.12.31	24.12.31
Lockheed Martin	$194	$176
Raytheon	$103	$93
BAE Systems	$99	$99
Northrop Grumman	$96	$92
General Dynamics (excl. Gulfstream)	$96	$71
Airbus Defence, Space & Security	$90	$77
Boeing Defense, Space & Security	$85	$64
Thales	$60	$55
Leonardo	$53	$48
L3Harris	$38	$34
Rolls-Royce Defense	$23	$22
총계	**$937**	**$831**

출처: 기업별 사업보고서

방위산업: 주목할만한 동향

2025년 글로벌 방위비 지출은 2조 6,000억 달러로 사상 최고치를 경신하였으며, 이는 2024년 대비 6.9% 증가한 수치입니다. 미국 군수 판매도 3,310억 달러로 사상 최고치를 기록하였는데, 해외군수품판매(FMS) 1,040억 달러, 직접상업판매(DCS) 2,270억 달러로 구성됩니다. 백악관은 2027 회계연도 국방예산으로 1조 5,000억 달러를 제안하였습니다.

미국 방위 제조 분야의 주요 동향은 다음과 같습니다 :

- **L3Harris Technologies는 2026년 1월, 미사일 부문을 별도 상장 기업으로 즉시 분사할 계획을 발표하였습니다.** 이는 미 국방부(DoD)의 10억 달러 소수 지분 투자를 기반으로, 미국 및 동맹국을 위한 Patriot, Thaad, Tomahawk 미사일 부품을 포함한 로켓 부품 생산 확대를 목적으로 합니다. 동사는 또한 우주 추진 사업 일부의 과반 지분을 사모펀드 AE Industrial Partners에 매각할 계획도 발표하였습니다.[76] 같은 맥락에서, Lockheed Martin도 1월에 Patriot 요격미사일 생산량을 연간 약 2,000발로 3배 이상 확대하기로 합의하였으며, 7년간 DoD 물량 보장을 조건으로 Patriot 미사일 공장 확장을 자체 자금으로 추진합니다.[77] 미 국방부가 현재 요구하는 것은 생산능력 확대에 따른 즉각적 성과임이 분명합니다.

- 1월 9일, **트럼프 대통령은 미국 방산업체의 자사주 매입, 배당금, 임원 보수를 제한하는 행정명령에 서명하였습니다.** 이는 표면적으로 조달 가속화와 설비투자(capex) 촉진을 통해 미국 방위산업 기반을 활성화하려는 행정부 차원의 조치입니다.[78] 미 국방부는 이미 기업 성과에 따라 인센티브 부여, 보상, 제재 등 다양한 수단을 보유하고 있으나, 이러한 접근 방식은 전례가 없습니다. 동 행정명령은 충분히 광범위하고 모호하여, 실제 시행은 계약업체에 요구되는 핵심 성과지표에 대한 DoD의 정의에 크게 좌우될 것입니다. 기존 계약에 대한 중대한 수정과 함께, 신규 입찰 및 계약에 관련 조항이 의무적으로 반영될 것으로 예상됩니다.

- Boeing의 F-47 1급기밀 '제공권 우위(air superiority)' 전투기 프로그램은 2028년 첫 시험비행, 2030년대 실전 배치를 목표로 하고 있습니다.[79]

- 이와 밀접하게 연관된 F/A-XX 6세대 타격 전투기 프로그램은 Boeing과 Northrop Grumman이 경합 중이며(Lockheed Martin은 2025년 탈락[80]), 수차례 지연을 거쳐 현재까지 개념 설계 단계에 머물러 있습니다.[81]

- 한편, **Northrop Grumman의 B-21 Raider**는 2025년 9월 중요한 이정표를 달성하였습니다. 프로그램 내 2번째 기체가 초도비행을 완료하였고, 공중급유 등의 분야에서 시험을 성공적으로 이어가고 있습니다.[82]

- **YFQ-42A(General Atomics)와 YFQ-44A(Anduril)는** 미 공군 최초의 협력전투기(Collaborative Combat Aircraft, CCA) 시제기입니다. F-35 등 유인 전투기와 함께 공대공 전투를 수행하도록 설계된 새로운 범주의 자율 무인 전투기로,[83] 양 기체 모두 2025년 첫 시험비행에 돌입하였으며 2026년에도 시험을 계속할 예정입니다.[84]

- **Golden Dome** 미사일 방어 시스템은 아직 거의 전적으로 개념 단계에 머물러 있으나, 2027 회계연도 국방예산안에 Golden Dome를 포함한 '대통령 우선순위'라는 새로운 예산 범주를 신설한 점은 주목할 필요가 있습니다. 행정부가 예산안의 의회 통과 과정에서 동 프로그램 예산 확보를 최우선으로 추진하겠다는 의지의 신호일 수 있습니다.[85]

- **우크라이나는 2024년 말부터 유럽이 공급한 첫 F-16 전투기를 수령하여** 실전에 투입하였으며, 네덜란드, 덴마크, 노르웨이, 벨기에가 인도를 주도하였습니다. 유럽이 키이우(Kyiv)에 공군력을 지원한 분수령적 사건입니다. 동 기종은 Lockheed Martin이 여전히 생산 중이며 2020년대 후반까지 국제 주문도 확보하고 있어, MRO 공급 관점을 포함하여 동사에 유리하게 작용할 전망입니다.[86]

- **프랑스, 독일, 스페인은 6세대 미래전투항공시스템(Future Combat Air System, FCAS) 공동 개발을 추진하고 있으며, 차세대전투기(Next-Generation Fighter, NGF)는** 2020년대 후반 시제기 비행시험 일정에 맞춰 순조롭게 진행하고 있습니다. 동 프로그램은 2040년경까지 NGF와 연결형 무인 원격 운용체를 실전 배치하는 것이 목표입니다.[87]

- 같은 맥락에서, **영국-이탈리아-일본 글로벌전투항공프로그램(Global Combat Air Programme, GCAP)** 역시 6세대 스텔스 전투기로, 2025년 조직 구조를 공식화하고 설계를 구체화하였습니다. 참여 유럽 기업들(BAE Systems, Leonardo, MBDA)은 활동을 본격화하고 있으며, 2035년 실전 배치를 목표로 순조롭게 추진 중입니다.[88]

방위산업 : 전망

2026년 방위산업의 핵심 과제는 생산 확대와 수주잔고 인도입니다. 리드타임이 길고 복잡한 산업 특성상 이는 매우 어려운 도전입니다. 생산 확대의 긴급성이 지속되는 가운데, 2026년에는 생산량이 소폭 증가할 것으로 예상되며, 미국 기업은 한 자릿수 후반대, 유럽은 두 자릿수 성장을 이어갈 전망입니다.

공급망 성과와 인력 안정성은 업계 전반에서 개선되고 있으나, 당분간 주요 제약 요인으로 남을 가능성이 높습니다. 글로벌 A&D 생태계에는 약 13,000개 기업이 존재하며, 대부분이 단일 공급원(sole-source) 업체입니다. 가장 큰 과제는 이들이 조율된 방식으로 투자를 확대하고 생산을 늘리도록 유인하는 것입니다.

인건비 상승은 수익성에 지속적 부담이 될 것입니다. 기존 다수 노동계약에서 향후 수년간 한 자릿수 후반대의 급여 및 복리후생 인상을 규정하고 있기 때문입니다. 수익성과 영업이익률 전망에 영향을 미치는 또 하나의 불확실성은 최근 수년간 발생한 것과 같은 대규모 프로그램 비용의 추가 반영 가능성입니다. 지속적으로 높은 수요와 제약 요인의 전반적 개선을 고려할 때, 2026년에는 일정 수준의 마진 확대가 예상되며 업계 전체 영업이익률은 10%를 상회할 것으로 전망합니다.

