

# 일본의 FS-X 기종 결정과정 (2)

## 차기 지원전투기 개발의 우여곡절

### 미국의 생각

일본의 민간 항공기 산업계와 방위청의 젊은 참모들, 그리고 항공 자위대의 젊은 조종사들에 의한 전투기 국산화의 소망은 대단했지만 결국 일본정부와 방위청 당국자는 일본 국산화 이야기는 꺼내지도 못하고 말았다. 그리하여 미국과 협의하는 과정에서 미국은 처음으로 '공동개발안'을 비추었으며, 일본은 어떻게든 시간을 끄는 상태에서 국산화안을 내어 놓을 그런 형편이 되었다는 데까지 이야기 했었다.

일본 방위청과 정부당국, 그리고 미국의 국방장관과 미국의회 등의 움직임에 대하여 MIT의 사무엘슨 교수의 말을 들어보자.

“미국 정부와 업체들은 일본의 군용항공기를 일본 자체가 개발하는 계획에는 반대였다. 이에 대한 미국의 대일본 압력은 여전히 남아 있었다. 미국 정부는 일본 방위청이 미국 업체와 공동 생산하거나 공동 개발 방식을 택하기를 바랬던 것이다. 그래서 미국 정부는 일본에게 공동개발을 제안하게 되었다.

여기에 일본은 이 문제의 최종 결정을 미국의 중간선거가 끝날 때

까지 지연시켜 일본이 자체 개발할 수 있는 길을 모색하려고 시도했다. 일본 국내 개발은 국내 항공기 생산업체들의 주도적 위치를 보장받을 수 있고 미래의 개발을 위해서도 유용할 것으로 생각되었다. 그러나 시간적인 지연이 그러한 목적 달성의 전략이었다면 이는 일본의 오산이었다.”

미국의 압력은 상호주의 원칙을 내세우며 시간이 갈수록 오히려 거세졌다. 이러한 미국의 압력을 당한 일본은 끝내 굴복한 꼴이 되고 만다. 미국에서는 의회가 이 문제에 관심을 갖기 시작하면서 더욱 복잡해졌다. 미국의회는 일본에 대한 무역적자를 들먹이며, 일본은 미국제 전투기를 사야 한다고 주장했다. 일본 통상성의 국산개발의지도 미국 의회의 이런 주장과 맞물려 무역마찰로 확대될 우려 때문에 국산화론이 퇴색되었다.

그러나 일본 업계와 민간연구기관은 일본이 주장하는 국산 FS-X 사업은 저렴한 비용으로 고성능의 전투기를 생산할 수 있다고 애국심



공동개발의 모체가 된 F-16C40

을 부추기는 국산화 캠페인을 벌였었다.

그러나 이런 국산화 노력은 무위로 돌아갔다. '87년 10월 일본의 구리하라 방위청 장관이 미국을 방문하면서 이른바 구리하라 3원칙이라는 것을 발표했고 '88년 6월 일본 전투기 개발사업 즉 FS-X사업에 관한 미일 양국의 양해각서가 체결되었다.

이 양해각서에는 GD사는 미국 공군의 심사를 거쳐 F-16 전투기의 기술을 일본에 이전하고 일본 업체들은 추가로 개발된 모든 기술을 GD사에 제공하도록 규정되었다. 그러나 이러한 양해각서의 합의에 대하여 미국의 분석가들은 일본의 항공기 산업체들이 이번 합의로 기술적 장애를 극복하고 미국의 전투기 제작 기술이 공짜로 일본에 이전될 기회를 주는 것이라고 비난

하였다. 한편 일본에서는 미국이 일본의 국산개발을 봉쇄해버렸다고 간주했다. 그러면서 일본이 미국보다 앞선 전자 및 소재 기술을 미국이 대가 없이 미국으로 흡수하는 수단이 마련되었다고 비난하는 계기가 되었다.

여기서 소위 구리하라 3원칙을 적어보자. 방위청장관인 그는 FS-X의 대상기종 선정과 사업수행원칙으로 다음 세 가지를 들고 있다.

