



# 2015년 차기 전투기 도입사업(F-X) 예산 삭감 의견서

---

## 2015년 국방예산 평통사 의견서

발 행 일            2014. 11. 5  
발 행 처            평화와통일을여는사람들  
담     당            조승현(평화와통일을여는사람들 평화군축팀장) 02-712-8443 spark946@hanmail.net

# 차기 전투기 도입 사업예산, 왜 삭감해야 하나?

## 1. 개요

차기 전투기 도입사업(F-X)의 총사업비는 7조 3,400억 원에 달한다. 2015년도 예산 요구액만도 무려 3,540억이다.

## 2. 국방부 주장 사업 목적

- 1) 북한 비대칭 전력 대비 적극적 억제 능력 구비
- 2) 구형 전투기 도태에 따른 전력공백 최소화

## 3. 국방부 주장의 문제점 및 삭감 이유

- 1) 북한 비대칭 전력 대비 적극적 억제 능력 구비라는 F-35 사업 목적의 허구성과 위험성과 불합성

- F-35 사업 목적의 허구성 : 한국군은 이미 70년대 중반부터, 적어도 80년대 초반 부터는 북한의 대남 공격을 억제, 방어할 수 있는 대북 우위의 육해공 전력을 보유하고 있다. 특히 공군의 대북 압도적 우위 전력은 국내외적으로 공인된 사실이다. 북한이 우위에 있다는 미사일 전력도 속설과 달리 양질에서 남한이 우위에 있다. 유일한 북한 우위의 비대칭 전력은 핵뿐이다. 그러나 이를 대북 선제공격으로 제압할 수 없다는 것은 전 미국 국방장관 페리의 증언이나 핵전력 우위의 미국도 소련을 선제공격하지 못했던 냉전 하 미소 대결 구도가 입증해 주고 있다. 남한의 대북 재래식 선제공격은 오히려 북한의 대남 핵공격을 자초하는 것이며, F-35를 이용한 대북 선제공격으로 대북 적극적 억제 능력을 구비한다는 것은 자가당착의 허구이자 기만이다.

- F-35 사업 목적의 위험성 : 한미 양국이 도입한 '맞춤형 억제전략'은 북한이 핵·미사일 사용 징후만 보여도 선제공격하는 전략으로, 전쟁위기를 해소하는 것이 아니라 오히려 전쟁을 촉발하는 전략이다. 소위 킬 체인은 맞춤형 억제전략을 이행하는 수단이며, 바로 F-35는 킬 체인의 핵심 타격전력으로 선제공격을 통한 전면전을 불러올 가능성이 매우 큰 무기체계다.

- 사업 목적의 불법성 : 대북 적극적 억제 전략, 곧 대북 선제공격 전략은 선제공격을 부정하고 평화통일을 천명한 우리나라의 헌법 5조 1항과 선제공격과 전쟁을 불법화한 유엔헌장 2조 4항, 무력공격에 대해서만 자위권을 발동하도록 한 유엔헌장 51조를 위배하는 불법 행위다.

## 2) 구형 전투기의 도태에 따른 전력 공백의 최소화를 위해서 F-35를 도입해야 한다는 사업 목적의 허구성

- 대북 전력 비교에서 국방부가 남한의 우위를 인정하는 분야가 유일하게 공군 전력이다. 2014 일본 방위백서에 따르면 전투기 수는 남한이 620대고 북한은 600대로 양적으로 우위에 있다. 특히 남한 전투기는 3세대 이상이 전체의 60% 이상을 차지하고 있는 반면 북한 전투기는 75% 이상이 1950~60년대 만들어진 2세대 구형 전투기로 이루어져 있다.

- 또한 북한 전투기 중에서 남한 전투기와 공중전을 벌일 수 있는 4세대 전투기는 MIG-29 30여대뿐이다. 하지만 MIG-29는 F-15K에 비하여 표적 탐색능력, 무장운용 능력, 전천후 정밀공격 능력, 전자전 능력 등 모든 부분에서 현격한 열세를 보이고 있다. MIG-29와 KF-16과의 비교에서도 공대공 교전 능력에서 KF-16이 압도적으로 우세하다. (북한 무기체계 양적, 질적 평가, 한국국방안보포럼, 2010. 10, 17~18쪽)

- 또한 국방부는 도태 예정인 F-5E/F를 대체하기 위한 사업으로 FA-50도입 사업을 추진, 공군에 실전 배치되었으며, 2017년까지 60대를 전력화할 예정이다. 이렇듯 구형 전투기의 도태에 따른 전력 공백이란 국방부의 주장은 사실 왜곡이다.

