

유럽의 차세대 수송기 FLA (2)

■ 민수 접근방식

FLA 사업에 대한 민수 접근방식 개념은 1996년 초 시라크 프랑스 대통령의 성명서에 직접적으로 근거한 것이다. 이는 FLA 개발에 투자할 재원이 없으나 소요는 유지될 것이며 2002년 이후에 관련 조달자금이 예산에 포함될 것이라는 점에서 제시된 것이다. 이와 같은 민수 접근방식은 이후 독일에서도 인정하였고 영국의 재정, 경제적 견해와도 일치하는 것이었다.

“단일단계 민수 접근방식”이라는 용어는 조달 프로그램 운용을 민간 항공분야에서 채택하고 있는 방식과 같게 한다는 것을 의미한다. 군의 개발 및 조달사업은 일반적으로 일련의 연속되는 단계와 단계별 관련문서들로 이루어지며, 각 단계가 반드시 완결되고 적절하게 평가되어야 다음 단계가 시작될 수 있다.

이러한 구조는 “고객”(즉 국방부나 국방조달기관)이 개발단계의 전체 비용을 부담하는데 따르는 필연적 결과로, 이에 따라 지출된 자금이 어떻게 사용되는지 엄밀히 통제하고 또 필요하면 설계단계에서 관여할 권한이 있는 것이다. 반면, 이러한 접근방식은 지나치게 장기간의 개발/조달시간을 초래하게 된다.

국제사업의 경우에는 (오늘날 실제적으로 국제사업은 유럽뿐이지만) 한층 더 복잡한 상황이 된다. 이는 업체의 작업분담이 각국의 재정적 기여도를 반영해야 할뿐 아니라 기술적 면에서

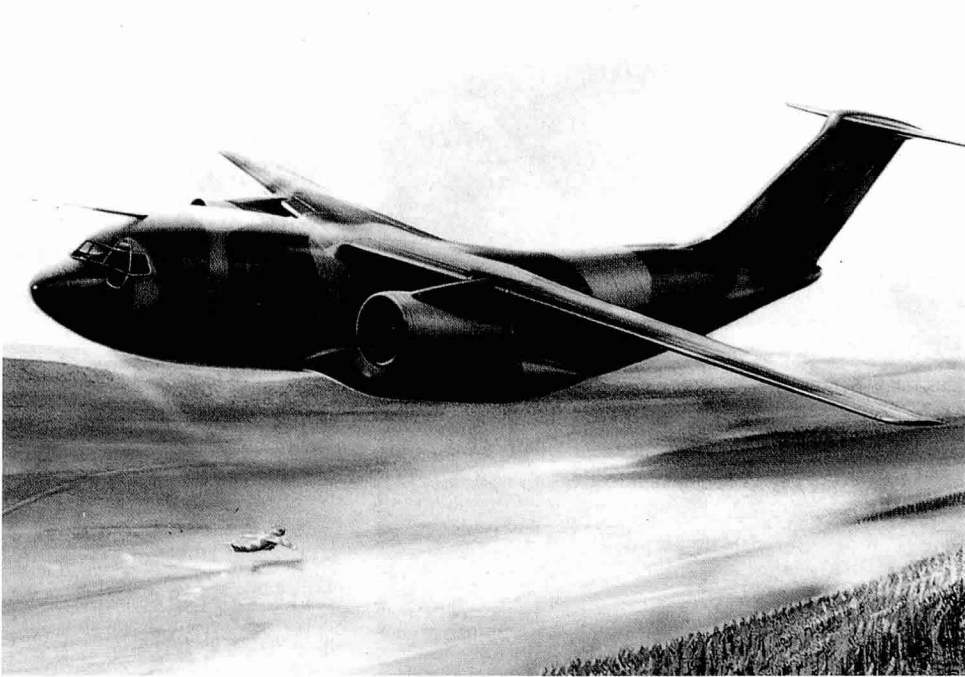
“적정 대가”도 제공해야 하기 때문이다.

