

# 共同製作兵器의 獲得

편집실 抄譯

筆者紹介: Robert W Dean은 Washington D.C의 中央情報局長 事務室에서 소聯關係情報將校補佐로기 Brandeis and Harvard 졸업생이며 Rand社의 高級幹部의 一員으로 歐洲문제의 전문가이다. Dean博士의 전문적 관심 및 저작은 연합국의 政治的, 軍事的 問題 및 歐洲에서의 소聯戰略 또는 政策이었다.

## 概 要

理想과 現實——兵器獲得에서의 공동연구개발은 同盟發足이래 NATO의 희망이었다. 구체적 인 프로젝트를 굳히고 이를 만족시키려면 시간 이 걸리고, 시작한 많은것 中에는 성공을 하였 고 장래를 내다보고 있다. 그러나 문제는 多様 하며 크다.

즉, 民主的으로 선출된 政府는 國家經濟를 國際目的으로 하는 것은 용이한 일은 아니다. 그 럽에도 불구하고 共同研究開發에 의하여 얻어진 이익은 有利한 결과를 서서히 가져오고 있다.

칼포니아의 산다모니카에 있는 Rand社에 高級幹部의 一員일때에 이 論說을 쓴 著者는 우리 들을 위하여 문제를 分析하고 달성되는 성과 및 장래에 무엇을 持續시킬 수 있는가를 나타내고 있다. 이것은 그 自身の 見解이다.

.....

共同研究開發은 NATO장래에의 일치된 말로 서 널리 받아들이고 있다. 歐洲에 있어서는 특 히, 그 自身에 의한 國家經濟는 兵器獲得, 연구 개발에 더욱 많은 經費를 요하는 제품, 少量生 産操業 및 비싸지는 單價등 加重되는 出資의 重 荷에 견디기 어려움이 일반적으로 인식되어 있 다.

따라서 NATO의 歐洲諸國은 개발능력 및 高 度의 기술을 요하는 武器시스템의 생산능력을 放棄않는 것을 결정하고 있다. 共同研究開發은 圓을 四角으로 하는 수단으로 생각되고 있다.

2개國 이상이 관계하는 10 이상의 提携 프로 젝트는 각 시스템이 다른 구성부품에 대하여 共 同開發과 共同生産의 책임으로 달성됐다.

그것은 프랑스·영국·이태리의 多目的 전투기, 프랑스·독일의 誘導彈 Milan, Hot 및 Roland, 프랑스·영국의 헬리콥터 Lynx, Puma 및 Gazelle가 포함되어 있다.

1979年 10月 프랑스·독일·영국 國防長官은 新 世代의 對戰車 重미사일 共同開發에 착수할 것에 동의했다. 그들은 또한 1990年代에 배치하기 위 하여 TKF 90으로 이름붙인 高度戰術 전투기의 설계를 同意하기 위하여 6개월에 기간을 정하였 다.

독일의 年間調達豫算 60%와 영국의 年間調達 豫算 20%는 현재도 共同製作計劃에 쓰고 있다. 프랑스도 共同獲得 프로젝트에 적극적으로 관여 하고 있다.

3개國이 전부 미국 이외의 NATO 防衛支出의 약 70%를 부담하고 있다. 기술적 발전과 工業能 力을 유지하는 것은 國家의 필요성보다도 市場 을 위하여 개발하고 생산하는 國際工業合作企業 의 성공을 크게 의존하고 있는 것을 各政府는 분 명히 믿고 있다.

그러나 오래된 提携는 보다 큰 效率을 保證하 는 것에 의문을 갖는 다분의 理由가 있다.

國家가 물건을 獲得하는 것은 本質的으로 다 음 4가지의 原動力이 있다는 것을 말할 수 있 다. 즉 作戰要求의 만족, 科學技術을 발전시키

려는 욕구, 防衛科學技術을 발전시키려는 욕구, 防衛科學技術 및 工業能力 또는 技術勞動力의 유지, 國家經濟의 필요한 충족(예를 들어 雇用水準 또는 충분한 貿易收支를 유지할 것)이다.

이들 세가지는 共同調達에 관한 防衛上的의 결정은 通常 產業政策決定이라는 것을 의미한다. 各國의 선택과 관심은 현재 兵器品目이 된 產業基盤은 현재와 장래의 供給源, 國家의 획득방침을 결정하는 軍事要求와 更新計劃에 좌우된다.

共同獲得의 장래를 결정하는 中心的 요인은 이들 필요한 물건이 共同製作計劃에서 國際的 해결에 의존하고 있는 정도이다.

