

美國航空政策의 轉換에 關한 研究

—規制緩和와 그 影響을 中心으로—

李 顯 鍾*

- | | |
|-----------------|-----------------|
| I. 序論 | 1. 國內旅客航空市場 |
| II. 航空業의 規制 | 2. 國際航空市場에서의 競爭 |
| III. 規制緩和의 必要性 | V. 結論 |
| IV. 規制緩和後의 航空業界 | |

I. 序論

오늘날 世界가 누리고 있는 高度經濟成長은 그에 相應하는 交通의 發達敘이는 成就될 수 없었고 特히 航空旅客輸送業의 發達에 힘입은바 크다고 생각한다. 高度의 技術集的體인 航空機는 餘他交通手段에 比하여 그 安全度面에서 輝선 앞서 있다. 이 航空機는 高價輕量의 高級商品의 航空輸送은 차치하고도, 高級人力을 大量이면서도 短時間內에 遠距離의 往來를 可能케 하여, 國際間의 大量去來締結은 勿論 技術移轉이나 情報傳達도 可能하게 하였다.

航空會社를 自體的으로 設立하고 維持經營하려는 努力이 世界의 “작은 國家나 極히 작은 國家에서 보이고 있는데 이것은 그들의 功名心¹⁾의 表示이기도하고, 先進工業國들이 많은 境遇에 航空業의 經濟性을 度外視하고 다음과 같은 觀點²⁾에서 自國의 航空會社를 保護育成하고 있다.
① 훌륭한 航空會社는 高級新銳航空機, 高度로 訓練된 有能한 操從士 整備士, 및 其他 裝備外人員을 必須條件으로 하는데, 이를 條件은 國家의 有事時에는 國防에 即刻 投入되는 必要條件이다. ② 高度產業國家들은 自體의 航空機生產業體를 育成하고 있는데 이때 自國의 大型 航空會社는 自國生產航空機資材購買의 第1顧客이 된다, ③ 航空機資材生產業이 한번 시작되면 한나라의 特定地域에 그와 有關產業이 集結하게 되며, 이것은 그 立地地域의 開發手段으로 活用된다. ④ 航空機生產業은 高度의 技術集約產業으로 이 業種에서 習得된 know-how는 他產業에 活用

* 本研究所 研究員, 檀國大 商經大 教授 (商博)

1) Röhm, H.: Strukturwandel in Luftverkehr, Göttingen 1961. s. 5.

2) Frerich, J. & Pötzsch, R.: Kartellierung im internationalen Linienflugverkehr, in Z.f.V. 1976. 2. s. 107f.

產業研究

되어 餘他產業의 國際競爭力を 高度로 強化시키는 作用을 한다. ⑤ 國家의 政治的 經濟的 威力이나 技術發展度를 對外的으로 示威하는 方法으로서 航空業은 좋은手段으로 여겨지고 있다. ⑥ 旅客이나 貨物輸送收入은 國際收支에 큰 影響을 미친다.

先進國家나 開發途上國을 莫論하고, 또 自體의 航空會社를 經營하는 理由를 不問하고, 世界大部分의 諸國은 自體航空社를 運營하고 있다. 그리고 國際航空業에서는 政府의 次元의 航空協定에 依據하여 國際的協力を 하고 있으며, 各航空會社는 IATA(International Air Transport Association)라는 國際的 Cartell을 結成(1982年 2月 現在 117個 航空會社가 加盟)하여 秩序 있는 競爭을 通하여 國際的分業을 遂行하여 왔다. 그러나 美國의 國內航空政策이나 國際航空政策의 修正은 必然的으로 競爭속에서도 秩序整然했던 國際航空業界에 큰 波紋을 던졌다. 即 美國航空社들은 國際 Cartell인 IATA를 脫退하여 힘을 利用한 競争을 試圖하더니 競争의 不利益을 髰驗하고 또 復歸하였다.

이論文은 美國航空政策變化의 背景을 찾아내고, 航空會社들의 그에 對應하는 競争行態와 그結果를 찾아 諸國際航空業에 미치는 影響을 分析하려는 것이다.

II. 航空業의 規制

交通用役은 旅客이나 財貨의 空間的移動을 위하여 利用되는 派生的需要³⁾이지만 그것은 社會의 廣範한 領域에 影響을 크게 미친다. 不特定의 多數利用者에게 交通用役을 供給하는 公共運輸業體(common carrier)는 營業의 義務, 輸送의 義務, 定期運行의 義務, 運貨認可의 義務, 運貨公示의 義務 및 運貨의 地域의 均一의 義務를 關係監督機關으로부터 賦果되고 있다. 이려한 義務가 强要되는 것은 交通用役의 特性인 交通用役의 即時性과 公共輸送機關의 獨寡占性에 基因한다. 이려한 義務規定(規制)을 通하여 公共交通機關으로 하여금 그가 位置한 社會一般에 對하여 諸交通機關의 特性에 副應하는 交通用役을 確保시킴과 同時に, 公共運輸業者는 公正하고도 適正한 運貨으로 一般需要者에게 交通用役을 提供할 수 있도록 規制하는 한편, 同種 또는 異種의 公共運輸業者相互間의 破滅的競争을 避하도록 保護育成하여 그 企業性을 維持시키려는 것이다. 그런데 이려한 統制의 強度는 運輸業體가 處해있는 獨占度에 比例하며 더구나 輸送對象物如何에 따라 다르다. 即 一般旅客 輸送業에서 볼 수 있는 바와 같이 不特定多數의 旅客이 利用者이며 그 交通用役의 生活必需品 性格이 높을수록 當局의 規制의 強度는 큰 反面에, 海上貨物輸送에서는 統制의 度가 낮다.

公共交通業에 對한 政府의 規制는 交通政策과 緊密한 關係에 있는데, 이를 좀더 具體的으로

3) 移動自體가 目的인 個人的 drive는例外에 屬한다.

美國航空政策의 轉換에 關한 研究

살펴보면 ① 各交通手段의 供給量의 調整 ② 各交通手段間의 競爭條件의 調整 ③ 各交通手段의 運賃調整等이며, 이들을 交通政策의 三大支柱⁴⁾라고 稱하기도 하며 그 內容을 보면 다음과 같다.

① 各國은 그나라의 地理的諸條件와 經濟發展度에 따라 經濟規模가 다르며 그에 따라서 必要로 하는 各交通手段의 種類와 量도 다르다. 그런데 交通用役은 即時財(非貯藏物)이므로 極少數의 過不足投資를 하여도 그 非經濟性은 極히 크므로⁵⁾ 이것을 避하기 위하여 營業免許制度를 擇하고 있으며 이를 地域의 또는 交通手段의 量의in調整을 할 必要가 있다.

② 諸交通手段은 그 特性에 若干씩의 差異가 있으며 運行에 있어서는 程度의 差異는 있으나 運行의 線이 있다. 그 線은 出發點이 있고 또 終着點이 있다. 때로는 鐵道와 自動車가 거의 平行線을 걸으면서 運行된다. 때로는 鐵道와 飛行機의 運行線이一致 또는 類似한 때가 있다. 이러한 出發點과 到着點을 같이 하는 諸交通手段의 競爭은 該當交通手段의 死活問題로까지 直結된다.