글로벌 안보 환경은 여전히 매우 역동적입니다. 전 세계에서 지속되는 위기 상황은 방위 제조 및 지출을 선도하는 대부분 국가의 국방 정책에 상당한 파급효과를 가져올 것으로 보입니다.

트럼프 행정부는 2027 회계연도 국방예산으로 1조 5,000억 달러를 제안하였으며, 이는 2026년 승인된 9,010억 달러 대비 약 3분의 2 증액에 해당합니다.[89] 의회의 승인 여부는 불확실한데, 미국 재정적자 및 국가부채에 대한 영향, 그리고 비국방 지출 삭감 요청에 대한 우려가 있기 때문입니다.[90] 의석이 팽팽히 나뉜 의회에서 중간선거를 앞둔 해라는 점도 승인을 더욱 어렵게 만들 수 있습니다.[91]

그럼에도 불구하고, 지정학적 긴장이 고조되고 있는 상황을 고려할 때 미국 방위비 지출이 상당히 증가할 가능성은 최소한 존재합니다. 유럽의 방위예산 역시 빠르게 증가하고 있으며, 대륙 전체가 안보 자립 강화를 추진하고 더 많은 NATO 회원국들이 GDP 대비 5%의 방위비 지출 목표를 향해 나아가고 있습니다.

나아가, 미국을 비롯한 전 세계의 방위 조달 및 제조 패러다임은 급격하고 강도 높은 변화의 기로에 서 있을 수 있습니다. 2026년 4월, 미 국방부 고위 관계자들이 Ford, GM 등 자동차 제조업체를 포함한 비방산 기업들에 무기 및 기타 군수물자 생산을 시작하도록 유인하는 이니셔티브를 개시한 것으로 보도되었습니다. 이러한 방식으로 방위산업 제조 기반을 민간 공장까지 확대하는 것이 전례가 없는 일은 아니나, 그 전례는 제2차 세계대전입니다. 미 국방부가 미국 민간 경제의 일부를 장기적, 또는 영구적 전시 체제로 전환하는 것이나 다름없는 정책을 검토하고 있다는 것은, 우크라이나와 중동 분쟁으로 핵심 탄약 비축량이 얼마나 심각하게 고갈되었는지를 보여주는 척도입니다.[92] 동시에, 중동 전역의 미군 기지와 방공 인프라에 대한 이란의 드론 및 미사일 공격으로 최소 17개 시설이 피해를 입었으며, 복구에 수백억 달러가 소요될 것으로 잠정 산출됩니다. 적대 행위가 최종 종결되는 대로 미국 A&D 제조업체들은 펜타곤으로부터 이 복구 작업을 주도하도록 요청받을 가능성이 높습니다.[93]

더 넓은 시각에서 보면, 우크라이나와 중동에서의 전쟁은 성격이 매우 다르지만, 전쟁 그 자체의 본질이 향후 어떻게 변화할 것인가라는 근본적인 질문을 제기하고 있습니다. 중동에서 미국과 이스라엘은 대당 수백만 달러에 달하는 요격 미사일을 발사하여 이란의 Shahed 드론을 격추해야 하는 상황에 놓여 있습니다. 해당 드론은 대당 약 35,000달러에 불과하지만 수백만 달러 규모의 피해를 입힐 수 있는 것으로 추정됩니다.[94] 이는 누가 보더라도 지속가능한 전략이 아닙니다. 한편, 드론 전쟁과 대드론 기술, 그리고 역대 드론 기술의 지속적인 발전은 2025년 초까지 우크라이나 전장에서 완전한 포화 상태에 도달하였습니다.[95] 우크라이나의 전선은 더 이상 선(線)이 아니라, 드론을 제외하고는 거의 아무것도 이동할 수 없는 두 개의 거대한 병렬 '킬존(kill zone)'이 되었습니다. 펜타곤이 이 변화를 얼마나 심각하게 받아들이고 있는지를 보여주는 한 가지 징후는, 2027년 말까지 미 육군 모든 사단에 드론 능력을 부여하는 신규 프로그램입니다.[96]

이 두 전쟁은 매우 성격이 다르지만, 동시에 같은 맥락을 지녔습니다. 2026년 3월, 이제 글로벌 '드론 강국'으로 평가받는 우크라이나는 페르시아만 주변국들과 드론 무기, 기술, 전문지식을 제공하는 방공 계약을 신속하게 체결하였습니다.[97] 보다 근본적인 차원에서 두 분쟁이 공유하는 것은 진단적 성격입니다. 우크라이나 전쟁은 4년에 걸쳐, 중동 분쟁은 불과 4주 만에, 각기 다른 정도이기는 하나 드론 위협이 지배하고 어느 쪽에도 명확한 승리의 경로가 보이지 않는 비대칭적 소모전으로 진화하였습니다. 우크라이나 전쟁은 현재 교착 상태로 보입니다.

미국과 NATO 동맹국을 포함한 전 세계 주요 군사 강국들은 전차, 포병, 함정 및 기타 재래식 무기의 방대한 전력에 대한 이들의 투자가 과연 유효한지에 대해 어려운 질문을 던져야 합니다. 이들 중 일부는 이미 사실상 구식이 되었을 수 있으며, 이를 유지, 현대화, 보충하는 데에는 막대한 비용이 소요됩니다. 국가 간, 국가 내부, 또는 국가와 비국가 행위자 간의 미래 전쟁은 우크라이나와 중동 분쟁의 융합된 형태와 유사해질 것인가? 만약 그렇다면, 수정이 필요한 것은 이 무기 조달 프로그램이나 저 무기 조달 프로그램이 아니라, 전략적·전술적 가정의 전체 패러다임에 대한 근본적인 재고가 요구되며, 더 이상 지체할 시간이 없습니다.

우주

핵심 시사점

- 글로벌 궤도 발사 활동 사상 최고치 기록, 317회 성공
- NASA, 반세기 만의 첫 유인 달 탐사 임무인 Artemis II로 이정표 달성
- Firefly, Blue Origin, Kuiper Systems, SpaceX, 중국의 Guowang 모두 물류 및 기술 측면에서 중요한 성과 달성

우주 : 성과 개요

주로 위성 산업을 지원하는 궤도 발사 활동이 지난해에도 인상적인 성장을 이어간 가운데, 글로벌 우주 부문은 여러 눈부신 성과도 기록하였습니다.

2025년 궤도 발사 활동은 또다시 사상 최고치를 경신하였습니다. 전 세계 발사 횟수는 330회, 이 중 317회가 성공(96%)하였으며, 이는 2024년의 기록인 261회 대비 26% 증가한 수치입니다. 현재 추세대로라면 2026년에는 하루 평균 1회 이상의 발사가 이루어질 것으로 예상됩니다. 미국이 198회(60%)로 가장 많은 발사를 수행하였으며, 중국이 93회(28%)로 그 뒤를 이었습니다. SpaceX는 2025년 165회의 발사를 완료하였으며 전량 성공하였습니다. 이는 2024년의 134회 대비 23% 증가한 수치로, 시장 점유율 50%에 해당합니다.

