

# 世界 航空運送産業의 最近 動向과 韓國航空運送産業의 發展方向

李英赫\*

〈 목 차 〉

- |                               |                                |
|-------------------------------|--------------------------------|
| I. 世界 航空運送産業의 環境變化            | 및 營業實績                         |
| 가. 世界 航空運送産業의 運送實績과 展望        | 다. 永宗島 新空港의 建設과 東北亞 交通中心基地化 戰略 |
| 나. 最近 世界航空運送 景氣의 완만한 回復       | 라. 國內 地方空港의 整備와 航空機 製作産業의 振興   |
| 다. 規制緩和와 航空自由化의 擴散            | 마. 國籍航空社 指導 育成指針의 改正           |
| 라. 地域主義 深化                    | III. 21세기를  향한 國籍航空社들의 對應方案    |
| 마. 航空社의 世界化 및 少數 巨大航空社 그룹의 形成 | 가. 規制緩和에  대한 對應方案              |
| 바. 정부의 航空運送産業에  대한 支援壓力 加重    | 나. 市場開放에  대한 對應方案              |
| II. 우리나라 航空運送産業의 環境變化         | 다. 航空社의 世界化와 大型化를  통한 對應方案     |
| 가. 우리나라 航空運送産業의 發展推移와 展望      | 라. 國籍航空社間 共助體制 構築을  통한 對應方案    |
| 나. 國籍航空社들의 市場占有率              |                                |

## I. 世界 航空運送産業의 環境變化

### 가. 世界 航空運送産業의 運送實績과 展望

#### 1. 世界 航空運送産業의 發展推移와 展望

세계 항공운송산업은 旅客과 貨物 모두 1974~93년 20년간 세계 전체적으로 는 연평균 약 6.0%~6.9%, 국제선만으로는 7.8%~8.8%의 지속적인 성장을

\*交通開發研究院 航空海運研究室長, 경제학 박사

유지해 왔다.

1980년대 前半 2차 石油波動의 영향으로 다소 주춤했던 세계항공운송산업은 1980년대 後半에는 3低 好況에 따라 상당한 성장세를 보였다. 이후 1990년대에 접어들어서는 美國의 경기침체와 下半期에 발생한 페르시아만 사태로 세계항공운송산업이 크게 침체, 1991년에는 여객운송실적이 전년대비 3~4% 가량 하락하였다. 그러나 1992년에는 1991년의 깊은 침체에 대한 反動으로 예년의 평균성장율을 훨씬 上廻하는 14.3%의 國際線定期便旅客 증가율을 기록하였으며, 1993년에는 다시 예년수준인 6.4%를 기록하였다.

國際民間航空機構(ICAO)는 1993년 이후 2001년까지 항공여객수요는 연평균 약 6%씩, 화물은 약 7%씩 안정적으로 증가할 것으로 예상하고 있다. 이러한 전망치는 1990년대 후반부터 세계경기가 成長勢를 회복함에 따라 항공운송산업도 好況을 맞이할 것이라는 예상에 기초하고 있으며, 항공운송산업의 景氣變動 10年週期說을 뒷받침해 주고 있다.

〈표 1〉 世界 航空旅客 및 貨物運送實績 推移와 展望

단위: 백만인~KM, 백만톤~KM, %

연도 및 연평균증가율	國際線 定期便		世界 定期便(국제선+국내선)	
	여객	화물	여객	화물
1974	249,565	11,165	656,000	19,020
1984	556,000	28,940	1,278,000	39,670
1989	824,000	44,930	1,780,000	57,210
1990	893,506	46,320	1,894,000	58,820
1991	860,249	46,450	1,844,000	58,620
1992	983,000	50,770	1,927,000	62,810
1993	1,046,000	55,660	1,971,000	67,650
2001 1)	1,697,000	100,920	3,232,000	118,440
'74~'84	8.3	10.0	6.9	7.6
'84~'89	8.2	9.2	6.9	7.6
'89~'90	8.4	3.1	6.4	2.8
'90~'91	-3.7	0.3	-2.6	-0.3
'91~'92	14.3	9.3	4.5	7.1
'92~'93	6.4	9.6	2.3	7.7
'93~2001	6.2	7.7	6.4	7.3
1974~1993	7.8	8.8	6.0	6.9

자료: ICAO, (Annual Report of the Council), 1974~1993

ICAO, (Outlook for Air Transport to the Year 2001), 1992. 9

주: 1) 예측치

## 2. 主要 路線別 發展展望

노선별로는 亞太~美洲를 연결하는 태평양노선과 亞太~유럽을 연결하는 노선이 지난 1980년대에 연 8.7%~10.7%로 가장 높게 성장했을 뿐만 아니라 1990년대에도 연 7.5%~8.0%의 고성장을 보일 것으로 예상된다. 한편 大西洋路線과 美洲地域內의 노선은 1990년대의 성장율이 80년대보다 약간 낮아지나 여전히 연 4%~5%씩 안정적으로 성장할 것으로 전망되고 있다.

〈표 2〉 국제선 주요 노선별 정기항공여객운송 실적 및 전망

단위: 천명, %

노 선	실적 및 전망			연평균 증가율	
	1980	1990	2001	'80~'90	'90~2001
North Atlantic	16,650	30,340	51,892	6.2	5.0
Mid Atlantic	1,250	2,060	3,343	5.1	4.5
South Atlantic	1,100	1,810	2,937	5.1	4.5
Transpacific	4,500	12,400	28,912	10.7	8.0
Europe-Asia/Pacific	4,700	10,800	23,929	8.7	7.5
Europe-Africa	7,520	8,400	11,347	1.1	3.0
Europe-Middle East	2,920	3,850	4,998	2.8	2.5
North America-South America	2,070	3,150	4,849	4.3	4.0
Central America/Caribbean	9,170	15,790	27,006	5.6	5.0
주요노선 소계	49,880	88,600	159,213	5.9	5.5
기타 노선	113,320	191,895	330,787	5.4	5.1
전세계 합계	163,200	280,495	490,000	5.6	5.2

자료: ICAO, (Outlook for Air Transport), 1992. 9

## 나. 最近 世界 航空運送 景氣의 完만한 回復

1991년의 불황과 1992년의 회복을 경험한 세계의 항공운송산업은 1993년에는 운송실적으로는 거의 1992년 수준에 머물렀으나 1990년대 들어 처음으로 營業利益을 기록할만큼 재정적으로 큰 향상을 보였다. 그러나 과다한 금융비용 때문에 純利益을 기록한 항공사는 그렇게 많지 않다. 대형항공사 가운데 누적된 비효율성으로 경쟁력이 크게 약화된 항공사들은 資產賣却과 從業員 解雇 등 대폭적인 減量經營에 나서고 있다. '93년의 운송실적의 향상은 국제선에서 크게 두드러지며 국내선의 실적은 오히려 감소하였다. 이러한 국내선 운송의 감소는 美國의 국내선 운송실적이 현저히 정체되었기 때문이다.