③ 各國政府의 交通部門에 對한 規制中에서도 제일 力點이 주어지는 것은 運賃規制라고 할 수 있다. 諸交通手段의 特性에 따라 發生費用이 다를 수 있고 同一用役에 對한 運賃이 다를 수 있다. 또 程度의 差異는 있으나 公共運輸企業體는 獨寡占狀態에 있으므로 公共運送用役의 需要者를 그들의 橫暴로부터 保護하는 한편 social minimum의 하나인 公共運送企業體의 採算性을 害치지 않는 程度에서 適正運賃水準을 維持시키려고 하는 것이다.

一般產業活動에서도 自由主義를 徹底히 信奉하는 美國에서 行政府가 鐵道營業에 直接的規制措置⁶⁾를 取한 것은 當時 美國鐵道의 專制的經營態度⁷⁾도 큰 原因中의 하나이다. 同法은 美國聯邦政府에 依한 最初의 鐵道規制立法임과 同時に 私企業體에 對한 聯邦政府가 취한 最初의 規制措置이다. 그後 1907年~1920年間에 電氣, 가스, 電信電話分野에 까지 規制措置는 波及하였고, 1930年에는 銀行, 1934年에는 證券, 추력(1935年), 파이프 라인 및 水運分野까지 擴大되었다. 民間航空法(1935年)이 制定되면서 航空運送業을 民間航空廳(Civil Aeronautic Board 略 CAB 1938年 大統領直屬機關으로 創設)이 指揮監督하게 되었다. 同機關은 美國內의 州間航空運送에 關聯된 航空料金의 承認 및 公表, 差別禁止, 航空企業集中 및 合併의 事前承認, 航空會社間의 pool禁止措置, 不當不正營業의 禁止事項, 就航條件 및 補助金交付⁸⁾에 關한 業務를 管掌하고 있는데, 그 骨子는 民間航空業을 保護育成하는 데 그 主眼點이 있다. 同法의 施行에 따라 美國의 諸航空會社는 寡占狀態에서 友好的인 競爭을 거쳐 健全하게 發展할 수 있었다. 그러나 國際航空料金은 International Air Transport Association에서 審議決定한 것을 各國政府는 거의 自

4) Willeke, R.: Betriebswirtschaftliche Probleme im Verkehr; Z.f.V. 1965. 6, s. 23

5) 運輸企業體는 市場變化에 適應시키는 것이 極히 困難하기 때문이다. Illetschko, L.L.: Betriebswirtschaftliche Probleme der Verkehrswirtschaft, Wiesbaden 1959, s. 66.

6) 美國의 "Act to regulate Commerce 1887"

7) Bonavia, M.R.: The Economics of Transport, London 1965. p. 59.

8) 1959年度의 郵便物輸送補助金은 無慮 124,271,000弗에 達한다. (Locklin, D.P.: Economics of Transportation, Irwin Series in Economics, 5. ed. 1960. p. 782

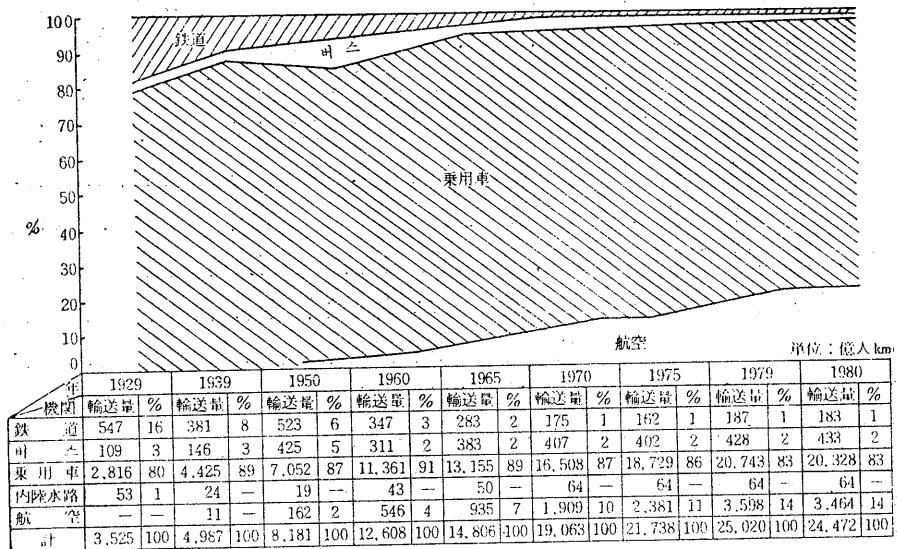
產業研究

動的으로 承認하는 形式을 取하고 있음으로 CAB는 國際航空料金에 對한 決定權은 없었다.

III. 規制緩和의 必要性

廣闊한 國土에 資源이 全國的으로 分布되어 있는 美國의 交通類型은 歐州諸國이나 其他國家들의 그것과는 判異하다. 1929년의 美國內 旅客輸送實績을 보면, 鐵道가 16%, 大衆버스 3%, 内陸水運 1%인데 反하여 自家用乘用車는 無慮 80%였으며 航空輸送은 數值化 할 수도 없었다. 그러나 1939년에는 鐵道가 8%, 버스 3%(146億人/km), 自家用乘用車 89%인데, 航空旅客輸送은 全體에서 百分率로는 表示도 안될 程度로 微微한 11億人/km를 나타내기 시작했다. 第二次世界大戰이 끝난 후였고, 韓國戰이 繼續되던 1950년에 航空旅客은 全體의 2%(162億人/km)로서 드디어 百分率에 끼게 되었다¹⁰⁾. 그리하여 1958년에는 鐵道旅客輸送距離를 凌駕¹⁰⁾하여 美國運輸業界의 輸換期를 맞이했다. 1960년의 航空旅客輸送實績을 보면 546億人/km로서 全體의 4%에 不過하나, 1950년에 比하면 倍加하였으며, 自家用乘用車輸送도 87%에서 91%로 增加하였고, 同比較期間中에 鐵道는 50%減, 버스는 40%의 마이너스 成長을 示顯했다. 그러나 自家用乘用車利用者的 部門을 除外하고 共公交通手段別利用值를 部門別로 分類하면, 航空旅客輸送의 占有率은 월 쌍 높아지는데, 1950년에는 15%, 1960년에는 無慮 44%, 1970년에는 約 77%, 그리고 1980년

美國의 機關別旅客輸送量과 比率의 推移



9) 資料：A A R 統計

10) Locklin, *ibid.* p. 756.

美國航空政策의 轉換에 關한 研究

에는 82%로서 航空輸送의 重要度를 雄辯하고 있다(圖1 參照). 이 現實은 다른 要素도 많이 있겠으나 1938年에 制定된 航空規制法에 依하여 保護받은 航空業育成策의 結果이기도 하다. 即 美國은 航空規制法을 通하여 國內航空業의 競爭을 調整했다. 路線間에는 過當投入이 되지 않도록 航空機의 投入量이 制限되었으며, 運賃도 各航空社가 合理的으로 算出한 運賃을 承認하였다. 이 政策이 成功할 수 있었던 것은 美國特有의 旅客航空輸送市場의 特有性이 決定的 이었던 것은勿論이다.

