

# 항공기산업에서의 절충교역 활용방안

한국국방연구원 김성배  
연구위원, 경영학박사



서론

우리나라 항공기산업은 산업발전의 초기단계에서 군사 절충교역에 힘입은 바 크다고 볼 수 있다. 우리나라는 항공기산업 초창기였던 1983년부터 군사장비의 해외구매사업에 대하여 절충교역을 적용해 왔다. 절충교역은 우리 연구기관이나 기업들이 해외의 첨단기술에 접근할 수 있는 거의 유일한 합법적인 수단이었다.

1983년에 추진된 F-16 구매사업에 적용한 절충교역은 당시 최고의 최첨단기술을 자랑하던 F-16전투기의 전방동체를 국내업체가 제작할 수 있는 계기가 되어 국내 항공기 제작기술을 한 단계 높이는 계기가 되었다. 우리나라는 국방기술력의 열세로 말미암아 첨단 기술이 요구되는 대부분의 군사장비를 해외 군사과학기술 선진국에 의존해 오고 있다. 따라서 절충교역은 우리의 기업이나 연구소들이 이

러한 해외 첨단 군사과학기술을 최초로 접하는 통로이자 기술이전의 수단이 되어 왔다. 따라서 본고에서는 현재까지 우리 항공기산업 발전에 영향을 주어진 군사 절충교역의 배경과 외국의 사례를 소개하고 절충교역이 향후 우리 항공기산업 발전에 기여할 수 있는 방향을 제언해 보고자 한다.

## 절충교역제도의 개념

일반적으로 국가간의 상품거래는 상품과 화폐의 교환으로 대부분의 거래가 이루어지지만 많은 경우 상품과 상품 또는 상품과 용역의 교환으로 거래가 이루어지기도 하는데, 이러한 형태의 거래를 일컬어 구상무역(counter trade)이라고 한다. 무역 거래에서 구상무역이 존재하게 되는 이유는 몇가지가 있다. 첫째는 금융적 이유로서 외환이 부족하거나 신용상태가 나빠 직접 외환을 지불하며 상품을 구매할 수 없는 경우이다. 둘째로는 시장을 확보하기 위한 수단이다. 즉, 신시장의 개척이나 기존 시장에서의 점유율을 높이기 위해 구상무역을 사용하는 경우이다. 셋째는 저개발 국가에서

자국의 개발지원 및 기술이전을 요청하는 경우이다. 넷째는 정치적 이유로 구상무역이 존재될 수 있다. 즉, 국가간의 유대관계를 돈독히 하기위하여 쌍무협정에 의해 교역을 증대시키는 방법이다.

구상무역은 다양한 형태로 이루어지고 있으며 그 형태를 명확하게 나누어 설명하기는 어려움이 있다. 그러나 구상무역은 개략적으로 다음과 같이 분류하여 볼 수 있다.

### ■ 대응구매(counter purchase)

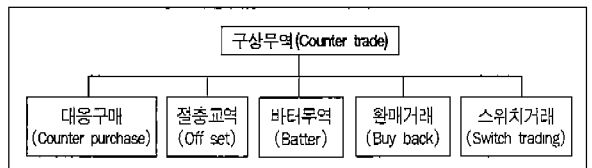
수출국이 장차 수입국의 제품을 수입한다는 조건하에서 상품을 수출하는 것을 말하며, 대개 수출국은 선진국, 수입국은 개발도상국이 되는 경우가 많다.

### ■ 절충교역(offset)

군사장비나 항공장비 등 첨단기술이 소요되는 분야의 거래시 사용되는 구상무역을 가리키며, 상쇄무역으로 번역되기도 한다.

### ■ 바터무역(barter)

화폐의 거래없이 상품만을 상호 교환하는 고전적 개념의 바터무역과 외환확보 능력이 없는 국가가 상품의 수



입을 위해 먼저 자국의 상품을 수출한 후 그에 해당하는 상품을 수입하는 형태가 있다.

