

장거리 대형수송기의 활용성에 관한 연구

기세찬¹

내용목차

1. 서론
2. 공수작전 및 대형수송기의 개념
3. 해외 파병임무 지원
4. 군사외교 및 방산수출 지원
5. 결론

1 국방대학교 안전보장대학원

(교신저자 Tel: 02-300-2191 E-mail: sechanki@hanmail.net)

논문접수일: 2013년 6월 3일 게재 확정일: 2013년 6월 17일

논문수정일: (1차: 2013년 6월 10일 2차: 2013년 6월 14일)

A Study on the Application of the Large Long-Range Transport Aircraft

Ki, Se Chan¹

Abstract

This study is based on a research on the application of a large long-range transport aircraft during ordinary times. Since the dawn of the 21st century, conflicts on nationalism and racial segregation have been rampant. In fact, there is currently an estimate of 78 conflicts occurring and a possibility of potential future conflicts. Korea has actively participated in the peacekeeping operations and has dispatched approximately 1300 personnel to 16 countries. These were done along with the United Nations' peacekeeping missions and as a multinational force since September 2012. However, due to the lack of military capabilities in air transportation for overseas missions, most of the operations were commissioned by the civil aviation. Moreover, this predicament caused many problems to arise for failing to transport appropriate military equipment, weapons, and ammunitions among other things.

At present, Korea's military diplomacy and defense export have expanded at a steady rate. An example of this is the number of foreign military diplomacy which had an average of 67.5 from 2002 to 2005 and had a notable increase of 79.5 from 2006 to 2009. The support of a large export business also caused a significant increase in the defense export. However, from 2007 to 2011, there were only 12 cases of overseas transport except for the overseas dispatch mission. This result was not due to the air transport mission being small, but because of the lack of capabilities in the long-distance air transport. In 2012, the amount of exportation made a noticeable record when it reached 11.9 hundred million. This is why the introduction of the large long-range transport aircraft is necessary for the nation's benefit.

The large long-range transport aircraft not only provides a sense of security with regards to war endurance capability by supplying ammunition and war materials in case of a possible war in Korea, but it also provides appropriate logistics to those involved in the worldwide peacekeeping operations. In addition, it can be used to promote military cooperation and it can strengthen military diplomacy with the neighboring countries as well as with the other regions. It can also contribute to the precipitation of the defense exports. Considering Korea's power and status in the world currently, the introduction of the large long-range transport aircraft is of great importance. However, the problems of determining the amount of transport aircraft adoption must be examined thoroughly by evaluating the overall national advantages such as Korea's current financial status and potential threats.

<Keywords> *A large long-range transport aircraft, Strategic Airlift, Tactical Airlift*

1. 서론

한국 공군의 공수(空輸) 역사는 1965년 미국으로부터 C-46 항공기를 최초로 도입하면서 시작되었다. 1972년 이전까지는 그 임무수행이 매우 제한적이었고, 1973년 C-130 및 1994년 CN-235 항공기 도입 이후 각종 군사작전과 대민지원 등 본격적인 공수임무의 수행이 이루어졌다. 특히 1991년 걸프전 시 5대의 C-130 항공기를 다국적군으로 파병한 이후부터 최근 이라크 자이툰 부대에 항공수송 지원을 위한 58항공수송단(다이만 부대) 파병까지 다양한 공수임무를 수행하였다. 분단국이라는 특수한 한반도 안보상황과 열악한 여건 속에서도 한국군은 PKO파병, 구호활동 등 국제지원 활동으로 영역을 확대해 가고 있는 것이다.

항공기를 이용한 공수는 전쟁뿐만 아니라 전쟁을 억제하고, 테러를 방지하며 평화 작전에 기여함으로써 국가의 국제적 역량 및 위상을 제고할 수 있다¹⁾. 한국은 국내총생산(GDP)이나 국민총소득(GNI) 등의 주요 경제지표로 볼 때 세계 10위권의 경제 강국이며, 근대 문화, 사회적 측면에서도 국제사회에서 한국의 위상은 나날이 높아지고 있다. 이에 따라 국가 차원의 전략공수 임무 소요도 증가하고 있다.

그러나 현재 한국의 공수전력 현황을 보면, C-130기종 12대, CN-235 기종 20대로 한국의 국제적 위상에 맞는 역할을 하기에는 매우 제한적인 자산을 보유하고 있다.²⁾ 예를 들면, 2011년 1월 삼호주얼리호 납치 사건 때 우리 군은 애초 군용기 파견을 검토했지만, 경유하는 여러 국가에서 허가를 받아야 하고, 또한 급유 기착에 장시간 소요되는 문제점으로 인해 막대한 예산을 지불하면서 아랍에미리트에서 빌린 전용기를 이용할 수밖에 없었다. 태극마크를 부착한 우리 장거리 대형수송기가 이들을 수송하는 모습이 언론에 공개되었다면, 국민들이 우리 국력에 대해 자긍심을 가질 수 있었을 것이다. 국력에 맞는 항공수송 자산의 확보가 시급한 이유가 바로 여기에 있다.

장거리 대형수송기는 전시에 더욱 그 필요성이 중요해지는 항공기이지만, 그 구입 및 운용비용이 적지 않게 소요되므로 평시의 활용 가능성을 염두하고 도입을 추진해야 한다. 이에 본고는 장거리 대형수송기의 운용 가능성 측면에서 평시 활용이 많을 것으로 예상되는 해외파병지원과 군사외교 및 방산수출의 활용성에 초점을 맞추어 그 필요성 및 활용성에 관한 연구를 진행하고자 한다.³⁾ 이를 위해 먼저 해외파병 지원과 관련해서는 국내외적 파병의 필요성과 현황, 그리고 문제점을 분석한 후 해외파병에서 장거리 대형수송기의 활용성을 검토해 볼 것이다. 다음으로 한국의 군사외교 및 방산수출 관련 현황과 문제점을 제시하고, 이 분야에서 장거리 대형수송기의 활용 방안을 검토하고자 한다.

2. 공수작전 및 대형수송기의 개념

1) 공군본부, 공군교리 3-5, 『공수작전』, 2012, p. 13.

2) 공군본부, 공군교리 3-41, 『공수항공기운용』, 2006.

3) 평시 주요 임무 중 ‘해외재난 긴급구호’ 임무에 대해서는 이미 연구된 바 있다. 진종광, “「정부 해외 재난 긴급구호」 관련 군 수송기 임무지원 발전방향 연구,” 『공군평론』 제128호(2011. 8) 참조.

공수란 전투병력의 전개, 물자 및 장비수송, 환자의 공중수송 및 공정부대의 공중 투하 등 필요한 병력, 장비 및 물자를 지정된 장소에 공중으로 수송하는 것을 말한다.⁴⁾ 공수작전의 목표는 공중수송 수단을 통하여 필요한 시간과 장소에 군사력을 이동시켜 국가 및 전쟁의 전략적, 작전적, 전술적 목표를 효과적으로 달성하는데 있다. 공수작전은 국가의 의지를 표출하고, 인도주의적 지원이 필요한 위기사태 또는 자연재난 극복에도 유용하게 기여할 수 있으며, 또한 공수작전에 의한 전투력의 신속한 이동은 최소의 대응시간으로 위기사태의 중요한 순간에 신속한 대응을 가능하게 하는 융통성을 제공하는 중요한 임무이다. 이에 미국은 공수전력이 미국의 국가안보 이익을 지킬 수 있는 결정적인 능력을 제공하며, 공수전력은 평시작전에서 우발작전, 나아가 주요 전구에 이르는 모든 작전에 운용될 수 있다고 언급하고 있다.⁵⁾