## 3) 스텔스(F-35) 기능이 대북 적극적 억제 전략 구비라는 사업 목적을 충족시킬 수 없어

- 국방부가 F-35를 차기전투기로 선정한 유일한 이유는 F-35가 타 기종에 비해 스텔스 기능이 우수하다는 것이다. 그러나 스텔스 기능이 만능은 아니다. F-35가 도입될 2018년이면 스텔스 전투기를 탐지할 수 있는 레이더가 개발되기 때문에 스텔스 기능은 무용지물이 될 가능성이 높다. 김관진 전 국방장관은 “스텔스가 만능은 아니다. 전문가들은 4~5년 내에 스텔스기 탐지 레이더가 개발될 것으로 본다.”고 밝혔으며, 미 해군 참모총장 조나단 그리너트도 “급속도로 발전하는 레이더 기술 속에 스텔스나 레이더 회피 기술의 가치가 의문”이라고 밝힌 바 있다.

- 또한 F-35는 스텔스 기능 유지를 위해 화력과 기동력이 떨어진다. 폭탄과 미사일 등을 내부 무장창 안에 넣고 비행해야 하고 외부에 많은 도료를 칠해야 하기 때문이다. 포린 폴리시 지는 “가상 비행 테스트 결과 F-35는 공대공 모드에서는 F-16의 기동성에도 못 미치는 성능을 나타냈으며, 폭격 임무 상황에서는 작전 반경과 적재중량에서 F-15에 뒤지는 전투기임이 드러났다.”며 F-35A 전투기의 한계를 지적한 바 있다.

#### 4) 한국 정부의 스텔스 기능에 대한 맹목적 집착이 대미 협상에서 스스로를 ‘을’의 처지로 전락시킴

- 국방부가 F-35 도입을 위해 작전요구성능에 스텔스 조건을 강화함에 따라 협상방식이 공개경쟁입찰에서 F-35만 협상에 참여하는 수의계약으로 바뀌었다. 그 결과 한국은 대미 협상에서 ‘을’의 처지로 전락했고, 첨단기술과 큰 규모의 절충교역 확보에 실패하였다.

#### <록히드 마틴의 입장 변화>

경쟁입찰 당시	수의계약으로 변경 후
스텔스 동체 조립 등 핵심 기술 이전	스텔스 기술 이전 NO!
최종 조립라인 한국 건설, 부품 수출	최종 조립라인 한국 건설 NO!

- 반면 일본은 공개경쟁입찰 방식을 통해 한국보다 훨씬 많은 것을 미국으로부터 따냈다. 일본은 FMS 방식으로 들여오는 완제품 4대를 제외한 나머지 38대를 라이선스 생산함으로써 최신 기술을 이전받고 엔진과 레이더 등의 핵심 부품을 생산하게 됨으로써 한국 등 F-35 도입 국가에 대한 부품 제공과 아시아 지역의 창정비까지 맡을 수 있게 되었다.

**한국과 일본 F-35 도입방식 비교**

한국		일본
40대	도입대수	42대
대당 2억 달러 상회	가격	대당 2억4000만 달러
한·미 동맹 강화	거래 외 성과	일본의 무기수출금지 해제
40대 모두 완제품 구매	사업방식	4대 완제품 구매, 38대 일본생산
수의계약	사업구조	공개경쟁 (보잉, 록히드마틴, 유로파이티)
2018년부터 2022년까지 단계적 도입	도입시기	2014년 4대, 나머지는 2018년까지 생산
일본 미쓰비시 정비 예상	정비	일본 미쓰비시 정비
거의 없음	부품생산	일본에서 엔진, 레이더 등 50%이상 생산
거의 없음	기술이전	F-35 생산으로 첨단 항공기술 확보 가능

<문화일보 F-35 도입에서 드러난 韓·日 군사외교력 2013. 11. 26>

### 5) 미국과 미 방산업체에게 일방적으로 유리한 대외군사판매(FMS)

- F-35는 FMS 방식으로 도입된다. FMS 방식은 미국과 미 방산업체의 이해를 한국 정부에 강제할 수 있는 일방주의적 거래 방식이다. 이에 국방부는 협상 과정에서 미국에 FMS 방식의 변경 여부를 질의(2012. 9)했지만 미국 정부는 이를 거부했다. 결국 국방부가 F-35 도입을 내정한 상태에서 계약을 서두르다 보니 불리한 FMS 방식을 수용할 수밖에 없었다.

#### <대외군사판매와 상업구매 방식 비교>

대외군사판매(FMS)	조건	상업구매(DCS)
정부 대 정부	계약당사자	정부 대 업체
상한가 없는 개산계약	계약방법	확정 계약
한국 정부 납부	이행보증금	외국 정부·업체 납부
부과 불가능	지체상금	부과 가능
없음	선급환급 보증금	있음
추진 곤란	절충교역	가능(협상으로 범위결정)
구매국 불이익 감수	계약위반 발생시	판매자 계약 위반시 고정된 벌금 부여
구매국의 다양한 요구 미충족	구매국 요구 수용	구매국의 다양한 요구 충족