그런데 “競爭이 可能한 分野에 新規市場參與를 規制하거나 價格統制를 하여 人爲的으로 競爭을 回避시키는 것은 오히려 問題가 생기지 않느냐”는 疑問이 Eisenhower 大統領의 經濟諮詢委員會에서 指摘되고 자주 論議되곤 했다.¹¹⁾ 即 航空運賃은 市場原理에 立脚하여 各航空會社가 自由롭게 決定하자는 것이었다. 더구나 行政府의 諸產業에 對한 規制業務遂行에는 龐大한 豫算이 所要되었는데 이것도 또 規制緩和着想理由의 하나이다. 例를 들면 1975年에 美國行政府의 統制下에 있는 諸產業의 GNP 占有率은 23.7%였는데, 이 業務遂行에는 無慮 60億弗의 聯邦政府豫算이 所要되었고, 地方政府의 그것을 合치면 그 額數는 天文學的數值에 이른다.

美國의 航空政策中 國際航空部門에서 새로운 航空輸送自由化政策은 1962年 Kennedy 大統領의 政策¹²⁾에서 이미 그 發端을 보였으며, 同政策은 國際航空輸送分野에서 急速度로 伸張한 需要와 美國航空機產業의 成熟等을 堪案하여 輸送力의 事後審查主義와 低運賃政策을 骨字로 한 航空會社들의 自由競爭을前提로 한 것이었다. 이 政策은 그 後의 歷代大統領들에 依하여 繼承되었다. 그러나 Carter 大統領의 그것은 民主黨의 得票와 關聯된 低所得層 小數民族 및 黑人等의 選舉民에 對한 呼訴도 加味되었는가하면, Reagan 大統領은 “強力한 美國”이 그 目標라하겠다. 自由競爭을 通하여 生產性이 낮아 航空市場에서 逐出된 航空會社는 陶汰되어야 하고, 競爭에서 勝利한 強力한 航空會社는 結局 國民에게 利益을 줄 수 있으며 強力한 美國의 一翼이 된다는 論法이다.

以上과 같은 政治的 經濟學의 理論背景外에도 航空業規制法의 結果에서 蓋어진 다음과 같은 不合理한 點을 指摘할 수가 있다. California州와 Texas州에서는 州內航空路線에 關해서는 各州의 公益事業委員會가 統制하고 있는데, 餘他州에 比하면 輝先 緩和된 形便이었다. 1975年 Los Angeles~San Francisco間 (338 mile)의 航空料金은 18.75弗이었다. 그런데 同年 Chicago(Ill.)~Minneapolis(Minn.)間 (338 mile)은 38.89弗이었고, New York(N.Y.)~Pittsburg(P.A.)까지는 37.96弗이었으며, 이것들은 Los Angeles(Calif.)~San Francisco(Calif.)間料金의 2倍에 該當된다. 이 現實은 州際航空事業의 規制는 強한 反面에, 州內의 그 것은 弱하고 競爭은 強하기 때문이다.

11) 이것은 美國의 航空輸送業이 이미 保護를 必要치 않을 程度로 育成되었음을 말한다.

12) 交通敎書에서, 各交通機關에 對한 規制는 必要한 最少限으로 하고, 더구나 各交通機關의 經營基盤을 平等하게 하며 利用者의 自由로운 選擇下에 公正競爭이 行해짐으로서, 資源의 最適配分과 交通施設의 効率의 利用의 實現을 圖謀할 必要가 있다고 提唱했다.

產業研究

또現民間航空廳(Civil Aeronautic Board, CAB)體制下에서는 항공運輸業의 既得權擁護 및 高運賃等의 理由때문에, 航空行政에 對한 不滿이 不斷이 表示되곤 했다. 그런데 1976年의 大統領選舉에서 Carter候補는 航空의 自由化를 公約으로 提示했으며, Carter大統領은 航空輸送自由化的 提倡者였던 A.Kahn을 CAB廳長에 就任시켜 行政措置를 通한 自由化를 積極推進할 수 있었다.

그리하여 Carter大統領은 1978年 8月에 다음과 같은 骨子를 갖인 國際航空政策을 發表하였다.
① 運賃決定에 있어서 定期航空運貨이나 料率은 各個別航空會社가 自律的으로 市場의 競爭條件等을 堪案하여 決定한다. 政府의 規制範圍는 獨占의 弊端을 除去하는 補助金을 通하여 航空業助成問題에 限定한다. 市場原理에 立脚한 價格決定은 消費者의 効用을 增大시킬 것이며 航空會社를 更우 効率的으로 運營하도록 할 것이다. ② 定期路線業務에 있어서는 消費者들에게 更우 便利하고도 効率的인 航空用役을 提供하기 위하여 輸送力, 運航回數, 路線 및 運營權에 對한 制限을 撤廢하고 美國航空企業體의 競爭能力強化를 圖謀한다. ③ 차타(charter)業務에 있어서 過去에 實施해오던 量的制限이나 頻度에 對한 制限等을 撤廢한다. 同業務의 自由化는 新旅客需要開發에 크게 貢獻할 것이며, 更우 競爭的市場을 創出할것이며 나아가서 定期路線의 運賃을 引下시키는데 作用할 것이다. ④ 從前에 行해진 差別待遇나 不公正競爭은 國際航空業務에서 是正되어야 한다. 即 他國의 航空會社와 平等의 原則에 立脚하여公正한 競爭을 할 수 있는 條件을 造成하도록 努力하여야 한다. ⑤ 貨物輸送量은 國際貿易의 增加에 빨맞추어 更우 發展시켜야하며 이를 實現하기 위하여는 新航空機種投入의 自由化 및 通關手續의 簡素化等을 圖謀하여야 한다.

以上과 같은 美國의 國際航空政策은 國際航空輸送에 있어서 美國航空會社들의 優位性을 背景 삼아 國際航空에서 自由는 擴大하고 諸規制의 撤廢를 促進하기 위하여, 그 첫 段階로 國內線에 對한 “航空業規制緩和法”(Airline Deregulation Act of 1978)을 制定하였다. 同航空規制緩和法의 主要內容은 下記하는 바와 같은 段階的自由化를 推進하여, 窶極的으로는 完全自由를 成就하여, 1985年 末에는 CAB의 權限을 停止시켜 解散시킨다는 目標를 세우고 있다.