미 공군 교리에 따르면, 공수작전은 전구 간 공수, 전구 내 공수, 작전지원 공수로 분류된다. 작전지원 공수는 인원 및 소화물의 긴급 이동을 제공하는 것을 말하고, 전구 내 공수는 한 지역 총사령관 책임지역 내의 인원 및 물자의 수송을 제공하는 것을 말하며, 전구 간 공수는 하나의 전구 내 공수의 범위를 벗어난 것을 말한다.⁶⁾ 한국 공군도 공수작전을 작전의 형태에 따라 전구 간 공수, 전구 내 공수로 분류하고 있다.⁷⁾ 전구 간 공수는 국내에서 해외파병부대 간 공수와 같이 본토와 전구 사이 또는 전구와 다른 전구 사이에 인원, 장비 및 물자를 이동시키는 것을 말한다. 예를 들면, 한국작전전구(KTO) 이외의 전구(Theater)에서 KTO 내로, 또는 그 반대로 인원, 장비 및 물자를 공수하는 임무인 것이다. 전구 간 공수는 일반적으로 임무에 수반되는 범세계적 거리 때문에 대부분 장거리 능력을 갖춘 장거리 대형수송기에 의해 임무가 수행된다. 전구 내 공수는 전투부대에서 필요로 하는 인원, 장비 및 물자를 전구 내 한 지역에서 다른 지역으로 공수하는 임무를 말하며, KTO 내에서 수행하는 공수 임무를 의미한다.

공수작전은 전략공수(Strategic Airlift)와 전술공수(Tactical Airlift)로 분류되기도 한다. 전략공수는 장거리에 걸쳐 물자, 무기 및 인원을 이동시키는 것을 의미하며, 전술공수는 높은 정확성을 가지고 특정 위치에 자원과 물자를 배치하는 것에 초점을 맞춘다. 한국의 『합동연합작전 군사용어사전』에서는 공수를 ‘전략공수’(Strategic Airlift)와 ‘전술항공수송’(Tactical Air Transport)으로 구분하고 있다. 전략공수는 “군사작전을 계속 유지하기 위하여 전투지역 간 또는 국내와 해외 전투지역 간에 인원 및 군용자재 등을 계속적으로 항공 수송하는 것”이며, 전술항공수송은 “공수강습, 공중수송부대의 운반, 전술공중보급, 전방비행장으로부터 부상자의 철수, 은밀 작전 등의 직접적인 지원에 항공수송을 사용하는 것”이다.⁸⁾ 공군본부 『작전용어사전』에서는 전술공수란 개념이 없고, 전략공수와 전술항공지원으로 구분하고 있다. 전략공수는 “군사작전을 계속 유지하기 위하여 전투지역간 또는 국내와 해외 전투지역 간에 인원, 군용자재 등을 계속적으로 항공 수송하는 것으로 이를 전구 간 공수라고도 한다”고 정의하고 있다. 전술항공지원은 “항공기

4) 합동참모본부, 『합동·연합작전 군사용어사전』(서울: 합동참모본부, 2010), p. 31.

5) Air Force Doctrine Document 2-6.1, Airlift Operations, 공군전투발전단 역, 『공수작전』(공군전투발전단, 1999), p. 1.

6) 위의 책, p. 9.

7) 공군본부, 공군교리 3, 『작전』(공군본부, 2011), pp. 68-69.

8) 합동참모본부, 『합동·연합작전 군사용어사전』(서울: 합동참모본부, 2010), pp. 291, 301.

를 이용하여 지상 또는 해상부대에 전술적 수준으로 제공하는 모든 형태의 지원 작전을 말한다”라고 기술하고 있다.⁹⁾ 결국 이러한 용어들의 정의에 따르면, ‘전략공수’는 ‘전구 간 공수’와 ‘전술공수’는 ‘전구 내 공수’와 유사한 의미로 사용된다고 볼 수 있다.

공수임무를 수행하는 수송기에 대해 별도로 분류하는 국제기준은 현재 존재하지 않는다. 한국 공군 규정 및 교범에서도 수송기에 대한 명시적인 분류기준을 제시하지 않고 있다. 다만 수송기는 수송할 수 있는 적재 용량과 운항거리에 의해서는 구분하고 있다. 임무형태에 따라 전구 간의 임무를 수행하는 항공기는 ‘전구 간 수송기(Inter-theater Airlifter)’나 ‘전략수송기(Strategic Airlifter)’로 칭하고 있으며, 전구 내 공수 임무 항공기는 ‘전구 내 수송기(Intra-theater Airlifter)’나 ‘전술수송기(Tactical Airlifter)’로 부르고 있다.¹⁰⁾ 그러나 문제는 전략수송기라 하더라도 전구 내에서 전술임무를 수행할 수 있으며, 전술수송기라도 반드시 전략임무를 수행할 수 없는 것은 아니라는 점이다. 따라서 임무형태에 따른 이분법적인 수송기의 분류는 용어의 정의상 많은 한계를 지닌다.

그러나 앞서 언급한 것처럼 수송기는 적재용량(load capacity), 즉 수송할 수 있는 병력, 장비 및 물자의 양(amount)과 운항할 수 있는 거리(operational range)에 의해서는 구분될 수 있다. 대체로 수송기는 적재용량과 운항거리에 따라 중형, 대형, 초대형으로 분류된다. 중형수송기(일반수송기)는 약 10,000kg에서 17,000kg까지 수송할 수 있는 항공기로 C-160과 C-130을 들 수 있을 것이며, 대형 및 초대형 수송기는 일반수송기로 수송할 수 없는 물자, 즉 전차나 헬기 등을 수송할 수 있는 능력을 가진 수송기를 말한다.¹¹⁾ 단, 주의할 점은 일반적으로 수송기의 적재용량과 항속거리는 반비례한다는 것이다. 즉 적재용량이 많아지면 운송거리가 짧아지고, 적재용량이 작아지면 운송거리가 늘어나게 된다.

이러한 문제 때문에 국제전략연구소(IISS: International Institute for Strategic Studies)의 연례보고서인 *The Military Balance*는 수송기를 단지 적재용량에 의해서만 구분하고 있다. 최대 적재용량이 11,350kg인 공수 항공기는 경형(輕型, light) 수송기, 최대 적재용량이 11,350kg 이상부터 27,215kg까지인 공수 항공기는 중형(中型, medium) 수송기, 최대 적재용량이 27,215kg 이상인 공수 항공기는 중형(重型, heavy) 수송기로 각각 구분하고 있다.¹²⁾ 미 공군은 수송기 지원 시스템에 대한 특수 운용 요구사항에서 적재용량이 27,215kg이고, 운항거리가 8,300km인 항공기를 전략수송기로 명시하고 있다.¹³⁾ 국제민간항공기구(ICAO)와 미 연방항공국(FAA)는 무게에 따라 5,760kg 이하는 경형(輕型, Light), 5,670~136,077kg는 중형(中型, Medium), 그 이상은 중형(重型, Heavy)으로 분류하고 있다. 운항시간에 따른 분류하는 방법도 있는데, 3시간 이하의 운항시간을 갖는 항공기는 단거리 수송기, 3시간 이상 그리고 6시간 이하의 운항시간을 갖는 항공기는 중거리 수송기, 그리고 6시간 이상의 운항시간을 갖는 항공기는 장거리 수송기로 분류하기도 한다.¹⁴⁾

9) 공군본부, 공군참고교범 1, 『작전용어사전』(공군본부, 2009), pp. 224, 242.

10) U.S. GAO, “Mobility Capabilities, DOD’s Mobility Study Limitations and Newly Issued Strategic Guidance Raise Questions about Air Mobility Requirement”, GAO-12-510T, (2012. 3), p. 1.