### 1. 北美地域 主要 航空社들의 運送 및 營業實績

세계항공여객의 약 45%를 수송하고 있는 北美地域 航空社들(캐나다 포함)은 超過供給과 過當 運賃競爭으로 1990~92년 3년간 약 100억달러에 달하는 엄청난 純損失을 기록했다. 1993년에는 운송실적으로는 전년에 비해 큰 변화가 없으나 '90년대 들어 처음으로 15억달러에 이르는 영업이익을 기록하여 세계항공 운송경기의 회복을 점치게 하고 있다. 특히 Continental항공은 cp. 11 파일에 따른 원리금 상환의무 유예로 세계에서 가장 많은 26억 달러가 넘는 純利益을 나타내고 있으며, 마찬가지로 TWA도 6억달러 이상의 순이익을 기록하였다.

### 2. 유럽 주요항공사들의 運送 및 營業實績

세계항공여객의 약 28%를 운송함으로써 북미항공사들에 이어 두번째로 높은 비중을 차지하고 있는 유럽의 주요 항공사들은 운송실적면에서는 전년도에 비해 약 8% 증가하였으나 영업수익면에서는 아직 전반적으로 손실을 보였다. 특히 Air France는 1992년에 6억달러가 넘는 순손실을 기록하여 대폭적인 減量經營 등 경영정상화 방안을 강구하였음에도 불구하고 1993년에 또다시 15억달러에 이르는 적자를 나타내었다. 하지만 BA는 '92~'93년 연속 연 3억달러가 넘는 黑字를 보여 Air France와 대조적이며, Swissair와 KLM도 적은 액수지만 연속 2년간 흑자를 기록하고 있다.

### 3. 亞 太地域 주요항공사들의 運送 및 營業實績

1993년도에 세계 전체 항공여객의 18%, 항공화물의 26%를 운송한 亞 太 地 域 항공사들은 지금까지 유럽 및 북미지역 항공사들에 비해 급속한 成長과 收益 性を 자랑해 온 데 비해 다소 완만한 成長勢를 보이고 있다.

영업수익면에서는 Singapore항공이 매년 5억달러가 넘는 순이익을 보여 최고의 수익성을 자랑하고 있으며, 홍콩의 Cathay Pacific과 태국의 Thai항공이 역시 높은 수익성을 보이고 있다. KAL은 1991년 2천만달러, 92년 150만달러, '93년 1,500만달러의 순이익을 나타내고 있으나 다른 아시아지역의 고수익 항공사들에 비해서는 크게 뒤지는 영업실적이다.

한편 日本航空(JAL)은 일본의 경기침체와 국내 경쟁항공사들과의 국제선 경쟁, 자체적인 비효율성 등으로 1992년에 4억달러가 넘는 순손실을 기록한 데 이어, '93년에는 엄청난 감량경영과 자산매각에도 불구하고 3,200만달러로 줄어들었으나 여전히 赤字에서 벗어나지 못하고 있다. 일본의 ANA와 JAS도 3천만달러~1억달러에 이르는 적자를 보이고 있다.

(표 3) 최근 세계 주요항공사의 정기편 여객운송실적 및 영업실적

北美地域

단위 : 백만인~km, 백만톤~km, 백만달러, %

항공사	여객			화물			영업수입			순이익		
	1993	'91-'92	'92-'93	1993	'91-'92	'92-'93	1993	'91-'92	'92-'93	1991	1992	1993
United	162,564	12.6	9.2	2,255	8.8	16.2	14,511	9.1	12.6	-335	-933	-50
US Air	56,671	2.9	0.4	217	4.2	4.2	7,083	3.1	5.9	-260	-1,229	-393
American	156,330	18.5	0.0	2,146	32.6	25.7	14,785	12.3	9.7	-165	-735	-314
Continental	68,099	2.8	-1.7	705	-3.0	-11.7	5,775	-1.4	5.1	-341	-299	2,602
TWA	36,446	1.8	-21.5	434	-1.8	-18.8	3,157	-0.6	-13.1	35	-318	624
Northwest	94,448	9.4	0.1	2,800	7.7	3.4	8,649	5.7	6.4	-3	-386	-115
Delta	133,320	19.7	2.9	1,912	24.7	8.3	12,294	15.1	6.2	-240	-564	-226
Air Canada	22,153	5.4	-4.3	-	-3.1	-	2,726	0.5	2.8	-174	-363	-246
Canadian	21,590	5.1	0.7	656	5.7	7.0	2,252	0.2	3.4	-129	-435	-221
Federal Exp	-	-	-	6,178	2.5	0.5	8,152	2.1	5.7	-34	-84	154
UPS	-	-	-	3,967	14.5	26.6	1,274	4.4	8.5	28	7	26

유럽지역

단위 : 백만인~km, 백만톤~km, 백만달러, %

항공사	여객			화물			영업수입		순이익		
	1993	'91-'92	'92-'93	1993	'91-'92	'92-'93	1993	'92-'93	1991	1992	1993
Air France	43,642	4.0	1.3	3,765	0.7	-4.0	11,189 1)	6.1 2)	-121	-617	1,490
Alitalia	28,386	26.2	3.6	1,373	3.9	13.7	4,240 1)	15.7 2)	-22	-9	-
British Air	79,306	10.2	10.3	2,094	8.5	13.0	7,151	13.4	428	371	377
KLM	37,455	18.0	16.0	2,782	8.0	16.0	3,393	2.5	-340	68	133
Lufthansa	51,367	13.9	6.7	4,672	5.0	6.5	9,800	-	-268	-230	-65
SAS	18,170	0.0	16.0	422	-1.0	4.0	4,968	13.6	-184	-105	-62
Swissair	17,227	7.0	6.0	1,244	13.0	17.0	4,420	3.0	31	14	41