■ 환매거래(buy-back)

공장을 지어준 후 그 대금을 현금으로 받는 대신 이를 통하여 생산된 제품으로 추후 지불 받는 형태를 가리킨다.

■ 스위치거래(switch trading)

두 국가간의 무역에 관한 쌍무협정의 이행과정에서 불균형이 발생할 때 생기는 거래형태로서, 협정 불이행국의 채무를 제3자가 인수하여 이를 이행하는 형태를 말한다. 따라서 절충교역이란 개념은 군사장비의 거래에서 일어나는 구상무역을 일반적으로 지칭하여 부르는 말이라고 할 수 있겠다.<sup>1)</sup>

그러면 국제 무기시장에서 절충교역이 존재하는 이유는 무엇일까? 여기에 대한 물음은 절충교역이 국가간의 무기거래 시장에서 존재할 수 밖에 없는 몇가지의 이유를 찾아 봄으로써 이해될 수 있다.<sup>2)</sup>

첫째, 무기시장은 “자유시장”이 아니라 몇몇 판매자가 하나의 무기시장을 위해 경쟁하게 되는 구매자 시장이므로 구매자가 절충교역을 원하는 경우는 구매자의 의도에 따라 절충교역의 존재가 불가피하게 된다.

둘째, 무기시장은 국가안보와 직결되어 있어 정부의 개입이 불가피하게 되므로 정부는 국가적 이익 차원에서 절충교역을 요구하게 된다.

셋째, 무기체계의 구매는 경제 외적

인 요소(즉 정치적 요소)에 의하여 이루어지는 경우가 빈번하며 이러한 경우에 무기의 구매는 경제적인 합리성만으로는 설명될 수 없게 된다. 따라서 절충교역을 통한 비가격경쟁 측면에서의 이익이 경제적 합리성보다 우수한 대안이 되는 경우에 무기체계 구매국은 절충교역을 요구하게 되는 것이다.

절충교역의 형태를 구분하는 가장 보편적인 방식은 미국에서 구분하고 있는 직접, 간접의 형태로 구분하는 것이다. 이러한 구분은 획득하는 무기체계와의 관계에 따라 미국을 위시한 대부분의 국가에서 적용하고 있다.<sup>3)</sup>

즉 직접 절충교역이란 획득장비나 물자, 용역과 직접 관련된 절충교역을 의미하며, 간접 절충교역은 획득장비와 직접 관련이 없는 절충교역을 의미한다. 절충교역이 추진되는 형태는 절충교역의 상위 개념인 구상무역에서와 마찬가지로 매우 다양하게 존재하고 있다. 절충교역의 추진형태는 나라마다 다양하며 이를 분류하는 방식에 대한 일치된 견해가 존재하지도 않고 있다. 다만 미국은 절충교역의 제공자 입장에서 다음과 같이 절충교역을 분류하고 있다.<sup>4)</sup>

■ 외환의 절약

주로 외환이 부족한 후진국들의 경우에는 절충교역을 외환유출을 방지하기 위한 수단으로써 절충교역을 추진한다.

■ 첨단기술 이전

주로 개발도상국에서 절충교역을 추진하는 이유로 국가의 기술력 배양을 통하여 자국 발전을 도모하고자 하는 경우 이다.

■ 수출증대

후진국이나 개발도상국에서 절충교역을 추진하는 이유이며 자국 상품의 수출을 늘임으로써 국내 고용 수준을 향상시키고 국가 경제적 이익을 얻기 위한 수단으로 절충교역을 활용하는 경우이다.

■ 군수지원능력강화

주로 개발도상국 등에서 해외구매 무기체계에 대한 창정비 능력을 확보함으로써 독자적인 운용능력을 강화하기 위해 절충교역을 추진하는 경우 이다.