11) Katia Vlachos-Dengler, “Getting there: building strategic mobility into ESDP”, EU-ISS, 2002, p. 15.

12) IISS(2012), p. 494.

13) US AirForce, “Specific Operational Requirements for A Cargo Transport Aircraft Support System,” S.O.R. 182, 1960. p. 3, <http://www.c141heaven.info/dotcom/sor182.php>(검색일: 2013. 1. 26).

장거리 대형수송기의 활용성에 관한 연구

이와 같이 수송기는 임무형태, 용적량, 그리고 운행시간 등에 따라 매우 다양하게 분류될 수 있다. 운항거리는 탑재 용량과 중간 급유 등에 따라 매우 가변적이며, 수송기마다 특성 및 성능이 다르기 때문에 운항거리와 적재용량 간의 일반적인 관계식을 구할 수는 없다. 따라서 운항거리나 적재용량 등 한 가지 요소만을 장거리 대형수송기의 기준으로 설정하는 것은 바람직하지 않다. 최소한 비행거리와 적재용량의 조합을 통해 장거리 대형수송기의 기준을 설정하는 것이 바람직하다. 여기서 사용하는 ‘장거리 대형수송기’ 용어는 한국군의 해외파병 임무와 군사외교, 그리고 방산 수출에 활용 가능성 등을 고려하여 장거리를 비행할 수 있는 것뿐만 아니라 초대형 및 과중한 장비를 수송할 수 있는 역량을 가진 수송기로 정의하고자 한다.

장거리 대형수송기에 대한 적재용량과 운항거리에 대해서는 별도의 연구가 필요할 것으로 판단되지만, 대체로 *The Military Balance*에 근거하면, 27,215kg 이상 적재 가능한 수송기를 장거리 대형수송기로 일단 고려해 볼 수 있을 것이다. 이러한 범주에 해당되는 대표적인 항공기로는 러시아와 우크라이나 등 구소련연방이 생산한 An-70, Ilyushin Il-76, An-124, 미국이 운용하고 있는 C-17 Globemaster와 C-5 Galaxy 등의 항공기를 들 수 있다. 이들 수송기별 적재용량, 운항거리, 속도, 고도 등을 기준으로 정리하면 아래의 표와 같다.

<표 1> 장거리 대형수송기별 주요현황 비교¹⁵⁾

항공기	용량 (ton)	거리 (km)	순항속도 (km/h)	고도 (m)	생산국가
An-70	47	5,000 (35톤 적재)	750	12,000	러시아/우크라이나
Ilyushin Il-76	50	4,300 (50톤 적재)	900 (최대)	13,000	러시아
C-17 Globemaster	78	4,482 (낙하산병 158명 탑승)	830	13,716	미국
C-5 Galaxy	122	4,440 (119톤 적재)	919	10,600	미국
An-124	150	5,300 (122톤 적재)	850	12,000	러시아/우크라이나

한국은 현재 이러한 기준의 장거리 대형수송기를 보유하고 있지 않다. 한국 공군에서 보유하고 있는 공수전력은 아래의 표와 같다. 이라크 자이툰 부대에 항공수송 지원을 위한 해외파병임무를 수행한 바 있는 C-130의 경우 운항거리가 3,600km이지만, 적재용량에 따라 운항거리가 줄어들기 때문에 위에서 정의한 장거리 대형수송기의 범주에는 속하

¹⁴⁾ http://en.wikipedia.org/wiki/Military_transport_aircraft(검색일: 2013. 1. 26).

¹⁵⁾ http://en.wikipedia.org/wiki/Antonov_An-70; <http://en.wikipedia.org/wiki/Il-76>; http://en.wikipedia.org/wiki/Boeing_C-17_Globemaster_III; http://en.wikipedia.org/wiki/C-5_Galaxy; <http://en.wikipedia.org/wiki/An-124>, 검색일: 2013. 1. 26).

지 못한다고 볼 수 있다. 한국의 국제적 위상과 해외 임무 등을 고려할 때 장거리 대형 수송기의 도입이 시급하다 할 수 있다.

<표 2> 한국의 공수전력 현황¹⁶⁾

기종	대수	인원공수(명)			화물(LBS)	운 영 기 준
		일반	VIP SEAT	환자(들것)		
C-130H-30	4	114	50	93	35,000	인원 및 화물공수
C-130H	8	78	42	70	40,000	인원 및 화물공수
CN-235M	20	40	28	18	11,000	인원 및 화물공수
HS-748	2	22/28	-	-	-	주요 인사 인원 공수

3. 해외 파병임무 지원

여기서는 해외 파병임무 지원에서 항공수송과 관련된 문제점과 장거리 대형수송기의 활용성에 관해 검토하고자 한다. 21세기의 국제 사회는 미·소 중심의 극심한 대결에서 보편적 자유민주주의와 시장경제체제가 확산되는 추세에 있다. 그러나 새로운 국제질서 속에서도 종족분리주의와 민족주의에 의한 갈등이 심화되고 있으며, 종교적인 갈등, 인권문제, 환경오염, 마약문제, 국제테러리즘 등 냉전시대에는 별로 나타나지 않았던 국지적인 많은 문제들이 대두되고 있다. 바꾸어 말하면, 냉전체제의 붕괴로 세계대전이나 핵전쟁의 위험은 감소하였지만, 지역적, 인종적 갈등과 종교 문제, 그리고 지역 강대국들의 지역패권주의 추구로 인해 지역분쟁은 증대되고 있는 것이다.

<표 3> 세계 분쟁 현황¹⁷⁾

구분	충돌 분쟁	대립 분쟁	잠재 분쟁
아시아	12	8	0
아프리카	19	7	2
중남미	3	1	0
CIS	1	3	1
중동	3	2	7
유럽	0	8	1
계	38	29	11

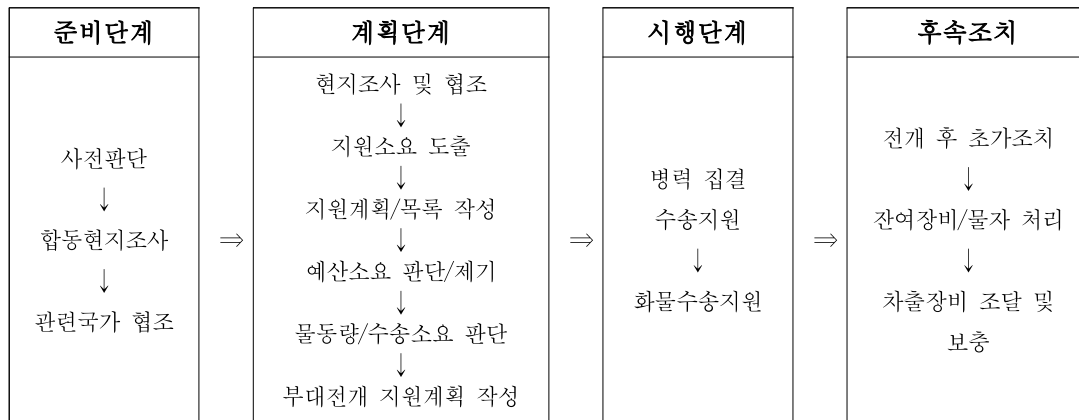
16) 공군본부, 공규 3-3, 『공수항공기 운영』, 2011, p. 6; 권관준, “한반도에 적합한 전략수송기의 필요성 연구 (C-130의 임무 제한성 위주로),” 공군대학 고급지휘관 참모과정 졸업연구보고서, 2008, p. 15.

17) 한국국방연구원, “지역별 분쟁 현황,” <http://www.kidare.kr/woww/intro/intro01.asp>, 검색일 2012. 10. 11).