## 1. 歐洲에 있어서의 提携

### 가. 現存開發生產能力의 利用과 維持

現在의 능력을 이용하여 維持하려고 하는 國家의 兵器獲得에 있어서의 決定要素이고 共同獲得에 있어서도 중요하며 중요한 연구개발과 生產能力을 가진 많은 나라들도 될수 있으면 自國生産品을 택하고 또는 自國産業이 共同製作 프로젝트를 최대한으로 이용되는 것을 확보하는데 큰 관심을 갖고 있다.

이와 같이 提携는 특정의 裝備品市場의 統合을 포함하나 나라의 専門化에 대하여 연구개발 또는 생산능력의 長期統合은 포함되고 있지 않다.

提携는 경제적인 욕구에서도 생긴다. 그러나 國境을 초월한 合理化는 현존하고 있는 防衛産業能力의 유지와 개선된 광범한 國防産業基盤의 유지를 손상시키지 않는한은 지속된다.

個個의 系列에 있어서도 보다는 生産量이 뒤는 물론, 생산되는 兵器에 대하여도 보다는 集團의 支持가 있지만 長期에 걸쳐 自國專門化 또는 自國能力을 상실할지도 모르는 合理化에 대해서는 그다지 支持되지 않는다.

價格의 유효성과 산업효율을 고려하여 社會經濟 환경중에 불균형 초래는 피하여야만 된다는 것이 確立된 관습이라고 생각된다. 그리고 그것은 防衛産業에 있어서 그 分野에 완벽을 기하려는 하나의 효과이다.

## 나. 相異한 各國技術基盤의 維持

防衛研究開發에 통합되고 専門화된 광범한 Approach가 없는 한가지 理由는 自國能力을 放棄함으로써 기술적으로 同盟國에 의존하게 되는 것을 싫어하기 때문이다.

高額의 연구개발비와 충분한 自國市場을 위하여 歐洲諸國의 정부와의 提携協力は 어찌할 수 없다(실제 高價複雜한 시스템의 경우는 제휴할 것인가 아닐 것인가가 문제이다).

그러나 提携의 과정은 提携努力에서 오는 科學技術的 발전은 自國의 기술적 多樣性 유지에 끌리고, 合理化와 專門化는 되지 않는 것을 保證하기 위하여 될수 있는한 의존을 제한하려는 욕구로 支配되어 왔다.

歐洲의 주요 3개 強國은 적어도 自己自身の 航空宇宙 電子 및 通信工業의 유지를 바라고 있다. 이들의 목표는 科學技術的 통합은 불리하다.

현재까지 各國政府는 歐洲共同防衛 프로젝트의 組織內에서 불변의 形態가 되지 않기 위하여 Premium을 지불하려는 의욕을 표시하고 있는 것은 이러한 기본적 태도의 反映이다.

科學技術의 통합을 피하려는 國家目標의 한가지 결과는——적어도 현재까지——國際的인 산업의 흡수합작이 提携과정에서는 한件도 생기지 않았다는 것이다. 또 한가지는 이러한 勞動部門에서 관계되는 잠재적인 科學技術 의존 때문에 중요한 부분에서 全시스템 開發에 대한 유일한 主契約責任, 즉 全세계의 도표를 다른 歐洲會社에 할당하는 것은 歐洲諸國 정부의 本意가 아닌 것이다.

예를 들어 3개國 중에 5개會社가 MRCA(多目的 전투기)의 기체에 대하여 책임을 분담하고 있는 것이다. 이 과정의 한가지에서 얻은 것은 프로젝트에 있어 提携한 것이 크고, 科學技術的 으로 강한 會社에게, 研究開發資産 보다는 國家 집중에 따른 연구개발능력의 國際的 확대이다 (각국은 共同開發에서 이익을 얻는다).

## 다. 提携에 의한 예산의 規制와 節約

緊張緩和는 일반적 政治情勢, 社會사업부문에 있어 歐洲의 支出公約, 경제불안과 高度의 인플레이

는 歐洲방위예산이 증가하는 것에는 結付되지 않을 것 같다.

防衛豫算의 제한된 成長과 전망은 그 구조의 변화와 같이 중요하다. 全防衛支出의 분배와 같이 장비품에 대한 할당은 전반적으로 감소되는 사이에 人件費와 作業經費는 과거 10年 이상에 걸쳐 上昇되었다.

중요한 문제는 연구개발 및 調達豫算은 특히 GNP의 成長率 감소와 社會事業經費의 증가로 犧牲되므로 低減하는 정도이다. 이것을 詳細히 分析比較하는 것은 곤란하다.

그러나 한가지만은 확실하다. 歐洲防衛豫算이 삭감될 때에는 裝備品の 支出에 영향이 나온다. 이러한 경향은 계속될 것으로 생각된다. 또한 새로운 시스템의 價格은 更新하려고 하는 시스템의 價格보다도 3~5倍나 높아지고 있다.