■ 국제 공동연구개발 및 공동생산에 참여

선진국이나 개발도상국들이 공동연구개발이나 공동생산을 통하여 자국 기술수준의 향상을 꾀하고 향후 소요 물량의 생산에도 참여하고자 할 때 나타나는 절충교역의 동기이다.

■ 자국 산업에 대한 투자 확대

자금은 많으나 자국의 산업기반이 취약한 중등 산유국과 같은 국가들이 절충교역을 통하여 자국에의 투자확대를 도모하기 위해 절충교역을 추진한 것과 같은 이유이다.

그러나 최근 절충교역을 추진하는 국가들은 초창기와 다른 이유에서 절충교역을 추진하고 있다. 초창기 절충교역의 주요 추진동기는 주로 외환부족을 해결하는 수단이었다. 그러나 이

주1) 신원수 역, 구상무역의 현황과 전망(Stephen F. Jones), KIET.

주2) Weida, W., Paying for Weapons. Politics and economics of countertrade and offsets, 1986, p15.

주3) 모든 나라가 이러한 분류방법을 취하는 것은 아니다. 벨기에, 그리스, 호주는 이와 다른 분류방법을 택하고 있다.

주4) OMB 의회보고서, Offsets in Military Exports, 1990, p8.

제는 보다 다양한 이유로 절충교역이 추진되는 추세이다. 최근 추진되는 절충교역 추진국의 주요 추진동기는 다음과 같다.

■ 공동생산 (coproduction)

제품의 전부 또는 일부를 생산하기 위해 외국 정부나 생산업자로부터 기술정보를 받는 것을 허용하는 계약에 중점을 두고 추진된다.

■ 면허생산 (licensed production)

업체 대 업체 또는 업체 대 정부간의 면허계약에 따라 기술자료를 이전 받아 원제작사의 제품 일부 또는 전부를 생산할 것을 요구한다.

■ 하청생산 (subcontractor production)

원제작사와 외국 생산업자간의 직접적인 계약에 의해 이루어지는 해외 생산으로 반드시 기술이 이전되는 것을 전제하지 않는다.

■ 해외투자 (overseas investment)

제품생산을 위해 원 제작업체가 제품 수입국에 자회사나 합작회사를 설립할 것을 요구한다.

■ 기술이전 (technology transfer)

업체와 정부 또는 업체간의 직접계약에 의해 수행되는 해외에서의 연구개발 및 해외의 자회사나 합작회사에 대한 기술 지원, 그의 다양한 형태로 일어나는 기술의 이전을 요구하고 있다.

■ 대응교역

미국 행정부가 늘어나는 국제수지 적자를 줄이기 위해, 독일로 하여금 독일에 주둔하는 군대의 댓가로 독일에 지불하던 비용으로 미국 무기를 구매하도록 압력을 넣음으로써 현금지불이 서로 상쇄(offset)하도록 한데서 시작됐다.<sup>6)</sup>

이러한 형태의 거래가 처음 시작된 것은 1960년대 외환이 부족한 유럽국가들이 미국의 군사장비 구입시 바터무역을 요구하면서 부터이다. 따라서 미국은 오랜 기간 동안 절충교역에 대하여 관심을 가져 왔으며 절충교역에 대한 명확한 정의를 갖고 있기도 하다. 미국 정부의 문서상 절충교역에 대한 정의는 “절충교역이란 무기수출 통제법(Arms Export Control Act AECA) 및 국제무기교역규정(International Traffic in Arms Regulation: ITAR)에 정의된 군수품과 군수관련 용역의 정부간 또는 정부와 민간업체간의 무기 조달계약 조건으로 실행되는 산업과 교역 및 관련된 반대급부를 의미한다” 라고 되어있다.<sup>6)</sup>

우리나라에서도 절충교역 업무지침(1992)에서 절충교역에 대한 정의를 하고 있다. 그 정의된 내용을 보면 “절충교역은 해외로부터 군용물자(장비 및 용역을 포함한다)를 획득할 때에 해외 계약자로부터 기술을 이전받거나 부품을 수출하는 등 일정한 반대급부를 제공받는 것을 조건으로 하는 교역을 의미한다”라고 정의하고 있다.