<표 3>은 세계의 지역별 분쟁 현황이다. 2010년 말 한국 국방연구원 분석 자료에 의하면, 전 세계적으로 38개소의 무력분쟁이 진행 중에 있고, 긴장이 지속되고 있는 대립 분쟁 지역은 29개소, 잠재 분쟁 지역은 11개소로 총 78개소의 분쟁이 실제하거나 분쟁 가능성이 잠재하고 있다. 이와 같은 현상은 국가의 내부적인 문제와 국가 이외의 행위자들에 의한 긴장요소가 증대됨으로써 지역적 분규와 국지적 분쟁의 가능성이 높아졌기 때문이다.

이에 따라 국제 평화유지활동에 한국의 참여도 점차 증가하고 있는 추세이다. 한국은 과거 국제사회의 지원을 받아 국난을 극복하고 국제사회의 책임 있는 일원으로 성장한 소중한 경험을 갖고 있다. 현재 정부는 세계 주요 분쟁 지역에 한국군을 파견하여 정전 감시, 재건지원, 對해적 작전 등의 활동을 펼치고 있다. 한국군은 16개국에 1,300명이 파병되어 유엔 평화유지활동 및 다국적군 평화활동 임무를 수행하고 있다.¹⁸⁾ 한국의 유엔 평화유지활동에 대한 재정지원은 세계 10위 수준이며, 전체 소요예산의 2.26%를 차지하고 있다. 또한 꾸준히 증가하고 있는 평화유지활동 인력 지원은 세계 33위권이다.¹⁹⁾ 한국이 유엔회원국으로 국제 평화유지활동에 참여한 기간은 20여 년에 불과하지만, 한국군은 국제 평화유지활동에 기여하는 이상적인 모델 국가로 인정받고 있다. 지역분쟁의 관리와 해결에 국제적 차원의 노력이 증대되고 있음을 감안하면, 앞으로 한국의 국제평화유지활동 참여 규모나 횟수는 점점 확대될 것이다.

<표 4> 해외파병 군수지원 절차²⁰⁾



해외파병 부대가 임무를 성공적으로 수행하기 위해서는 적시적절한 군수지원이 뒷받침되어야 한다. 해외파병 군수지원 절차는 <표 4>에서 보는 바와 같이 준비단계, 계획단계, 시행단계, 후속조치로 구분되어 이루어진다.²¹⁾ 이 중 파병 부대에 직접적으로 가장

18) 대한민국국방부, 『2010 국방백서』(서울: 국방부, 2010), pp. 84-91.

19) 정재관·정성윤, “유엔 평화유지활동에 대한 이론적 논쟁,” 『국방연구』 55-2(2012. 6), p. 38.

20) 위의 책, p. 59.

21) 해외파병의 군수지원은 파병 유형에 따라 그 책임과 지원 분야가 조금 다르다. 유엔 평화유지활동 부대의 군수지원은 유엔 책임 하에 지원되면 경비도 유엔에서 부담하지만, 다국적군으로 파병 시에는 자국 경비

중요한 단계는 병력과 화물의 수송을 지원하게 되는 시행단계와 재보급과 부대교대를 하는 후속조치 단계이다. 한국 해외파병부대의 병력과 물자의 수송은 전세 여객기 화물칸에 개인 휴대 물량을 적재, 수송하고 있는데, 화물량에 따라 전세화물기, 항공화물 발송, 선박화물 발송 등의 방법 중 경제적, 적시성을 고려하여 실시하고 있다. 아프간처럼 해상, 육로 수송 제한지역은 공중수송으로 계획하고 있으나, 안전상 위험지역은 국내 항공사가 기피하여 장비 및 물자 재보급에 어려움을 겪고 있다.

중간 재보급은 시효성 및 계절성 품목과 정기소요 물량 위주로 진행되는데, 대규모 부대 주둔으로 물량이 많을 경우에는 전세항공이나 정기선박 등의 수송방법을 강구하고 있다. 화물량이 소규모일 경우에는 정기항공편이나 항공택배를 이용하여 발송한다. 최초 파병 또는 재보급 지원 시에 항공수송의 경우에는 비용이 과다하게 소요되고 또한 중장비류의 수송이 제한되는 점이 있다. 그리고 선박수송의 경우에는 항해시간이 과다하게 소요되어 적기지원이 제한된다는 문제점이 있다. 긴급을 다투는 해외파병부대의 특성을 고려하면 선박수송보다는 항공수송이 더 효율적이라 할 수 있다. 2012년 전세 민항기를 이용한 부대 교대는 총 7회가 있었고, 인원 3,845명, 화물 288톤을 수송하였다. 전세항공사는 대한항공 6회, 파키스탄항공사를 1회 이용하였는데, 서울에서 쿠웨이트 간 민항 전세기(대한항공 B747-400)를 한 번 운용하는 데 드는 비용은 약 5억 6,500만 원으로, 2012년 9월까지 비용만 해도 이미 76억 원을 넘어섰다(표 5).

〈표 5〉 2012년 해외파병 항공 수송 현황²²⁾

일 정	구 분	구 간	수송물량		예산 (억원)	항공사
			인원(명)	화물(톤)		
1.10~11	아크부대 2·3진 교대	인천 ↔ 알아인	283	22.6	5.35	대한항공
1.26~27 2.6~7	동명부대 9·10진 교대	서울 ↔ 베이루트	793	52.3	10.2	대한항공
3.2~4 3.12~14	단비부대 4·5진 교대	서울 ↔ 포르토프랑스	492	44.7	16.9	대한항공
5.29~30 6.12~13	오쉬노부대 4·5진 교대	서울 ↔ 바그람	720	48	11.3	파키스탄항공
7.10~11	아크부대 3·4진 교대	서울 ↔ 알아인	280	29	5.25	대한항공
7.25~26 8.6~7	동명부대 10·11진 교대	서울 ↔ 베이루트	768	55	10.4	대한항공
9.3~5 9.11~13	단비부대 5·6진 교대	서울 ↔ 포르토프랑스	509	36.2	17.2	대한항공

파병 부대의 장비와 물자를 현지까지 이동시 주로 민항 전세기를 이용하고 있지만, 현지에서는 임무별로 항공 수송부대를 편성하여 자체적으로 운용하고 있다. 평화유지활동

부담이 원칙이며, 지원이 제한되거나 비경제적인 분야는 동맹국으로부터 지원을 받을 수 상호 약정에 의거 경비를 정산한다. 개별 해외 파견의 경우에는 개인 특수피복류만 지급되며, 무기는 필요시 요청에 의해서 지원된다. 육군본부, 『해외파병 군수지원』(육군본부, 2004), pp. 55-58.

22) 이 자료는 국군수송시령부 비공식 현황자료를 참고하여 제시하였다.

동 지원을 위해 한국 공군이 성공적으로 수송임무를 수행한 대표적 사례로는, 이라크 자이툰 부대에 항공수송 지원을 위한 58항공수송단(다이만 부대) 파병이다. 하지만 한국 공군의 항공수송 수단은 현실적으로 매우 열악하다. 앞서 언급한 것처럼 한국군의 해외파병은 중동, 남미, 아프리카 등 여러 대륙에 걸쳐 이루어지고 있는, 현재 한국군이 보유하고 있는 중형항공기로는 이러한 장거리 파병수송 임무를 지원하기에 애로사항이 적지 않다.