國內線自由化推進은 5段階로 區分된다. ① 路線開設 및 廢止의 自由化; 從來에는 特定地點間의 路線에 參加하려면은 CAB의 承認을 얻었어야하는데 이때의 隘路事項은 既存業者들의 獨占維持를 위한 反撥이 커었다는 點이다. 그러나 同法에 依하여 1979~1981年의 3年間은 每年 既存1個路線에 1個會社만의 新規參與가 許可되고, 逆으로는 既得路線中의 航空會社는 1個路線에 限하여 他社의 新規參與를 拒否할 수 있다. 그렇게 하여 1982年末에는 完全自由化한다. ② 運賃策定의 自由化; CAB이 規定한 標準運賃을 中心으로하여 마이너스 50% 또는 푸러스 5%의 範圍內의 運賃變更是 CAB의 事前承認없이 自由롭게 實施할 수 있다. 그리고 1983年末에는 上記以上の 數值의 變更是 完全히 自由化한다. ③ CAB의 權限縮少; CAB는 原來 交通部長官의 指揮監督을 負지만은, 民間航空業務에 關해서는 實質的으로 거의 最終的權限을 갖고있다. 그러한 國내線의 強力한 管轄權은 1980年末까지 存續하고, 航空會社合併에 關한 承認 및 運賃認可에 關한

美國航空政策의 轉換에 關한 研究

權限은 1983年末까지 存續한다. 그리고 萬一 1985年에 同 CAB의 存續期間延長에 關한 法案이 成立되지 않거나, 大統領의 承認이 없으면 自動的으로 解散된다. ④ 補助金의 廢止; 旅客航空事業이 全國의 個個 地域發展에 주는 影響 및 民間航空業을 通한 郵便通信發展을 考慮하여 政府는 每年 航空會社赤字의 填補 및 育成補助金을 支拂하였다. 그러나 非經濟線에 對한 補助도 1985年末에는 終了한다. ⑤ 航空社相互協定의 承認; 獨占禁止法에 依하여 諸航空社의 相互談合에 依한 協定은 禁止되어 왔다. 그러나 重大한 運送上의 必要性이 認定되거나, 反競爭的效果가 적은 代替路線이 없다는前提條件下에서는 航空社의 協定을 承認한다.

IV. 規制緩和後의 航空業界

1. 國內旅客航空市場

美國의 國內旅客航空市場은 大陸橫斷路線等의 長距離運送에 從事하고 있는 幹線航空會社¹³⁾ (Domestic Trunk Airlines)와 地方航空社¹⁴⁾ (Local Service Airlines)로 區分할 수 있다. 國內航空運賃의 50% 引下하는 것이 自由롭게 되었고, 新路線參加의 規制가 緩和된 美國國內旅客航空市場은 各樣各色의 割引運賃과 低運賃制度를 採用하여 航空社의 競爭은 文字그대로 “自由”로 웠다. 그래서 低運賃을 提示하여 誘客競爭을 시작한 航空社들은 大陸橫斷路線輸送에 從事했던 美國에서도 大組織을 가진 幹線航空社였는데, 이 競爭路線에 中小規模인 地方航空社가 새로운 競爭者로서 더욱 大幅의 割引運賃을 新武器로 하여 登場하면서 競爭은 더욱 激化되었다.

다음表는 1977年以來 美國의 國內航空會社가 創案實施한 割引運賃制度인 대 money saver 또는 super saver等의 名稱도 多樣할 뿐더러, 割引率도 30~50%의 大幅의 割引運賃이어서 主要幹線航空路는 競爭線으로 急變했다. 더구나 割引運賃의 制限條件도 多樣하여 早期, 夜間 또는 特定曜日에 限定된 特定時間帶를 條件으로 하는 差等運賃이 있는가하면, 航空券의 事前購入이나 空席待期條件等의 Stand-by, Budget-Fare 및 None-Fill等이 있고, Western航空社는 Los Angeles~Miami間의 路線에 何等의 制限條件도 없는 割引制度를 採擇하기도 했다.

運賃競爭은 尖銳化하여 破滅的競爭¹⁵⁾으로 이끌어졌다. Detroit(Mich)~Chicago(Ill.)間은 短

13) United Airlines, American Airlines, Delta Airlines, Eastern Airlines, Trans World Airlines, North-West Airlines, Braniff Airlines, Pan American Airlines, National Airlines, Western Airlines, Continental Airlines,

14) U.S. Airlines, (Allegheny), Republic Airlines, Frontier Airlines, Piedmont Airlines, Texas International Airlines, Ozark Airlines.

15) 價格競爭의 意味에서 “過渡한 廉價” “商道德에 어긋나는 價格” “不正한 價格” “破局的인 것”的 判斷에 있어서 “破局이 實現되어야 한다”는 것은 아니다. 왜냐하면 破局自體는 누구도 願치 않기 때문에 보고싶지 않은 現象이며, 이것은 오직 未然에 防止되어야 한다. G. Storsberg, Grenze des Wettbewerbs im Verkehr. in Z.f.V. 1968. 2. s. 70.

産業研究

〈表-1〉

美國의割引運賃制度

割引制度名稱	會社	実施年月	割引率	路線	條件
Super Saver	American	77. 4	45% (火~木)	뉴요크~로스 앤젤레스 샌프란시스코	1個月前票購買
Simple Saver	Allegheny	77. 8	30%	보스톤~시카고 其他 9路線	空席待期條件
Super Coach	T W A	77. 9	37%	시카고~볼티모어 덴바~뉴욕	往復票에限함
"	United 他 2 社	77. 9	30%	시카고~로스 앤젤레스	適用者數制限
Unlimited Mileage	Eastern	77. 9	距離 大人299弗 無制限, 小人199弗	全路線	3都市回遊 7~20日間
Super No- Frills	Eastern	77. 12	月~水 50% 木~土 31%	뉴요크~マイアミ	適用者數制限
Super No- Frills	T W A	78. 1	金~日 42% 月~木 29%	뉴요크~캔버 其他 1路線	適用者數制限
"	Ozark	78. 1	30%	14個 路線	途中着陸便
"	P cr'o	78. 1	30%	뉴요크~애트랜타 其他 6路線	定員의 35% 까지
Group 50	United	78. 1	25~38%	本土~하와이	50人以上의 團體 30日前豫約
1st Class Freedom	Braniff	78. 2	夏15%, 가타20%	全路線	事前購入 定員의 50%
Free	Texas Int'l	78. 3	30%	달라스~리틀록크	往復中片途에 限함
Free	Southern	78. 3	30%	애트랜타~디초로이트 其他 路路	20人에 限함
Free	Delta	78. 3	30%	애트랜타~디초로이트 其他 11路線	空席待期條件
New Low Fare	TWA	78. 3	40%	애트랜타~세인트루이스/ 캔싸스시티	食事 없음
No Strings	Western	78. 3	35%	マイアミ~ロス 앤젤레스	無條件
Super Jackpot	TWA	78. 4	火木土 43% 月 金 37% 水 日 20%	라스베가스~뉴요크 等 6 都市	14日 事前購入 3泊以上
Money Saver	Frontier	78. 4	30~40%	多 數	空席待期, 曜 日 및 時間制 約

距離인데도 不拘하고, 競争이 極甚하던期間에 United航空社를 單한번만 利用하여도 同社의 全路線을 50% 割引料金으로 旅行할 수 있다는 coupon을 發行하였다. 即 New York에서 遠距離

美國航空政策의 轉換에 關한 研究

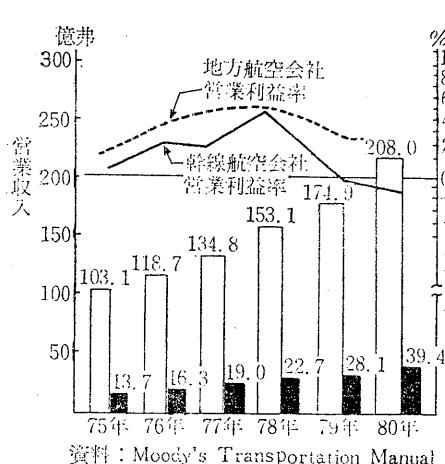
인 Florida, Hawaii 또는 Alaska까지도 平素의 半額으로 旅行이 可能하다는 것이다. United 航空社의 例와 같은 大割引販賣作戰이 展開되는 過程을 美國國內線의 第2位社인 American 航空社는 傍觀만 하자는 안했다. American 航空社는 United 航空社와 同額의 割引運賃制度를 導入할뿐더러, 한결음 더 나아가 United 航空社가 發行한 割引 Coupon을 持參하면 American 航空社全路線에서 50% 割引하는 極烈한 割引販賣競爭을 展開하였다. 이러한 販賣作戰은 餘他產業에도 利用可能한데, 이를 Coupon 김빼기 戰略이라고 부르고자 한다.