이로 인하여 전적으로 불필요한 업체의 과잉능력을 초래하는 경우가 자주 나타나게 된다. 이와 대조적으로, 항공사에서는 다음 절차를 포함하는 단일과정을 통하여 항공기를 구매한다.

- 비확정 오퍼기준으로 제조업체와 사전 상담
- 항공기 명세 및 가격, 인도시기 등을 포함하는 계약제안서 초안형태로 제조업체의 최종 오퍼
- 구매서류 서명 (계약상 보증 포함) 및 일정액수의 착수금
- 일정 시간 간격을 두고 계약상 금액 80%까지 분할지급
- 항공기 인수 비행, 잔금 지불 및 법적 재산 양도

이러한 접근방식이 FLA라는 특정 사업에 적용될때는 다음과 같이 될 수 있다.

- 사업에 관련되는 개별 국가들이 각기 Airbus Military Company(AMC)에 제안요청서를 발송한다.
- AMC에서 세부적인 규정과 명세서를 준비하여, 제안요청서 접수 11개월 이내 각국에 사업 관련 상용 제안서를 제시한다.
- 각국별로 구매할 항공기 수량을 명기한 개별 계약을 체결한다. 추후 한 나라의 수량이 변경되더라도 다른 나라의 비용이 변경되어서는 안된다. 국가별 변경사항이나 특이사항은 기본 계약을 개별적으로 수정하여 처리한다.



▲ 프랑스 SNECMA사에서 제안한 터보팬 엔진 방식 FLA의 상상도

낙관론자들은 이러한 계약이 내년 말까지 체결 될수 있다고 본다. 이렇게 되어야만 FLA 초도비행이 2002년에 이루어지고 2004년말부터 인도가 시작될 수 있다.

아래 표의 수량 외에 수출시장에서 수백대가 추가 판매될 수 있을것으로 기대된다.

단일단계 조달 접근방식의 핵심은 8개국이 내년중 아래 표에 명시된 수량과 기간에 맞추어

현시점에서 각국이 구매할 잠정 수량과 기간

국 가	대 수	기 간
독 일	75	(2008~2016)
프 랑 스	50	(2005~2014)
영 국	45	(2004~2011)
이탈리아	44	(2005~2011)
스 페 인	36	(2007~2014)
터 키	26	(2007~2014)
벨 기 에	12	(?)
포르투갈	9	(?)
총 계	297	

FLA를 구매하겠다는 확약을 하는 것이 실제 가능하겠는가 하는 문제이다.

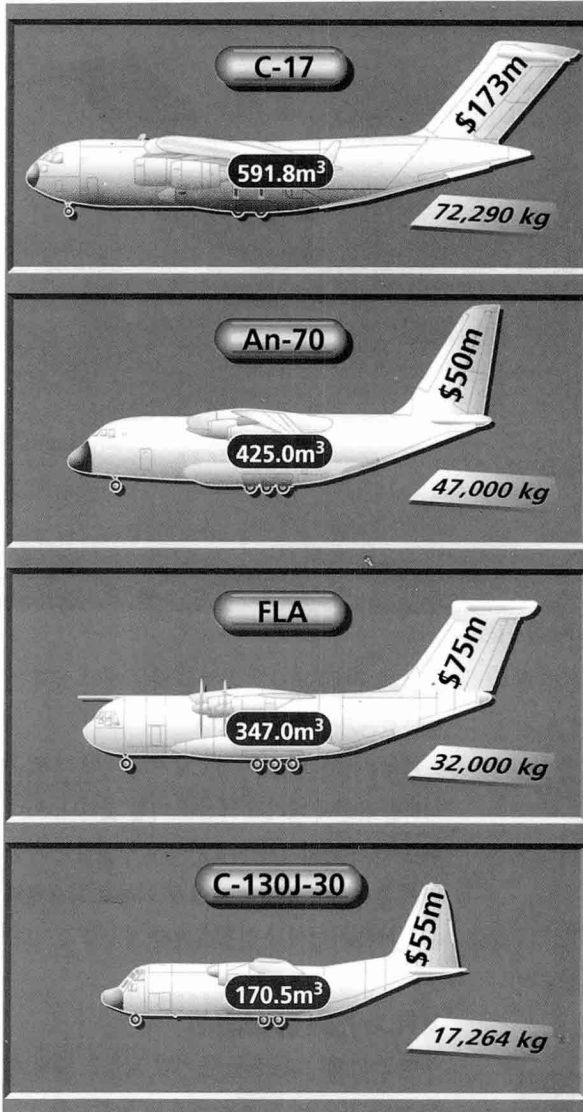
미국은 물론 FLA사업으로부터 점차 더 많은 나라를 유인해 내려고 최선을 다할 것이다. 이러한 노력은 나머지 참여국가에서 구매하는 항공기의 총수량이 경제적 효율성 이하로 감소하여 근본적인 사업이 소멸될때까지 계속될 것이다.

