



# 대형공격헬기 도입의 문제점과 사업 중단 필요성

\*\* '2012년도 국방예산 삭감 의견서'(2011. 11. 11)의 한 쪽지로 작성된 자료입니다.

고영대(평화통일연구소 상임연구위원)

1. 타당성이 결여된 사업목적과 소요제기
2. 한국형 헬기 사업과 중복 투자
3. 미 군수업체(보잉사) 배불리기
4. 막대한 운영유지비
5. 절충교역을 통한 핵심 기술 이전도 기대할 수 없어

## 1. 국방부 주장 사업 목적

- ① 북한의 기갑전력 및 국지도발에 대비하고 중심작전을 전개하기 위해
- ② 미군 아파치 헬기 대대 철수 및 노후 공격헬기 도태에 따른 전력 보강
- ③ 절충교역을 통한 국내 항공기 개발 핵심기술 이전

## 2. 국방부 주장의 문제점

① 북한의 기갑전력에 대비해 대형 공격헬기를 도입한다는 것은 상식 밖의 주장이다.

- 국방부는 북한과 남한의 전차 보유 대수가 4,100 : 2,400(『국방백서 2010』)로 북한이 압도적 우위를 차지하고 있다고 주장하고 있다. 그러나 이를 『MILITARY BALANCE 2010』의 남북한 전차 보유 대수 3,500 :

2,750과 비교해 보면 국방부가 북한 전차 대수는 무려 600대를 늘린 반면 남한 전차 대수는 350대나 줄었음을 알 수 있다. 국방부의 전형적인 북한 무기 개수 늘리기 수법으로, 남북간 전차 대수 차이는 750대에 불과하다.

- 그런데 남한 전차는 대부분 최신형으로 구형이 주종인 북한 전차 전력을 압도한다. 북한 전차 중 비교적 신형이라고 할 수 있는 것은 400~800여대의 T-62와 이를 개량한 천마호, 최근 배치하였다는 T-72를 모방한 폭풍호 등을 들 수 있을 뿐이다. 반면에 남한이 보유한 탱크는 1,427여대의 K1/K1A1 전차, 80대의 소련제 최신형 T-80 등이 주종(『MILITARY BALANCE』, 2010, 411~416쪽)을 이루고 있어 양적 격차를 충분히 상쇄하고 남을 뿐 아니라 전체 전력에서 북한을 압도하고 있다. 아울러 변속기 문제로 중단되었던 K1A1 전차도 이미 재생산에 들어갔으며, 파워팩 결합으로 양산이 중단되었던 최첨단 K-2 200여대도 양산, 배치할 계획이다. 이렇듯 남한의 기갑전력은 북한의 기갑전력에 절대 우위에 있다.
- 한편 전차는 감시·정찰기능의 발전으로 과거처럼 기습 공격을 감행하기 어려우며, 또한 남한은 제한전이든 전면전이든 북한 전차의 (기습) 공격을 저지할 수 있는 다양한 무기체계(공격 헬기를 포함해)도 보유하고 있다.
- 이와 같이 북한의 기갑전력에 대비하기 위해 대형 공격헬기를 도입할 이 유가 전혀 없다.

② 북한의 국지도발에 대비해 대형 공격헬기를 도입한다는 것도 납득할 수 없는 주장이다.

- 백령도, 연평도, 후방 등에 북한의 특수부대가 기습 공격하는 등의 국지도발에 대비해 대형 공격헬기를 도입하겠다는 것도 근거 없는 주장이다.
- 천안함 사건과 연평도 포격전을 겪은 후 공방급 Ⅱ/Ⅲ급의 공기부양정을 이용한 3~4,000 여명의 북한 특수부대가 백령도, 연평도 등을 기습공격할 경우에 대비해 대형 공격헬기 도입이 불가피하다는 주장이 제기되고 있다. 고속정 등을 이용한 북한군의 그 동안의 서해상 기습공격 전력이 2배(여단 규모)로 급상승하게 되었다는 것이다.
- 백령도나 연평도와 같은 작은 섬에 여단 규모를 일시에 기습 상륙시킨다

는 것은 작전 및 병력 운영의 상식에 반하는 주장이다. 그러나 이 주장이 사실이라고 해도 이들이 남한 영토에 상륙하기까지 소요되는 최소 30여 분 동안 한국군은 이들을 저지할 만한 전력을 갖추고 있다. 우선 남한이 제공권에서 우위에 있어 공기부양정이나 고속정을 이용한 기습공격은 우리 공군력에 의한 저지가 가능하다. 또한 제해권도 남쪽이 우위에 있어 해상을 통한 기습공격은 차단 가능하다. 일부가 해·공군의 저지를 뚫는다고 해도 또한 대북 절대 우위의 화력을 보유한 육상의 (해병대) 전력으로 퇴치할 수 있다.