그것은 條件에 의하지만 간단한 선택은 구조에 質의 저하를 容認하든지 또는 數를 감소하여 經費內에서 近代化하든지 하는 것이다.

이러한 것은 우리들에게 提携에 의한 절약의 성과와 共同調達에 의해서 절약이 될 것이라는 일반적인 假說을 실현시키는 일이다. 가능한 절약 정도의 의문으로서는 실제 어떠한 協同製作計劃으로 할 것인가 그들이 지금까지 조직한 方法이 개개의 나라에서 計劃을 늘리는 것보다도 費用對效果가 좋다는 것을 立證했는지는 모두 理由가 있다.

提携에 의한 잠재적인 절약에 대하여 여러 가지 평가는 聯合國 범위내의 전문화로 달성되고 특히 연구개발에 있어서 중복을 제거할 수 있다는 假定에 기인한다.

歐洲內와 聯合國 전체로서의 연구개발 중복에 총평가는 聯合國에서 가능한 전체 效率은 不經濟가 존재할 경우의 巨視的인 경제평가이다.

이러한 分析은 절약에 실제적인 方法은 그다지 쓸모가 없다. 또한 절약에 概算은 현재의 총 支出과 비교하면 年間 10억에서 100억 이상으로 각각 다르다.

그러나 이러한 절약은 NATO가 완전히 아니고 해도 統合된 聯合이 되고 獲得이 완전히 合理化가 되었을 때에만 달성될 수 있다. 이것은 그 防衛獲得에 있어서 NATO 戰略에서 그 역할

을 規制할 때에도 國際比較利益의 원칙을 각국에서 받아들이는 것이 필요하다. 간단히 말하면 그것은 전문적 限定役割을 받아들임과 政治的으로 非現實的인 기대를 의미한다.

著者の 지식의 한해서는 提携의 가능성은 현실적이라는 領域에서 효율이 명백한 損失 또는 잠재적 절약의 量과 그 點에 한에서 과거와 현재의 歐洲共同製作計劃에서 나온 실제의 절약을 명확히 하기 위해서 지금까지의 노력은 이루어지지 않았다.

詳細한 比較經費 대다의 부족은 보다 큰 提携에서 얻을 수 있을 것이다. 경제성을 立證하는 것은 불가능이 아니라는 것을 의미하는 것이다.

共同製作 武器시스템 계획에서의 절약 또는 經費증가에 대해서 일반적 法則은 확립될 것 같지 않다.

잠재적인 절약과 經費증가는 대략은 各事마다 다르게 될 것이다. 하나는 共同製作과의 비교되는 通일의 프로젝트가 없으므로 經費比率에 정확한 증가를 확증하는 것은 곤란하다.

또 하나는 典型的인 武器시스템에서 적어도 2,3百의 품목조달이 포함되어 있으므로 개발과 생산의 작업이 協力國 중에서 어떻게 분산되어 있는가, 작업의 상대적 효율, 國家의 요구가 단일제품에 일치시킬 수 있는 범위, 즉 동일기본 시스템에 얼마간의 變形이 모든 關係諸國을 만족시키기 위하여 제도화하여야만 되는가 등의 요인에 의하여 經費는 크게 좌우된다.

이에 관련하여 단순히 多數에 것을 생산하는 것보다도 經費削減에 포함되는 요인이 크다는 것을 留意하지 않으면 안된다. 經費削減과 생산단위의 관계는 그들의 單位가 單一生産 라인에서 생산될 때에 또 그것이 동일품목이었을 때에 동일의 경향이 된다.

이상은 대개 提携의 후보가 되는 各武器시스템은 增加生産比率의 경제효과를 결정하기 위해 각각 詳細히 검토하지 않으면 안된다고 示唆하고 있다.

## 라. 標準化

提携의 또 한가지는 대부분 軍用裝備品の 표준화일 것이다. 그러나 여기서는 大西洋의 목표는

서로 다르다. 간략화됨에 따라 美國의 많은 사람들은 표준화를 달성하는 수단으로서 共同調達을 찬성하고 있다.

—兵站, 教養와 手順에 있어서도 軍用裝備品の 적합성은 완전한 同一性에서 단순한 “相互使用可能性”까지 넓어지는 것이다. —그리고 그들은 추정되는 軍事効率에 있어 전체 이익을 강조하여 왔다.

歐洲人は 어느 정도의 표준화에 軍事的 이익을 인정하고 있지만, 그러나 經濟的인 우선성을 생각하고 共同獲得을 달성하는 수단으로서 찬성하여 왔다.