우리나라에서 절충교역을 추진하는 근거가 되는 법적 근거는 방위산업에 대한 특별조치법 제21조의 2(군사절충

교역)에 근거하고 있다. 현재 동법에서는 절충교역을 추진할 수 있도록 “① 국방부장관은 해외로부터 군용물자를 획득할 때에 방위산업의 발전을 위하여 해외계약 상대방으로부터 당해 군용물자와 관련된 기술을 이전받거나 당해 군용물자의 부품을 수출하는 등 일정한 반대급부를 제공받는 것을 조건으로 하는 군사절충교역을 추진할 수 있다. ② 제1항의 규정에 의한 군사절충교역의 조건, 범위, 기타 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.”라고 규정하고 있다. 또한 방위산업에 대한 특별조치법 시행령 제40조의 2에서는 “① 법 제21조의 2 규정에 의하여 군사절충교역을 추진할 때의 조건은 다음 각호와 같다.

1. 방위산업에 필요한 기술의 획득
2. 획득장비에 대한 종합군수지원 능력의 확보
3. 부품제작에의 참여
4. 방산물자의 수출
5. 기타 필요하다고 인정되는 사항

② 군사절충교역 대상물자의 범위, 기타 필요한 사항은 국방부장관과 협의하여 정한다.” 라고 규정하고 있다.

또한 위 법령에 의거 국방부령 제407호와 상공부령 제744호에 의한 “절충교역업무지침”을 세부관리규정으로 제정하여 시행하도록 되어있어 이를 근거로 군사장비의 해외구매 또는 기술도입생산시 절충교역을 적용하고 있다.

우리나라의 현행 절충교역제도에 관한 내용을 간략하게 정리하여 본다면 정책업무 담당조직은 국방부 획득

**우리나라 절충교역제도의  
개요 및 추진실적**

“절충교역(Offset)”이란 말은 1961년

〈표1〉절충교역 추진형태별 추진실적

(단위: 백만불)

추진형태	'83	'84	'85	'86	'87	'88	'89	'90	'91	'92	합계	합계
역수출(A)		10.7	14.8	10.3	1.6	5.8	18.9	120.7	239.5	1.6	423.8	12.8
간접 KIP <sup>5)</sup> 수출(B)	11.1	13.3	12.9	54.4	15.8	56.1	18.3	72.9	2.4	19.7	276.8	8.4
일반물자 수출(C)	237.8	116.5	32.6	61.7	32.3	118.5	116.5	141.4	6.7	3.5	867.6	26.3
부품생산참여(D)	11.7	15.3	23.4	17.1	37.0	95.5	44.6	19.9	15.1	23.7	303.1	9.2
정비물량 획득(E)				0.8					102.0	6.5	109.3	3.3
기술지원(F)	0.1	1.9	5.4	20.6	5.7	32.7	38.6	17.8	2.8	9.1	134.9	4.1
무상지원		7.4	18.9	42.1	3.7	7.9	12.3	54.6	12.4	6.5	165.7	5.0
기술자코이전(G)	0.9	5.8	3.7	27.9	10.9	40.1	40.2	39.6	510.4	74.1	753.5	22.8
해외교육훈련(H)	0.4		2.3	3.2	10.5	19.4	6.0	1.7	103.0	8.3	154.8	4.7
정비지원(I)				13.3	0.8	4.7	1.3	3.2	50.0		73.4	2.2
기타			0.1		0.1	1.9	0.3	23.7	0.0	9.2	35.5	1.1
총괄	262.0	170.9	114.1	251.4	118.4	382.6	297.0	495.5	1044.3	162.2	3298.4	100.0