우주 분야 최대 뉴스는 NASA에서 나왔습니다. 2026년 4월 10일, Artemis II가 10일간의 달 궤도 임무를 성공적으로 완수하였으며, 이는 1972년 Apollo 17 이후 저궤도 밖으로의 첫 유인 비행입니다.[98] 이번 임무는 4명의 승무원(캐나다 우주비행사 1명 포함)을 인류 역사상 가장 먼 심우주까지 도달시켰습니다.[99] Artemis II는 무엇보다 향후 Artemis III 달 착륙을 위한 총연습으로서, 핵심 비행, 항법, 생명유지 시스템을 시험하였습니다. 또한 이번 플라이바이를 통해 아직 탐사가 거의 이루어지지 않은 달 뒷면에 대한 고해상도 사진, 영상, 승무원 관측 결과 등 100기가바이트 이상의 데이터가 전송되었으며,[100] 이는 행성 과학에 대한 주요 기여입니다. NASA는 현재 유인 달 착륙 임무인 Artemis III(2027년 예정)에 목표를 설정하고 있습니다. 다만 2026년 4월 19일 Blue Origin New Glenn 발사의 치명적 실패는 NASA의 일정에 차질을 줄 수 있습니다.[101]

한편, 이와 대조적으로 러시아 우주 프로그램은 급격한 쇠퇴 조짐을 보이고 있습니다. 2025년 12월에는 국제우주정거장(ISS)에 우주비행사와 화물을 보내는 데 사용해 온 발사대가 심각한 손상을 입었습니다. 이 사고는 ISS의 미래를 명백히 위태롭게 합니다. 러시아의 반세기 된 Soyuz 시스템은 모두 노후화되었으며, 우크라이나 침공으로 인해 러시아 국영 우주기관인 Roscosmos의 자원이 크게 전용된 것으로 보입니다. 러시아의 마지막 성공적인 로봇 과학 임무는 40년 전이었습니다. 가장 최근의 시도인 2023년 Luna-25 탐사선은 달 표면에 추락하며 임무가 중단되었습니다.[102]

우주 : 주목할만한 동향 및 전망

정부 주도 기관과 상업 우주 기업 모두 2025년과 2026년 초에 중요한 진전을 이루었습니다. 상업 우주와 국가 우주 사업의 통합은 범위, 속도, 야심 모든 면에서 빠르게 진전되고 있습니다.

- 2025년 1월 16일, **Blue Origin의 New Glenn 로켓이 초도비행을 완료하였습니다.** 두 번째 비행에서는 1단 로켓을 드론십 착륙 방식으로 성공적으로 회수하였으며, 이로써 Blue Origin은 SpaceX에 이어 로켓 1단 회수에 성공한 두 번째 기업이 되었습니다.

- 2025년 3월 2일, **Firefly의 Blue Ghost 달 착륙선이 매우 성공적인 임무를 수행하였으며,** 이는 1972년 Apollo 17 이후 최초의 성공적인 달 착륙입니다. Firefly는 또한 2025년 8월 성공적인 IPO를 완료하였습니다.[103] (이 밖에 여러 기업이 무인 달 착륙을 시도하였으나 성공하지 못하였습니다.)

- 2025년 10월 13일, **SpaceX는 역대 최대 규모로 제작된 로켓인 Starship**의 11번째 시험비행을 수행하였습니다. 이번 매우 성공적인 임무에서 상승, 상단 점화, 준궤도 비행 및 인도양에서의 제어 착수가 달성되었습니다. Starship의 향후 계획에는 대형 위성 탑재, NASA의 Artemis III 프로그램과의 통합을 통한 유인 달 귀환, 그리고 궁극적으로 화성 임무가 포함됩니다.

- Amazon의 위성 사업 부문인 Kuiper Systems는 3,000기 규모로 계획된 위성 군집 발사를 개시하였습니다.

- 중국의 위성 기업 Guowang 역시 13,000기 규모로 계획된 위성 군집 발사를 시작하였습니다.

상업 우주 부문의 글로벌 경쟁력 전망에 중요한 함의를 지닌 주요 동향으로는 대형 합병과 대형 IPO에 주목해야 합니다 :

- 2025년 10월 **23일, Airbus, Thales, Leonardo는 자사 우주 사업부를 합작투자(JV)로 통합하는 양해각서(MOU)를 발표**하였습니다. 이들의 목표는 글로벌 경쟁이 가능한 규모의 유럽 우주 산업 선도 기업을 창설하는 것입니다. 동 합작투자는 2027년 본격 가동을 목표로 하고 있습니다.

- **SpaceX는 2026년 6월 12일 나스닥에 상장했으며,** 공모가는 주당 135달러로 확정됐고 공모금액 750억 달러(약 114조원)로 IPO 사상 최대 규모입니다. 기업가치는 공모가 기준으로 약 1조 7,500억 달러(약 2,700조원)입니다.

마무리하며

2025년은 A&D 산업에 있어 역사적인 한 해였습니다. 매출과 영업이익은 물론 상업용 항공 RPK와 수주잔고, 방위산업 수주잔고, 우주 발사 등에서 사상 최고치를 경신하였습니다. 매출과 상업용 항공기 수주잔고가 사상 처음으로 1조 달러를 돌파하였고, 2026년 4월에는 반세기 만의 첫 유인 달 탐사 임무인 Artemis II가 성공하는 등 주요 이정표가 달성되었습니다.

중동과 우크라이나에서의 분쟁으로 글로벌 긴장이 고조되는 가운데, 방위산업의 존재 의의와 안보 유지에서의 역할은 냉전 정점 이후 볼 수 없었던 수준으로 높아졌습니다. 각국이 GDP에서 방위예산에 배분하는 비중을 확대하면서 방위비 지출은 매년 신기록을 경신하고 있으며, 수요가 생산능력을 초과하면서 방위 제조 분야의 수주잔고도 사상 최고 수준으로 누적되고 있습니다.

상업용 항공은 글로벌 인프라와 경제에 없어서는 안 될 핵심 요소로 자리잡았습니다. 수요는 비용 상승에도 불구하고 매우 견고한 회복력을 보이고 있습니다. 완제기를 항공사에 납품하는 OEM의 생산 제약으로 공급이 제한되는 상황에서 가격 인상이 아직까지 수요를 위축시키지 못하고 있습니다.

한편, 우주 발사는 신규 위성 군집이 확산되고 진정한 우주 기반 경제로 나아가면서 매년 사상 최고치에 근접하는 기록을 세우고 있습니다.

A&D 산업의 모든 부문이 세계 경제보다 훨씬 빠른 속도로 성장하고 있어 현재 투자에 매우 매력적인 산업입니다. 모든 부문에서 가장 큰 과제는 수요가 현재의 생산능력을 크게 초과하고 있다는 점이며, 이로 인해 수주잔고가 증가하면서 고도로 복잡하고 장기적이며 자본집약적인 A&D 산업에서의 생산 확대라는 매우 큰 도전에 직면하고 있습니다.

2026년 역시 A&D 산업에 있어 또 한 해의 기록적인 실적이 예상되며, 최근의 모든 주요 추세가 지속될 것으로 전망됩니다. 상업용 항공우주 부문에서는 OEM 생산량이 약 10% 증가할 것으로 예상되며, 항공기 평균 기령이 계속 높아지면서 애프터마켓은 이보다 더 빠른 속도로 성장을 이어갈 것으로 보입니다. 이는 수익 구조상 유리한 믹스로 이어져 또 한 해의 기록적인 실적을 견인할 가능성이 높습니다. 주요 리스크는 중동 분쟁의 장기화 여부와 이에 따른 항공유 가격 및 공급, 그리고 역내 항공편에 미치는 영향입니다. 방위산업의 생산량은 계속 증가하겠으나, 증가하는 수요를 적시에 충족하기에는 역부족일 것으로 보입니다.방위 부문에서는 내년 매출과 이익 모두 한 자릿수 후반대의 성장이 예상됩니다. 동시에, 우주 부문은 두 자릿수 성장을 이어가며 전 세계 기준 하루 1회 이상 발사라는 중요한 이정표를 달성할 것으로 보입니다. 전반적으로 A&D 산업은 사회적 수요를 충족하고 글로벌 경제를 뒷받침하기 위해 생산량 확대를 목표로 운영 성과 향상을 위한 현대화를 지속적으로 추진해 나갈 것입니다.