과거 항공수송 수단이라는 측면에서 군용수송기의 임무는 후방에서 단순히 군용물자, 장비 및 병력 등 소규모 공중수송 지원 위주였다. 그러나 1990년 이후, 특히 걸프전에서 전략, 전술 임무를 동시에 수행할 수 있는 능력을 구비한 대형수송기를 활용한 혁신적인 항공수송작전이 이루어진 이후 대형수송기의 중요성이 크게 부각되었다.²³⁾ 현재 해외 임무 시 한국이 주도적으로 운영할 수 있는 항공수송 전력은 C-130H 수송기 정도이며, 차기 전략적 항공수송 임무를 수행할 기종으로 C-130J가 결정되어 2014년과 2015년에 도입될 예정이다. 그러나 이러한 전력은 앞서 언급했듯이 전략적 수송 임무를 수행하기에는 제한된다.

이하에서는 한국군의 해외파병 시에 장거리 대형수송기를 보유하지 못함으로 인해 발생하는 문제점과 그 필요성을 제시하고자 한다. 첫째, 민항기를 이용함에 있어서 가장 큰 문제점은 파병부대에 대한 적시 적절한 장비, 무기 탄약 등을 제공하지 못한다는 것이다. 파병부대는 주로 전세 민항기를 통해 파병지역으로 공수하고 있는데, 민항기를 통해서서는 무기와 탄약을 동시에 공수할 수가 없다. 한국군은 무기와 탄약 장비를 해상으로 운송하거나 C-130 중형수송기를 이용하여 공수하고 있다. 그러나 해상로를 통해 운반하는 것은 시간이 과다하게 소요되어 파병부대에 신속하게 무기와 장비를 공급할 수 없으며, C-130 또한 중간 기착지 없이 중동지역이나 아프리카 지역에 공중수송하는 것은 불가능하다. 한국에서 다른 대륙으로 무기와 탄약을 보급하자면 몇 개의 중간 기착지(필리핀, 태국, 인도)를 반드시 거쳐야 한다. 위험성과 폭발성을 가지고 있는 무기체계를 싣고 타국 공항에 기착한다는 것은 현실적으로 매우 민감한 문제이며, 외국과의 복잡한 절차가 필요하다. 게다가 군사 동맹국이 아니면 협조 자체도 매우 어렵다.

둘째, 현재 파병부대원들의 전개 및 복귀 시 민항사의 전세기를 이용하고 있는데, 전세기를 한 번 운영하는 데 상당한 비용을 지불해야 하는 비경제적인 요인이 있다. 해외 파병부대에 대한 과거 4년간의 항공수송 지원 실적을 분석하면, 2009년부터 2012년까지 동명부대로부터 아크부대에 이르기까지 항공수송은 총 79회에 걸쳐 인원 12,990명, 화물 1,235톤을 수송하였다. 여기에 들어간 경비는 총 270.03억 원이 소요되었다. 이외 별도로 긴급 화물 항공택배비로 최근 3년간 1억 3백만 원의 추가 소요가 발생하였다.²⁴⁾ 근래 해외파병이 잦아지면서 전세 항공기를 이용하는 연간 경비는 80-90억 원에 이르고 있다. 장기적으로 해외파병이 증가한다고 가정하면, 해외파병 부대의 공중 수송에 들어가는 비용은 지속적으로 증가할 것이다. 따라서 장거리 대형수송기를 속히 확보하여 불필요한 경비를 줄여야 한다.

셋째, 적시 적절한 유엔 평화유지활동의 지원이 되지 못하고 있다. 유엔 평화유지활동은 임무의 특성상 신속한 파병이 필요하다. 유엔 평화유지활동 지원 임무는 비교적 긴박

23) 김주인, "대형수송기 소요 적정성 연구," (군수연구과제, 2006).

24) 이 자료는 국군수송시령부 비공식 현황자료를 참고한 것이다.

한 상황 하에서 준비시간의 부족과 더불어 비행절차에 연관된 영공 통과와 기착지에서의 행정업무 협조로 인해 매우 분주하고 어수선하게 이루어진다. 중형수송기를 이용할 경우 거의 대부분의 시간을 중간기착지에서 행정업무 협조를 위해 사용되어진다. 장거리 대형수송기가 없어서 두세 번에 걸쳐 병력 및 물자를 하역하고 다시 공수하는 것은 시간, 경비, 인력 면에서 낭비이다. 한국군이 장거리 대형수송기를 보유하고 있다면, 이러한 비효율적인 사항들이 대부분 개선되어 매우 원활하고 빠른 해외파병이 진행될 수 있을 것이다.

넷째, 중형항공기로 이동시 저고도 비행과 잦은 중간 기착지 이용으로 탑승자 및 비행승무원 피로도가 증가할 뿐만 아니라 위험요소도 증가한다. 상당 규모의 병력을 해외에 파병 시에는 임무의 특성상 대량화물 공수를 병행해야 한다. 이 경우 보통 2대에서 3대의 C-130 항공기를 이용한다. 이때 필요한 승무원은 조종사 19명, 정비사 16명 등 35명의 승무원이 일주일 이상 숙박문제를 해결해야 하고 그에 수반된 행정사항도 적지 않다. 장거리 대형수송기가 없어서 중형수송기 이용 시 항공기 대수가 여러 대로 늘어나므로 그만큼 결함과 비정상 상황이 발생할 확률도 증가한다. 항공기의 특성상 해외 임무할 때 항공기 결함이 자주 나타나므로 해당 임무 지휘관에게 지휘 부담을 배가 시킨다.²⁵⁾ 만약 장거리 대형수송기로 동일한 임무를 실시한다면 위험부담이 적으면서 훨씬 수월하게 임무를 수행할 수 있을 것이다.

마지막으로 장거리 대형수송기의 보유는 해외파병 부대원의 사기 및 복지활동에 기여할 것이다. 타국에서 임무를 수행하는 전투원은 부모형제와 처자식을 떠나서 생활하기 때문에 쉽게 지치고 피로를 느끼며 시간이 흐를수록 고국에 대한 그리움이 증가된다. 해외파병원의 휴가는 현지에서 보내거나 유엔에서 제공하는 군용기 또는 민항기를 이용하고 있다. 그리고 본국과의 통신과 관련한 조치는 인터넷을 통한 E-mail이나 위성용 통신장비를 이용하여 매우 제한적이다. 부대 단위로 파병되어 있는 장소나 한국군의 파병 병력이 많은 지역의 큰 도시에 정기적으로 본국으로 수송하는 장거리 대형수송기를 배치하여 파병 병력의 휴가 때나 본국의 가족, 친지들의 초청 시 이를 활용한다면, 파병부대원의 사기진작뿐만 아니라 파병부대원 및 가족들에게 조국에 대한 자부심을 갖게 하는 데 큰 기여를 할 것이다. 예를 들면, 한국은 2011년 1월 삼호주얼리호 납치 사건 때 생포한 소말리아 해적 5명을 아랍에미리트에서 빌린 전용기를 통해 국내로 압송하였다. 우리 군은 애초 군용기 파견을 검토했지만, 경유하는 여러 국가에서 허가를 받아야 하고, 또 급유 기착에 장시간 소요되는 문제점으로 인해 막대한 예산을 지불하면서까지 인근지역 우방국인 아랍에미리트에 협조를 요청할 수밖에 없었다. 태극마크를 부착한 우리 장거리 대형수송기가 이들을 수송하는 모습이 언론에 공개되었다면, 국민들이 우리 국력에 대해 자긍심을 가질 수 있었을 것이다.

4. 군사외교 및 방산수출 지원

여기서는 한국의 군사외교 및 방산수출 활성화를 위한 장거리 대형수송기의 활용 방

25) 권관준, “한반도에 적합한 전략수송기의 필요성 연구(C-130의 임무 제한성 위주로),” 공군대학 고급지휘관 참모과정 졸업연구보고서, 2008, pp. 35-37.