IKIP: Korean Industry Participation 한국업체 참여\*, A+B+C: 해외수출물량 D+E: 국내조달물량 F+G+H+I: 기술이전  
자료: 김성배, 절충교역 성과분석 및 평가방법 개선방안, 한국방위산업학회지, 1994

개발국 기술협력과이며 집행업무 담당조직은 국방조달본부 외자부 절충교역과이다. 또한 절충교역 적용대상 사업은 계약금액이 500만불 이상인 국방군수물자 조달사업이며 절충교역 강제적용 비율은 계약금액의 30% 이상으로 하고 있다. 이러한 기준으로 지난 약 10년간 추진된 절충교역의 추진실적은 절충교역 가치 기준으로 약 33억불에 이른다. <표1>참조

**외국의 절충교역제도 및 전망**

최근 세계정세는 탈 냉전의 영향으로 무기수요가 급격히 감소되었다. 이에 따라 국제 무기시장도 예전의 생산자 시장(seller's market)에서 점차 구매자 시장(buyer's market)이 되어감에

따라 오히려 절충교역에 대한 요구는 점차 늘어가는 추세이다. 절충교역을 포함하는 개념인 구상무역을 요구하는 국가는 70년대초 약 15개국에서, 79년 27개국으로, 84년에 88개국, 90년에는 약 100개국으로 늘어나고 있음은 이를 간접적으로 증명하고 있다.<sup>7)</sup> 실제로 80-87년 사이에 미국 무기를 구매하면서 절충교역을 추진한 나라는 약 30개국에 달하고 있다.<sup>8)</sup>

미국이 공산국가나 테러국가들과는 무기교역을 하지 않는다는 사실과 무기를 구매할만한 경제력을 갖춘 국가들이 많지 않다는 사실을 감안하면 서방국가중 무기를 주로 수출하는 국가인 미국, 프랑스, 독일을 제외한 국가들중 어느정도 경제력을 갖는 국가의 대부분이 절충교역을 추진한다고 할

수 있다. 86년도에 출간된 자료에 의하면 강제 절충교역을 추진하는 나라의 수는 약 34개국에 달하고 있다. 최근 세계경제는 GATT의 우루과이 라운드 타결로 인하여 세계경제가 새로운 무역질서를 유지하게 되었다. 이 새로운 무역질서는 WTO 체제로 재구성되어졌으며 과거보다 더욱 강력한 규제를 할 수 있는 기구이다. 그런데 이 기구에서는 절충교역 제도의 적용을 기본적으로 불허하고 있다. 그러나 이미 타결된 우루과이 라운드 최종협정문('93.12)을 자세히 검토해보면 부속문서인 다자간 정부조달협정에서 안보상의 예외조항을 두고 있음을 볼 수 있다.<sup>9)</sup>

정부조달 협정의 주요내용은 정부조달시 국내외 공급자간의 차별금지원칙(GATT 정부조달협정문 전문 및 부속서 참조)을 두고 있으며, 절충교역은 공정한 경쟁을 저해하는 요인으로 작용하므로 금지한다는 내용이다. 이 다자간 정부조달 협정에 가입된 국가는 미국, EU(유럽연합), 일본, 캐나다, 노르웨이, 핀란드, 스웨덴, 스위스, 오스트리아, 홍콩, 싱가포르, 한국 등 24개국에 해당한다. 이 협정에서 금지하는 내용을 좀더 세부적으로 살펴보면 ①정부조달에 국내외 공급자간 차별조항의 금지 ②잠재적인 공급자에 대하여 자격심사과정 및 선정과정에서 서비스제공, 물품제공 등의 절충교역 부과금지(정부조달협정문 제16조 참조)이다.

주5) Weida, W., Paying for Weapons: Politics and economics of countertrade and offsets, 1986, p9.  
주6) OMB 의회보고서, op. cit., pp8-15라고 정의되어 있다.  
주7) Kremer, D. & Sarin, B., Offsets in Weapon System Sales: A Case Study of the Korean Fighter Program, 1992, p15.  
주8) OMB 의회보고서, op. cit., p15.  
주9) 경제기획원, 우루과이 라운드 최종협정문, 1993.