優先도가 교체되어 歐洲人을 움직이는 전체적 필요성의 追求는 인식된 提携와 經濟적 필요성의 追求보다도 優先도가 낮다.

歐洲人의 태도에 한가지 徵條는, 가령 共同獲得을 통해서 표준화의 의하여 부여되는 軍事的인 이익을 인정한다고 하여도 이러한 인식은 科學技術的, 經濟적인 압력이 무시되지 않는 경우에는 歐洲諸國民에게 提携하게끔 설득하는 데는 불충분하였다는 것이다.

이러한 문제는 美國防計劃者에게는 중요한 것이고 歐洲에서는 이러한 중요성과 即時性은 상당히 큰 것이다.

裝備品の 표준화가 보다 큰 軍事的 유효성이 직접 연결된다는 假設은 문제의 研究者와 전문가 사이에서도 거의 받아드리지 않고 있다. 표준화의 軍事的 가치에 대해서 일반적으로 支持됨에도 불구하고 軍事的 유효성은 推定上의 이익을 밝히는 것은 곤란하다.

이에 대한 한가지 理由는 과거의 共同獲得은 반듯이 표준화된 裝備品이 아니기 때문이다. 이러한 兵器는 各國軍이 획득하기 위한 생각이요 相異한 나라를 위해 改造型이 생산되고—예를 들어 Jaguar와 MRCA의 경우—그것들은 各國에서 개조가 행해지고 있다.

標準化의 책임을 갖고 있는 Pentagon의 官吏는 지금까지 납득이 가는 量的인 尺度를 생각해 내는 것은 곤란하다는 것을 인식하고 있다. 美陸軍試驗評價코만드(U. S. Army Testing and Evaluation Command)의 Philip L. Bolte准將은 NATO에서 戰車砲 標準化會議前에 증언에서 유

사한 장비품의 軍事的 유효성 분석은 推定利益을 실증하는 데는 못했다고 말하고 있다.

“우리들은 戰術水準에서의 결말은 있다고 알고 있으나 그것이 무엇인가는 모른다”고 Bolte는 말하였다.

## 2. 提携의 限界

### 가. 高度科學技術領域에 集中

提携를 장려하거나 제한하는 쌍방의 세력도 提携努力을 생각해하였다. 歐洲의 프로젝트는 協力國이 장래성있는 軍事科學技術로 보며, 그 중에서도 航空宇宙와 電子工學의 관련에 집중되고 있다.

이것은 세가지 理由가 있다. 먼저 이들의 科學技術은 분담한다고해도 발전된 自國防衛産業과 第3市場에서의 經濟태세를 保持하기 위한 戰略的인 것으로 생각된다.

둘째는 엄밀히 自國의 계획을 실행함에는 高額의 연구개발예산이 필요하게 될것이다.

셋째는 관련되는 일반산업에 있어서 高價値가 있다고 인정된다는 것이다.

少數로 큰 프로젝트가 示唆하고 있듯이 영국·프랑스·서독을 主로하여 自國의 필요량이 적어 開發經費가 부당하게 높을 때, 또는 한나라에서 科學技術 또는 利用되는 개발능력을 갖고 있지 않을 때에 提携할려는 의욕을 표시하게 된다.

보다 발전된 裝備品—전투용과 다른 固定翼 航空機, 헬리콥터와 誘導武器—에 있어 共同製作프로젝트가 비교적 큰 분담은 提携할려는 經濟적 科學技術的 誘因이 가장 크게 나타난다.

兵器프로젝트가 科學技術的으로 발전되면 될수록 經費上昇, 불충분한 연구개발능력과 최종실패가 크게 되므로 위험분담과 共同投資의 論議는 더욱 흥미를 갖게 된다.

裝甲車輛과 같은 재래형의 시스템과 科學技術은 비교적 적은 研究開發經費만을 필요로 하지 않는다. 영국·프랑스·서독은 自國生産量이 충분하므로 提携의 필요성이 없다. 또한 歐洲의 선택적 提携의 형식은 장래에 변한다는 理由는 거의 없다.

## 나. 長期産業統合

提携의 또 한가지의 특징은 長期間에 걸친 産業統合의 부족이었다. 일반적으로 各共同開發프로젝트는 특별한 목적을 갖고 독립한 것이다.

各參加國이 經費(즉 調達하는 單位數)에 비례한 이익을 받고 특정 프로젝트의 組織內에서 달성된다는 原則에 기인하여 協議되어 왔는 數件의 프로젝트에 걸쳐 經費의 평등화는 거의 없었다.