- 1) 순수한 방위상, 전문적, 기술적 견지에서 일본의 방위에 최선인 것을 선정한다.
- 2) 미일 안보체제 운용의 중요성을 지킨다.
- 3) 내외의 방위산업으로부터의 영향을 배제한다

굳이 말한다면 1)은 공동개발, 완성기 구입, 국산 개발 등 방법의 구체적 지적 없이 총론적 원칙을 내세운 것이며, 2)는 미일 안보조약을 지켜야 하며, 그러자니 미국의 간섭을 받지 않을 수 없음을 지적한 동시에 미국이 원하는 대로 하겠다는 충성의 표현이기도 하다. 3)은 그래도 국산 개발의 꿈이나 미련을 버리지 못하면서 미국 업계의 개입을 못마땅하게 생각하는 구절이라고 볼 수 있다. 이런 원칙의 제시에도 불구하고 FS-X의 대상기종 선정은 극히 정치적인 과제로 기울어 미국의 압력에 의해 공동개발로 거의 결말이 나고있었다.

당시 일본의 대미 무역흑자는 약 600억 달러였고 미-일 양국간에는 쇠고기, 오렌지 수입개방문제, 쌀, 반도체, 도시바사의 기계 등에 대한 COCOM 위반사건 등 얽힌 문제가 적지 않아 우선 '완성기 구입' 압력 만을 피하는 방법으로 최선의 길이 '공동개발' 밖에 없었던 것이다. 이런 압력을 물리치면서 끝까지 국산 개발을 관철할 정치력은 일본에 없었던 것이다.

그리하여 숙고 끝에 '87년 10월 드디어 일본 방위청은 FS-X의 대상기종으로 GD사의 F-16을 기초로 할 것을 결정하고, 이를 바탕으로 공동개발하여 일부는 개조하는 것으로 결정했으며, 12월의 미일 안보회의에서 승인받은 뒤 문제의 FS-X 개발노선이 결정되었던 것이다.

### 갈수록 태산

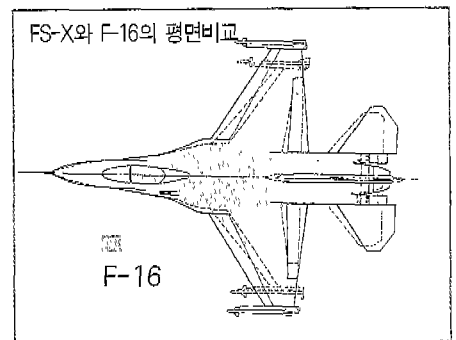
제조업체의 국가간 합의인 양해각서가 체결된데 대해 일본측은 '겨우 되었다' 라고 생각했겠지만 그후에 계속된 미국과의 FS-X 교섭으로 볼때 이때의 기본 합의는 결과적으로 그후 계속된 긴 회담의 시작에 불과했다.

미국측의 끈질긴 협상에서의 고집은 공동개발에 있어 작업 분담에서 비롯되었다.

미국이 말하는 공동개발과 일본이 기대하고 있던 공동개발과는 그 내용이 전혀 판이했다. 일본은 이 기본단어의 해석에서부터 밀리기 시작했다.

일본은 미국이 말하는 공동개발이란 미국측에서 F-16의 기본 데이터와 제작상의 노하우를 제공하면 일본은 그에 따라 개발작업을 추진하면 된다는 지극히 안이한 것이었다. 이에 반하여 미국은 모든 작업에 직접 참여하고 나아가 원형기를 만드는 데도 직접 참가하여 작업을 분담하는 것이었다.

처음 일본 측은 '공동개발을 위해 GD사에서 기술자가 오겠지! 올려면 와라! 그들에게 급료를 주고 마음대로 놀게 버려두면 된다.' 그 사이에 일본은 F-16을 바탕으로 하지만 독자개발에 못지 않게 고쳐 놓으면 된다. 그래도 공동개발이 아닌 개라고 생각한 구석이 없지 않았다. 그러나 이런 안이한 생각은 시초에 여지없이 날아가 버렸다. 미국은 일본이 생각하는 것보다 훨씬 밀착된 상태에서 하나에서 열까지 그



해외

야말로 공동으로 작업했다. 그것이 미일 공동개발이었다.