〈표2〉각국의 절충교역제도 운용 현황

국가	절충교역 적용대상 기준	적용 비율	중점 추진 방향(목표)
노르웨이	5,000만 크로네이상 (미화 720만불)	100%	· 항공산업 및 첨단산업을 포함한 8개 중점 산업분야 협력 촉진 · 연구개발 협력 기반 구축 · 첨단기술이전 촉진
벨기에	5,000만 벨기에 프랑이상 (미화 153만불)	-	· 국가의 기술수준 향상 · 첨단분야산업 협력 강화
그리스	1.5억 드라크마이이상 (미화 60만불)	60%	· 해외투자 자본유치 · 외화절약/고용기회 확대 · 군 무기체계 해외 의존성 탈피 · 첨단무기체계 기술이전 촉진
이탈리아	20억 리라 이상 (미화 1억 2천만불)	-	· 이탈리아산업의 생산능력 유지 발전 · 기술수준 향상 · 기계화 군의 독자성 확보
스페인	-	30%	· 해외시장 확대 · 경제성장의 기여 · 선진기술 습득 이전
호주	250만 호주달러 이상 (미화 181만불)	30%	· 군수지원능력 확보 · 첨단기술 이전 · 국제경쟁력 확보 · 호주산 장비/부품수출 증가
사우디 아라비아	500만불 이상 (미화기준)	35%	· 사우디 경제기반 확대 · 군/민간분야 경영 및 기술인력양성 · 사우디 경제의 투자기회 확대
캐나다	200만불 이상 (미화 144만불)	100%	· 외화유출 절감 · 군수지원성 향상 · 기술이전에 대한 과학기술력 향상 · 캐나다 경제의 경쟁력 제고
뉴질랜드	미화 100만불 이상	30%	· 외화절약 · 기술수준 향상 · 시장개척 및 고용창출

1.호주는 92년까지 상기기준을 적용하였으나, 93년 개정지침에 의하면 절충교역 대상 사업과 비율을 융통성 있게 적용함.  
자료: 김성배, 절충교역 성과분석 및 평가방법 개선방안, 한국방위산업학회지, 1994.

〈표3〉항공기산업관련 주요 절충교역 추진실적 (단위: 백만불)

업체명	국가	사업 수	계약금액	직접절충 교역액	간접절충 교역액	절충교역 금액계	비율
GD	미국	3	3580.6	347.2	644.8	992.0	27.7
Lockheed	미국	3	870.3	161.4	177.6	339.0	39.0
Northrop	미국	1	685.0	0.0	50.0	50.0	7.3
Sikorsky	미국	2	537.1	50.6	110.5	161.1	30.0
P&W America	미국	1	500.0	50.0	100.0	150.0	30.0
Bell Helicop.	미국	3	458.4	85.5	44.8	191.7	41.8
Boeing	미국	3	369.5	90.0	100.1	134.8	36.5
British Aero.	영국	2	260.3	77.2	55.9	133.0	51.1
CASA	스페인	1	199.0	82.8	18.4	101.1	50.8
Westland	영국	1	134.8	27.1	40.7	67.8	50.3
Hughes Aircraft	미국	4	94.5	25.7	5.2	30.9	32.8
계	없음	24	7689.5	997.5	1348.0	2351.4	30.57

자료: 김성배, 절충교역 성과분석 및 평가방법 개선방안, 한국방위산업학회지, 1994.