주 : 1) 1992년 실적

2) '91~'92 증가율

亞太地域

단위 : 백만인~km, 백만톤~km, 백만달러, %

항공사	여객			화물			영업수입		순이익		
	1993	'91-'92	'92-'93	1993	'91-'92	'92-'93	1993	'92-'93	1991	1992	1993
Cathay Pacific	29,085	12.7	5.7	1,996	14.7	19.4	3,078	3.0	381	388	294
Garuda	7,055	17.5	2.9	252	6.3	16.1	1,573 1)	-	120	62	-
Japan Airline	55,217	6.9	0.5	3,290	-3.9	1.8	4,758	-	102	-418	-32
Quantas	44,703	15.7	16.2	1,418	11.5	12.3	3,872	44.5	32	100	-251
Singapore	41,265	10.9	11.2	2,867	24.4	24.3	3,737	7.8	539	513	501
Korean Air	25,907	9.2	18.9	3,342	4.6	18.2	3,342	12.7	20	1.5	15

주: 1) 1992년 실적

자료 : Air Transport World, 1992.

#### 다. 規制緩和와 航空自由化의 擴散

1978년부터 美國의 카터행정부가 航空規制緩和를 실시한 이후 세계각국은 국내적으로 航空運送産業에 대한 進入과 價格規制를 철폐하는 自由化措置를 시행해 왔다. 특히 日本과 英國을 비롯하여 臺灣과 濠洲에서는 시장진입에 대한 규제를 대폭 완화하여 자유경쟁에 의한 國籍航空社의 경쟁력 향상에 정책의 초점을 맞추고 있다. 각국의 航空運送産業에 대한 규제완화는 신규항공사의 진입을 증대시켜 공급증대를 가져오고, 또 가격규제의 폐지로 자유시장가격에 의한 경쟁을 심화시키고 있다.

국제선에서는 세계 각국이 美國과 체결한 自由主義的 兩者協定(Liberal Open Skies Bilaterals)에 의한 공급제한 해소, 신규항공사들의 市場進入, 기존 항공사의 供給過剩, IATA의 역할약화 등으로 협정운임의 할인에 의한 가격경쟁이 심화되고 있으며, 특히 미국대형사들 때문에 북대서양 노선과 태평양노선에서의 가격경쟁이 극심하다.

대서양노선에서는 미국~독일, 미국~벨기에간의 複數航空社 지정, 미국~룩셈부르크간의 무제한 차터 운항, 미국~영국, 미국~네덜란드간의 運賃自由擴大로 미국항공사들이 가격경쟁을 주도하고 있으며, 태평양노선에서는 미국이 우리나라를 비롯한 아시아국가들과 2차대전 이후에 체결한 불평등항공협정에 의해 미국항공사들이 거의 無制限 運輸權을 가짐에 따라 미국항공사들이 주도하는 가격경쟁이 심화되고 있다.

이러한 항공사간의 경쟁심화는 결과적으로 항공사들의 採算性을 크게 악화시키고 있다. 따라서 과거 국영항공사체제를 유지하던 세계각국은 自國 航空社의 효율성 제고와 국제경쟁력 강화를 위해 국영항공사를 전부 혹은 부분적으로 民營化하는 조치를 단행하고 있다 (예: 일본항공, 중화항공, 필리핀항공, 영국항공, 이베리아항공 등).

국제적으로 多者間 航空自由化도 팔목할 진전을 보아 1993년 12월 15일 타결된 우루과이라운드 서비스일반협정(GATS)에는 航空運送補助서비스業가운데 CRS, 판매 및 마케팅, 航空機 修理 및 維持서비스가 개방대상으로 포함되어 있다. 국제항공질서를 주도하고 있는 國際航空運送機構(ICAO)에서도 다자간 항공자유화가 이러한 soft~right부분으로부터 점차 hard~rights부분인 운송권의 자유화로 파급될 것으로 전망하고, 국제적 다자간 항공자유화를 ICAO가

주도하기 위해 '93년 11월 말에 개최되는 컨퍼런스에서 다자간 市場接近(market access)의 개방문제를 거론할 예정으로 있다. 또한 역내의 국가간에 국한되지만 EU와 북미, 호주 뉴질랜드 등의 域內에서의 항공자유화가 큰 진전을 보이고 있다.

### 라. 地域主義(Regionalism) 深化

세계적 규제완화와 항공사간 경쟁심화는 域內 競爭體制 도입에 따른 공동이익 증진과 域外 保護主義를 목적으로 하는 地域主義를 대두시켰다.

EU의 지역주의는 원초적으로 유럽각국이 맺은 미국과의 불공평한 兩者間 航空協定에 의해 발생했으며, 역내항공시장통합으로 역내 자유경쟁과 역외 單一主體로서 외국과의 航空協商에 대응할 것을 목적으로 하고 있다. EU항공시장의 요새화에 대해 세계각국은 깊은 우려를 나타내고 있으며, EFTA 와 東歐圈 航空社들이 EU와 연합할 경우 세력이 더욱 확대될 것으로 예상되고 있다.

북미의 역내 항공자유화는 미국과 캐나다간에 NAFTA(북미자유무역협정)의 체결을 계기로 '완전한 하늘의 개방'을 추진중이며 NAFTA의 동맹국인 멕시코도 차후 포함될 가능성이 많다.

아시아권역의 지역주의는 아직 본격화되지 않고 있으나 地域經濟協議體로서는 동남아제국의 ASEAN과 서남아제국의 SAARC(South Asian Association for Regional Cooperation)가 있으며, 航空社協議體로서는 OAA(Oriental Airlines Association)가 있어 필요할 경우 항공에 대한 공동보조의 창구가 될 수 있다.

### 마. 航空社의 世界化(Globalization) 및 少數 巨大航空社 (Mega~carriers) 그룹의 形成

최근 세계의 대형항공사들은 항공사간 提携와 聯合(즉 alliance)에 의한 世界化(globalization)를 활발히 추진하고 있다. 이는 세계각국의 규제완화의 경험에 의해 항공운송시장에서는 大型航空社들의 잇점이 크게 지배하는 것으로 드러나고 있기 때문이다.

