

# 군항공기 사업을 통한 항공기산업 육성

이 경 태\*

## 〈 목 차 〉

- |                      |                   |
|----------------------|-------------------|
| I. 항공기산업의 발달 배경      | III. 항공기산업의 발전 대안 |
| II. 항공기산업에 대한 한국의 입장 |                   |

## I. 항공기산업의 발달 배경

항공기산업은 군수중심으로 산업이 발전되어 민수분야에 응용된 산업으로서 미국, 영국, 프랑스, 일본, 독일 등 선진국이 1, 2차 세계대전을 배경으로 전쟁에서 이길 목적으로 발전시킨 산업이다.

오늘날에도 국가목표 달성차원에서 전략적으로 항공기산업을 육성하고 있는데 미국, 프랑스, 영국 등 선진국은 타국에 비해 우월적 지위 확보를 통한 국제사회에서의 영향력을 행사하고자, 그리고 대만, 이스라엘, 남아공, 스웨덴 등은 정치적, 군사적 필요성 때문에 항공기산업을 적극 육성하고 있다.

군사적 의미에 있어서도 항공기는 현대전의 핵심병기로 항공기의 자체 생산능력 없이는 자주국방실현이 불가능하여 항공기산업은 전략산업으로 집중·육성되어 발전을 이루고 있다.

---

\* 삼성항공산업 항공우주연구소장

## II. 항공기산업에 대한 한국의 입장

우리나라는 21세기에 동북아시아의 핵심세력으로 부상할 것으로 전망되고 더욱이 세계 강대국인 미국, 일본, 러시아, 중국의 중심에 놓이게 됨에 따라 국제사회에서의 자주적인 역할이 그 어느때보다도 중요한 시점이다.

따라서 우리나라의 경제, 인구 규모에 걸맞은 국가위상의 확립과 국제사회에서의 영향력 확대, 자주국방차원에서의 항공산업 육성이 시급한 실정이다. 단적인 예로서 우리나라보다 경제규모가 큰 국가중 항공산업이 발달되지 못한 국가는 단 한 나라도 없다.

그러나 우리나라의 항공기산업은 그 역사가 짧고 산업기술이 미약하여 다른 산업에 비하여 기반이 매우 취약한 형편이다. 더욱이 수요측면에서 민간부문에 대한 접근이 불가능하여 군용기사업에 의하지 않고는 현시점에서 국내 항공기산업의 발전을 기대하기가 매우 어려운 것이 사실이다.

## III. 항공기산업의 발전 대안

항공기산업은 선진국은 물론이고 대만, 이스라엘, 스페인, 스웨덴, 브라질 등 상당한 수준의 항공기산업 기반을 구축하고 있는 국가들이 그만큼 발전을 이루게 된 것은 군용기사업을 바탕으로 하여 정부와 기업이 공동으로 노력을 기울인 결과라 하겠다.

우리나라의 경우 70년대말 F-5전투기, 500MD헬기를 생산하였으나, 항공기산업의 기반을 제대로 이루지 못하였는데 이는 뚜렷한 항공기산업 육성에 대한 목표 부재, 후속 군용기사업 창출 실패에 따른 생산의 단절, 개발사업이 병행되지 못한 결과에 따른 개발기술 미흡적 및 정부의 항공기산업 육성 의지 부족 등으로 좋은 기회를 활용하지 못하였기 때문이라 생각한다.

항공기산업은 국가 전략산업으로서 국가의 강력한 육성 의지 없이는 발전이 불가능한 산업인데, 이는 항공기산업이 군수요가 중심인 산업으로서 정부차원의 수요 창출이 없이는 산업의 유지 자체가 불가능하기 때문이다.

우리나라 항공기산업을 제대로 육성하기 위해서는 부처간의 이해를 떠난 국가의 강력한 육성 의지와 뚜렷한 발전목표를 근간으로 체계적이고 지속적인 정책의 유지가 필수적이라 하겠다.

다행히 우리 정부는 80년대 이후 낙후된 국내 항공기산업을 육성하기 위해 건국 이래 최대의 국방사업인 KFP사업을 추진하고 있는데, KFP사업의 1차적인 목적은 수요측인 공군의 주력전투기로 사용할 최신예 고성능 항공기를 확보하여 공군력을 증강하는데 있지만, 이에 못지 않게 중요한 목적은 바로 국가 항공기산업의 육성을 위한 산업기반의 확충과 첨단 생산, 개발기술의 확보라 하겠다.