競爭은 單純한 低運賃政策뿐이 아니었다. 新路線進出 및 撤收의 自由는 採算性이 良好한 長距離路線에서 더욱 激烈했다. Pan American 航空社는 1981年 9月에 經費節減의 理由로 New York의 La Guardain 空港發着을 中止한바 있었으나, 冬季의 盛需期에 複雜한 手續도 없이 復活시킬 수 있었으며, New York~Florida의 各地域의 新路線에 每日 6往復을 增加시켰다. 冬季의 盛需期인데도 不拘하고 片道 149弗의 運賃을 124弗로 引下시켰다. 그린가 하면 上記 Pan American과 同一路線에서 競爭下에 있던 Florida 航空社는 69弗이란 破格的低運賃을 防禦策으로 삼았다. 또 大陸橫斷黃金路線中의 하나인 New York~Los Angeles間에, 従來에는 TWA, American 및 United等의 3個社만이 就航하였으나, Pan American, Capital 및 World 航空社가 進出하여 同旅客市場은 드디어 多極化된 煙烈한 競爭市場으로 變했다.

이러한 破格的低運賃競爭의 結果 美國의 國內航空需要는 急速히 增加했다. 1978年에 有償輸送人/km는 26.9%增加하였고, 1979年에는 21.7%의 增加를 示顯했는지, 座席利用率도 1974~1977年의 平均 55%였던것이 1978年에는 61%, 1979年에는 63%로 急上昇했다(圖2参照).

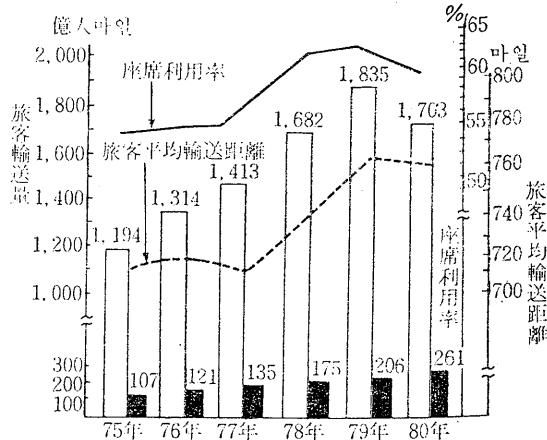
航空需要增加에 따라 航空機稼動率이 上昇하였고, 航空會社들은豫想外의 收益을 올려 1970~1977年間의 平均 6.1%의 投資利益率이 1979年에는 12.9%로 倍加하여 營業實績도 크게 好轉하

<圖 2> 美國航空會社의 収支動向(國內線部門)



資料: Moody's Transportation Manual

<圖 3> 美國國內航空旅客의 輸送動向



資料: Air Transport Association of America, Aviation Daily

□ 幹線航空会社(10個社)
■ 地方航空会社(6個社)

產業研究

였다. 그러나 1980년에는 航空機用油類價의 騰貴로 因한 費用增大에 결들여 人件費의 引上 및 景氣後退에 因한 航空需要減退는 諸航空企業體의 收支惡化를 促進하였는데, 1982年 9月 現在 臨時決算을 보면 幹線 10個社의 赤字總計는 無慮 3億 5,000 萬弗에 이르렀다.

이러한 不況을 克服하기 위하여 많은 航空會社는 經營合理化方案의 하나로 非採算線의 就航減少 廢止 甚至於는 航空機材나 不動產의 賣却까지도 斷行해야 했다(Pan American航空). 그 런가하면 路線網의 強化를 通한 競爭力培養策으로서 企業合併이 일어났다. 即 Pan American航空社는 National航空社를 吸收하였으며, Southern航空社, North Central航空社 및 Hughes Air West航空社等의 3社가 合併하여 Republic이란 새로운 航空社가 創設되기도 했는데, 그 規模는 幹線航空社에 準하는 大型航空社였다. 또 美國國內線의 上位에 層하는 United航空社는 Carter時代부터 航空自由化政策의 強力한 支持者였으며 實踐者였는데, 그들은 當時 自己들의 所有資本과 路線網이면 競爭에서 終局의으로는 勝利할 수 있다고 確信했기 때문이었다. 그러나 deregulation 以來 赤字는 累積되어 1億 5,000萬弗이 넘었으며, 6,000名을 減員하여야 할 困境에 빠졌으며, 10%의 路線을 減縮하여야만 했다. 苦痛을 堪當하기 困難하게 된 United航空社는 1981年 10月에 他幹線航空社와 運貨引下競爭에 終止符를 찍고 運貨體系의 秩序回復을 위하여, 美國의 東部와 西部를 連結하는 黃金路線에서 11月 1일부터 運貨를 引上한다고 發表했다.

上記와는 對照的으로 Republic航空社, U.S. Air航空社, Piedmont航空社 및 Florida航空社等 從來의 支線航空社들이 同 deregulation 期間동안에 더욱 넓은 地域을 카버할 수 있는 Region Carrier로 成長했고 甚至於는 國際線에 參加할 수 있는 能力과 自由마저 獲得하게 되었다. 一例로 Florida航空社는 興味있는 Case의 하나이다. 同 Florida航空社는 1972年 9月에 Miami에 本社를 두고 創設되었는데 Florida州內에서만 營業했다. 創設當時 保有航空機는 舊型푸로페라 4發機 2臺와 貨借한 Boing 727機 1臺였으며 從業員은 全員 65名에 不過했다. 이때 65名의 從業員은 勞動組合도 없었으므로 1人 3役을 하여 人件費에서 他社의 追從을 不許했다. 그리하여 創業 10年後인 오늘날 從業員은 1,500名, 保有航空機는 McDonald Dauglas DC-10機 4臺, 同 DC-9 3臺, Boing 727 5臺, 同 737 23臺等을 갖춘 一大航空會社로 成長했다. 그리고 營業範圍도 國內는 勿論 Florida~London으로 擴大되어 1980年에는 566萬弗의 利益을 올렸다.

2. 國際航空市場에서의 競爭

國際航空路線에서 航空會社相互間의 料金競爭은 거의 없다.¹⁶⁾ 그 理由는 大部分의 國際路線은 二個以上의 數個航空社가 該當國政府의 雙務的民間航空協定에 依하여 就航하고 있으며, 이것은 相互依存的인 寡占的競爭狀態에 있고, 航空運貨은 IATA에 依하여 審議決定된 하나의 管理價格이므로, IATA會員國은 이것을 遵守하여야 할 義務가 있다. 그려므로 國際航空社間의 營業競

16) 潘炳吉; 交通產業論, 博英社 1969. p. 237.