항공사들의 세계화전략은 마케팅능력 강화를 통해 증가추세의 국제항공교통량을 효과적으로 흡수하고 각국의 保護主義에 효과적으로 대처하는 한편 잠재적인 경쟁의 완화를 위해 채택되고 있다. 단일대륙에서 형성된 거대항공사들은 대



특간 항공사와의 연합과 제휴를 통해 세계적인 巨大航空社 聯合體를 구성(예: KLM과 NWA, BA와 US Air의 자본제휴)하여 세계항공시장의 지배를 피하고 있다. 이 거대항공사 연합체는 거대한 노선망, 전세계적인 Hub and Spoke 시스템의 구축, 최첨단 CRS의 위력과 공동마케팅 등을 통해 세계항공시장의 판도를 바꾸어 놓을 것으로 예상되어 세계각국의 群小 國際線航空社들에 대한 큰 위협으로 등장하고 있다.

## 바. 政府의 航空運送産業에 대한 支援壓力 加重

현재 세계각국의 항공운송산업의 기본질서는 規制緩和(Deregulation)와 自由競爭이라고 말할 수 있다. 그러나 1990년대초의 세계항공운송시장에서의 수요침체와 규제완화에 의한 공급증가가 맞물려 현재 세계민항계는 아직도 超過供給과 過當競爭에 의한 수익성 악화현상에서 벗어나지 못하고 있다. 美國의 경우 한때 세계최대의 항공사였던 펜암의 도산과 함께 컨티넨탈, TWA 등의 우수항공사들이 ch. 11 파일중이며 1990~92년 3년간 전체항공사들이 약 100억달러의 적자를 기록하였다. 1993년들어 다소 수익성이 회복되고 있으나, 이는 대부분의 항공사들이 非收益路線의 運航中止와 증업원 일시해고(lay-off), 항공기 그라운드 및 신규항공기 도입계약 취소 등으로 감량경영에 노력한 데 크게 기인하고 있다. 따라서 이러한 침체상황에서 벗어나기 위해 세계각국의 민항계는 自救努力에 더하여 정부가 航空運送産業을 적극 지원해야 한다는 압력을 가중시키고 있다.

### 1. 美國

클린턴행정부는 美國議會와 공동으로 1993년 4월 '航空運送産業 競爭力強化委員會(The National Commission to Ensure a Strong Competitive Airline Industry)'를 설치하여 항공사와 항공기제작회사의 발전 및 경쟁력강화를 위한 방안을 연구하도록 했다. 이 위원회가 1993년 8월 발표한 報告書의 주요 내용은 다음과 같다.

향후 항공산업의 발전을 위해 추구해야 할 세 가지 목표 또는 원칙으로

- i) 效率性和 技術的 優位 추구(efficiency and technological superiority)
  - ii) 營業收益性 확보(financial strength)
  - iii) 世界市場 확대(access to global markets) 등의 세 가지를 제시하고 있다.
- 구체적 방안의 하나로 대통령직속으로 '航空社 經營諮問委員會(Airline

Financial Advisory Committee)'를 구성할 것을 제외하고 항공사 경영개선을 위한 정책방안 강구에 대한 자문에 응하도록 하고 있다. 運輸省은 이 위원회의 도움을 받아 항공사의 경영상황을 점검할 수 있고, 항공사측에 警告를 보낼 수도 있으며, 항공사가 이에 대해 필요한 조치를 취하지 않을 경우 운수성이 할 수 있는 최대한의 권한을 사용해 이에 대한 制裁를 가할 수 있도록 해야 한다는 주장을 담고 있다.

이 외에 稅制面에서도 乘客稅(ticket tax)를 운임의 10%에서 8%로 낮추고 화물세(cargo waybill tax)를 6.25%에서 5%로 낮추는 한편, 새로 도입되는 交通燃料稅(transportation fuel tax)에서 航空油는 제외시켜 줄 것 등을 제안하고 있다. 또한 미국항공사에 대한 外國人 投資持分을 49%까지 확대할 것을 제안하고 있다.

이러한 제안들은 정부가 민간항공사들을 再規制(reregulation)하도록 유도하는 것이 아니라 단지 도와주도록 하는 것 뿐이라고 주장하고 있으나, 정부가 민간항공사들의 경영에 관여하고 여타 산업에 비해 항공산업에 특혜를 줄 경우 결국 정부가 再規制의 방향으로 가게 될 것이라는 우려도 있다.

## 2. 캐나다

캐나다는 두 개의 비슷한 규모의 국제선항공사를 유지하고 있다. 그러나 1991~93년 3년간 Air Canada와 CAI(Canadian Airlines International)가 각각 7억 8천만달러가 넘는 累積赤字를 기록하는 등 두 개의 국제선항공사 유지는 역부족으로 나타났다. 따라서 Air Canada는 CAI와의 통합, 또는 CAI의 국제선 매입을 추진하였으나 최근 美國의 American항공이 CAI에 1억 9천만달러를 투자하여 25%의 지분을 차지하는 것으로 계약이 체결될 예정이다.

현재 캐나다는 미국과의 항공자유화를 추진하고 있으나 低價運賃競争에 능한 미국 대형항공사들과의 대등한 경쟁을 위해서는 운임이 다시 재규제되어야 하고, 또 캐나다의 航空資源은 複數의 國際線航空社를 유지하기에는 너무 작으므로 Air Canada가 CAI를 통합하여 단일 국제선항공사체제로 나가야 한다는 주장이 대두되기도 하였다. 그러나 결국 Air Canada가 컨티넨탈항공에 持分參與와 함께 業務提携를 맺고, 아메리칸항공이 CAI에 대규모 투자를 하고 CRS계약을 체결함으로써 미국~캐나다간 국제선시장에서는 國籍航空社 개념이 없이 두 개의 항공사연합체들의 일대 격전이 예고되고 있다.

## II. 우리나라 航空運送産業의 環境變化

### 가. 우리나라 航空運送産業의 發展推移와 展望

#### 1. 運送實績 推移와 展望

우리나라의 항공운송산업은 1970년대에 73년과 79년의 두차례의 세계적 油類波動에도 불구하고, 여객 화물 모두 엄청난 伸張勢를 기록하였다. 특히 국제선의 발전이 두드러졌다고 볼 수 있다.

1980년대에 國際線에서는 86년 아시안게임과 88년 올림픽게임, '88년 內國人에 대한 海外旅行自由化의 영향으로 80년대 후반에 年 15%가 넘는 여객운송 증가율을 기록하였고, 국내선에서도 개인소득의 향상과 육상교통의 체증으로 80년대 후반에 年 28%에 가까운 여객운송증가율을 기록했다. 특히 1970년대와 80년대에 걸쳐 국제선 국내선 모두 여객보다는 화물운송의 증가율이 더 높았다는 것이 큰 특징이라고 볼 수 있다.