특정의 國家이익을 위하여 相異한 프로젝트중에서 불균형한 일에 할당을 하거나 또 하나의 프로젝트에서 다른 하나의 프로젝트로 移行시키는 經費와 신용을 조직적으로 하기 위한 公平決定, 즉 産業統合의 계속을 암시할 수 있는 과정을 가능하게끔 전체적인 계획은 없었다.

## 다. 參加國의 制限數

單價를 내리기 위해 위험도가 큰 開發經費를 분배하고 보다 큰 市場을 개척하는 잇점은 提携參加國의 수가 증가하고 있는 것으로 증명되고 있다.

그러나 어느 프로젝트에 있어서도 나라의 수를 제한하려는 경향과 동기는 國防産業能力과 商業上의 경쟁력 提携를 행할때는 固有한 것이다.

提携프로젝트를 관리하는데 복잡한 것은 經費가 많아지거나 계획이 지연되거나 함으로 參加國의 수와 같이 증대된다. 이러한 것은 영국·독일·프랑스 3개國의 官吏가 특정의 프로젝트에 관제되는 나라의 수가 증가됨에 따라 提携가 약해짐을 근심하는 결과로 되어 있다.

이러한 理由에서 主된 歐洲共同開發프로젝트는 2~3개 參加國으로 구성되어 있다. 실제 MRCA 프로젝트는 3개國의 일을 統合하기 위한 新規主開發事業으로서 나타나는 것이다.

그 외에 主로 성과가 있는 것은 일반적으로 프랑스—영국, 또는 프랑스—독일간에 일이다. 개개의 프로젝트에 있어서 參加國의 수를 제한하는 경향은 시스템 전체의 개발, 특히 航空機 분야에 있어서 장래의 提携를 歐洲가 노력하는 것으로 생각되어도 3개國 이상의 參加가 된다는 것은 있다고도 볼수 없다.

## 라. 政治的인 提携

본래 提携는 政治色이 짙은 것이다. 共同獲得計劃의 참가국은 공동제품을 구하지만 계획에 투입한 분에 비례한 광범한 報酬——科學技術의 획득, 고용의 이익, 생산, 판매의 할당과 다른 產出物——을 追求한다.

이러한 것은 自國計劃의 의한 航空機 또는 미사일시스템의 수량을 간단히 획득한다는 것은 매우 相異한 것일지도 모른다.

일반적으로 國際産業 프로젝트에 있어 歐洲의 여러 사람들의 경험에 의하면 계약교섭에 있어서는 各政府는 自國의 공급자가 좋은 것을 옹호하려는 것이다.

國家産業의 발전을 유지하는데 官에 관심이 있다고 하며는 그 경향은 政府支援을 위한 提携에 있어 국제교섭으로 移行될 것이다. 國家의 요구, 産業能力 또는 실계는 國際의 승인을 위하여 모델로서 내놓는다. 즉 타협안은 적합성과 합의에 달하기 위해서 그것은 모든 國家目標에 적합하게 求하여야만 한다. 이들의 목표는 개개의 提携努力에 영향이 미치는 것은 아니다.

提携의 力學은 성능기준의 객관적 고찰, 또는 經費의 유효성 고찰에 따라 효율을 최대한으로 하기보다는 상대적 거래, 또는 政府의 協力會社에 반영된다는 것이 강조되는 점이다.

계획의 再調整은 계속하는 방법과 문제점에 따라서 행해진다. 仕様書 또는 다른 프로젝트領域에서의 변경은 크기에 따라 國際計劃管理機構內에서 가끔 협의할 수 있다.

그러나 계획의 변경(특히 裝備品 仕様書의 변경)은 이따금 國防關係者 중에서 권의자에 의하여 승인되어야만 된다. 또한 計劃水準에서의 결정권은 둘 이상의 政府 권위자와 상담하여 조정할 필요가 있으므로 典型的으로 약해져 왔다.

그러므로 중요한 결정은 계획자체에 限定됨과 같은 정도로 各國의 政治的——社會的——産業的 고려의 產物일지도 모른다. 國家計劃은 이러한 압력에서 전연 피할 수는 없는 것이다.

그러나 國際計劃에 있어서 압력의 성질과 수는 다르게 되어 있다. 예를들어 한번 프로젝트가 변화한 通貨가 評價의 따라서 진행중일 때는

먼저 協定한 國家財産의 純價를 유지하는 것은 國家間에 兩配分을 의무로 하고 있다.

共同製作 武器시스템의 科學技術은 새롭고 복잡하게 될수록 計劃管理의 문제가 어렵게 된다는 것은 거의 확실한 일반적인 通念이다.

技術上, 價格上의 위험을 예측하는 것은 더욱 어려운 일이다. 공통의 國際的 要求를 확립하고 유지할려면 자연히 國家事業內의 경우보다 많은 論爭을 불러 이끈다. 그러므로 計劃決定의 수와 복잡함이 증가된다.