그러나 예외사항으로 "본 협정은 무기, 전쟁물자의 조달이나 국가안보 또는 국방목적 수행을 위한 조달에 관련된 자국의 중대한 안보상의 이익을 보호하기 위한 조치를 방해하지 않는다"고 규정(정부조달협정문 제23조)하고 있다. 따라서 93년말에 타결되어 발표된 새로운 세계무역 질서하에서도 군사목적의 정부 조달에 관련된 사항에서 예외적으로 군사절충교역에 한하여 계속 추진이 가능할 것으로 본다. 이에 따라 지금까지 많은 국가들에서 추진되어온 절충교역 제도는 계속 유지될 것으로 보인다. 참고로 절충교역제도를 국가적 차원에서 추진하는 주요국의 제도는 〈표2〉와 같이 요약되어질 수 있다.

### 항공기산업에서 절충교역의 역할

우리 정부가 전력증강사업을 추진하면서 군사절충교역을 추진해 온 절충교역사업 규모는 총 33억불에 이르고 있다. 그런데 이 금액중 약 70%인 23억불이 항공무기체계의 해외 구매와 관련하여 추진된 절충교역 사업이다. 사업의 총 건수는 24건이며 이중 20건이 미국에서 도입한 항공무기체계와 관련된 사업으로 보인다. 항공무기와 관련된 사업의 대부분이 주로 미국에 편중되어 있다. 이는 한미간의 안보협약 등 한미간의 동맹관계와 미국의 항공기산업이 세계의 최대 공급자인 점이 자연스럽게 결합된 결과일 것이다. 〈표3참조〉

항공기 산업과 관련된 절충교역을 직접절충교역과 간접절충교역으로 나누어 보면 직접절충교역보다 간접절충교역이 더 많은 비중을 차지하고 있다. 지금까지 추진된 항공기 관련 절충교역은 약 23억불이며 그중 직접절충교역이 9.97억불, 간접절충교역으로 사용된 절충교역액이 13.48억불이다. 이러한 현상은 우리나라의 항공기산업 기반기술이 취약한 결과로 해석이 될 수 있다. 또한 항공기산업이 타 산업에 비하여 국내 기술수준이 취약한 관계로 항공기 부품제작 관련기술의 대부분이 절충교역을 통하여 이전되어야만 관련부품의 생산이 가능함으로써 기술이전에도 절충교역의 많은 비중이 두어졌다.

우리나라의 군사절충교역제도는 우리의 방위산업에 발전 및 유지기반 구축에 지대한 영향을 준 것이 사실이다. 그중에서도 항공기산업의 발전에 큰 역할을 한 것으로 평가된다. 특히 절충교역은 우리 항공기산업의 생산기반과 기술력을 향상시키는 중

요한 수단이 되어왔다. 물론 우리의 항공기 산업을 발전시키는 보다 나은 방안은 항공기 국내개발이나 기술도입 생산이 될 것이다. 그러나 이러한 방법은 비용과 시간이 많이 드는 방법이다. 따라서 소요군은 이러한 방식보다는 늘 해외의 인증된 장비를 직구매하기를 위하여 왔다. 절충교역은 이처럼 해외에서 직구매되는 장비에 구매자로서의 우월한 지위를 이용하여 우리의 산업기반을 유지하기 위해 필요한 생산 물량의 확보와 필요한 기술의 획득 수단으로 매우 유용하게 활용되어 왔다.

〈표4〉에서 보여주는 것처럼 우리의 절충교역제도는 항공기산업과 관련된 무기체계 획득사업의 추진시 우리정부가 구매자의 입장에서 절충교역을 요구하여 획득한 절충교역추진의 성과를 보여주고 있다. 여기에서 알 수 있는 것처럼 절충교역의 요구로 우리업체 및 연구소들은 항공기 관련 부품의 제작은 물론 정비유지 기술, 항공기 설계 및 시험기술 등 관련기술 대부분을 망라하여 얻게 되는 성과가 있었음을 보여 준다. 그러나 이러한

기술은 부품의 제작기술을 제외하고는 대부분이 엔지니어링 작업을 위한 기초기술이므로 항공기 국내개발과 같은 구체적인 사업이 진행되지 못하면 지속적인 유지 및 발전이 어렵다는 특성을 갖는다.