- 한편 한국군의 합동작전과 매우 협소한 전장에서 (대형) 공격헬기가 수행할 수 있는 임무는 사실상 없다. 오히려 공군이나 해군의 작전에 방해가 될 뿐이다. 또한 설령 효과적인 공역 관리를 통해 (대형) 공격헬기가 작전에 참여하게 되더라도 북한의 전투기나 대공포 등에 의해 대부분 격추당하거나, 심지어 남한 육·해·공군의 화기에 의해서도 격추될 수도 있다.
- 따라서 북한의 기습공격에 대비하여 대형 공격헬기를 도입한다는 것은 합동작전의 기본과 전장 환경을 무시하는 주장이다.

③ 대북 중심작전을 수행하기 위해 고성능의 대형 공격헬기가 필요하다는 주장도 중심작전에 대한 기본을 위배하는 주장이다.

- 기본적으로 헬기는 중심작전을 수행할 수 없는 무기체계다. 자체 방호력이 취약한 헬기가 적진 깊숙이 들어가 작전한다는 것은 생존을 담보 받을 수 없는 매우 위험한 작전으로 된다. 이는 대형 공격헬기라고 해서 예외가 아니다.
- 대형 공격헬기가 성공적으로 중심작전을 수행한 사례는 제공권을 장악하고 있는 조건에서도 극히 예외적 사례를 제외하고는 거의 없다. 1999년의 코소보전이나 이라크전에서도 미군의 AH-64D 아파치와 같은 최첨단 대형 공격 헬기도 지상으로부터의 원시적인 재래식 공격과 산악이나 사막과 같은 작전환경을 극복하지 못하고 큰 타격을 당한 나머지 작전을 포기해야 했다.
- 한반도의 작전환경도 대형 공격 헬기에게는 무덤과 같다. 대북 중심작전을 수행하기에는 세계 제1의 북한의 조밀한 방공망과 산악 위주의 지형 등이 대형 공격헬기의 중심작전을 허용하지 않는다. 2001년에 아파치 헬

기를 모델로 국방연구원 실시한 워게임에서도 아파치 헬기는 100% 격추 당했다.(아시아 투데이, 2011. 4. 15) “최근 한미연합훈련에서도 주한미군의 AH-64D를 중심작전에 투입하는 방안을 고민하다가 생존성 등의 문제로 결국 포기”(중앙일보, 2008. 10. 20)했다고 한다.

- 특히 중심작전은 육군이 아닌 공군의 주 임무다. 대형 공격헬기를 도입하면 이는 공군의 무기체계가 아닌 육군의 무기체계로 육군 항공작전사령부가 운용을 책임진다. 따라서 대형 공격헬기가 중심작전을 수행하게 되면 공군의 중심작전에 종속되어야 하나 미군과 달리 우리의 중심작전은 공군사령관이 아닌 육군(합참)이 지휘하게 되고, 이에 따라 대형 공격헬기의 중심작전이 중심작전의 주력인 공군 전력에 복속하지 않고 독자적으로 수행하거나 또는 상호 대립하는 속에서 수행될 가능성이 있다. 이럴 경우 우리군의 중심작전이 난맥상을 초래할 수도 있다.

④ 미군 아파치 헬기 대대 철수 및 남한군의 노후 헬기 도태에 따른 헬기 전력 강화를 위해 대형 공격 헬기 도입이 필요하다는 주장도 근거 없다.

- 남한군의 헬기 전력은 미군 헬기 전력을 제외하고도 북한을 압도한다. 『MILITARY BALANCE 2010』에 따르면 남북한 헬기 보유 대수는 712 : 302로, 남한이 압도적 우위에 있음을 알 수 있다. 이 중에서 무장기동헬기를 제외한 공격헬기 보유 대수는 남북이 105(AH-1F/J 코브라, MD-500) : 20(Mi-24)으로 남한이 5배의 압도적 우위를 누리고 있다. 그렇지만 남한이 실제로 보유한 공격 헬기 대수는 『MILITARY BALANCE 2010』가 제시한 것보다 많은 것으로 보인다.
- 이렇듯 공격헬기는 다른 어떤 무기체계도 누리지 못하는 비교 우위에 있는 분야로, 그런데도 공격헬기를, 그것도 고성능의 첨단 대형 공격헬기를 도입한다는 것은 거의 맹목적인 무기도입 그 자체라고 할 수 있다.
- 따라서 미군 아파치 헬기 철수나 남한군 노후 헬기 도태에 따른 전력 공백의 심화로 대형 공격헬기를 도입하겠다는 것은 명분 없는 주장이다.

### 3. 도입 반대 이유

① 앞서 살펴본 바와 같이 대형 공격 헬기는 전력, 작전, 한반도 전장 환경 등

어떤 측면에서도 도입해야 할 근거가 없다. 그런데도 이에 대한 수요가 계속 제기되는 것은 오로지 크고 강한 무기를 가지려는 육군의 욕심과 이를 파고드는 미국과 미군의 무기장사 속 때문이다.

