

分析南韓軍事部署（下）——

· 羅臻 ·

從軍備發展檢視南韓軍事戰略

觀察近幾年，東北亞朝鮮半島每年常因例行性「美韓聯演」，遂予北韓挑釁的藉口，在外界總習慣

將潛因歸究於金正恩政權的不穩定性之餘，不妨也從南韓軍備工業的發展層面，分析南韓軍事戰略的多樣化面貌。早在二〇一〇年三月廿六日，南韓「天安艦」事件即為東北亞局勢掀起不小的波瀾，卻也為美國在朝鮮半島延續駐軍的正當性，適時提供一個絕佳的藉口，然而暫且不論這起事件可以操弄的後續國際政治效應對東北亞六方哪一邊有利，受挫的必然為南韓的國防工業長年刻意經營的「國際形象」，試想一艘一千兩百噸級的輕型護衛艦，竟然只遭一枚詭雷攻擊下，船體結構就受損

如斯，顯出南韓造艦工藝的脆弱性和耐用性的堪虞，不少亞洲國家的海軍高層慶幸當年還好沒做出向南韓購艦的決策。

回溯這艘舷號為「PCC-772」的艦型原本屬性為「輕型反潛護衛艦」，屬於南韓海軍「浦項級」艦，主要用於近沿海反潛和巡邏任務，和「蔚山級」屬於同一個噸位的設計概念，從其船艦等級的代號「PCC」就能看出該級艦的功能定位係「沿海巡邏艦艇」——Patrol Coast Craft，而非一般國際標準的「FF」——Frigate。至於「浦項級」的首艦是於一九八四年就撥交南韓海軍，最後一艘同級艦在一九九三年成軍，該級艦共生產了廿四艘，是南韓海軍裝備數量最多的艦艇。從這起事件不免讓人聯想到南韓國防工業近年快速竄起的種種軌跡，以東北亞其他國家軍工企業潛力不遜於南韓的前提下，箇中的「實況」頗值東亞各國在企劃「國際國防航太展」時，做為與之區隔及彰顯特色的方向。

從國防展觀察南韓軍工企圖

根據一位南韓的資深國防工業官員曾在二〇〇七年十月十五日「南韓航太與國防展覽會」開幕時指出，當局刻正與新加坡、希臘和阿聯等國密切商討出售T-50「金鷹」超音速教練機的內容。這名「南韓航太工業協會(KAIA)」的官員為南韓空軍的高階層退役將官，他稱：「南韓可望在同



號稱南韓全自製的「蔚山級」巡防艦，此為「慶尚北道號」。（圖由筆者提供）

年十或十一月和這三個國家簽訂採購協議」。他還透露，連海灣地區的阿拉伯聯合大公國將可能向南韓採購六十架以上的F-50，至於新加坡和希臘也有可能個別採購三十和四十架該型教練機。據悉，南韓當局提出的F-50的單價費用約在兩千萬美元上下。

南韓航太工業協會是「首爾航太展」的主辦單位，該協會副主席，也是前南韓空軍的准將，他信誓旦旦地說：「二〇〇七年將會成為韓製武器外銷的關鍵年，例如F-50「金鷹」噴射高教機、KF-1「雄飛」基本教練機、KF-2戰車、K-9自走榴彈砲，和「天馬」機動式地对空飛彈系統。」他甚至誇口地指出：「再過廿年，南韓的造艦、軍用車輛和訊息技術產品將會成為南韓的主要外銷項目，但以目前的重點，國防工業將會整合為南韓的主要外銷範疇。」南韓期待在「首爾航太展」的一週內取得五億美元以上的外銷訂單合約。

但是觀察當年的「南韓航太與國防展覽會」有多達廿六國的廠商展出兩百五十六件產品，值得注意的是南韓僅有八十六家參展廠商，只佔展出廠商的百分之卅，其餘的都是來自國外的參展廠商。自一九九六年起，此

展每兩年固定舉辦一次。其他參與實機展示的還包括美國空軍原本就駐防在東北亞的F-15C和F-16CG戰鬥機、A-10反裝甲攻擊機、AH-64D「阿帕契」武裝直升機、KC-135R

加油機，以及南韓空軍的F-15K和KF-16機隊。

果不其然，在二〇〇九年該展覽改名為「首爾國際航空國防展」，展期同樣安排在秋高氣爽的十月中旬，位於南韓京畿道的城南首爾



南韓空軍F-15K與駐韓美國空軍F-16CG編隊飛行，據稱F-15K的作戰半徑包括整個東北亞。（圖由筆者提供）

場，可以說在這一週是每兩年最熱鬧的七天。時任南韓總統的李明博也在開幕當天前往首爾的國防展現場，觀看南韓自行設計生產，卻一直處在滯銷狀態的F-50高教機和KF-1渦槳教練機的示範飛行，南韓空軍雖然採用F-50為代言單位，但那「黑色鷹鷲」特技小組了無新意的飛行表演好像也僅能搏得「愛國」的南韓民衆們勉強的回應掌聲。