**향후 절충교역제도의 활용방안**

정부가 지금까지 추진해온 군사 절충교역제도는 우리나라의 방위산업발전 및 유지에 기여해 온 것이 사실이다. 특히 절충교역은 재래식 병기를 생산하는 방위산업분야 보다 첨단기술이 요구되는 방위산업분야에서 더욱 유용한 수단이었다. 이러한 측면에서 볼 때 우리의 항공기산업은 지금까지의 산업발전과정에서 군사절충교역제도가 매우 유용한 수단이었다고 볼 수 있다. 그러나 절충교역제도가 긍정적인 측면만을 갖는다고 볼 수는 없다. 절충교역제도의 활용으로 얻어지는 기술은 대부분 기술거래에서 얻어지는 기술과 마찬가지로 여러가지 규제가 걸려있어 원래의 활용 목적 이외의 활용에는 극히 제한되어 있는것이

향후 영원히 선진국의 기술에 예측된 결과를 가져오게 될지도 모른다. 따라서 우리의 항공기산업이 향후 독자적인 경쟁력을 갖기를 원한다면 우리 나름의 고유한 항공기 연구개발 프로그램을 진행시키는 작업이 우선되어야 한다. 그리고 절충교역을 통해서 얻는 일부의 기술을 개발하는데 있어 초기의 엔지니어링 개념에 대한 이해와 힌트를 얻는 선에서 진행되어야만 미래 우리의 제품이 국제적인 경쟁력을 갖게 될 것이다.

다른 하나의 바람직한 활용방안은 절충교역을 통하여 관련부품의 제작을 확대하는 것이다. 항공기 제작기술은 국내기술수준이 이제는 어느정도 단계에 올라있는 상태이나 한국형전투기사업(KFP) 이후엔 국내소요 생산물량이 거의 없는 상태이다.

따라서 향후 중·장기적인 물량의 확보측면에서와 해외업체와의 전략적 제휴를 위한 기반구축작업 측면에서도 관련부품의 역수를 물량을 확보하는 것은 중요하다고 본다. 특히 항공기 부품의 제작시에는 우리 업체가 비록 절충교역으로 부품을 생산하더라도 우리가 생산한 부품에 대하여 상대국 정부의 품질인증이 있어야만 상대국의 완제품에 사용할 수 있도록 함으로써 절충교역을 통한 항공기 제작물량의 확보뿐만 아니라 국내의 항공기 부품 제작 기술의 향상과 선진국의 품질인증을 획득하는 기회가 되도록 해야만 절충교역을 우리의 항공기산업 발전에 적절히 활용하는 방안이 될 것이다.

〈표4〉 절충교역을 통한 항공기산업분야 주요 기술이전 내용

업체명	주요 내용	파급 효과
국과연	· HAWK 날개 설계기술 · KTX-2 고등훈련기 설계기술 · KTX-1 공동시험 기술	· 고등훈련기 국내개발 기술기반 구축
대우중공업	· F-16 동체 생산기술 · CH-47D 기체구성품 제작기술 · AH-1S 부품제작 기술 · HAWK 날개 제작 기술	· 항공기 국내생산 기반 구축 · 민항기 부품 수출 2억 7천만불
삼성항공	· CH-47D 헬기 엔진 생산 · AH-1S 엔진부품 제작 · HAWK 엔진부품 제작 · F-16 기체 및 엔진부품 제작	· 항공기 엔진부품 제작능력 구비 · 민간헬기 부품 수출 약 5천만불

자료:홍길희, "절충교역에 관한 제언", 제2차 무기체계 평가분석 세미나, 1992

특징이다. 따라서 우리가 너무 과도하게 절충교역에만 의존하게 되면 우리 항공기산업의 대부분의 기술이 해외 기술선진국의 기술에 지나치게 의존될 수밖에 없다. 이렇게 될 경우 우리의 항공기산업은