1990년대에는 中東의 걸프전과 세계적인 경기침체, 국내의 景氣沈滯와 勞使紛糾, 수출산업의 국제경쟁력 상실 등의 영향으로 우리나라 航空運送産業에 대한 수요의 증가율이 '70년대와 '80년대에 비해 전반적으로 낮아졌다.

〈표 4〉 우리나라의 航空運送實績

단위: 백만톤~Km, 백만인~Km, %

연도 및 연평균증가율	국제선		국내선		합 계	
	화물	여객	화물	여객	화물	여객
1970	28.7	476.6	1.5	258.4	30.2	735.0
1975	393.8	3,220.0	2.5	300.4	396.3	3,520.4
1980	1,032.6	10,566.0	5.1	527.9	1,037.7	11,093.9
1985	2,319.3	17,929.6	25.8	1,181.6	2,345.1	19,111.2
1990	4,554.9	36,405.1	71.5	4,010.7	4,626.4	40,415.8
1993	6,182.8	47,627.3	104.9	5,511.0	6,287.7	53,138.3
70-75	68.8	46.5	10.8	3.1	67.3	36.8
75-80	21.3	26.8	15.3	11.9	21.2	25.8
80-85	17.6	11.2	38.3	17.5	17.7	11.5
85-90	14.5	15.2	22.6	27.7	14.6	16.2
90-93	10.7	9.4	13.6	11.2	10.8	9.6

자료: 교통통계연보 각년호

주: 1) 부정기 포함

2) 화물의 경우 여행자 수하물 및 우편물 포함

3) 통과여객 및 통과화물 불포함

4) 국제선은 우리나라 출입 내외국 항공사 실적 집계

우리나라 항공운송산업에 대한 展望値를 여객숫자와 운송화물량을 기준으로 조사해 보면 국제선의 경우 1993~2000년간은 연평균 11%의 高成長을 보이고, 장기적으로 2000~2010년간은 대개 연평균 약 6~8%의 신장세를 지속할 것으로 예상된다. 이에 따라 2000년에는 국제선여객이 2,400만명이 넘고, 화물은 190만톤이 넘어 92년의 두 배 이상으로 늘어날 것으로 전망된다. 또한 2010년에는 국제선여객이 4,500만명, 국제선화물이 390만톤에 달할 것으로 전망된다.

國內線의 경우에는 京釜高速電鐵이 2001년에 완공되는 반면, 호남 및 동서고속전철은 아직 확실한 착공년도가 미정이기 때문에 2010년까지 건설되지 않는다는 가정하에서 예측이 이루어졌다. 中期的으로는 2000년까지 여객과 화물이 연평균 약 10%씩 증가하고, 장기적으로는 2010년까지 연평균 2.5~5.0%씩 증가할 것으로 전망된다.

(표 5) 우리나라의 航空運送實績 推移와 向後 展望

단위: 톤, 명, %

연도 및 연평균증가율	국제선		국내선		합계	
	화물	여객	화물	여객	화물	여객
1975	97,752	1,566,116	5,623	905,909	103,375	2,472,025
1985	333,159	4,381,866	67,439	3,467,382	400,598	7,849,248
1993	950,574	11,651,345	273,313	15,549,988	1,223,887	27,201,333
2000	1,977,844	24,378,000	550,307	30,883,000	2,528,151	55,261,000
2005	2,647,987	32,360,000	639,438	34,963,500	3,287,425	67,323,500
2010	3,911,600	45,588,000	817,531	44,054,000	4,729,131	89,642,000
75~85	13.0	10.8	28.2	14.4	14.5	12.2
85~93	14.0	13.0	19.1	20.6	15.0	16.8
1993~2000	11.0	11.1	10.5	10.3	10.9	10.7
2000~2005	6.0	5.8	3.0	2.5	5.4	4.0
2005~2010	8.1	7.1	5.0	4.7	7.5	5.9

자료: 1) 교통통계연보 각년호

2) 예측치는 [공항개발중장기 기본계획]에서 인용

주: 1) 부정기 포함

2) 화물의 경우 여행자 수하물 및 우편물 포함

3) 통과여객 및 통과화물 불포함

4) 국제선은 우리나라 출입 내외국 항공사 실적 집계

5) 국내선에는 경부고속전철의 개통시점을 2001년으로 한 항공수요감소 영향 반영.

그러나 호남 및 동서고속전철의 영향은 반영하지 않음

## 2. 入國者 및 出國者의 現況과 國際線 路線別 展望

외국인 입국자는 1980년대 후반 86아시안게임과 88올림픽의 개최로 年 17% 이상 크게 증가하였으나 '90년대에 접어들면서 그 증가율이 年 5.1%로 침체상태에 빠져있다. 외국인 입국자수는 1993년에 약 333만명에 달하고 있으며 이 가운데 日本人이 약 45%, 東南亞人이 23%, 美國人이 11%를 차지하고 있다.

일본인은 1989년에 전체 외국인 입국자의 절반을 차지했으나 이후 그 숫자가 거의 늘어나지 않아 비중이 현저히 줄어들었다. 그러나 '93년 하반기 '大田엑스포'와 '94년 '韓國訪問의 해' 행사기간 동안 한시적으로 시행되고 있는 '무비자 입국' 허용으로 일본인 관광객이 최근 크게 늘어나고 있다. 美國인은 1985년에 18% 이상을 차지했으나 이후 점차 줄어들고 있으며 최근에는 거의 늘어나지 않고 있다. 동남아인의 입국은 아시아 新興開途國의 발전에 따라 1980년대 후반에 연 18%씩 크게 늘어났으나 '90년대 초반에는 연 14%로 그 증가추세가 둔화되고 있다. 유럽인 입국도 '80년대 후반부터 연 18%씩 크게 늘어나고 있다.