■ FLA사업의 정치적인 면

미국 업체는 Airbus 초기의 교훈을 잊지 않고 있다. 1974년 미국은 세계 민간 항공기 시장의 94.6%를 점유하고 있었다. 유럽은 최초의 제트여객기, 후퇴익, 제트 엔진 개발 등을 책임 지고 있었지만 점유율은 5.4%에 불과하였다.

분명히 이와같은 독점상황 하에서 미국업체는 가격결정에 어려움을 겪지 않을 수 있었다. 오늘날 특별한 경우인 보잉 747을 제외하면 Airbus가 신형 항공기 발주량의 40~50%를

European airlifter options



차지하며 민간 항공기 분야의 새로운 기술개발도 대부분 Airbus에 의해 이루어졌다.

군 수송기 시장의 현재 상황은 20년 전 민수 시장의 상황과 유사하여 미국이 83%, 유럽 11%, 나머지 지역이 6%를 차지하고 있다.

미국 업체와 국방 부서는 美 항공업계의 영업 활동을 지원하기 위한 총체적인 활동을 펼치고

있으며, 유럽에서 현재 진행중인 대부분의 대형항공기사업이 미국 제품을 구매하는 것과 마찬가지로 만드는데 목표를 두고 있다.

만일 유럽이 군 수송기 시장을 미국의 손에 완전히 넘겨주지 않으려면, HERCULES와 TRANSALL의 연륜을 고려할때 많은 주요 결정이 지금 이루어져야만 한다.

그렇지 않으면 경제, 안보정책면에서 매우 중요하며 그 영향력이 향후 40년 이상이나 미칠 산업, 기술적 능력이 단지 재정예산의 어려움때문에 폐기된 시기와 이유에 대해 장차 다음 세대 유권자와 납세자들에게 설명하려면 상당히 힘들게 될 것이다.

■ 대안

군사 소요라는 관점에서는 부차적이라고 할 수 있는 정치적 차원과 는 별도로 FLA의 대안도 고려해 보아야만 할것이다. 여기에는 C-130J, C-17, An-70(수출시장용은 An-77로 명명)이 포함된다.

An-70/77은 개념적인 면에서 FLA와 유사하며 (러시아/우크라이나 항공기가 훨씬 대형이기는 하

지만), 최소한 부품과 관련한 공동협력 가능성이 있을 것으로 보인다.

업체 및 정부 차원에서 사전 토의가 이루어진 것으로 알려져 있지만 아직까지 구체적인 결과는 없다. 그러나 1997년 초 우크라이나의 레닌드 쿠흐마 대통령이 프랑스를 방문중 시라크 대통령에게 이 문제를 직접 제기하였다.

그 결과, 보도에 따르면 프랑스 대통령이 일반 회계국에 지시하여 6월말까지 특히 An-70/77의 협력 가능성을 포함, 군수송기에 대한 전반적인 상황을 상세 보고토록 하였다.