KFP사업은 80년대 중반 국가 항공기산업을 육성하기 위해 착수된 사업이었다. 우리 정부는 당시 적도입시보다 10억불을 정부가 추가로 부담하면서 국내생산기반을 확충하고 기술역량을 증대하기 위해 국내 기술도입생산으로 결정하였다. 이 결정은 당시 경제기획원 장관을 위원장으로 하여 국방부, 통산부, 과기처 등 관련 부처의 장관들로 “항공산업육성위원회”를 구성하여 심층 검토한 끝에 국가 항공기산업의 육성을 위해서는 기술도입생산이 타당하다고 결정한 범정부차원의 결정이었다.

정부의 결정으로 인해 주계약체인 삼성항공을 비롯하여 국내항공업체는 무려 10억불에 이르는 투자를 단행하였는데, 당시 국내 항공기산업의 생산규모가 2억불 수준임에 비취볼 때 획기적인 투자라 아니할 수 없으며, 국가적으로 항공기산업을 육성키 위해 수반된 대규모 투자라 할 수 있다.

따라서 KFP사업의 의미는 우리나라에서도 국가 항공기산업을 육성하겠다는 의지의 천명이라 하겠으며, 항공기산업 발전에 대한 명실상부한 국민적 합의가 이루어졌다고 할 수 있다. 또한 KFP사업이 본격적으로 진행되고 있는 현시점에서 우리 정부가 2000년대초 세계 10대 항공기 공업국으로 발돋움하겠다는 발전적인 목표를 설정한 것은 KFP사업의 의미를 단적으로 조명해 주는 일이라 하겠다. 우리 정부는 2005년 10대 항공기 공업국 진입을 목표로 생산규모를 현재 9억불 수준에서 2005년 105억불 수준으로 확대 발전시키려 하고 있다.

이렇듯 항공기산업에 대한 국가의 육성 의지와 목표가 명확하게 설정된 현시점에서 중요한 것은 산업의 특성에 적합한 육성정책을 체계적이고 지속적으로 전개하는 것이다.

이를 위해서는 개발·생산의 지속적인 병행을 통한 산업 능력의 확충이 무엇보다도 중요하고 특히 강조되어야 할 것은 프로그램의 연속성을 보장하는 것이라 하겠다. 프로그램의 단절은 궁극적으로 어렵게 확보한 기술인력의 유출을 초래하고 대규모 투자를 수반한 시설을 사장시켜 결과적으로 확충된 산업능력을 무용화시키기 때문이다.

우리나라의 실패 예로써 F-5 제공호, 500MD헬기 생산후 후속프로그램의 부재로 기술축적이 불가하여 80년대 중반 국가 항공기산업의 도약기반을 상실하고 항공기산업의 발전기회가 10년이상 후퇴하게 되었다. 오늘날 세계 항공기산업의 기술발전추세에 비취볼 때 현시점에서 따라가지 못한다면 우리나라의 항공기산업은 영영 선진국가 수준의 진입은 불가능하리라 사료된다.

한편 일본의 경우 45년 2차대전 패망후 항공기산업 금지로 7년간의 공백기간을 가지고 52년 항공기산업을 재개하였는데, 일본은 전투기의 독자개발능력 함양을 목표로 체계적이고 일관된 정책을 47년간 지속적으로 전개하여 오늘날 최첨단전투기의 독자개발능력을 완전히 습득하였다.

일본이 전투기 독자개발능력을 배양기 위해서 취한 정책의 첫째는 주력전투기의 단절없는 지속적인 국내생산이며, 둘째는 생산과 병행하여 전투기급 훈련기의 개발을 통한 기술능력의 축적이었다.