Business Insight

PwC는 비즈니스 환경에 큰 변화를 불러올 수 있는 5대 Mega Trends(기후변화 Climate change, 기술 혁신 Technological disruption, 인구통계학적 변화 Demographic shifts, 세계질서 변화 Fracturing world, 사회 분열 Social instability)를 정의하고, 이 중 '세계질서 변화'의 영향을 가장 크게 받는 산업 중 하나로 "방위산업"을 주목하고 있습니다.

이러한 이해 하에서, PwC는 작년에 이어 Global Aerospace & Defense(이하 'A&D') 산업에 대한 연례보고서를 발행하였습니다. 보고서는 A&D 산업 전반의 건전성을 좌우하는 글로벌 100대 A&D 기업의 2025회계연도 재무정보 분석 등을 통해 동 산업의 현황과 전망을 제시하고 있습니다.

이전 7.에서 언급한 바와 같이, 2025년 A&D 산업은 매출과 영업이익은 물론 상업용 항공의 유상여객킬로미터와 수주잔고, 방위산업의 수주잔고, 우주발사에서 사상 최고치를 경신하는 등 역사적인 한 해를 보냈습니다. 아울러, 2026년 역시 A&D 산업에 있어 또 한 해의 기록적인 실적이 예상되며, 최근의 모든 주요 추세가 지속될 것으로 전망하고 있습니다.

이와 같은 A&D 산업의 동향에 비추어, 가성비에 신속성과 효율성을 갖추고 소모성 무기 및 요격 무기 공급이 가능한 대한민국의 방위산업은 글로벌 4대 강국으로 진입하기 위한 기회를 맞고 있으며, 이를 위해 다음과 같은 전략적 제언을 제시한 바 있습니다 ("글로벌 무기 공급 부족과 군비 경쟁, K-방산의 시간", 삼일PwC경영연구원, 2026. 6).

첫째, 국가별 맞춤형 지원 및 현지화를 강화해야 합니다. 둘째, 통합 전력 체계 구축 및 패키지형 수출 모델을 확대해야 합니다. 셋째, 첨단국방과학기술 R&D를 강화하고 민간 기술을 신속히 도입해야 합니다. 넷째, 절충 교역을 적극 활용해야 합니다. 다섯째, 방산 수출시 방산 기술 유출과 관련한 보안을 강화해야 합니다. 여섯째, 인력 · 기술 생태계를 조성해야 합니다.

아울러, 글로벌 우주산업은 2000년대 부터 뉴스페이스 시대가 열리며 빠른 성장세가 이어져왔습니다. 과거에는 정부 주도에서 민간이 우주 개발에 적극 참여함으로써 민간의 자본과 기술이 우주산업에 유입되고 있습니다. 특히 발사체 기술 혁신에 따른 획기적인 비용 감축으로 우주산업의 상업성과 경제성이 빠르게 개선되고 있습니다.

이에 따라 글로벌 우주 경제 규모는 2020년대 들어 연 7~10% 수준의 고성장을 이어가고 있으며, fortune Business insight에 따르면 2034년에는 1.14조달러로 '25년 대비 두배 가량 성장할 것으로 전망됩니다. 이러한 고성장 전망에 따라 정부 예산 및 민간 투자가 크게 증가하며, 발사 및 탐사 위성통신, 우주데이터, 국방 등 다양한 분야로 자본이 유입되고 있습니다.

우리가 우주에 주목하는 이유는 인구 증가, 자원 고발, 기후 변화 등 지구가 직면한 한계를 극복하고, 우주 태양광 발전, 희귀 광물 채굴 등 신시장 개척하는 영역으로 우주가 부각되고 있기 때문입니다. 이러한 중장기적 기회요인 뿐만 아니라 감시정찰, 기상, 위성 항법 등 군사 및 안보 관점에서, 그리고 AI, 자율주행, 스마트 물류, 통신 등의 경제, 물류, 상업적 측면에서 핵심적 역할을 하는 기술들은 모두 우주 기술을 바탕으로 작동되고 있습니다. 더욱이 우주를 위해 개발된 각종 기술들은 지상의 민간산업으로 전이되어 고부가가치를 창출합니다. 따라서 우주 인프라 경쟁에서 뒤처지면, 안보뿐 아니라 경제 시스템 자체가 외국 위성 의존성이 높아지게 됩니다.

이러한 이유로, 각국은 우주 경제에 대한 투자를 확대하고 있습니다. 본 보고서 6장에서도 언급되었듯이 미국은 NASA를 비롯해 스페이스X, 블루오리진, 아마존 뿐만 아니라, 중소형 발사체 기업들까지 투자를 지속하며 우주 산업에서 지배력을 보유하고 있습니다. 중국은 이에 맞서 달탐사, 우주정거장 운영, 발사체 재사용 기술, 저궤도 군집 위성 구축 등에도 적극적으로 투자하고 있습니다. 상대적으로 더딘 유럽에서도 글로벌 경쟁에 대비한 유럽 방산 선도기업을 중심으로 우주 합작법인 설립에 합의하였습니다.

국내 우주항공산업은 글로벌 선도국가 대비 후발주자이나 2025년 11월 4번째 누리호 발사 성공 등 점차 민간의 참여와 역할이 확대되고 있는 점은 고무적입니다. 그러나 우리나라는 미국, 중국과 같은 선도국가 대비 자본 투하 여력 제한적임에 따라 선택과 집중 분야 및 투자 우선 순위를 명확히 해야 할 것입니다. 국내 우주산업 강국으로 발돋움하기 위해서는 밸류체인 전반에 대한 투자 보다는 재사용 중·소형 발사체 , 초소형 위성군, 위성데이터/통신 서비스에 집중해야 할 것입니다. 또한 우주 산업 밸류체인 전반의 생태계 조성하기 위해 기술력 우수한 소부장 기업의 육성과 우주 관련 인력 양성 및 확보도 수반되어야 할 것입니다.

삼일PwC 방위산업센터는 앞으로도 위의 시사점에 대해 보다 깊이 있는 분석이 담긴 보고서를 발행할 예정이니, 많은 관심 부탁드립니다.

부록

방법론

당사 데이터는 매출 기준 A&D 상위 기업 100개사의 2025년 회계연도 실적 재무보고서 (하단 참조)와 기업 웹사이트 및 보도자료 등 공개된 자료를 바탕으로 도출된 것입니다. 본 보고서의 작성 기준일은 2026년 4월 1일입니다.

A&D 기업은 항공우주 또는 방위 관련 활동에서 대부분의 매출이 발생하는 기업을 의미하며, 사업 다각화 기업의 경우 사업 부문 중 R&D 부문에서 매출의 대부분을 창출하는 기업이 포함됩니다. 실적은 미 달러 기준 수치이며, 상위 100개사 리스트 작성을 위해 외화는 2025년 12월 31일 및 2024년 12월 31일 기준 연평균 환율을 적용하여 환산되었습니다.

또한 본 보고서는 고객사 및 주요 산업 리더, 애널리스트와의 커뮤니케이션을 통해 도출된 산업 주요 이슈에 대한 PwC의 관점을 포함합니다.