美國航空政策의 轉換에 關한 研究

爭은 運送用役의 質的向上(安全性, 定時性, 迅速性, 快適性, 機內서비스 및 其他旅行에 關聯된 서비스)을 通해서만 行해질 수 있다.

美國은 第2次世界大戰後 西歐諸國에 對하여 戰後經濟復興을 敢行했다. 이 過程에서 援助貨物은 美國製貨物이고 業務를 管掌하는 人員도 美國人이며 이들을 輸送하는 航空機도 또한 美國產 美國航空社였다. 이와 같은 狀況에서 美國은 自國機로 自國市民과 自國製品을 全世界被援助各地에 自由롭게 輸送할 수 있는 “航空의 自由”를 主張하는 것도 一理가 있다고 본다. 이와는 對照的으로 英國을 為始하여 西歐諸國은 路線을 特定하고 輸送力提供도 秩序整然하게 政府間에서 定하고, 運賃도 過當競爭을 排除하여 航空會社間에 協定할 수 있는 “航空의 秩序”를 主張하였다. 이와 같은 雙方의 異見도 Bermuda協定에서 美國은 英國의 持論인 路線의 特定問題(發着地點, 以遠地點)와 IATA協定運賃尊重問題에 贊同했으며, 英國은 路線에 投入할 航空機에 關해서 各航空社가 獨自의으로 決定하자는 美國提案에 贊同했다. 그리하여 美國은 自國의 大型航空社로 하여금 對英 對歐洲에 有利한 立場에서 競爭의으로 營業할 수 있게 되어서 美國航空會社들은 世界航空市場에서 主導權을 掌握하고 있었다.

〈表-2〉 對美航空市場에서 占有하는 主要國의 自國民의 比率¹⁷⁾

1976年

		自國民數 (10,000人)	比 率	美國人數 (10,000人)	比 率
英	國	48.8	33	89.5	67
	逸	29.8	42	41.3	58
佛	蘭	15.7	36	37.5	4
	西	10.2	25	30.5	75
伊	泰	7.4	30	17.5	70
	리	6.6	31	14.4	69
和	蘭	74.6	76	23.7	24
	西	12.1	76	3.9	24
瑞	本				
	豪				
日	洲				

그러나 美國의 全世界 航空市場의 占有率은 1971年에 30%였던 것이 漸次減少하여 가더니 1980年에는 20%로 下落하였다. 이러한 狀況下에서 Carter 大統領의 國內航空自由化政策은 前記한 理由外에도 國際航空政策의 自由化를 위한 準備作業이라고 할 수 있다. 그의 真意가 完全히 表面化된 것은 1978年 8月의 對이스라엘新航空協定締結後에 發表된 大統領聲明과 “國際航空交涉政策의 目標”가 그것이다. 이것은 다음과 같이 세가지로 要約된다.

1) 國際航空에 있어서 自由競爭과 低價格(運賃)은 美航空運輸事業體의 繁榮과 國防 對外政策 國際通商 및 Energy의 効率的利用等 諸目的과도 一致한다. 政策의 手段은 美國의 航空社나 外國의 航空社에게 最大限의 競爭機會를 提供하여 旅行者나 荷主에게 新로운 低運賃運送의 選擇

17) 木村 稔, 日米航空協定をどうすべきか, 運輸と經濟, 1976. 12. p. 12

產業研究

可能性을 주는 것이다. 美國航空社에 依한 美國發着輸送量의 增加는 美國의 對外通商增進에 寄與할 것이며 또 國防上의 必要에도 副應하는 軍事輸送資源을 確保하는 것이다.

2) 國際航空交涉에 있어서 美國의 基本的立場은 革新的 및 競爭的運賃決定의 機會를 增進시킬 것이다. 차아타(charter) 規則의 自由化와 차아타 運營의 制限을 撤廢하고, 定期路線運航의 運航回數制廢止 및 新規路線加入의 制限을 撤廢하여 國際航空市場을 向한 美國航空社指定에 서 柔軟性있게 對處한다.

3) 國際航空運賃은 協定運賃이 아니라 市場競爭力에 依하여 決定되어야 한다. 차아타制度는 競爭面에서 拍車의 役割을 할 것이다. 定期航空業의 運賃決定에서 下向의 壓力を 加하는 作用을 할 것이다. 國際航空市場에서 新規의 美國航空社를 投入하는 것은 航空輸送의 便宜을 增大시키고, 路線改善이나 市場機會改善의 可能性을 提供할 것이다. 美國의 最低限의 競爭目的에 適合하지 않는 兩國間의 協定案은 承認되지 않을 것이다.

以上과 같이 美國의 對外航空交涉政策은 運賃策定에 對한 政府의 不干涉에서 더 나아가 競爭을 通한 低運賃實現과 美國의 巨大한 航空施設을 世界로 뻗어가도록 하려는 것을 볼 수 있다. 이 기본政策은 第1次의으로 이스라엘을 비롯하여 英國, 西獨, 華蘭, 폴랜드, 루마니아, 벨기에, 유고슬라비아, 싱가폴, 멕시코, 파라과이 等의 많은 國家들과 차아타便의 制限緩和에 關해서 合意를 보았다. 그리하여 1978年에 IATA는 美國의 獨占禁止法에違背되며 公益에 反한다고 밝힘으로서, 1979年에 Pan American航空社를 비롯하여 多數의 航空社가 IATA를 脫退했다. 그리하여 美國의 國際航空市場에서는 規制에서 풀려나 自由스런 競爭을 驅使할 수 있게 되反面에 IATA는 그創設以來最初로 그 權威가 失遂되고 極烈한 陣痛을 겪게되었다. 競爭中에서도 極히 燥烈했던 것은 美國～歐洲間의 大西洋路線이었다.

定期航空社間의 運賃競爭은 割引競爭으로 始作하였는데, 極히 異色의이었던 것은 Florida航空을 들 수 있다. 同社는 1981年 9月에 Florida～London間의 片道運賃을 從來와 同一한 399파운드로 두고, 美國內 어느곳에서던지 Florida航空機를 塔乘하면 國內線運賃은 免除시킴과 同時に London에서 英國의 主要都市까지의 航空料도 免除시키는 異例의 運賃政策을 펴가는 한편, London市內에서 6마일 範圍內의 出發旅客은 Rolls-Royce 高級乗用車 씨비스를 無料로 提供했다. 또 New York～London間의 基本運賃은 526弗이었던 것을 競爭度를 堪案하여 273弗로 offer했으며, Stand-by 運賃은 無慮 199弗이란 破格의 低運賃으로 競争에 臨했다.