② 더욱이 한국은 이미 중형 기동헬기(‘수리온’)를 개발하였고, 이를 기반으로 한국형 공격헬기(KAH)를 개발할 기술력을 보유하고 있다. 만약 대형 공격헬기에 대한 전력 및 작전상의 소요 제기가 정당하다면 자체 기술력을 기반으로 하여 개발하는 것이 마땅하다. “수리온을 공격 헬기로 전환해 개발할 경우 구성품은 60% 이상, 확보 기술도 97%나 활용”(매일경제, 2011. 4. 19)할 수 있다고 한다. 또한 생산유발효과와 부가가치 유발효과 등 총 11조 4,000억 원의 경제효과와 60,000명의 고용 창출이 가능하다(아시아 경제, 2011. 4. 14)고 한다.

그러나 소형 공격 헬기를 자체 개발하려면 새로운 플랫폼을 개발해야 되는데, 이렇게 되면 수리온과 중복투자로 되며, 수리온에 기반한 개발비용과 기간 단축이라는 기회이익은 사라지게 된다. 또한 대·중·소 등의 다양한 기종을 운용하는 것은 단일 기종의 경우보다 운영비를 가중시키게 된다.

그러나 정부는 KAH 사업 타당성 조사 결과를 공개하지 않는데다 계획했던 공청회도 취소해 버렸다. “수리온 기반의 공격헬기 개발 시 대형과 소형으로 사업을 분리할 필요가 없는 데다 경제성 면에서도 유리하다는 주장을 반박할 근거가 빈약했기 때문”(경향 닷컴, 2011. 3. 28)이라는 것이다.

그리고 대안으로 대형 공격 헬기 국외 도입과 소형 공격 헬기의 국내 개발을 내세웠다. 현 정부가 들어서자마자 미군은 중고 아파치 헬기의 판매를 제의해 왔고, 이에 맞춰 국방부는 중고 AH-64D 도입과 소형 무장헬기의 자체 개발 쪽으로 방향을 선회했으며, 대형 공격헬기 자체 개발에 따른 비용 7~8조 원을 4조 3,000억 원으로 대폭 줄인다(일요서울, 2009. 9. 1)는 명분을 내세웠다. 그러나 대형 공격헬기 신형(AH-64D/블록 III)과 소형 무장헬기를 도입하기로 방침을 선회함으로써 도입 비용만 6~8조 원(소형 무장헬기 3조 3~6,000억원), 운영비는 각각 6조 원과 3조 원(경향 닷컴, 2011. 3. 28)으로 예산 절감은커녕 ‘돈 먹는 하마’ 사업이 되고 말았다.

---

③ 한국군이 도입하고자 하는 AH-64D의 대당 가격은 유승민 의원이 밝힌 대로 918억 원(대만 판매가, 세계일보, 2011. 4. 13)으로 F-16를 호가하는 엄청난 가격이다. 그러나 국방부는 도입 예산으로 1조 8,425억 원만을 책정함으로써 대당 가격을 약 511억 원으로 산정하고 있다. 그러나 대만 판매가를 적용할 경우 도입 물량은 불과 20대로, 1개 대대도 편성할 수 없다. 이는 향후 도입 예산이 2배로 증가하게 될 것임을 말해 준다.

④ 운영유지비도 액수를 예측할 수 없을 정도로 엄청나 국방예산에 감당할 수 없는 부담을 지우게 될 것이다. 이미 17개 부품이 단종되었으며, 이에 미 육군은 예비 부속품 30년 치를 한 번에 구매하도록 요구하기도 하였다. 김무성 의원은 “국방연구원은 36대의 아파치 헬기를 운영·유지하는데 연간 800억 원 이상의 비용이 들고 2015년 이후에는 연간 1,000억 원 이상이 들 것으로”(위클리 경향, 2009. 2. 24) 밝혔다. 또한 “AH-64D는 1시간 작전 비행을 위해서는 40 시간 가량의 정비 시간이 필요하다. 이 때문에 이라크에서는 대당 운행 시간이 1개월에 18 시간에 불과했다.”(경향 닷컴, 2011. 3. 28)고 한다. 비용 대비 효과가 어느 무기체계보다도 낮다.

⑤ 또한 1, 2차 F-X 사업을 통해 입증되었듯이 미 방산업체, 보잉도 예외 없이 기술이전에 인색하다. 대형 공격헬기에서도 유럽 국가들에 비해 미국은 기술이전에 소극적인 태도를 보이고 있다. 따라서 절충교역을 통한 국내 항공기 개발을 위한 핵심 기술을 이전 받는다는 것은 명분에 불과하다. 한편 대형 공격헬기 도입 사업의 목표의 하나로 국내 항공기 개발을 위한 첨단 기술 이전을 내세우는 것은 3차 F-X 사업이나 KF-X과의 중복투자로 된다.