안에 대해 검토해 보도록 하겠다. 한국은 주변국과 역외 지역의 군사외교를 꾸준히 확대해 나가고 있으며, 이러한 국방협력의 확대를 통해 국책사업 진출과 방위산업 수출에 기여하고 있다.²⁶⁾ 한국의 연도별 대외 군사외교 현황은 <표 6>에서 확인할 수 있듯이 매년 꾸준히 증가하고 있는 추세이다. 연도별 대외군사 교류는 2002-2005년 평균 67.5건이었으나 2006-2009년에는 평균 79.95건이었다. 특히 국방장관 회담의 중요성이 인식되어 적극 추진함에 따라 2002-2005년 평균 5.75건에서 2006년-2009년 평균 10.5건으로 82.6% 증가율을 보이고 있다. 대외 협력 기반의 확충을 통한 한국군의 위상 제고 및 한반도를 포함한 지역 차원의 평화 협력 세력의 확보와 확대를 위해 한국 국방부는 군사대화 등의 다중, 다양한 교류 및 협력을 위한 노력을 지속적으로 추진해 나가고 있는 것이다.

<표 6> 연도별 군사외교 현황²⁷⁾

구분	계	장관 회담	군지도급 인사 호 방문	국제정책 실무회의	항공기, 참정친선 교류 방문	해외공동 훈련	외국군대표, 군사학생 정책설명회
2002	66	5	29	8	12	5	7
2003	53	4	19	11	8	5	6
2004	87	5	39	14	13	7	9
2005	64	9	23	13	7	4	8
2006	66	8	29	11	8	3	7
2007	65	11	25	14	9	3	3
2008	84	10	37	15	12	4	6
2009	104	13	41	23	13	5	9

그러나 군사외교 차원에서 실시되는 한국의 해외 공중 수송은 장거리 대형 수송기의 미보유로 인해 매우 어려움을 겪고 있다. 해외 파병 부대 자체의 공수 임무를 제외한 해외 공수 임무는 연도별 차이는 있지만 <표 7>에서 확인되는 바와 같이 최근 5년 간 평균 12회이다. 이 횟수도 가장 많은 비중을 차지하고 있는 것은 항법훈련을 목적으로 한 공사생도들의 해외 공수이다. 대체로 군사외교와 협력 차원에서 이루어지는 해외 공중 수송 임무는 그리 많지 않다. 그 이유는 해외 공수에 대한 수요가 적었다기보다는 해외 공수 임무를 수행할 만한 전력이 부족했기 때문이다. 예를 들면 외교부의 남극 세종기지에 대한 보급물자 요청, 파병관련 콩고 사전답사, 그리고 육사 생도들의 해외 현장학습 지원과 같은 장거리 임무들은 검토는 되었으나 여러 가지 제한 사항 때문에 실제 군 항공기로 공중수송을 지원하지 못한 사례들이다.

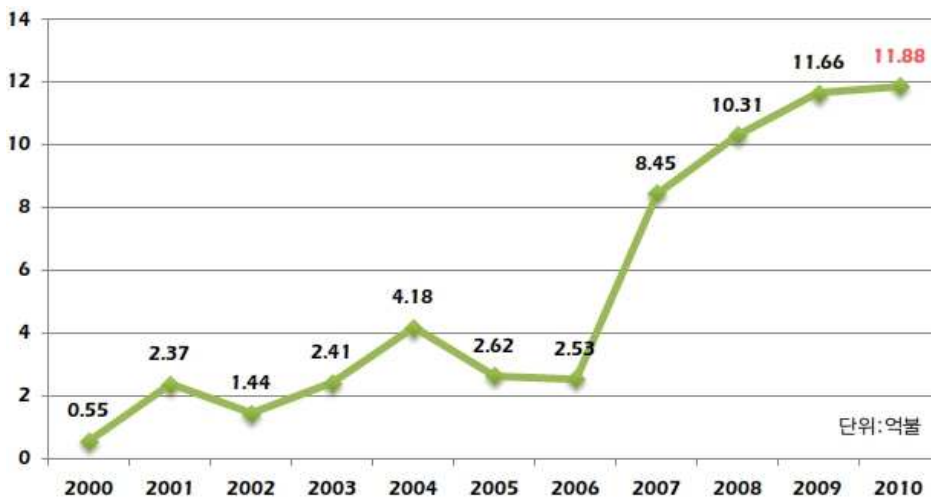
26) 각 지역별 군사외교 현황은 『2010 국방백서』, pp. 74-83 참조.

27) 국방부, “대외 군사교류 협력 현황,” 『10 국방통계』, <http://www.mnd.go.kr/mndInfo/workData/index.jsp?topMenuNo=3&leftNum=1>.

〈표 7〉 최근 5년 간 해외 공수 현황(2007-2011)²⁸⁾

구분	계	재해재난지원	군사학생방문	방산수출	군사협력	해외공동연합훈련	기타
2007	8		3	2	2	1	
2008	16	2	6		2	6	
2009	9	2	5			2	
2010	7		6			1	1(코끼리공수)
2011	19	5	8		2	4	1(영현공수)

그럼에도 불구하고 한국 군사외교의 적극 추진은 한국의 방산수출에 매우 긍정적인 기여를 해오고 있다. 2000년부터 2010년까지 최근 11년간 방산수출 실적으로 살펴보면 <그림 1>과 같다. 2004년 이전까지 2억불 내외를 유지하던 것이 2004년 인도네시아에 대형 상륙정(1.5억불) 수출 계약이 체결된 것에 힘입어 4.2억불로 대폭 증가하였다. 2007년도는 터키에 기본훈련기(3.5억불), 파키스탄에 155mm 화포 탄약류(1억불) 등의 수출 계약으로 2004년도 대비 2배인 8.4억 달러 수준에 이르렀다. 그리고 2008년도에는 최초로 10억 달러를 돌파하였다. 특히 2008년 7월 29일에 3.3억 달러 규모의 ‘한·터키 전차개발 기술협력’ 수출 계약을 체결한 것은 우리 방산 분야의 첨단 기술력을 세계 시장에서 인정받는 계기가 되었다.



〈그림 1〉 2000-2010년 방산물자 총 수출액²⁹⁾

28) 이 자료는 공군 수송부대의 비공식 현황자료를 참고하여 작성하였다.

29) 방위사업청 방산진흥국 통계자료, “방산물자 수출 현황,” http://www.dapa.go.kr/internet/information/statistics/list_statistics.jsp?mode=readForm&boardCode=BDDAPA92&curPage=1&searchField=TITLE&searchWord=&articleSeq=9584, 검색일: 2012. 10. 10).

이렇듯 군사외교의 다변화를 통한 국방부 차원에서 방산수출을 적극 추진하고는 있지만 보완해야 할 점도 적지 않다. 미국에 의존한 한국의 방위산업은 독자적인 연구개발과 생산, 그리고 수출 활로 면에서 어려움을 겪고 있다. 그 밖에 미국의 원천기술을 활용한 방산물자의 수출 제한, 방산수출 전략품목의 낮은 국제 경쟁력, 범정부 차원의 방산수출 지원 기반체제 미정립, 방위산업체의 수출 경쟁력 부족, 국제협력을 통한 수출 다변화의 미흡 등으로 인해 해외 수출에 어려움이 따르고 있다.

방산수출을 활성화하기 위한 수출가능 품목의 개발은 정부나 방위산업체가 미래의 수출 수요 예측을 통해 중장기 수출전략을 마련해야 한다. 그러나 국내 방위산업체들은 국내 수요 위주로 오랜 기간 동안 방산물자를 개발 및 생산해 왔기 때문에 국제 시장에서는 경쟁력이 부족하다. 또한 대부분 외국의 무기체계 획득 시기에 맞는 수출전략 품목 개발이 이루어지지 못하고 있다. 그런 측면에서 1990년 K-9 155mm 자주포의 경우 군에서 전력화하는 시점과 거의 비슷하게 터키에 공동생산을 제의하여 수출을 성사시킨 것은 좋은 예라고 할 수 있다. 과거 전력화 완료 후 방산물자 수출을 추진하던 방법에서 개발과 동시에 수출을 추진하는 진일보한 수출 전략이 필요한 이유가 여기에 있다.