'88년 6월에 와서 작업 분담등에 대한 대강이 합의되었는데, 그 내용은 다음과 같았다.

1. 공동개발의 계획권리는 일본 방위청이 담당한다.
2. 주계약자는 일본의 항공기제조업체이다.
3. 개발비용은 전액을 일본 방위청이 부담한다.
4. 개발에서 얻은 기술정보는 모두 일본 방위청에 속한다.
5. 개발계획의 작업 분담률은 일본이 55-65%, 미국이 35-45%로 한다.
6. 기술운영위원회를 설치한다.

그런데 이런 합의를 기초로 국가간 양해각서의 조인까지 5개월이나 걸렸다. 미국측이 여러 면에서 일본보다 유리한 조건을 차지하려고 시간을 끈 때문이었다.

일본은 어떻게하던지 합의 각서가 조인되고 교환되었다고 일단 안심했으나, 역시 일본의 생각은 너무 안이했다.

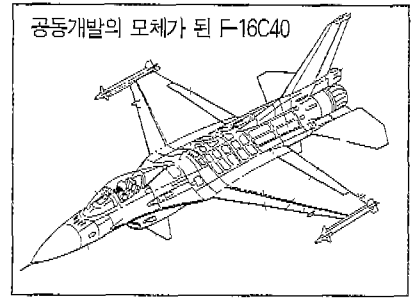
처음부터 일본에게 '미국제 완성된 전투기를 사도록 하라'고 주장했던 미국 의회가 이때 와서는 미국의 기술을 일본에게 제공하지 말라'고 공격방법을 변경했다. 여기에 미국 상무부도 동조하여 국방총부이나 국무부를 떠돌리고 기술유출 반대의 입장을 취했다.

이런 가운데서 미국의 여론에 큰 영향을 준 것은 전 미국 상무부 심의관이었던 크라이드 브레스트비츠씨의 논문이 워싱턴 포스트지에 게재되었다. 이 논문은 미국민의 세금으로 비싸게 개발된 기술이 극히 싼 값으로 일본에게 주어진 결과 항공기 제작 기술 면에서 일본이 미국을 추월할 가능성이 높아졌다고 비난했다.

이외에도 당시 미국에 유포된 공동개발 반대론을 요약해보면 다음과 같다.

1. 우수한 기술을 가진 GD사가 일본의 하청회사로 될 수는 없다. 진실한 공동개발로 하라.
2. 공동개발은 결과적으로 미국의 국방비 부담을 가중시킨다. 완성기를 사도록 하라.
3. 공동개발로 최신기술이 유출되면 장차 미국의 항공산업이 위협받는다

이러한 어불성설의 억지 주장도 있었다. 터무니 없는 논쟁에 휘말려 일본은 실질적인 피해를 입은 것도 많다. 예를 들면 이런 미국의 여론에 밀려 비행 조종장치의 한 부분의 기술이 제공되지 않아 일본은 이것을 개발하는 데에 400억엔을 추가로 지급하는 등 개발비용이 더 들게 되는 등 그밖에도 비밀비재하다.



비싸게 얻은 교훈

이상과 같은 우여곡절 끝에 일본의 FS-X 사업은 10년만에 양산단계까지 왔다. 분명히 미국과의 공동개발을 통하여 엄청난 미국의 항공기 메이커의 기술, 노하우, 관리 방법등을 배웠다. 그리고 일본의 국가전략이 될만한 노하우를 몸에 익히기도 했을 것이다. 반대로 아직 모르고 있던 일본의 항공기 산업이 지닌 기술력 같은 것을 미국에 엿보인 기회도 되었다. 미국은 일본의 진보한 레이더 및 전자전 기술을 이 기회에 전수받으려고 힘을 기울여 왔다. 그리하여 온갖 난관을 극복하면서, 공동개발을 끝까지 해낸 것에 대한 일본의 자신과 긍지도 만만치 않다.