南韓國防部在開幕時指出，二〇〇九年的「首爾國際航空國防展」共吸引來自廿七個國家和地區的兩百七十三家航空及國防軍工企業參加，參觀者將在卅萬人次以上。這一屆共展出了四十七種軍用民用航空器和廿四種地面裝備，包括大型戰術運輸機、美國諾斯洛普格魯

曼製的RQ-4A「全球鷹」無人高空偵察機等世界最新的武器裝備和各型戰車、自走砲、供彈裝甲車、裝步戰鬥甲車等南韓自行設計生產的新型武器裝備。但是如美國波音製的C-17「環球霸王III」大型戰略運輸機、洛馬製的C-130J戰術運輸機以及世界



南韓「國防科學研究所」研製的K21步兵戰鬥車。（圖由筆者提供）

最大的民航機空中巴士A-380，都是首次在南韓公開展出。

此外，緊接在南韓空軍「黑鷲」特技小組表演之後，上場的是馳名國際的美國空軍的「雷鳥」特技小組的飛行演出。這種別具含意的安排包括了幾個層面的暗喻：一、美國空軍才是南韓空軍背後真正的主力；二、是南韓空軍的飛行技術不及美國空軍的水準；三、F-50實質源於「洛馬」的航太技術發展，參酌了F-16的原始構型概念。此外，波音公司在現場示範ATH-1 GAD「阿帕契」武裝直升機的公開飛行，也是根據南韓主辦單位的強力要求，加上南韓國防部的全力支持，讓南韓民衆見識到「美韓同盟」架構下軍事互動的實況。

回溯「首爾國際航空國防展」的前身為「南韓航太與國防展覽會」。該展創立於一九九六年，每兩年舉行一次。從二〇〇九年起，首爾航空展與陸軍地面武器裝備「亞洲國防展」合併舉行，遂改名為「國際航空防務展」，目的就在於擴大南韓軍品的國際能見度，集中行銷資源，為

南韓國防產業促成新的整合功效，頗值其他發展中國家的借鏡。

從技術合作到高教機研製

然而，這些的歷程只代表南韓當局在「軍火外銷」上的企圖，以「國防產品」提高工業水準固然是發展中國家的一種產能捷徑，但是想在衆多的強勁對手之前，硬是招來全新的客源，恐怕就不是單有「旺盛企圖」可以十拿九穩的。要瞭解的是F-50這架教練機在開發過程中，就一直引進歐美技術，南韓空軍原本就有F-37和F-38教練機，加上一九九〇年代中，也曾向英國購買的一個中隊「蒼鷹」T. Mk 65高教機，對本身的訓練能量已算足夠，但卻仍然執意發展F-50這種性能介於戰鬥機和教練機之間的過渡機型，實質上就已存在某種工業策略上的潛在合作利益。

發展一架教練機在當今世界的航太市場中，已經有義大利Aermacchi和英國BAE這兩家歷史悠久的強力對手，如果沒有美國大廠在其後提供技術支撐，將很難有市場競爭力。再則，美國洛馬公司始終將F-50視為該廠的「附屬產品」，甚至在前幾年的公司月曆上，已公然印著F-50的



南韓K1主力戰車演習時從美軍LCAC上登陸。(圖由筆者提供)

圖像，便能從中一探KAIA與洛馬在這架教練機「檯面下」的合作關係，巧的是，無論阿聯、希臘，還是新加坡都清一色為F-16C/D Block 50至60型的使用國，在先導換訓「LEAD-IN」的機種選擇上，自然是要以座艙環境佈局和人機介面，都與第五代F-16極為相似的T-50作為首選，這

種取決若以「訓練」當成第一考量看似理所當然，然而，在一架動輒兩千多萬美元的單機報價能否符合各國的建軍成本？就屬另一個地緣政治性的軍事課題。

其實，噴射機「高級教練飛行(LEAD-IN)」在現今的訓練系統中，已經不能再單純地被視為「學生基本飛行課程」的延伸，它隨著航

電技術和座艙配置的新世代化發展，已經成為「熟飛」課目的一項，這也就是何以當前新一代高教機紛採「玻璃座艙」的概念佈局，期使學員和資深的飛行部隊主官能藉之完成戰備的工具和途徑，自一九八〇年代發展的高級教練機固然沒有這樣的技術佈局，但也未必見得T-50就是各國空軍的明智之選。

飛行學員的高級課程關係了下部隊之後的戰備執勤期程，在講求「量適質精」的建軍前提下，自然不可能再以數十架新一代高教機於三、五年內取代現役高級教練機的訓練品質，所以南韓空軍一面比照民航培訓的「商售合約模式」，試圖派遣飛行班學員前往澳洲

和加拿大的「北約飛行學校」按部就班接受高級飛行課程，另一方面也依次派員參加美國在阿拉斯加州舉行的「紅旗—阿拉斯加」複合式空戰演習，將可能從「質」和「量」的雙重管道提高飛行學員的聯合作戰、特別是目前美軍強調的「組合式兵力」運用的水準。



2008年9月27日參加美韓聯合海上巡弋演習的「世宗大王級」驅逐艦KDX-3 DDG 991。(圖由筆者提供)