A&D 상위 기업 100개사 (2025 매출 기준)

		매출 (단위: 백만 달러$)			**영업이익** (단위: 백만 달러$)		
순위	**기업명**	**2025**	**2024**	**변동**	**2025**	**2024**	**변동**
1	Boeing	89,463	66,517	34.5%	4,281	(10,707)	140.0%
2	RTX	88,603	80,738	9.7%	9,300	6,538	42.2%
3	Airbus	82,867	74,924	10.6%	6,865	5,740	19.6%
4	Lockheed Martin	75,048	71,043	5.6%	7,731	7,013	10.2%
5	General Dynamics	52,550	47,716	10.1%	5,356	4,796	11.7%
6	GE Aerospace	45,855	38,708	18.5%	10,000	7,620	31.2%
7	Northrop Grumman	41,964	41,033	2.3%	4,377	4,544	-3.7%
8	BAE Systems	37,333	33,604	11.1%	3,854	3,429	1.4%
9	Safran	35,202	29,564	19.1%	6,865	4,458	54.0%
10	Rolls-Royce	27,941	24,149	15.7%	5,887	3,711	58.6%
11	Thales	24,984	22,269	12.2%	3,093	2,618	18.1%
12	Leonardo	22,012	19,224	14.5%	1,977	1,650	19.8%
13	L3Harris	21,865	21,325	2.5%	2,110	1,918	10.0%
14	Hanwha Aerospace	18,712	8,245	126.9%	2,134	1,270	68.0%
15	Honeywell Aerospace	17,510	15,458	13.3%	4,284	3,988	7.4%
16	Leidos	17,174	16,662	3.1%	2,109	1,827	15.4%
17	Amentum	14,393	13,858	3.9%	480	422	13.7%
18	Huntington Ingalls	12,484	11,535	8.2%	657	535	22.8%
19	Booz Allen Hamilton	11,980	10,662	12.4%	1,370	1,014	35.1%
20	Textron	11,511	10,187	13.0%	1,169	1,049	11.4%
21	Rheinmetall Defence	11,213	8,350	34.3%	2,078	1,503	38.2%
22	MTU Aero Engines	9,891	8,021	23.3%	1,556	1,034	50.6%
23	Bombardier	9,550	8,665	10.2%	1,108	878	26.2%
24	Singapore Technologies	9,446	8,440	11.9%	692	806	-14.1%
25	TransDigm Group	8,831	7,940	11.2%	4,165	3,531	18.0%
26	CACI	8,628	7,660	12.6%	764	650	17.5%
27	Dassault Aviation	8,381	6,753	24.1%	721	570	26.5%
28	Howmet Aerospace	8,252	7,430	11.1%	2,046	1,633	25.3%
29	Saab	8,065	6,027	33.8%	822	535	53.5%
30	Elbit Systems	7,939	6,828	16.3%	671	489	37.2%
31	Embraer	7,578	6,395	18.5%	608	668	-9.0%
32	SAIC	7,479	7,444	0.5%	563	741	-24.0%
33	Israel Aerospace Industries	7,384	6,112	20.8%	751	498	50.8%
34	Mitsubishi Aircraft, Defense and Space	6,888	5,229	31.7%	668	480	39.2%
35	Serco	6,426	6,114	5.1%	358	350	2.4%
36	Babcock International Group	6,365	5,607	13.5%	480	309	55.4%
37	AVIC Aircraft Company	6,264	5,959	5.1%	493	472	4.5%

		매출 (백만 달러$)			**영업이익** (단위: 백만 달러$)		
순위	**기업명**	**2025**	**2024**	**변동**	**2025**	**2024**	**변동**
38	Parker Hannifin Aerospace	6,185	5,472	13.0%	1,441	1,111	29.7%
39	StandardAero	6,053	5,237	15.6%	551	403	36.7%
40	KBR MissionTechnology Solutions	5,581	5,555	0.5%	579	544	6.4%
41	Maximus	5,431	5,306	2.4%	528	488	8.2%
42	Melrose / GKN Aerospace	4,729	4,429	6.8%	852	723	17.9%
43	Aselsan	4,563	4,787	-4.7%	1,197	1,204	-0.6%
44	ViaSat	4,520	4,284	5.5%	(97)	(890)	89.1%
45	Heico Corporation	4,485	3,858	16.3%	1,029	824	24.9%
46	V2X	4,480	4,322	3.7%	194	159	22.0%
47	Eaton Aerospace	4,249	3,744	13.5%	1,013	859	17.9%
48	MOOG	3,861	3,609	7.0%	385	336	14.6%
49	Hindustan Aeronautics Limited (HAL)	3,850	3,857	-0.2%	1,241	1,219	1.8%
50	Kawasaki Aerospace Systems	3,795	2,617	45.0%	373	(99)	476.3%
51	IHI Aero Engines and Space Operations	3,714	2,817	31.9%	820	375	118.5%
52	Leonardo DRS	3,648	3,234	12.8%	240	183	31.1%
53	Trimble	3,587	3,683	-2.6%	592	461	28.4%
54	Curtiss-Wright	3,498	3,121	12.1%	634	529	19.8%
55	CAE	3,432	3,126	9.8%	521	(135)	486.2%
56	Parsons FederalSolutions	3,221	4,007	-19.6%	281	415	-32.3%
57	BWXT	3,198	2,704	18.3%	405	381	6.3%
58	Swire Pacific / HAECO	3,060	2,776	10.2%	182	5	3450.7%
59	SES	2,965	2,166	36.9%	72	69	4.3%
60	Bharat Electronics	2,803	2,534	10.6%	814	646	25.9%
61	AAR	2,781	2,319	19.9%	185	134	38.1%
62	Axon Enterprise	2,780	2,083	33.5%	(62)	59	-205.1%
63	Hensoldt	2,771	2,424	14.3%	510	438	16.4%
64	Indra Defense Air Traffic and Mobility	2,628	2,014	30.5%	350	284	23.4%
65	Korea AerospaceIndustries	2,602	2,664	-2.3%	189	177	7.1%
66	Carpenter Technology Specialty Alloys	2,564	2,444	4.9%	587	409	43.5%
67	Qinetiq	2,545	2,442	4.2%	(120)	246	-148.8%
68	FTAI Aviation	2,507	1,735	44.5%	741	238	211.3%
69	ATI High Performance Materials & Components	2,442	2,279	7.2%	576	461	24.9%
70	Kongsberg Gruppen Defense and Aerospace	2,436	1,778	37.0%	392	270	45.3%
71	Palantir Government	2,402	1,570	53.0%	1,576	948	66.2%
72	Woodward Aerospace	2,313	2,029	14.0%	507	385	31.7%
73	Oshkosh Defense	2,097	2,155	-2.7%	78	51	52.9%

		매출 (백만 달러$)			**영업이익** (단위: 백만 달러$)		
순위	**기업명**	**2025**	**2024**	**변동**	**2025**	**2024**	**변동**
74	Constellium Aerospace & Transport	1,968	1,816	8.4%	339	292	16.1%
75	Hexcel	1,894	1,903	-0.5%	172	186	-7.5%
76	RBC Bearings	1,636	1,560	4.9%	370	342	8.2%
77	Exchange Income Aerospace & Aviation	1,502	1,200	25.2%	451	513	-12.2%
78	Teledyne A&D Electronics and Engineered Systems	1,495	1,217	22.8%	309	254	21.7%
79	Kratos Defense & Security Solutions	1,347	1,136	18.6%	26	29	-10.3%
80	Smiths Detection	1,269	1,097	15.7%	126	106	19.3%
81	Triumph Group	1,262	1,192	5.9%	139	86	61.6%
82	SIA Engineering	1,245	1,094	13.8%	15	12	25.0%
83	Austal	1,176	966	21.7%	73	38	94.4%
84	Larson & Toubro Hi-Tech Manufacturing	1,168	1,062	10.1%	167	138	21.3%
85	VSE Corporation	1,112	786	41.5%	90	59	52.5%
86	FACC	1,111	958	16.0%	49	30	60.2%
87	Crane Aerospace & Electronics	1,049	933	12.4%	263	209	25.8%
88	Garmin Aviation	987	877	12.5%	306	211	45.0%
89	Senior Aerospace	972	844	15.2%	67	39	73.1%
90	Mercury Systems	912	835	9.2%	(20)	(148)	-86.5%
91	Astronics	862	796	8.3%	76	26	192.3%
92	Latecoere	856	764	12.0%	44	28	59.9%
93	Ducommun	825	787	4.8%	(32)	52	-161.5%
94	Aeroviroment	821	717	14.5%	41	72	-43.1%
95	Magellan Aerospace Corp Aerospace & Aviation	747	688	8.7%	40	38	5.5%
96	Subaru Aerospace	737	689	7.0%	(130)	18	-836.5%
97	Chemring	656	652	0.7%	97	91	7.4%
98	Rocketlab	602	436	38.1%	(229)	(190)	20.5%
99	RUAG	496	551	-10.0%	(137)	22	-716.6%
100	Albany Engineered	475	481	-1.2%	(80)	(12)	566.7%
Total		**1,044,989**	**917,613**	**14%**	**124,433**	**85,030**	**46%**