한국이 자체 개발한 KT-1 기본훈련기(웅비)와 세계 최정상급 차기전차 K-2(흑표)의 터키 진출이 성사되었다. 수출규모는 10여대의 KT-1 기본훈련기 완제품과 차기전차 K-2 제조 기술과 관련부품 수출 등 약 5,000억 원 이상에 이를 것으로 알려졌다. KT-1 기본훈련기 수출은 지난 2001년도 인도네시아에 10대를 수출한 것에 이어 두 번째다. 차기전차 K-2는 전투중량 55톤, 주포 120mm 활강포, 엔진 1,500마력, 잠수도하 깊이 4.1m, 최고속도 시속 70Km로 화생방 방호기능까지 갖추고 있다.

대한민국 건국 이래 항공 역사의 발전에 가장 큰 획을 그었던 계기는 우리 기술로 자체 개발한 T-50 훈련기이다. 전 세계에서 자국의 항공기로 중고등 비행훈련을 실시하는 나라는 미국 다음으로 한국이 처음이다. 항공기는 물론이고 비행교육체계도 세계에서 최고로 인정받고 있다. 앞으로 훈련기와 비행교육체계의 수출은 국가적인 지원만 이루어진다면 국가이익에 상당한 역할을 하리라고 본다. 이러한 시각에서 보면, 해외 방산수출을 증가시키는 방안 중에서 한국의 우수한 방산수출 품목을 어떻게 해외 다른 나라에 알리고 판매해 나가야 하는 것은 핵심적인 사안 중의 하나이며, 국방부와 정부 차원, 그리고 방산업체가 장기적인 비전을 가지고 개선해 나가야 한다.

현재 대부분의 한국의 방산 업체들은 자체적인 마케팅 전문 인력이 절대적으로 부족하여, 국방부나 정부 차원의 적극적인 지원이 절실하다. 지금 몇몇 국가들을 제외한 전 세계 대부분의 국가들은 방위산업 전 분야에서 독자적인 능력을 구비하기가 사실상 어렵다. 한국은 이러한 기회를 활용하여 방위산업체의 민영화와 해외 수출을 적극 추진하는 방향으로 개선해 나가야 한다. 현재 군용 무기체계의 해외 마케팅 시 주로 전세 민항기를 이용하고 있다. 그러나 민항기는 대형화물과 전차 같은 화물은 적하역 자체가 불가능하고 소요 경비도 많이 소요된다. 현재 군이 보유하고 있는 C-130 수송기로는 장갑차 한 대를 수송하기도 벅차므로 장거리 대형수송기를 빨리 도입하여 이를 보완해야 나가야 한다.

장거리 대형수송기는 군사외교와 방산수출에 있어서 다음과 같은 분야에 기여할 수 있을 것이다. 첫째, 군사외교 차원에서 한국 군사대표단의 외국 방문 시에 대규모 군사방

문단이 방문할 수 있으며, 필요시 보안을 유지한 채 군사협력을 추진할 수 있다. 그리고 부가적으로 대표단이 태극 마크를 부착한 장거리 대형수송기로 이동한다면 방문국에 한국의 국력과 군사력에 대한 깊은 인상을 주어 한국의 국격을 높일 수 있을 것이다. 또한 방문단에게는 한국 국민으로서의 자부심과 긍지를 갖게 해 줄 것이며, 외국과의 군사협상에서도 일정 정도 우위를 점할 수 있을 것이다. 한국의 전략적 항공수송 능력은 다양하게 나타난 국제 안보환경 변화에 국격 향상이라는 차원에서 반드시 필요하며 유사시에는 신속한 국제적 개입 또는 지원을 보장해주고 지속적인 해외 작전을 가능하게 해줄 수 핵심적인 국가전력이 될 수 있을 것이다.

둘째, 장거리 대형수송기의 직접적인 해외 훈련 참가도 군사외교 협력 분야에 기여할 수 있다. 예를 들면 2008년 미국 네비다주 벨리스 공군기지에서 있었던 레드플래그에 한국 공군이 참가한 적이 있다. 한국 공군의 최신예기인 F-15K 전투기가 직접 훈련에 참가하였고, 이와 더불어 장거리 공수훈련 경험과 군사 외교적 성과를 거두었다. 이 훈련에 한국 공군은 50여 명의 군수 전문요원과 C-130 수송기 2대를 투입하여 한국에서 미국까지 필요한 물품을 수송하고 현지 정비를 수행하였다. 한국군의 유엔 평화유지활동 참여 등 국제적 역할 확대에 해외훈련 경험이 뒷받침 된다면, 전략적 항공수송 임무 수행이 여러 면에서 긍정적인 성과를 보여줄 수 있을 것이다.

셋째, 국내 방산수출은 마케팅 부족으로 인해 어느 정도 한계상황에 직면해 있는데, 장거리 대형수송기를 보유하고 있다면 수출 홍보를 위한 시험 방산 무기 이동시 신속하게 운송하여 방산수출의 극대화를 도모할 수 있을 것이다. 대형 화물이나 전차 등은 민항기 적하역이 곤란하다. 국내에 생산한 우수한 T-50 훈련기, K-2 전차, K-9 자주포 등을 장거리 대형수송기에 선적하여 구매대상국으로 직접 수송시켜 우수한 성능을 바로 시연해 보일 수 있다면 그 효과는 기대 이상이 될 것이다. 또한 해외 에어쇼 등 참가 시에도 장거리 대형수송기를 활용한다면 예산과 시간 면에서 그 효율성을 극대화 시킬 수 있을 것이다.

넷째, 장거리 대형수송기를 보유하고 있다면 장거리 수송 임무에 필요한 조종사와 승무원, 정비 인력 등에 대한 평시 훈련이 가능하다. 한반도 유사 시 전쟁이 장기화되면 전쟁을 지속하기 위해서 한국은 해외로부터 전쟁유지에 필요한 탄약과 장비, 그리고 유류 등을 대량으로 신속하게 수송해 와야 한다. 이때 조종사와 승무원들의 훈련 정도가 미비하다면 공중 수송의 효율성은 매우 떨어질 것이다. 평시 다양한 장거리 대형수송기의 해외 임무 등을 통해 조종사들이 비행경로를 숙지하고, 승무원들이 적하 및 하역 임무에 숙달되어 있다면, 유사시 공중 수송을 통한 군수지원 효율성을 극대화 할 수 있을 것이다.

다섯째, 장거리 대형수송기 도입을 통해 예산을 절약할 수 있을 것이다. 현재 군사방문단이나 에어쇼 등의 참가 시에 민간 항공기를 이용하거나 전세항공기를 대여해서 활용하고 있는데 그 경비와 시간이 많이 소요된다. 한국 공군과 국산항공기 T-50의 우수성을 세계에 알리기 위해 2012년 6월부터 7월까지 참가한 공군 특수비행팀 블랙이글스(Black Eagles)의 경우를 보면, 블랙이글스의 T-50B 9대가 제8전투비행단에서 분해되어 영국에서 재조립해 창공을 가르기까지 소요된 기간은 지난 5월 11일부터 6월 26일까지 총 47일이었고, 예산 또한 90억 원이 소요되었다. 블랙이글스는 그동안 예산 문제로 인해 국내에서만 활동했는데, 우수한 방산 장비를 가지고 있으면서도 예산과 수송 항공기의 부족으로

로 해외 마케팅에 뒤늦게 참여하게 된 것은 아쉬운 점 중의 하나이다. 한국군이 자체 장거리 대형수송기를 몇 대 보유하고 있었다면 이번 국제 에어쇼에 참가하는 경비와 그 소요 기간을 많이 줄일 수 있었을 것이다.