그러나 애당초 국산 개발을 목표로 시작된 전투기 제작계획이 뜻한 바와는 달리 공동개발이라는 결과로 끝난 데 대하여 끝까지 국산개발을 관철하지 못한 아쉬움이 남아 있지 않다면 거짓말이 될 것이다.

이러한 아쉬움이나 후회는 장래

를 위한 용수철이 될 것이지만 그동안 비싸게 치른 수입료에 걸맞는 교환을 이 기회에 정리해 두어야 할 것 같다.

끝으로 미국이 구사한 대일전략을 정리해보자.

첫째는 **끌어안기 전략**이다.

일본이 처음 FS-X계획을 내어 놓았을 때 미국은 완성기를 사도록 하려고 나섰다. 그러다 공대지 미사일을 4발 실어야 하고 전투행동반경을 450nm로 해야 한다는 일본측의 성능요구를 충족시키기 어렵게 되자 공동개발을 내세워 일본을 끌어 안고 말았다.

미국의 격언에 '타도하지 못하면 끌어 안아라!(If you can't beat them, Then join them)'라는 말이 있다. 미국은 이 격언을 기업합병 매수등에도 이용하고 있는데, 일본에도 이 전략을 쓴 것이다. 한번 정책이 정해지자 정부당국, 업계, 의회, 매스컴 등 총력을 기울여 목적을 성취시키는데 합심 노력했다. 이것이 바로 미국의 강점인 것이다.

둘째는 **공동개발전략**한다는 것이다.

미국은 80년대 말에 겨우 3%에 불과했던 외국과의 무기 공동개발을 2000년에는

25%까지 확대한다고 말하고 있다. FS-X 공동개발도 따지고 보면 그런 정책의 일환으로 보인다. 이런 정책은 앞으로 더욱 확대될 전망이다. 그런 가운데 자기 나라만의 독자개발노선을 지켜가려면 이런 정책에 휘말리지 않게 정신을 바짝 차려야 한다.

한 나라의 안전보장을 다른 나라에 전적으로 의지하고 말긴다는 점에는 문제가 많다. 그런 무기의 수출국과 수입국 사이에는 주종관계가 생기지 않을 수 없고 공급국에 얽매이지 않을 수 없는 것이 현실이다.

또한 FS-X의 공동개발을 주장할 때 미국은 '공동개발이 싸게 먹힌다'고 주장했다. 그러나 실제로 당초 예상한 개발비 1,650억엔이 '95년에는 3,274억엔으로 두배가 됐으며, 양산 원가도 '87년 당시

평균단가 54억엔이었으나 실제로는 80억엔에 이르고 있다. 이에 대해 미국은 일본의 설계변경 탓으로 치고 있지만 실제로는 미국이 작업에 참여하여 사사건건 현실가격 반영을 주장했기 때문에 원가와 출비가 자꾸만 가중된 때문이라는 것을 아는 사람은 다 안다. 따라서 협정문 작성시 정신을 차리고 그런 여지를 남기지 않는 일이 중요하다.

전투기의 개발이 없는 공군은 조선포가 없는 해군과 마찬가지로 이렇다. 이것이 전투기 국산화에 대한 일본의 여론이다. 생각해보면 이런 생각은 비단 일본만의 경우는 아닐 것 같다.

FS-X의 경우 끝까지 공동개발에 저항하여 국산개발을 주장하지 못한 이유는 두 가지로 요약된다. 첫째는 미일간의 마찰사안이 많았던 점과 둘째는 엔진문제였다. 미국제 엔진을 탑재한 국산기 여서는 뜻이 없을 뿐 아니라 당시 NATO의 토네이도가 엔진을 쓴다는 주장에 대해 미국은 냉소로 대응했었다.

일본은 전투기 국산화의 꿈을 버리지 못하고 있어 차세대기의 대응이 주목되지만 우리에게도 FS-X 계획은 많은 시사와 교훈을 남겼다고 하겠다. [끝]