한국 A&D 대표 기업(2025 매출 기준)

	매출 (단위: 한화, 억원)			**영업이익** (단위 : 한화, 억원)		
기업명	**2025**	**2024**	**변동**	**2025**	**2024**	**변동**
현대로템	58,390	43,765	33.4%	10,056	4,565	120.3%
LIG디펜스앤에어로스페이스	43,069	32,763	31.5%	3,194	2,233	43.0%

(註) 본 도표는 삼일PwC가 참고를 위해 추가하였으며, 각 사 2025년 공시를 기준으로 함

추가자료

Aerospace and defense agenda 2026: 10 moves to accelerate transformation Explore how aerospace and defense sectors can harness AI, modernize supply chains, and lead workforce transformation to stay competitive through 2026.

Aerospace and defense: US Deals 2026 outlook: M&A Trends

Explore the 2026 aerospace and defense M&A outlook, as defense tech, space, munitions, and carve-outs reshape portfolios, funding, and long-term growth.

Aerospace manufacturing attractiveness rankings

Our analysis considers how various countries and American states compare in terms of their attractiveness as locations for all sectors of aerospace manufacturing.

Emerging Space Business Opportunities

Machine learning and GenAI can help propel aerospace engineering into a new era of speed and efficiency while also enabling quality and regulatory compliance.

Aerospace and defense industry solutions

Together, we help address your biggest challenges—navigating regulations, managing supply chain risk, and driving progress across the A&D industry.

각주

1. "Rocket Lab Successfully Launches for iQPS, Ends 2025 with 21 Launches and 100% Mission Success," Rocket Labs (media release), 21 Dec. 2025.
2. "Rocket Lab Awarded $816M Prime Contract to Build Missile- Defense Satellite Constellation for U.S. Space Force," Rocket Lab (media release), US Securities and Exchange Commission archive.
3. "Eric Schmitt and Jonathan Swan, "Iran War Has Drained U.S. Supplies of Critical, Costly Weapons," *New York Times*, 23 Apr. 2026; accessed via Factiva, 28 Apr. 2026.
4. "Price hikes, outlook cuts—What airlines are doing as fuel costs surge," Reuters, 23 Mar. 2026; accessed via Factiva, 24 Mar. 2026.
5. "Flight cancellations and rising fuel costs: how much international airlines lost," *CE NoticiasFinancieras*, 23 Mar. 2026; accessed via Factiva, 24 Mar. 2026.
6. Alex Lawler, "World faces largest-ever oil supply disruption on Middle East war, IEA says," Reuters, 12 Mar. 2026; accessed via Factiva, 7 Apr. 2026.
7. Amanda Macias, "Jet fuel prices soar as airlines warn supplies could run dry within weeks: Jet fuel prices have doubled compared to a year ago," Fox News, 23 Mar. 2026; accessed via Factiva, 24 Mar. 2026.
8. See: "Taking a Look at the Price Action over the Past 24 Months" at Jet Fuel Price Monitor, IATA (continuously updated).
9. Shannon Sims, "Baggage Fees Are Up. Here's How to Avoid Them," *New York Times*, 21 Apr. 2026; accessed via Factiva, 22 Apr. 2026.
10. "Jet fuel prices soar . . ." (see note 7). See also: Niraj Chokshi et al., "As War in Iran Disrupts Air Travel, Here's Where It's Hitting Hardest," *New York Times*, 24 Mar. 2026; accessed via Factiva, 24 Mar. 2026.
11. Eshe Nelson, "Lufthansa Cuts 20,000 Flights to Save Fuel as Iran War Fallout Spreads," *New York Times*, 22 Apr. 2026; accessed via Factiva, 24 Apr. 2026.
12. Alesia Fiddler, "How the Iran war is impacting UK staycations: Prices to skyrocket to 'pandemic levels'—and demand for Lake District and Cotswolds higher than ever," *MailOnline*, 19 Mar. 2026; accessed via Factiva, 24 Apr. 2026.
13. Allison Lampert and Lisa Baertlein, "Air freight rates soar as Middle East conflict blocks trade routes," Reuters, 13 Mar. 2026; accessed via Factiva, 22 Apr. 2026.
14. "Global Fleet and MRO Market Forecast 2024–2034," Aeronautical Repair Station Association (ARSA), 2024.
15. Meaghan Tobin and Xinyun Wu, "An Invisible Bottleneck: A Helium Shortage Threatens the Chip Industry," *New York Times*, 27 Mar. 2026; accessed via Factiva, 22 Apr. 2026.
16. Georgi Kantchev et al., "Air War in Iran Gives Way to Crippling Stalemate in Hormuz," *Wall Street Journal*, 22 Apr. 2026; accessed via Factiva, 23 Apr. 2026.
17. "Joint Statement on a United States-European Union Framework on an Agreement on Reciprocal, Fair, and Balanced Trade" (media briefing), The White House, 21 Aug. 2026.
18. "Brazil hails zero US tariff on aircraft exports," Reuters, 24 Feb. 2026; accessed via Factiva, 9 Apr. 2026.
19. David Shepardson and Allison Lampert, "Trump threatens Canada with aircraft tariffs, decertification over Gulfstream approvals," 29 Jan. 2026; accessed via Factiva, 9 Apr. 2026.
20. For details, see: "Section 232 Steel and Aluminum Tariffs," Bureau of Industry and Security, U.S. Department of Commerce (continually updated); and "Section 232 Tariffs on Steel and Aluminum Frequently Asked Questions," U.S. Customs and Border Patrol, 31 July 2025. See also: David Lawder, "Trump cuts US duty rates on steel, aluminum and copper derivative products," Reuters, 2 Apr. 2026; accessed via Factiva, 23 Apr. 2026.
21. Giulia Petroni, "Aluminum Prices Rise to Four-Year High on Hormuz Blockade Fears, Failed Iran Talks," *Wall Street Journal*, 13 Apr. 2026; accessed via Factiva, 23 Apr. 2026.
22. Tony Romm and Ana Swanson, "Trade Court Rules Trump's 10% Global Tariff Is Illegal," *New York Times*, 7 May 2026; accessed via Factiva, 10 May 2026. See also: Lazaro Gamio and Tony Romm, "For Trump, Court Loss Is Latest Twist in Ever-Shifting Tariffs," *New York Times*, 10 May 2026; accessed via Factiva, 10 May 2026.
23. "Policy Shortcomings Puts SAF Production at Risk" (media release), IATA, 1 June 2025.