마지막으로 FMS와 상업물자 수송에 활용할 수 있을 것이다. 2011년 상업물자 수송은 항공수송 338,317톤, 선박수송 776,761톤으로 총 1,115,078톤이다.³⁰⁾ 선박운송료의 경우 2,000톤 기준으로 미 서부에서 부산까지 100만 달러가 소요되며, 항공운송료는 B747 기준으로 미 서부에서 김해공항까지 30만 달러가 소요된다. 만약 장거리 대형항공기 보유 시 전개 및 복귀를 고려할 경우 해외 물자 수송 시 연간 52회(주 1회)가 가용할 것으로 판단된다. 현재 상업물자의 경우 52회의 항공수송을 군용기로 대체한다면 1,560만 달러의 경비 절약이 가능하다. 이 외에 장거리 대형수송기는 국내 통관된 물자에 대해서도 항공수송이 가능하다. 2011년 기준으로 국군수송사를 통한 FMS / 상업물자 통관실적은 해상수송 4,715톤(FMS 2,135, 상업 2,580), 항공수송 284톤(FMS 197, 상업 87)으로 총 4,999톤이었다. 해상수송은 한 달 정도 기간이 필요하므로 장거리 대형항공기 보유 시 항공수송으로 전환이 가능하며, 연간 104회(주 2회) 항공 수송임무를 수행할 수 있다.

5. 결론

본고는 한국에서 평시 장거리 대형수송기의 활용 방안에 대한 연구를 진행하였다. 이를 위해 먼저 해외파병 지원과 관련해서 해외 파병의 현황, 문제점, 그리고 해외파병 지원에 있어서 장거리 대형수송기의 활용성을 검토해 보았고, 이어서 한국의 군사외교 및 방산수출의 현황 및 문제점을 도출하고 이에 대한 활성화 방안을 제시하였다. 본문을 요약하면서 결론을 대신하고자 한다.

장거리 대형수송기의 개념은 각 국가와 운용사별로 다르지만, 대체로 장거리 대형수송기는 초대형 물자와 장비 등을 탑재하여 원거리를 비행할 수 있는 역량을 가진 항공기를 말한다. 한국은 현재 이러한 기준의 장거리 대형수송기를 보유하고 있지 않다. 이라크 자이툰 부대에 항공수송 지원을 위한 해외파병임무를 수행한 바 있는 C-130의 경우 운항거리가 3,600km이지만, 적재용량에 따라 운항거리가 줄어들기 때문에 장거리 대형수송기의 범주에는 속하지 못한다고 볼 수 있다. 한국의 국제적 위상과 해외 임무 등을 고려할 때 장거리 대형수송기의 도입이 시급하다 할 수 있다.

탈냉전 이후 종족분리주의와 민족주의에 의한 갈등 심화로 인해 전 세계적으로 분쟁은 증가추세에 있으며, 이에 따라 한국의 유엔 평화유지활동과 다국적군 평화활동 임무도 나날이 증가하고 있다. 하지만 항공수송 전력을 이용한 해외 임무는 군의 수송 능력이 부족하여 대부분 민간 항공사에 위탁하고 있는 실정이다. 이로 인해 해외 파병부대에 적시 적절한 장비, 무기, 탄약 등을 제공하지 못하는 등 여러 가지 문제점들이 대두되고 있다.

근래 한국의 군사외교 및 방산수출도 꾸준히 증대되고 있다. 그러나 전체적으로 한국

³⁰⁾ 이 자료는 방사청 비공식 현황자료를 활용하였으며, FMS 구매는 시스템 상에서 총 수송물량 파악이 곤란하여 여기서는 상업구매 자료만 제시하였다.

군의 해외 공수 임무는 소요에 비해 지원 실적이 높지 않으며, 지원 지역도 주로 동남아 지역에 집중되어 있다. 일부 중형항공기가 해외 파병에 차출되어 있고, 국내에 있는 중형항공기도 공수 훈련 등의 기본 임무에 투입되어 있어서 군사협력을 지원할 항공 수송전력이 절대적으로 부족한 상황이다. 장거리 대형수송기 미보유로 인해 군사협력, 해외 연합 훈련 참가가 사실상 제한되며, 방산수출 마케팅 홍보에도 많은 제한 사항이 따른다. 군사외교 시의 국가적 위상을 높이고, 나아가 방산수출의 효과를 극대화하기 위해서는 장거리 대형수송기의 확보가 요구된다.

이 외에도 장거리 대형수송기는 한반도 전쟁 발발 시 전시탄약 및 전쟁 물자를 적시에 수송하여 우리 군의 전쟁지속능력을 보장해 줄 수 있을 것이다. 21세기 한국의 국력과 위상을 고려한다면 장거리 대형수송기의 도입은 매우 필요하다고 할 수 있다. 단지, 어느 정도 규모의 수송기를 도입하느냐에 대한 문제는 한국의 국가 재정, 현재와 미래의 잠재 위협 등 전반적인 국가이익을 고려해서 검토되어야 하므로 차후의 연구과제로 남기고자 한다.

참고문헌

- [1] 공군본부, 공군교리 3, 『작전』(공군본부, 2011).
- [2] 공군본부, 공군교리 3-5, 『공수작전』, 2012.
- [3] 공군본부, 공군교리 3-41, 『공수항공기운용』, 2006.
- [4] 공군본부, 공규 3-3, 『공수항공기 운영』, 2011.
- [5] 공군본부, 공군참고교범 1, 『작전용어사전』(공군본부, 2009).
- [6] 대한민국국방부, 『2010 국방백서』(서울: 국방부, 2010).
- [7] 권관준, “한반도에 적합한 전략수송기의 필요성 연구(C-130의 임무 제한성 위주로),” 공군 대학 고급지휘관 참모과정 졸업연구보고서, 2008.
- [8] 육군본부, 『해외파병 군수지원』(육군본부, 2004).
- [9] 이근수 외, 『한국의 유엔 평화유지활동 참여방안』(서울: 한국국방연구원, 2008).
- [10] 정재관 · 정성운, “유엔 평화유지활동에 대한 이론적 논쟁,” 『국방연구』 55-2(2012. 6).
- [11] 진중광, “「정부 해외 재난 긴급구호」 관련 군 수송기 임무지원 발전방향 연구,” 『공군평론』 제128호(2011. 8).
- [12] 합동참모본부, 『합동·연합작전 군사용어사전』(서울: 합동참모본부, 2010).
- [13] Air Force Doctrine Document 2-6.1, *Airlift Operations*, 공군전투발전단 역, 『공수작전』 (공군전투발전단, 1999).
- [14] IISS(2012).
- [15] Katia Vlachos-Dengler, “Getting there: building strategic mobility into ESDP”, *EU-IS S*, (2002).
- [16] US GAO, “Mobility Capabilities, DOD’s Mobility Study Limitations and Newly Issued Strategic Guidance Raise Questions about Air Mobility Requirement”, *GAO-12-510T*, (2012).
- [17] <http://en.wikipedia.org/wiki/Airlift>(검색일: 2013. 1. 26).
- [18] http://en.wikipedia.org/wiki/Military_transport_aircraft(검색일: 2013. 1. 26).
- [19] <http://www.c141heaven.info/dotcom/sor182.php>(검색일: 2013. 1. 26).
- [20] <http://www.kida.re.kr/woww/intro/intro01.asp>(검색일: 2012. 10. 11).