<문형일, '미국 대외무기판매제도(FMS)의 구매결정요인에 관한 실증연구' 2012. 2. 25p >

- FMS 방식은 상한가 없는 개산 계약으로 향후 가격이 어디까지 떨지 알 수 없다. 국방부는 2018년 이후에는 F-35가 대량생산되어 가격이 하락할 것으로 예측하고 있으나 미국을 비롯한 공동 생산국들은 F-35 성능 결함과 비용 상승을 이유로 구입 수량을 줄이거나 구입 시기를 연기하고 있고, 개발 리스크 부담도 여전히 가중되고 있어 가격은 오히려 상승할 가능성이 높다.
- 또한 2000억 원에 달하는 대외군사관매(FMS) 행정비를 미국에 내야 하며 납품지연에 따른 지체보상금 부과도 불가능하다. 미국이 최종적으로 기종 개발에 실패했을 때 선금금도 되돌려 받을 수 없다.
- FMS 방식이라고 해서 한국처럼 미국의 요구를 일방적으로 수용하지는 않는다. 이스라엘도 FMS 방식으로 F-35를 도입하지만 전자전 장비를 비롯한 자국산 부품을 장착하는 등 사실상 공동생산 방식으로 추진되고 있다.

## 6) 대일 종속 가능성 우려

- 국방부는 이번 F-35 도입협상을 통해 F-35의 조립과 부품 생산, 창정비 권한을 확보하지 못했다. 그러나 일본은 F-35의 부품 생산과 아시아 지역 창정비 권한을 미국으로부터 획득했다. F-35를 정비할 능력과 권한이 없는 한국은 일본이 생산하는 부품을 사용하거나 일본 기업에게 창정비를 맡겨야 한다. 그렇게 되면 F-35 운영을 일본에게 의존해야 하며 부품 수입과 창정비에 소요되는 운영유지비를 일본과 일본기업에게 지불해야 한다. 국방부는 일본에서 창정비를 받는 일은 절대로 없다고 주장하고 있지만 F-15K 처럼 미국 부품을 사용하고 미국에서 창정비를 받는다면 이로부터 오는 많은 시간적 경제적 불이익을 감수해야 한다.
- 또한 한국군의 F-35가 일본에서 창정비를 받게 되면 우리 공군 전투기의 운항기록 등 작전 결과에 대한 데이터도 고스란히 일본으로 유출될 가능성도 배제할 수 없다.

## 7) 핵심 항공기술 획득과 국내 항공산업 진흥에 역행

- 한국은 지금까지 지속적으로 미국 완제품 수입을 통해 전투기를 확보해 왔다. 국내면허 생산 방식을 도입하는 경우라도 미국에 의해 제약을 받았다. 이로 인해 첨단 기술획득에 실패해 국내 항공산업에 별 도움이 되지 못했다.

- 이번 F-35 도입 협상도 ‘을’의 처지에 몰린 결과 스텔스, 엔진, 레이더 등 핵심 기술 이전을 확보하지 못했다. 국방부의 스텔스 기능에 대한 맹목적인 집착으로 수의계약과 FMS 방식의 불리한 협상을 자초함으로써 기술이전과 절충교역 획득에 실패한 것이다. 군 스스로도 F-X 1차(2002년), 2차(2006년) 사업에도 못 미치는 수준이라고 인정하고 있다.

### 8) 해외구매 추세에 역행

- 미국을 비롯한 공동개발국인 캐나다, 덴마크, 이탈리아 등의 국회는 성능결함과 비용 상승을 이유로 F-35 도입 사업에 제동을 걸었다. 이 나라들은 F-35 도입 예산을 대폭 삭감하고 도입 시기를 연기하거나 구매 수량을 대폭 축소하는 방향으로 재검토 하고 있다.

#### <해외 F-35 구매 현황>

국가	기존	현재	변동
미국	3200대	2400대 예상	-800대, 5년 연기
이탈리아	131대	90대	-41대
노르웨이	2014년 구매	2016년 구매	2년 연기
네덜란드	2015년 구매	2019년 구매	4년 연기, 구매대수 축소
캐나다	80대	65대	구매 결정 보류
영국	138대	48대	-90대(미정)
덴마크			다른 기종 고려

### 9) 총사업비의 인상이 우려되고 불공정한 협상 체결로 인해 예산낭비 소지가 큰 F-35 도입 사업은 예비타당성 조사를 실시해야 한다.

- FMS 방식을 통해 도입되는 F-35는 상한가 없는 개산 계약으로 인해 향후 총사업비의 증가가 예상된다. 뿐만 아니라 수의계약과 FMS 방식 등 불리한 협상 조건으

로 인해 예산낭비가 우려된다. 이에 국가재정법 38조 4항에 의거해 기획재정부 장관이 예비타당성 조사를 실시하거나 50조 3항에 의거해 타당성 재조사를 하도록 국회 결의가 이루어져야 한다.

#### 4. 결론 및 건의 사항

F-35는 7조 4천억 원이라는 막대한 도입 비용에 비해 우리 국방에도, 항공산업 육성에도 도움이 안 되는 전형적인 비효용 낭비예산이다. 따라서 관련 예산 3,500억 원 전액을 삭감하고 국방부와 방위사업청에 전면 재검토를 요구해야 한다.(끝)