24. Ibid. <Policy Shortcomings>
25. "Disappointingly Slow Growth in SAF Production" (media release), IATA, 10 Dec. 2024.
26. "eVTOL Aircraft Market to Reach US$ 8,079.7 Billion by 2033 as Urban Air Mobility and Innovation Drive Demand | PMR," Persistence Market Research, 18 Feb. 2026; accessed via Factiva, 7 Apr. 2026.
27. Jack Daleo, "Beta Electric Aircraft Soars in Paris—And Finds a New Customer," *Flying Magazine*, 16 June 2025; accessed via Factiva, 7 Apr. 2026.
28. "eVTOL Aircraft Market to Reach . . ." (see note 26).
29. "Defence opportunity could finally make flying taxis a reality," Reuters, 20 June 2025; accessed via Factiva, 21 Apr. 2026.
30. Kurt Knutsson, "Air taxis in the US could launch this summer: New FAA pilot program fast-tracks eVTOL flights across major US cities," Fox News, 25 Mar. 2026; accessed via Factiva, 21 Apr. 2026.
31. "Airbus and MTU Aero Engines advance on hydrogen fuel cell technology for aviation" (media release), Airbus, 18 June 2025.
32. "NASA, Boeing Test How to Improve Performance of Longer, Narrower Aircraft Wings," NASA, 18 Dec. 2025; Robert Margetta, "NASA, Boeing, Consider New Thin-Wing Aircraft Research Focus," NASA, 24 Apr. 2025; Brian Newbacher, "New Aircraft Wing Undergoes Crucial NASA Icing Testing," NASA, 25 Mar. 2025; Sarah Mann, "Wind Over Its Wing: NASA's X-66 Model Tests Airflow," NASA, 25 Feb. 2025.
33. "United Invests in Next Generation Blended Wing Aircraft Start-Up JetZero," JetZero (media release), 24 Apr. 2025.
34. "'Blue Sky' Reaches New Altitude: JetBlue and United Begin Offering Sales Across Both Airlines," JetBlue Newsroom (media release), 10 Feb. 2026.
35. David Shepardson, "Spirit Airlines urges US to reject JetBlue, United partnership," Reuters, June 24, 2025; accessed via Factiva, 22 Mar. 2026.
36. Luke Diaz, "JetBlue Facing Lawsuit from Pilots' Union over Blue Sky Partnership with United Airlines," *Simple Flying*,19 Mar. 2026; accessed via Factiva, 22 Mar. 2026.
37. "Spirit Airlines urges . . ." (see note 35).
38. "Allegiant to acquire Sun Country Airlines for $1.5 billion," Reuters, 12 Jan. 2026; accessed via Factiva, 22 Mar. 2026.
39. Foo Yun Chee, "EU may let startups claim innovation benefits in M&A if Big Tech not involved," 22 Apr. 2026; accessed via Factiva, 22 Apr. 2026.
40. Julia Payne and Foo Yun Chee, "Ireland, Finland, others warn against relaxing EU merger rules," Reuters, 26 Feb, 2026; accessed via Factiva, 16 Apr. 2026.
41. "Airbus reports Full-Year (FY) 2025 results," Airbus (media release), 19 Feb. 2026.
42. "Boeing Announces Fourth Quarter Deliveries," Boeing (media release), 13 Jan. 2026.
43. Ibid. <Boeing announces>
44. "Boeing and Qatar Airways Announce Historic Order for up to 210 Widebody Airplanes," Boeing (media release), 14 May 2025.
45. "Airbus reports 793 commercial aircraft deliveries in 2025," Airbus (media release), 12 Jan. 2026.
46. "Strong 2025 Passenger Demand Masks Ongoing Capacity Constraints," IATA (media release), 29 Jan. 2026.
47. Ibid. <IATA Strong 2025>
48. Ibid. <IATA Strong 2025>
49. Ibid. <IATA Strong 2025>
50. Ibid. <IATA Strong 2025>
51. Ibid. <IATA Strong 2025>
52. Ibid. <IATA Strong 2025>
53. "Global Air Cargo Demand Achieved Record Volume in 2025," IATA (media release), 29 Jan. 2026. See also: "Commercial Market Outlook 2025–2044," Boeing (downloadable reports), 2026.

54. Ibid. <IATA Global Air Cargo>
55. IATA Sustainability and Economics, Global Outlook: Trade, AI, and the Energy Transition, IATA, December 2025.
56. Ibid. <IATA Sustainability and Economics>
57. "Airbus reports Full-Year (FY) 2025 results" (see note 41).
58. Ibid. <Airbus reports Full-Year>
59. David Shepardson and Dan Catchpole, "Boeing wins FAA approval to hike 737 MAX production to 42 planes per month," 17 Oct. 2025; accessed via Factiva, 17 Mar. 2026.
60. Estimate of Boeing 2026 aircraft deliveries based on FAA authorizations and PwC analysis.
61. "Boeing Forecasts Demand for Nearly 44,000 New Airplanes Through 2043 as Air Travel Surpasses Pre-Pandemic Levels," Boeing (media release), 19 July 2025.
62. "Boeing in early stages of developing 737 MAX replacement, WSJ reports," Reuters, 30 Sept. 2025; accessed via Factiva, 22 Apr. 2026.
63. ARGUS International, 2025 Annual Business Aviation Review, Jan. 2026. See also: Christine Chung, "Who Didn't Suffer During the Shutdown? People Flying Private,"*New York Times*, 11 Nov. 2025; accessed via Factiva, 7 Apr. 2026.
64. "Bombardier, "Bombardier Exceeds All 2025 Guidance Metrics, Successfully Completes its Turnaround Plan, and Sets 2026 Guidance for Strong Year Ahead" (media release), 12 Feb. 2026.
65. Stephen Pope, "Gulfstream's 2025 results climb sharply as deliveries and backlog grow," AeroTime, 29 Jan. 2026; accessed via Factiva, 7 Apr. 2026.
66. Textron, "Textron Aviation Leads Industry in Key Aircraft Delivery Segments" (media release), 18 Feb. 2026.
67. Niraj Chokshi, "Alaska Airlines to Buy 110 Boeing Planes as It Seeks to Expand," 7 Jan. 2026; accessed via Factiva, 22 Mar. 2026.
68. Niraj Chokshi, "Spirit Airlines, a Pioneer of Low-Fare Flights, Shuts Down," *New York Times*, 2 May 2026; accessed via Factiva, 2 May 2026.
69. "Spirit and Frontier Airlines eye merger, Bloomberg News reports," Reuters, 16 Dec. 2025; accessed via Factiva, 22 Mar. 2026.
70. Sabrina Valle, "Spirit seals deal with lenders to emerge from bankruptcy as smaller airline," Reuters, 24 Feb. 2026; accessed via Factiva, 22 Mar. 2026.
71. Lauren Hirsch and Niraj Chokshi, "U.S. Nears Loan to Rescue Spirit Airlines," *New York Times*, 19 Jan. 2026; accessed via Factiva, 22 Apr. 2026.
72. "Spirit Airlines, a Pioneer . . . ," (see note 68).
73. Michelle L. Price and Rio Yamat, "Trump says a Spirit bailout still is possible as doubts about the airline's survival mount," Associated Press, 1 May 2026; accessed via Factiva, 2 May 2026.
74. Niraj Chokshi, "For Struggling JetBlue, Spirit's Demise May Offer an Opportunity," *New York Times*, 9 May 2026; accessed via Factiva, 10 May. 2026.
75. Gabe Castro-Root, "Weight-Loss Drugs Could Save U.S. Airlines $580 Million Per Year," *New York Times*, 19 Jan. 2026; accessed via Factiva, 21 Apr. 2026.
76. Drew FitzGerald, "Pentagon Investing $1 Billion in L3Harris's Rocket Motor Business," 13 Jan. 2026; accessed via Factiva, 22 Mar. 2026.
77. Ibid. <FitzGerald "Pentagon investing>
78. Anastasia Obis, "Trump order targeting defense contractor pay, stock buybacks is 'full of ambiguity,'" *Federal News Network*, 9 Jan. 2026; accessed via Factiva, 6 Apr. 2026.
79. Lauren Frias, "See the competing F-47 stealth fighter jet concepts from Boeing, Lockheed, and more that led to the Air Force's NGAD," *Business Insider*, 25 Mar. 2025; accessed via Factiva, 23 Apr. 2026.
80. Mark Stone, "US Navy fighter competition ejects Lockheed, sources say," Reuters, 4 Mar. 2025; accessed via Factiva, 3 Apr. 2026.
81. US Navy, "Navy Aviation Vision 2030–2035," 2021.