이러한 상황이기는 하지만 예상되는 협력사업의 재정면에서는 의문점이 남는다. 일반적으로 프랑스를 비롯한 유럽국가들이 유럽 FLA 개발을 위한 자금이 없는 것으로 인식되고 있는데, 어떻게 러시아/우크라이나 항공기 개발에 투자할 재원을 모색할 수 있을지 상상하기 어렵다.

C-130J는 즉각 사용이 가능한 대안으로, 영국은 이점을 C-130J를 구매하는 주요 근거로 내세웠다. 그러나 이 기종은 화물실 규모나 순항 속도 등과 같은 주요 항목에서 유럽 기본소요를 충족시키지 못한다.

따라서, 영국 공군의 전례를 따라 C-130J를 구매하려는 유럽 공군은 FLA 유럽 기본소요의 중요한 부분을 포기하는지 아니면 결국 더 크고 성능이 우수한 항공기로 보완할 수 밖에 없다는 점을 생각하고 있어야 할 것이다. 영국 공군이 이런 입장에 있으며 현재 C-17 임대를 고려하고 있다.

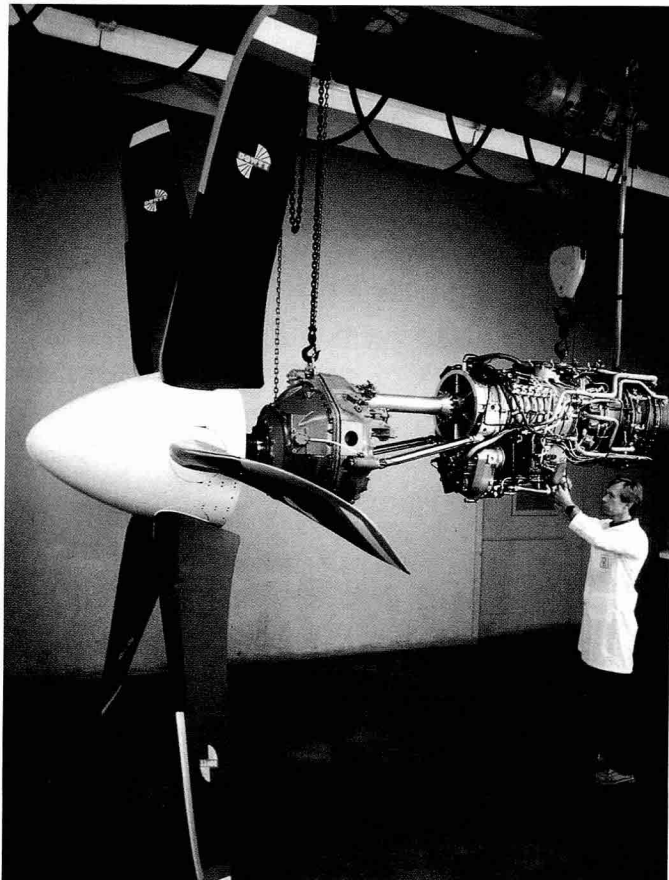
C-17은 능력, 크기, 비용 등에서 완전히 다른 부류이다. 이는 미국 공군의 수송부대 구조에 맞도록 특별히 설계되

어 C-130을 보완하도록 되어 있다.

따라서 C-17 자체가 FLA의 대안은 아니다. 그러나 이는 C-130J를 구매하려는 국가에 대해서는 피치못할 “2단계 절차”로서, FLA이 폐기된다면 유럽기본소요에 명시된 작전소요를 충족시킬 수 있는 유일한 실질적 해결방안이 될 것이다.

비록 미국이 영국에 대해 아주 좋은 가격조건으로 C-17 임대를 제시하였다고 알려져 있지만, 유럽의 개별국가가 독자적으로 이 항공기를 구매할 능력이 되는지는 매우 의심스럽다. 그보다는 다국적 편대로 하는 것이 유일하게 실현가능한 접근방식이 될 것이다.

참고 : <MILTECH> 97/6 pp.49~52



FLA에는 터보팬, 프롭팬, 터보프롭 3가지 방식의 엔진이 후보로 올랐다. 사진은 터보프롭 방식의 AE 2100 ▶