#### 마. 共通軍事要求의 作成

동일하지 않더라도 같은 運用構想이 있다면 분명히 武器獲得에 있어서 提携를 용이하게 한다. 그러나 NATO內에 있어서는 運用구상은 집단적인 기준보다도 國家的인 기준에 따라, 또는各國 國防省과 軍에 의하여 확립되어 왔다. 그러므로 각국의 軍事構想에 따라서 運用要求는 현저히 다르게 된다.

戰車의 설계와 생산에 관한 提携를 위하여 戰車의 기동성과 모순된 戰術構想을 調和시키는 것은 결국에 성공하지 못하고 끝난, 영국·독일의 노력은 相異한 國家構想에 좋은 예이다.

영국은 地上戰鬪部隊가 중심으로 해서 戰車의 역할을 강조하고 독일은 기본적인 火力單位로서의 높은 기동성과 전투능력을 주장했다.

또 한가지의 예를 引用하면 MRCA 프로젝트에 있어 遭遇한 기술문제는 대부분 航空機의 최초요구가 설계자를 기술한계에 모라 넣는 것과 같이 영국·독일·이태리가 相異한 運用要求를 혼합함으로써 이터났다. 이러한 예는 많이 있다.

이 문제점은 共通構想이 없는 상태로 首尾一貫性和 가능성이 있는 軍事要求를 달성하는 것은 곤란하다는 것이다.

보다 큰 提携를 경제적으로 어질 수 없는 사정이 있을 경우 歐洲諸國은 地上이외의 프로젝트를 얻기 위하여 軍事要求를 자진하여 왔다.

그러나 運用要求가 최초로 조화시키고 프로젝트가 존재하고 있는 중에 그대로의 상태를 保持할 수 있는 범위에 대하여 의문이 남아있다.

새롭고 복잡한 시스템의 개발에 따르는 技術의 문제를 예상하는 것은 불가능이므로 최초의

요구는 어느 정도의 再調整은 피할 수 없을 것이다. 또한 國家의 필요성에서 벗어나기 때문에 중단 또는 중지되는 프로젝트는 많이 있다.

독일과 미국 協力の MBT-70 戰車開發의 실패는 많은 요인 중에서도, 최대 엔진馬力은 125°F 온도에서도 사용가능하다는 美陸軍에 주장과 같이 要求상의 典型的인 차이에 의한 것이다.

仕樣書는 戰車를 잠재적으로 전세계에 배치하려는 要求로 陸軍은 이러한 性能水準을 확보하기 위해 증가하는 出資費를 깃꺼리 받아들였다.

미국, 歐洲의 경험은 獲得計劃의 초기구상단계에 있어 쌍방의 上級軍 후방참모간에 공통된 要求사항에 대하여 의결을 정리하는 有效한 기구가 필요함을 지적하고 있다.

그래서 계획은 존속되고 있는 동안 필요성은 될수 있는한 빨리 戰術的 구상과 참모요구사항을 확인하고 조정하는 것이 필요하고, 같은 上級水準에서의 타협정신을 갖고 끊임없이 檢討하는 것이 필요하다.

#### 大西洋 關係

영국·프랑스·독일은 經濟的, 科學技術의인 규모의 기인하여 같은 관심과 동기를 갖고 있다. 전체에서 보면 3國은 歐洲의 小國과는 달리 직접 미국과 提携하려는 자세를 갖고 있다.

3大國은 자기 軍事科學技術의 발전이 늦지않음을 생각하고, 歐洲 및 영국, 프랑스의 경우는 그 이외의 市場을 保有하는 복잡한 防衛産業을 유지하려고 하고 있다.

그들은 모두 美國과 경쟁도 하고 協力도 하지 않으면 안된다. 그리하여 각기는 경쟁과 협력하기 위하여 그들의 防衛産業能力을 방호하는 環大西洋提携의 방식을 探求하고 있다. 또 한가지 결과는 共同開發을 뚜렷이 선택하는 것이다(미국의 면허생산에 의한 생산에 대하여).

共同開發은 협력의 組織중에서 새로운 科學技術을 획득하고 그에 따른 商業的 응용을 보증하는 가장 좋은 수단으로 생각한다.

1960年代에는 미국과 歐洲간에 “技術格差” 즉 美國科學技術의 발전은 비교적 빠른 速度를 갖는 것에 대하여 많이 記述되었다.

現在 이것은 通用되지 않을지 모르지만 발전된 兵器科學技術에 있어 미국의 優越은 지금도 존재하고, 연구개발에 보다 많은 年間支出의 성과와 보다 큰 國內市場에서 單價는 통상적으로 싸지고 개발시간도 단축되고 있다.