그런가하면 美國屈指의 Pan American航空會社는 New York～London間에 二等料金 526弗을 50%以上 割引하여 261弗로 競争에 맞섰다. 同路線을 黃金路線으로 삼고 있던 British航空社도 從前의 253파운드에서 124파운드(\$ 260)로 引下하여 挑戰者에 對抗할 수 밖에 없었다. 同一路線에서 Club Class는 433파운드를 315파운드(661弗)로 引下하였는데, 이것은 Pan American航空의 Clipper Class의 253파운드(531弗)보다 若干높은데, 이에 關하여 British航空은

美國航空政策의 轉換에 關한 研究

Pan American의 檢보機는 座席이 橫8列이어서 不便하나 British航空은 6列이어서 훨씬 安樂하다는 廣告를 曝들었으며, 同料金은 美國의 어느 地點까지나 同額인 割引運賃이다.¹⁸⁾ Pan American航空社의 低運賃競爭은 第2國과 第3國間航空에도 展開해 갔다. 即 西獨과 Puer-to-Rico間에 從前의 半額으로 割引한다는 Coupon을 美國內에서 配布하였던 바. 이에 對한 Lufthansa의 反撻을 일으켜 “不公正競爭을 是正하라”는 訴가 CAB에 提起된 바 있다.

한편 차아타便 自由化에 依한 旅客輸送實績을 보면 大略 다음과 같다. 1977年에 大西洋의 차아타旅客數는 442萬名이었으며, 이것은 同地域全航空旅客의 29.2%를 차지했다. 1978年에는 363萬名으로 21.6%, 1979年에는 276萬名인 14.8%를 나타냈고, 1980年에는 1977年的 半도 未吸한 209萬名으로서 全航空旅客의 11.1%로 漸漸減少하였다. 同期間동안에 定期旅客便輸送은 年平均 成長率 15.9%를 示顯하고 있는 反面에, 차아타便의 그 것은 22%의 마이너스成長을 나

〈表 3〉 北大西洋의 航空需要와 占有率 旅客數(1,000人)

	1976	1977	1978	1979	1980
歐州企業	7,027	7,531	8,475	9,153	9,547
美國企業	6,235	6,977	7,574	8,594	8,430
第三國企業	572	614	778	842	798
合計	13,834	15,122	16,828	18,589	18,775
對前年比 %	11.4	9.3	11.3	7.0	1.0

市場의 占有率(%)

	1976	1977	1978	1979	1980
歐州企業	50.8	49.8	50.4	49.3	50.8
美國企業	45.1	46.1	45.0	46.2	44.9
第三國企業	4.1	4.1	4.5	4.5	4.3
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料：日本航空「回顧と展望」81年 12月

타냈으며 Carter의豫想을 뒤엎었다. 이 原因은 많은 定期線航空社의 低運賃政策에 依한 航空用役의 同類化現象에서 찾을 수 있을 것이다.

表3에서 보는 바와 같이 美國의 自由化原則에 依한 航空協定締結後에도 旅客數의 顯著한 伸長은 보이지 않고 1980年에는 世界的 景氣沈滯等에 따라 旅客數의 伸長率은 不過 1%를 記錄했다. 더구나 大西洋旅客市場에서 美國航空社의 市場占有率도 그다지 變하지 안했다. 即 美國航空社의 同地域에서의 市場占有率은 45~46%로서 安定的이며, 美國航空社의 多數同時市場參加도 市場占有率自體에는 큰 變化를 주지는 못했다.

18) 이러한 割引運賃競爭은 英國諸航空社(5個社)에게 도움을 주지 못했으며 1981年的 累積赤字는 2億4,000萬파운드를 記錄했다.

產業研究

以上과 같은 美國航空自由化政策이 大西洋航空에 미친 影響을 살펴보면 需要面에서 國內線의 그것만치 急成長하지 못했고, 또 座席利用率도 1979年以來 거의 67%의 水準을 維持하고 있는 데, 이것은 供給增加를 通한 過當競爭問題는 일어나지 안한 것을 證明하고 있다. 그러나 이것은 運賃自由化에 依한 大副割引運賃이 導入된 結果 이 種類의 利用客이 急增한 것이다. 世界的의 景氣汽滯에도 不拘하고 低運賃德분에 旅客數로 본 需要是 安定的推移를 보였다. 그 結果로서 航空社의 收支面을 보면 1980年에 美國國際航空部門에서 1億 5,000萬弗의 赤字를 記錄했다.

美國航空自由化政策은 必然的으로 國際航空協議體인 IATA의 否認을 結果했음으로 많은 美國航空社는 1979年에 IATA에서 脫退하여 國際航空에서 自由로운 競爭을 벌였으나, 그 結果는 美國이豫想했던 것이 아니었다. 即 收益增大하기 보다는 오히려 赤字增加를 나타냈고, 1981年9月까지 Pan American航空社는 國內線 및 國際線에서 3億 3,200萬弗의 赤字를 냈다. 이러한 狀況下에서 自由競爭을 더욱 持續하기를 斷念하고 1981年 9月에는 또다시 IATA會員으로 復歸하였다.

航空自由化가 進行되는 途中에 否定的面이 많이 나타나는 過程을 觀察한 美上院歲出委員會는 새로운 報告書로 提出했다. 同報告書에 依하면 國內航空自由化는 그나름대로 成功의이라고 評價될 수 있으나 國際航空自由化에는 問題가 있다고 다음과 같이 指摘하고 있다. ④ 自由化政策原則에 따르면 元來 競爭力이 強한 美國航空會社들의 國際航空市場占有率이 向上되어야 할 터인데 現實은 그렇지 않다. ④ 그 背景을 살펴보면 거의 大部分의 國家들이 國際就航航空會社에는 政府援助에 依하여 1國 1社體制(SAS는 3國 1社體制¹⁹⁾)이어서 所謂 美國式 自由競爭의 基盤造成이 되어 있지 않다. ④ 自由化政策의 推進原動力인 新航空協定을 締結한 國家는 19個國에 不過하며, 日本, 이태리, 카나다等의 主要國家들은 新協定을 拒否하였다. ④ 2國間航空交涉에서 美國航空企業體의 自由運航權의 代償으로서 相對國에 附與한 路線權은 너무컸다. 路線權의 附與는 國益이란 觀點에서 檢討되어야 한다.

V. 結論

美國航空規制緩和措置의 評價分析은 가) 이 措置의 直接的 對象者인 航空會社의 諸般對應措置事項 나) 一般航空旅客에 미친 影響等으로 分類하여 檢討하는 것이 便利하겠다.

가) 먼저 美國航空會社의 對處事項을 살펴보기로 한다. 規制緩和는 大部分의 航空會社를 過當運賃競爭으로 물고갔으며, 그 結果 생긴 經營赤字를 調整하기 위하여 固定資產을 賣却하거나

19) 1951年에 Sweden, Norway 및 Denmark 等 三國이 均一額出資하여 總 800萬 pound의 資本金으로 設立하였다. SAS는 萬一三個國이 各己 獨自의航空社를 갖었더라면 到達할 수 없었던 世界航空市場이 뛰어들게 되었다. Davies, R.E.G.; A History of the World's Airlines, London 1964. p. 280.

美國航空政策의 轉換에 關한 研究

(Pan American), 甚至於는 合併되는가(Pan American航空) National航空社를 하면 無名地方航空社가 一躍 國際航空路線에 進出(Florida航空)하는 한편, Braniff航空社는 드디어 倒產하고마는 航空業界의 一大混亂期에 突入하였으며 1981年度에 美國國際航空社의 赤字는 4億 2阡萬弗에 이른다.