더욱이 F-15 생산의 경우 일본 정부의 항공산업에 대한 정책을 확연히 알 수 있는데, 당초 일본 정부는 1977년 12월 28일 국방회의에서 신전투기정비계획의 일

### 52년 항공기산업 재개후 주력전투기 기술도입생산실적

기 종	생산개시년도	납 품	생산대수
F-86F	1955	1956-1960	300
F-104J	1961	1962-1967	230
F-4EJ	1969	1971-1981	140
F-15J	1981	1981-현재	190

### 전투기급 훈련기 및 전투기 개발 및 생산

기 종	개발참수년도	시제기생산년도	납품년도	생산대수
T-1(중급훈련기)	-	1957	1960-1963	66
T-2(고등훈련기)	1967	1971	1973-1986	96
F-1(지원전투기)	1972	1975	1977-1986	77
T-4(중등전투기)	1981	1981	1985-현재	143
FS-X(F-2 명명)	1988	-	-	-

CF) F-1전투기는 T-2고등훈련기를 개량개발한 전투기임

일본항공기 생산 및 개발 현황

구분	기종	55년	60년	65년	70년	75년	80년	85년	90년	95년	생산대수
기술 도입 생산	F-86F	▽ ▲ → ▼	(55)(56)	(60)							300
	F-104J	▽ ▲ → ▼	(61)(62)	(67)							230
	F-4EJ				▽ ▲ → ▼	(69)(71)	(81)				140
	F-15J						▲ → ▼	(81)			190
훈련기 및 전투기 개발 및 생산	T-1 (중급훈련기)	△ ▲ ▼	(57)	(60)(63)							66
	T-2 (고등훈련기)			◎	(67)	△ ▲ → ▼	(71)(73)	(86)			96
	F-1 (지원전투기)				◎	△ ▲ → ▼	(72) (75)(77)	(86)			77
	T-4 (중등전투기)						◎ △ ▲	(81)(81)	(85)		143
	FS-X (F-2명명)							■ ◎	(87)(88)		-

■: 개량개발확정   ◎: 개발착수   ▽: 생산착수   △: 시제기   ▲: 납품시작   ▼: 생산종료

환으로 78년부터 F-15 100대를 국내 생산하여 획득키로 결정하였으나 이후 FS-X의 개발이 지연되고 일본 항공기업체의 생산물량이 고갈됨에 따라 산업기반을 유지코자 F-15를 세차례에 걸쳐 추가 생산을 결정하였다.

우리나라는 KFP사업을 통해 항공기산업 육성의지를 천명하고, 20억불에 달하는 대규모 투자를 단행하였으며 정부와 민간이 약 60억불의 사업비용을 사용하였다. 이로 인하여 3,000명 수준의 국내 항공인력을 만여명 수준으로 배양했으며, 2억불 수준의 국내 생산규모를 9억불까지 증가시켰고, 무엇보다도 다행스러운 것은 KFP 절충교역을 통한 고등훈련기(KTX-2)기술을 이전받아 성공적으로 기술개발

에 전력하여 KTX-2 체계개발에 진입할 수 있는 토대를 마련하였으며, 더욱이 획기적인 투자에 힘입어 각종 생산시설은 물론 시험설비까지 구비하게 되어 국가 항공기산업의 도약 기틀을 확립하게 되었다.

또한 세계는 항공기산업 구조개편 시기로서 국가간 전략적 제휴가 보편화되고 기술이전이 용이해져 우리나라 항공기산업 도약의 최적기를 맞이하고 있어, KFP 사업을 통해 확보된 생산기술·기술인력·첨단시설 및 설계개발기술을 효과적으로 활용하고 또한 진행중인 KTX-2개발사업을 체계적으로 연계시켜 항공기산업 발전을 도모한다면 2000년대초 생산규모 105억불의 세계 10대 항공기 공업국으로 진입하는 것이 실현불가능한 목표만은 아니게 되었다.

오히려 현시점에서 KFP 후속프로그램을 창출하지 못하여 생산공백을 초래하고, 전투기급 훈련기(KTX-2)를 개발하지 못하며, 세계 항공기 선진국간의 제휴가 더욱 공고히 될 경우 우리나라는 추후 세계 항공기시장의 효과적인 진출이 불가능할 것이다.

따라서 현재의 여건을 최대한 활용키 위해 99년 KFP사업의 종료에 대비하여 적합한 후속물량을 국가차원에서 창출하고 기 진행중인 KTX-2 개발사업을 성공적으로 추진하여야 하겠다.