美國은 어느 歐洲의 경쟁자 보다도 광범위에 걸쳐 복잡한 武器를 생산하고 있다. 그러나 歐洲의 능력과 잠재력은 무시할 수 없는 것으로서 歐洲防衛의 요구를 만족시키는 工業能力을 과거 20年間 증가하여 왔다.

또한 1950年代 후기와 1960年代 초기에 있어 美國武器시스템의 면허생산으로 시작한 科學技術 보급에 의한 것으로 歐洲産業의 독자적 발전인 것이다.

美國의 우세가 실제상 의미하는 것은 발전된 兵器의 獲得을 “歐洲化하는” 가능성에는 한도가 있다는 것이다. 美科學技術에 의존도는 높고 계속된 環大西洋共通使用에 대한 압력이 크다.

歐洲諸國에 있어 이것은 各分野에서 필요한 協力이다. 예를 들어 電子器材의 전문화정도는 近代 武器시스템에 필요한 부품은 美國에서만 이入手, 또는 美國特許에 의하여 통제되고 있는 것이다.

MRCA는 대부분이 美國에 근거를 둔 航空電子工學의 Package에서 되었다. 말하자면 歐洲防衛科學産業의 발전과 완전한 武器시스템에 개발 생산능력은 美國과의 形式과 협력의 의존한다. 실체는 歐洲人은 고도의 科學技術分野에서만 이 美國과의 提携를 촉진하는데 노력하고 있다.

歐洲의 큰 나라들이 무서워하는 것은 모든 나라가 절대 필요하다고 인식하고 있는 美國과의 협력이 아니고 歐洲의 연구개발 능력과 장래의 商業競爭力을 상실하는 美國 兵器技術의 신뢰도이다.

이러한 것은 非軍事産業에서도 말할 수 있다 의존도를 제한하려는 것은 歐洲를 기반으로 하는 共同獲得 프로젝트에 있어 큰 충격을 준다.

美國 完成兵器의 직접수입은 종래의 歐洲研究開發能力의 유지, 또는 第3市場에서의 歐洲諸國과 경쟁판매의 입장을 지속하기 위하여는 거의 쓸모없다고 생각할 수 있다.

美國의 면허생산에 의한 共同生産은 歐洲에서

組立用 시스템의 일부를 제작하는 各國은 歐洲에서 확보하고 생산되기 때문에 經濟적으로 유리하다.

그러나 이러한 提携는 歐洲獨自의 연구개발능력을 유지 또는 자극시키는데 충분한 힘이 되지 못하기 때문에 長期的으로 共同生産은 歐洲의 발전된 兵器産業을 美國科學技術이 파동될여는 “兩面交通路”의 문제이며 해답이라는 것이 우려된다.

### 兩面交通路

1971年과 1976年 사이에 NATO 諸國은 미국에서 45억달러의 軍用裝備品을 사고, 美國이 歐洲에서 軍用裝備品의 구입은 8억 4,600달러로서 5대 1이 된다.

同盟國內의 防衛裝備品 상호구매는 美國의 이익이 되는것 같으나 同期에 NATO諸國에의 美國防省 달러支出은, 國防省의 概算에 의하면 거의 3배인 45억달러를 초과하고 있다.

環大西洋 防衛戡定에 균형은 일반적으로 용인되는 定義를 확립하는 것은 곤란하지만 장비품 구매에 의하여 防衛貿易差額을 특징짓는 것이 정당할 것일지 모르겠다.

均衡이 여하이 定義되는 대부분의 歐洲諸國이 探求하는 최소의 목적은 美國防衛市場에의 非差別的 접근이다. 동시에 이러한 접근을 달성할 수 있는가는 상당한 懷疑論이 대두되고 있다.

영국·프랑스·독일의 대부분에 官吏 태도는 만약 環大西洋 經濟의 불균형이 矯正된다면 주요 完成시스템의 大規模 雙務購買體系가 확립되어야만 된다는 것이다.

면허생산購買의 대한 經濟的 報酬는 실질적으로 불균형의 좋은 영향을 줄것같지 않고 면허생산에서 兩面交通路는 그다지 큰 이익은 없다.

프랑스國防省의 上級官吏人 추측에 따르면 美國은 프랑스·독일 생산의 Roland를 사며는 가격은 輸出在文으로 약 75억 프랑까지 달할 것이다. 그러나 사실은 면허생산의 판매로 프랑스에 報酬는 약 1억 5,000만 프랑밖에 안된다.

영국·프랑스·독일의 觀點에서는, 提携는 최초로 獲得의 개발단계에서 이루어지는 것이 바

람직하다. 이것은 共同開發이 장기간에 걸쳐 自國本來의 技術能力을 육성하는 수단같이 생각되기 때문이다.