個別航空社들의 經營合理化方法中에서도 費用節減을 위한 人事管理에 重點이 주어졌는데 그 中에서도 減員이 斷行됐다. 이때에 減員對象은 會社에 對한貢獻度라는 觀點에서 新參의 較은 勤勞者인 低賃金層이 該當되었다. 그런데 新設航空社는 이 較고 勤勞意慾이 強하면서도 低賃金의 勤勞者를 吸收했다. 거기에다가 이들의 大部分은 勞動組合나운 勞動組合運動도 못하는 層이었다. 그리고 이 較은 勤勞者들은 既成大型航空會社에서는 勞動組合의 規定에 依하여 實現不可能한 一人二役도 遂行할 수 있었다. 그 結果 新設航空會社는, 低賃金에다 勤勞意慾에 充滿한 青年從業員의 高生產性 때문에 費用節減實現이 可能하여 競爭力이 增強된 데 反하여, 既成大型航空社는 長期勤勞者에 依한 高水準賃金과 傳統化된 勞動組合規定位에 專門化된 作業以外에는 손댈 수 없어서 生產性은 더욱 低下되어 結果的으로 競爭력은 弱化되었다.

Western航空社는 1981年에 經營合理化의 一環으로 Boeing 737機 乘務員을 $\frac{1}{3}$ 減員하고 賃金凍結을 承認했다. 이것만이 同會社를 救出하는 方法이라고 믿었기 때문이다. Texas International航空社로부터 合併當할 危機에 處해 있던 Continental航空社는 1981年 10月 1日附로 賃金의 10%節減을 勞組가 甘受했다. 賃金引上要求와는 反對로 “減員을 簡易한다.” “減員數를 最少화하는 條件으로” 賃金節減을 受諾하지 안 할 수 없었다.

國內線에서 또 國際線에서 強力한 挑戰을 받았던 Pan American航空社는 航空機와 其他 不動產도 處分하여야 할 程度로 收支均衡이 不安定했다. 그리하여 減員措置도 强要되었다. 그러나 勞組는 減員代身에 10%의 賃金引下를 擇하였으며, 그 代價로서 理事會에 勤勞者의 代表를 參加시킨다는 條件이 理事會에서 承認되었다. 全株式의 12.2%를 保有하고 있는 從業員組織을 發足시키고, 그 代表를 理事 1人으로 認定하여서 勤勞者는 드디어 經營에 參與하게 되었다. 勞組員 5,000名을 가진 Pan American의 이 憪遇은 美國에서도 稀貴한 일이며 美國 勞動運動의 새局面을 보여주고 있다. 그리고 Pan American航空社는 國際路線에서 自由스런 競爭을 하기 위하여 IATA를 脫退했다가 終局은 競爭에 自信을 잃고 또다시 IATA에 復歸하고 말았다.

美國의 國際航空低運賃은 英國航空界에도 莫甚한 打擊을 주었으며, 그結果 1981年度에 英國航空社의 累積赤字는 2億 4,000萬파운드를 記錄했다. 이 逆境을 克服하기 위하여 全英國航空從事員 5만 2千名中에서 1982年末까지 9,000名을 整理하기로 하고 自進退職希望者를 募集한바 있다. 應募者は 16,700名에 達하였는데, 그들의 大部分은 다른部門의 職場으로 “轉職이 可能한 優秀한”社員이었다. 이 事實은 英國航空業界의 士氣低下를 雄辨하고 있다. 諸英國航空社는 生

產 業 研 究

存을 위하여闘爭하였으나 그中에서도 Laker 航空會社는 1982年 9月에 드디어 倒産을 免치 못했다.

世界經濟停滯의 餘波로 國際旅客輸送도 1980年에는 前年對比 2.7%減少하였으나, 堅實한 經營으로 定評있는 西獨의 Lufthansa航空社는 旅客輸送面에서 前年對比 5.4%의 伸長率을 보였다. 그러나 1981年 9月末 現在의 實績을 보면 前年對比 10萬名이 減少된 1,649萬名의 旅客을 輸送했으며, 航空輸送收入의 系數를 表示하는 座席利用率은 0.2%減少하여 60.5%를 나타내고 있다. 이러한 經營環境下에서 同社는 經營合理化의 一環으로 Boeing 737을 賣却하는 等 不動產을 處分하여 營業赤字 1億 1,200萬 DM를 겨우 카버할 수 있었다.

나) 航空旅客이 보는 航空規制緩和政策도 美國內旅客들의 境遇에 肯定的面과 否定的面을 보여준다. 肯定的인 點은 過去에 一種의 管理價格이었던 高運賃이 競爭에 依하여 低運賃化를 들 수 있다. 即 航空旅客은 寡占航空會社의 橫暴에서 解放되었다. 그리고 從來에 地方中小都市를 連結하면 地方航空社는 諸都市間의 旅行에서 몇번이고 갈아타야했고, 또 長時間 待期해야하는 不便한 飛行 Schedule을 運營하였으나, 競爭許容後에는 旅客들의 上記한 不便이 解消되어 旅行時間은 短縮할 수 있게 되었다.

그러나 上記한 것과는 對照的으로 國內航空에서 競爭度의 差에 따른 差別運賃政策을 實施하므로 競爭度가 낮은 地域住民의 差別待遇問題가 發生하였다. 元來 公共性²⁰⁾을 廷 輸送用役의 價格은 全國的으로 同一하여야 한다는 것이 傳統的學說이다. 即 地域에 따른 差別待遇는 받을 수 없고, 運送條件이 同一하여야 全國이 均等하게 發展된다는 理論이다. 그럼에도 不拘하고 New York에서 Las Vegas까지의 運賃은 385弗인가하면, 그 距離보다도 遠距離에 있는 Los Angeles와 New York間의 運賃은 前者の 50%에도 未達인 125弗이란 破格의 低運賃이었다. 競爭이 甚한 大陸橫斷路線의 割引運賃은 規制緩和措置以前에 對比하여 50%나 引下되었으나(1980年), 標準運賃은 費用上昇에 따라 1973年に 5.6%를 비롯하여 1981年の 8.3% 및 最近 4年間에 2.3倍나 上昇했다. 競爭에 依한 低運賃은 旅客들의 負擔을 덜어주는 作用을 하였으나 割引條件은 複雜하였고, 航空券을 購買하고도 直接飛行機에 登乘하여야만 各自所持한 航空券이 有効하다는 것을 비로소 確認 할 수 있는 豫測不許의 狀況이 벌어졌다.

世界的經濟不況은 國際旅客航空業에 惡影響을 던져주고 있으며 더구나 國際航空業의 諸當事者들에게는 堪當하기 힘드는 負荷作用을 하고 있다. 國際航空需要減退와 競爭에 依한 價格引下 때문에 IATA會員社의 1982年度 赤字는 18.7億弗, 1983年 21億弗 그리고 1984年에도 亦是 14億弗의 赤字²¹⁾를 豫想하고 있다. 運賃割引을 通한 競爭은 餘他經營合理化에 依한 運賃引下가 아니므로 오래 持續될 수 없으며, 結局은 破產하거나 舊運賃으로 復歸할 수 밖에 없는 것이다.

20) 潘炳吉, 交通產業論, 博英社 1969. p. 222.

21) Air Transport World, 1982. 6.