〈표 6〉 외국인 국적별 입국자수

단위: 명, ( )안은 %

구 분	1982	1985	1989	1993	'82-'85	'85-'89	'89-'93
미 주	165,972 (14.5)	263,504 (18.5)	359,790 (13.2)	370,688 (11.1)	16.7	8.1	0.7
일 본	518,013 (45.3)	638,941 (44.8)	1,379,523 (50.6)	1,492,069 (44.8)	7.2	21.2	2.0
동남아	206,562 (18.0)	233,189 (16.4)	451,497 (16.6)	763,927 (22.9)	4.1	18.0	14.1
구 주	62,270 (5.4)	88,398 (6.2)	172,086 (6.3)	322,971 (9.7)	12.4	18.1	17.0
기 타	17,606 (1.5)	29,196 (2.0)	44,400 (1.6)	54,422 (1.6)	18.4	11.8	5.2
교 포	174,621 (15.3)	172,817 (12.1)	320,758 (11.8)	327,149 (9.8)	-0.3	16.7	0.5
합 계	1,145,045(100.0)	1,426,045(100.0)	2,728,054(100.0)	3,331,226(100.0)	7.6	17.6	5.1

자료: 한국관광통계

주: 기타는 아프리카, 오세아니아, 중동, 국적미상 포함

內國人 出國者는 1980년대 후반 해외여행 자유화조치로 年 26%씩 급증하였으며, 이러한 추세는 1990년대에도 계속되어 최근에는 年 19%씩 증가하고 있다. 내국인 출국자는 1993년에 240만명을 넘었으며, 行先地別로 보면 日本이 40%, 東南亞가 31%, 美洲가 18%를 차지하고 있다.

해외여행 자유화 초기인 1980년대 후반에는 주로 가까운 일본과 동남아지역에 대한 출국이 크게 늘어나 年 38~41%씩 증가하였다. 이후 1990년대에는 短距離地域에 대한 출국자 증가율이 크게 둔화된 반면 상대적으로 長距離인 美洲와 歐洲地域에 대한 출국자가 年 20%내외의 높은 증가율을 보이고 있다.

향후 내국인 출국자의 행선지는 단기적으로는 동남아의 비중이 더 늘어날 것으로 보이며 장기적으로는 미주와 구주 등 장거리의 비중이 커질 것으로 내다 보인다. 그러나 일본의 비중은 계속 줄어들 것으로 예상되며 여행목적지가 다양화되면서 기타지역의 비중이 서서히 높아질 것으로 전망된다. 이러한 내국인 출국자의 높은 증가 추세로 보아 향후에는 내국인이 우리나라 항공수요의 중심이 될 것으로 내다 보이며, 1996년경에는 내국인 출국자수와 외국인 입국자수가 거의 같아질 것으로 예상된다.

國際線航空 路線別로는 단기적으로는 동남아, 장기적으로는 미주 구주등 장거리노선의 수요가 크게 늘어날 것으로 전망되며, 여행목적지가 다양화해짐에 따라 중남미, 아프리카 등에 대한 수요도 크게 늘어날 것으로 예상된다.

〈표 7〉 내국인 행선지별 출국자수

단위: 명, ( )안은 %

구분	1982	1985	1989	1993	'82-'85	'85-'89	'89-'93
미주	92,975 (18.6)	113,061 (23.4)	198,566 (16.4)	444,759 (18.4)	6.7	15.1	22.3
일본	144,424 (28.9)	166,523 (34.4)	605,673 (49.9)	956,407 (39.5)	4.9	38.1	12.1
동남아	70,597 (14.1)	73,015 (15.1)	287,444 (23.7)	745,792 (30.8)	1.1	40.9	26.9
구주	22,868 (4.6)	34,329 (7.1)	76,974 (6.3)	156,025 (6.4)	14.5	22.4	19.3
기타	168,843 (33.8)	97,227 (20.1)	44,455 (3.7)	116,947 (4.8)	-16.8	-17.8	27.4
합계	499,707(100.0)	484,155(100.0)	1,213,112(100.0)	2,419,930(100.0)	-1.0	25.8	18.8

자료: 한국관광통계

주: 기타는 아프리카, 오세아니아, 중동 포함

## 나. 國籍航空社들의 市場占有率 및 營業實績

### 1. 國際線 市場占有率

1980년대 후반부터 시작된 3低 好況에 의한 세계적인 경기회복으로 우리나라를 중심으로 한 국제선 항공시장의 규모는 급속히 확대되었고, 이에 따라 大韓航空은 국제선 취항을 크게 확대하기 시작하여 1987년의 國籍航空社 시장점유율이 66.3%에 이르렀다.

그러나 1988년의 올림픽을 계기로 미국항공사들을 비롯한 외국항공사들의 취항이 급증하여 국적항공사의 시장점유율은 서서히 하락, 1990년에는 50.9%로 낮아졌다. 이후 1990년부터는 제 2民航의 활발한 국제선 취항으로 국적항공사 시장점유율은 다시 증가하기 시작하여 1993년에는 55.3%에 이르고 있다.

우리나라 국제선 항공시장에서의 大韓航空의 시장점유율은 복수사제 이전인 1987년에는 66.3%에 달했으나 복수사제 이후 급속히 하락하여 1992년에는 45.7%에 그쳤고, '93년에는 다시 46.4%로 미미한 증가세를 보이고 있다. 제 2민항의 국제선 시장점유율은 취항초기인 1990년에는 0.7%에 불과하였으나 이후 활발한 국제선 노선확대로 1993년에는 8.9%로 급증하였다.

〈표 8〉 國籍航空社들의 國際線 수송실적 추이

단위: 백만 人~km. %

구 분	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
국제선 실적 1)	22,019	23,020	29,795	36,405	38,521	45,220	47,625
국적사 시장점유율	66.3	61.7	53.1	50.9	51.3	52.2	55.3
대한항공 실적	14,247	13,736	15,636	18,269	18,782	20,667	22,097
시장점유율	66.3	61.7	53.1	50.2	48.8	45.7	46.4
아시아나항공실적	-	-	-	253	964	2,929	4,230
시장점유율	-	-	-	0.7	2.5	6.5	8.9

자료: 교통통계연보

주: 1) 한국취항 내외국항공사 실적합계

2) '87~'89년은 정기편 기준, '90~'93년은 정기+부정기편 기준

## 2. 國籍航空社들의 營業實績

大韓航空의 영업실적은 1980년대초의 불황으로부터 점차 회복하여 1989년에는 약 320억원에 이르는 순이익을 기록했으나 최고 수익년도조차도 순이익이 영업수입에서 차지하는 비중은 약 2%에 불과하여 거의 break~even수준에 머무르고 있다. 복수사제 실시 이후 1990년대에는 세계항공시장이 불황에 접어든 데다 외국항공사의 취항급증으로 대한항공은 1990년에는 순손실을 기록하게 되었으나 '91년 이후에는 다시 흑자로 전환되었다.