共同開發은——歐洲에서의 해석의 의하면——歐洲會社가 提携의 科學技術的인 이익에 대하여 당연히 擔當이 있고 差引戡定이든 면허생산이든 간에 公平한 經濟的 바란스를 갖는 것을 의미한다.

共同開發에 대해서 영국·프랑스·독일이 바라는 또 한가지 이유는 國際計劃을 실패시키는 國家事業의 이익이 侵奪되기 전에 시스템開發初期에 提携를 시작하는 것이 중요하다.

環大西洋 최초에서의 提携는 과거에는 실행된 일이 없었다. 일단 國家의 요구가 개개로 作成되었다면 그들의 조정은 더욱 어렵다는 것이 歐洲에서 널리 論議되고 있다.

早速히 시작하는 知惠가 直觀的으로 옳다고 생각되지만 Jaguar, Alpha-Jet, 프랑스·영국 헬리콥터를 포함하여 성공한 歐洲프로젝트는 相異한 國家要求를 공동노력으로 하기전에 각 나라의 계획으로서 어떠한 형태로서도 존재하고 있다.

## 將 來

과거 15년에 걸친 歐洲共同事業은 경제적, 산업적 입장이 변하는 상항으로 보지 않으면 안된다. 긴박한 경제와 防衛豫算의 현재 배경에 대하여 歐洲에서의 提携는 부단한 노력에 대한 관심과 기대가 고조되고 있다.

따라서 提携노력은 현재보다 한층 필요할지 모르지만 다음의 것이 강조되어야만 한다. 첫째, 討論에서도 분명하지만 提携에 관한 성공은 國家目的의 종류에 의해서만이 확실하다고 하겠다.

두번째, 航空機 미사일에 있어 선택적 歐洲提携의 Pattern이 장래에 현저히 변화할 것이라는 생각은 거의 없다. 政治的인 의도가 있다고 해도 共同獲得計劃擴大의 범위는 예산절약에 의하여 規制될 것이다.

세번째, 단순한 防衛依存限度와 共同調達 프로젝트의 증가는 나라의 정치적, 군사적 독립의 기본목표에 억제를 주지는 않을 것이다. 동시에 이러한 계획을 축소함에 있어 自國의 立法府에 國際政策的인 경비를 提言함으로써 提携는 주로

현재와 장래의 프로젝트에 대하여 政治的인 보 호역할을 한다는 점에 매력 있다.

네번째, 개개의 프로젝트에 대해서 自國協力會社의 수를 제한하는 경향은 특히 航空機分野에서 全시스템 개발의 提携가 全協力社의 3개社 이상을 포함하는 것은 없을 것으로 보며, 보다 歐洲의 노력이 되고 있다.

다섯째, 提携는 低經費로 광범한 國防研究開發과 생산능력 또는 무기저장을 유지하는 수단은 안된다는 것이다. 이것에 그 범위는 國家가 동시에 실시되는 프로젝트의 수와 종류를 제약할 이용가능한 資金에 의하여 항상 결정되기 때문이고 여하히 절약할 것인가가 문제이며 조직적인 共同開發에 의하여 다른 方法으로는 國家的인 기반하에 불가능한 國防産業 및 힘의 구성능력을 유지하는데 충분한 절약이 된다는 假定的 異論이 있기 때문이다.

그러나 이들 제약내에서 提携프로젝트를 선택하고 관리하는 手順은 더욱 정리되어 計劃을 취소하는 것은 용이하지는 않다.

어느 종류의 産業的, 經濟的 그리고 技術的인 관심과 목적은 개개의 프로젝트에 요구를 넘어 사실상의 防衛産業의 통합 또는 相互依存이 될 것이다. 결정적인 요인은 現存의 산업이 國家的으로 육성되어 산업으로서 존속할 수 있는가이다.

協力會社를 國家的으로 保全하고 그간에 강력한 상호 이해관계와 협력을 계속하는데 효과가 있는것 같이 半永久的 國際産業合作企業體의 발전이 현재의 계획이 된것 같다.

Euromissile, 독일의 MMB, 프랑스의 Aerospatiale 合作企業은 그 한예이다. 提携가 계속되는 것과 같은 경향은 新輸送機의 후계개발에 대한 Airbus의 모험적인 사업중에 나타나고 있다.

이와 같은 징후는 政府가 여하히 이것을 제한하려고 해도 아무 관계가 없고 國家施策이 더욱 필요한 도달점으로서 상호의존은 自身을 누르려는 것을 示唆하고 있다.

## 참 고 문 헌

(NATO'S Fifteen Nations, April-May 1980)