82. "Northrop Grumman's B-21 Raider Powers Unmatched Long-Range Strike Capability," Northrop Grumman (media release), 14 Apr. 2026.
83. Lauren Frias, "See the Anduril and General Atomics drones the US Air Force just marked as the first-ever uncrewed fighter jets," Business Insider, 7 Mar. 2025; accessed via Factiva, 23 Apr. 2026.
84. See: "GA-ASI Achieves New Milestone With Semi-Autonomous CCA Flight," General Atomics (media release), 12 Feb. 2026; Dr. Jason Levin, "Anduril's YFQ-44A Begins Flight Testing for the Collaborative Combat Aircraft Program," Anduril (media release), 31 Oct. 2025.
85. Mike Stone, "Trump's $1.5 trillion defense budget includes $750 billion for ships, jets and Golden Dome," Reuters, 21 Apr. 2026; accessed via Factiva, 23 Apr. 2026.
86. Constant Méheut, "Ukraine Has Received F-16 Fighter Jets, Zelensky Says," 4 Aug. 2024; accessed via Factiva, 23 Apr. 2026.
87. "Future Combat Air System (FCAS): Shaping the future of air power," Airbus, 2026.
88. "BRIEF—Global Combat Air Programme Agency Places £686 Mln Contract With Edgewing," Reuters, 2 Apr. 2026; accessed via Factiva, 23 Apr. 2026.
89. Costas Pitas and Andrea Shalal, "Trump calls for $1.5 trillion military budget in 2027, up from $901 bln in 2026," Reuters, 7 Jan. 2026; accessed via Factiva, 17 Mar. 2026.
90. "Moody's analyst says $1.5 trillion Trump defense budget plan could widen deficits," Reuters, 8 Jan. 2026; accessed via Factiva, 17 Mar. 2026.
91. Tony Romm, "Trump Faces a Tough Fight With His New Budget," *New York Times*, 2 Apr. 2026; accessed via Factiva, 3 Apr. 2026.
92. Sharon Terlep and Marcus Weisgerber, "Pentagon Approaches Automakers, Manufacturers to Boost Weapons Production," *Wall Street Journal*, 15 Apr. 2026; accessed via Factiva, 16 Apr. 2026.
93. Bora Erden and Leanne Abraham, "At Least 17 U.S. Sites Damaged in War With Iran, Analysis Shows" (also available as "Images Show the Intensity of Iran 's Response"), *New York Times*, 11 Mar. 2026; accessed via Factiva, 10 May 2026.
94. Farah Stockman, "Iran's Drones Cost a Fraction of the U.S. Weapons Shooting Them Down," *New York Times*, 4 Mar. 2026; accessed via Factiva, 21 Apr. 2026.
95. See Marc Santora et al., "A Thousand Snipers in the Sky: The New War in Ukraine," *New York Times*, 3 Mar. 2026; accessed via Factiva, 21 Apr. 2026.
96. C. Todd Lopez, "As Promised, War Department Moving Out Fast on Drone Dominance," *Pentagon News*, 6 Feb. 2026.
97. Andrew E. Kramer, "Ukraine Finalizes Air Defense Deals With Gulf Nations Amid War in Mideast," *New York Times*, 28 Mar. 2026; accessed via Factiva, 21 Apr. 2026.
98. Artemis II, NASA (accessed 10 Apr. 2026; updated since).
99. Joey Roulette and Steve Gorman, "Artemis II moon crew flies farther than humans have ever gone before," Reuters, 6 Apr. 2026; accessed via Factiva, 9 Apr. 2026.
100. "Data, delivered at the speed of light," NASA Technology's Post, Facebook, 6 Apr. 2026. See also: Kendall Murphy, "NASA's Orion Artemis II Optical Communications System (O2O)," NASA, 2 Aug. 2023; Jessica Taveau, "NASA's Artemis II Crew Eclipses Record for Farthest Human Spaceflight" (media release), NASA,.6 Apr. 2026; Jessica Taveau, "NASA's Artemis II Crew Beams Official Moon Flyby Photos to Earth," NASA, 7 Apr...2026; Abby Graf, "Artemis II Flight Day 6: Lunar Flyby Updates," NASA, 6 Apr. 2026.
101. Kenneth Chang, "Blue Origin's Failure May Hamstring NASA's Moon Plans," *New York Times*, 20 Apr. 2026;.accessed via Factiva, 21 Apr. 2026.
102. Kenneth Chang, "Russian Launch Site Mishap Shows Perilous State of Storied Space Program," *New York Times*, 1 Dec. 2025; accessed via Factiva, 6 Apr. 2026.
103. "Firefly Aerospace Announces Pricing of Upsized Initial Public Offering," Firefly Aerospace (media release), 6 Aug. 2025.
104. "SpaceX could seek IPO valuation of over $1.75 trillion, Bloomberg says," Reuters, 27 Feb. 2026; accessed via Factiva, 22 Mar. 2026.

Samil PwC 방위산업센터

김 태 성 Partner
Leader
tai-seong.kim@pwc.com

나 상 희 Partner
Assurance
sang-hee.rha@pwc.com

이 준 우 Partner
Assurance
joon-woo.lee@pwc.com

김 재 헌 Partner
Assurance
jae-hun.kim@pwc.com

장 윤 경 Partner
Assurance
yungyung.chang@pwc.com

한 현 식 Partner
Assurance
hyun-sik.han@pwc.com

한 지 용 Partner
Tax
ji-yong.han@pwc.com

홍 석 형 Partner
Deals
seok-hyoung.hong@pwc.com

김 병 일 Partner
Public Sector
byoung-il.kim@pwc.com

이 보 화 Partner
Sustainability, ESG
bo-hwa.lee@pwc.com

박 현 출 PwC Consulting Partner
Consulting/Risk & Cyber
hyunchul.park@pwc.com

신 민 용 PwC Consulting Partner
Leader | PwC Consulting
min-yong.shin@pwc.com

남 명 렬 Academic Partner
외부자문위원, 박사 | 고려대학교 경제기술안보연구원,
K-방산 연구센터 센터장
mynam64@korea.ac.kr

김 병 욱 Partner
Assurance
byung-wook.kim@pwc.com

이 흥 수 Partner
Assurance
heung-su.lee@pwc.com

한 재 상 Partner
Assurance
jaesang.han@pwc.com

김 근 주 Director
Assurance
keun-joo.kim@pwc.com

소 주 현 Partner
글로벌통상플랫폼
so.juhyun@pwc.com

문 상 철 Partner
Deals
sang-chul_1.moon@pwc.com

이 정 규 Partner
Public Sector
jake.lee@pwc.com

정 경 인 PwC Consulting Partner
Consulting
kyungin.jung@pwc.com

김 태 형 PwC Consulting Partner
Consulting/Risk & Cyber
taehyung2.kim@pwc.com

Samil PwC 방위산업센터 홈페이지
Aerospace & Defense

Samil PwC 방위산업센터 교육 플랫폼
Knowledge sharing site

삼일회계법인

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.

2607W-BR-045

© 2026 Samil PwC. All rights reserved. PwC refers to the Korea group of member firms and may sometimes refer to the PwC network. Each member firm is a separate legal entity. Please see www.pwc.com/structure for further details.