〈표 9〉 국적항공사들의 영업수입, 영업이익, 순이익

연 도		영업수입 (백만원)	영업이익 (백만원)	순이익(이자 및 법인세 차감후, 백만원)	매출액대비 순이익율(%)
1980		558,688	26,970	-30,202	-5.4
1984		985,558	105,250	3,912	0.4
1988		1,541,929	118,456	26,457	1.7
1989	KAL	1,557,474	123,054	31,932	2.1
	AAR	42,376	-27,113	-31,444	-74.2
	합계	1,599,850	95,941	488	0.03
1990	KAL	1,679,098	103,450	-7,838	-0.5
	AAR	107,994	-35,594	-46,183	-42.8
	합계	1,787,092	67,856	-54,021	-3.02
1991	KAL	2,008,809	194,948	15,951	0.8
	AAR	210,408	-3,789	-35,573	-16.9
	합계	2,219,217	191,159	-19,622	-0.9
1992	KAL	2,337,725	204,421	1,177	0.051992
	AAR	343,370	674	-45,593	-13.3
	합계	2,681,095	205,095	-44,416	-1.7
1993	KAL	2,700,977	310,652	11,770	0.42
	AAR	522,226	5,203	-53,370	-10.2
	합계	3,223,203	315,855	-41,600	-1.3
1980-88 연평균 증가율(%)		13.5	20.3	-	-
1988-93 연평균 증가율(%)		15.9	21.7	-	-



자료: 각 항공사 영업보고서

주: 연평균증가율은 항공사 합계로부터 산출

제 2민항인 아시아나航空의 경우 營業收入은 연 2배가량 증가하고 있으나 연간 3백억~5백억원에 달하는 순손실을 보여 1993년 연말까지 2천억원이 넘는 累積赤字를 기록하고 있다. 그러나 순손실이 영업수입에서 차지하는 비율은 1989년의 74.2%에서 1993년에는 10.2%로 점차 낮아지고 있으며 영업이익도 1992년 이후부터는 흑자로 전환되어 영업수익성이 서서히 향상되고 있음을 알 수 있다. 물론 이러한 영업수익성 향상은 1991년부터 減價償却期間을 종래의 10년으로부터 20년으로 연장시킨 데 따른 기업회계상의 수치변화와 建設部門의 영업이익에도 일부 기인하고 있다. 제 2민항의 적자누적의 가장 큰 원인은 사업 초기의 과도한 항공기구매 및 인력확보에 따른 他人資本 의존도의 심화와 그에 대한 과도한 金融費用 때문인 것으로 추정된다.

#### 다. 永宗島 新空港의 建設과 東北亞 交通中心基地化 推進

21세기 우리나라 항공운송산업의 발전을 가름할 큰 환경변화는 永宗島 首都圈新空港의 건설이다. 영종도 신공항의 건설계획은 당초 김포공항의 포화예상과 확장한계에서 비롯되었으나 건설에 대한 논의가 진행되면서 신공항이 '東北亞의 中樞空港(HUB공항)'으로 확대발전되어야 한다는 주장이 채택되었다. 이에 따라 영종도 신공항은 2000년의 1단계 개항에 이어 10~20년 단위의 단계별 확장을 거쳐 최종적으로 2040년경에는 여객 1억명을 처리할 수 있는 超大型空港으로 건설될 예정이다.

韓國은 지리적으로 中國 日本 러시아 등 동북아 강대국들의 중간에 위치해 있으며 大陸과 太平洋의 연결고리에 처해 있어 物資와 사람의 이동시 중심적인 國際交流센터(HUB)가 될 수 있는 큰 잇점을 가지고 있다. 현재 우리나라가 직면해 있는 국내외의 정치경제적 상황은 우리나라가 동북아의 교류센터로서의 역할을 自任하고 나설 충분한 이유를 제공해 주고 있다. 우리나라는 국제경쟁력 측면에서 中國의 낮은 인건비와 日本의 높은 첨단기술에 미치지 못하며 국가의 경제규모로 보아서도 日本은 물론 21세기에는 中國에 비해서도 크게 뒤질 것이다. 따라서 동북아의 모든 경제활동이 우리나라를 迂廻한 채 그들 국가간에 이루어져 우리나라는 동북아의 邊方國家로 전락하고 말 위험성이 있다. 이러한 가

능성에 대비하고 전체산업의 발전을 이룩하기 위해서는 우리나라는 지리적인 중심적 위치를 활용하고, 우리가 가진 우수한 産業技術人力 등 경제적인 장점들을 무기로 동북아경제권의 중심적 역할을 떠맡아야 한다.

〈표 10〉 영종도 신공항의 단계별 건설계획

구 분	2000년	2010년	2020년	2040년
공항용지면적(만평)	332	N/A	1,435	1,435
활주로(本)	1	2	3	4
여객터미널(m <sup>2</sup> )	290,000	544,490	920,090	1,075,620
여객수용능력(만명/연)	2,700	4,400	7,800	10,000
운항가능회수(만회)	17	N/A	N/A	70
배후지원단지(만평)	80	N/A	264	264

자료: 한국공항공단

현재 中國과 러시아는 경제발전이 진행되면서 국제교역을 위한 社會間接資本 施設과 資本調達을 위한 國際金融 등에 대한 수요가 크게 늘고 있으나, 시설과 운영면에서 낮은 수준에 머물고 있고 資本主義 經濟에 익숙하지 못하기 때문에 그들을 대신하여 우리나라가 그 역할을 담당할 국제적인 수요가 분명히 있다. 이러한 수요를 충족시키고 21세기 東北亞經濟圈의 중심적 역할을 담당하기 위해서는 국가전체의 開放化와 國際化를 지향해야 하며, 그 한 수단으로 영종도 신공항의 동북아 교통중심기지화가 추진되어야 한다.

永宗島 新空港은 현재 건설중인 동북아의 여타 공항에 비해 중추공항이 될 수 있는 몇가지 長點을 가지고 있다. 영종도는 日本의 간사이공항에 비해 水深이 얇고 지질적으로 埋立이 용이하여 건설비용이 1/3에 불과하다. 즉 영종도 1단계 규모와 비슷한 일본 간사이공항의 총건설비는 1조 4천억엔으로서 영종도의 4조원에 비해 3배에 가까운 규모이다. 따라서 최근 일본정부가 간사이공항의 추가 확장을 위해 향후 10년간 1조 5천억엔의 투자를 계획하고 있음에도 불구하고, 경제성 측면에서 간사이공항은 영종도가 지향하고 있는 換乘旅客, 換積貨物 위주의 동북아 중추공항과는 거리가 있을 것으로 내다 보인다. 오히려 간사이공항은 지난 5년 이상 극심한 체증으로 항공기 이착륙시간의 추가배정이 금지

되어 온 오사카空港을 대신하여 日本 關西地方의 항공수요를 충족시킨다는 측면이 더 강하며, 韓~日間 航空供給의 증대가 가능해진다는 측면에서 영종도 신공항과는 상당부분 보완관계가 형성될 가능성이 더 많다. 1997년 개항예정인 홍콩의 첵랍콕空港은 연간 3,500만명의 여객을 수용할 수 있는 규모로서 영종도 1단계보다 약간 더 크지만, 기존의 카이탁空港을 폐쇄할 예정인 데다 앞으로 활주로를 하나 더 건설한다는 계획만 있으며 그 위치가 동북아지역의 남쪽에 있어, 中國 南部와 東南亞 一帶의 關門으로서의 역할을 맡을 뿐 영종도와 직접적인 競合關係는 없을 것으로 내다 보인다.

永宗島 新空港의 단계별 건설규모는 金浦空港의 최대 활용을 전제로 하여 결정되었다. 즉 1991년에 발표된 '首都圈新空港基本計劃(NSMA Draft Master Plan)'에 의하면 김포공항의 수도권 항공수요 分擔分은 해가 갈수록 점점 늘어나 2040년에는 운항횟수 24만회, 여객 2,500만명을 처리하는 것으로 계획되어 있다. 기본계획에 의하면 김포는 영종도 신공항 개항 이후에 일차적으로 國內線 航空 중심으로 운영되며 통일 이후에는 韓半島의 중추공항이 된다. 또 김포는 신공항 개항시에 국내선만으로는 시설이 남아돌기 때문에 시설 활용을 위해 日本, 中國 등의 일부 단거리 국제선까지 담당하는 것으로 계획되어 있다. 영종도는 동북아의 중추공항으로서 대부분의 國際線을 담당하며 국제선연계용 국내선(전체 국내선 승객의 12.3%로 추정)을 수용하도록 계획되어 있다.

이러한 현재의 공항별 役割分擔計劃은 현 김포공항에 많은 시설투자가 이루어져 있어 타용도로 전환할 경우 국가적으로 낭비요인이 되며, 都心에 가까와 접근성이 좋다는 등의 이유로 김포공항의 최대활용을 전제로 했기 때문에 도출된 결론이었다. 그러나 현재의 계획에는 오히려 김포공항의 유휴화에 따른 손실을 초과하는 다른 國民經濟的 損失이 초래될 가능성이 많다. 예를 들어 단거리~장거리간 국제선 여객 또는 국제선~국내선간 연계승객이 김포~영종도간 陸路를 이용하지 않을 수 없게 됨에 따른 旅行者의 時間損失 및 費用支出은 물론 航空機 社의 營業, 整備 등 제반시설과 인력이 이중으로 배치됨에 따른 손실, 航空機 利用效率 제고를 위해 영종도~김포간 빈 항공기가 운항하게 됨에 따른 손실, 空港當局이 양 공항을 동시 운영함에 따른 손실 등이 초래되는 것이다. 따라서 현재의 공항간 역할분담계획에 대한 재검토가 있어야 함은 물론 설정 가능한 代案들을 다방면으로 연구하여 국민경제적 이득을 최대화할 수 있는 방안을 수립해야 할 것이다.

현재 거론되고 있는 代案으로는 1) 영종도는 국제선 專用, 김포는 국내선 專用으로 하고 김포의 유희시설은 별도의 활용방안을 강구하는 방안, 2) 영종도는 외국항공사 전용, 김포는 국적항공사 전용으로 하는 방안, 3) 兩空港의 선택권을 항공사들에게 주어 자유롭게 취항공항을 결정하게 하는 방안, 4) 영종도 개항시 김포공항의 기존 운항편은 그대로 유지시킨 채 국제선 국내선을 불문하고 신규운항편은 모두 영종도로 가게 하는 방안 등이 있다. 1)과 2)의 방안은 신공항 개항시 김포공항의 일부시설이 遊休化되면서 신공항의 1단계 규모가 부족하다는 결론을 낳고, 3)의 방안은 만약 항공사들이 신공항을 선호할 경우에는 신공항의 시설부족이, 김포공항을 선호할 때는 航空社 選定問題가 복잡해지며, 4)의 방안은 空港運營上 및 航空政策上 심각한 문제를 야기시킬 가능성이 많다.

2040년경 연간 1억명이라는 엄청난 숫자의 여객이 이용하게 되는 영종도 신공항을 최대한 활용하기 위해서는 단순히 공항운영에만 그칠 것이 아니라 공항을 중심으로 '國際空港都市'를 형성, 발전시키는 것이 좋다. 현대의 공항시설은 단순히 항공터미널 차원이 아니라 國際化와 開放化, 情報化를 추진하기 위한 據點地域으로 활용되고 있다. 美國과 日本 등 선진국들은 공항에 인접한 배후지역에 국제공항도시를 개발하여 多國籍企業들의 地域本部(Regional Headquarter)를 유치하고, 텔레포트(Teleport), 域外金融센터(Off~shore Banking Center), 호텔, 쇼핑센터, 컨벤션센터 등을 건설하여 地域經濟를 발전시키고 있다. 이의 전형적인 예로는 달라스 포트워스(Fort Worth)空港에 인접한 라스 콜리나스(Las Collinas)와 오사카 간사이空港에 인접한 린쿠타운(Rinku Town: 臨空都市) 및 3개 인공섬으로 구성되는 테크노포트(Technoport) 등이 있다. 영종도에는 여객터미널의 남쪽에 45만평 규모의 國際業務地域(International Business Center)이 건설될 예정이나, 린쿠타운의 90만평보다도 작고 라스 콜리나스의 1,400만평과는 비교가 안되는 작은 규모이다. 따라서 21세기의 세계 최대 공항가운데 하나가 되는 영종도 신공항에 걸맞는 규모의 國際空港都市를 개발하여 신공항을 최대한 활용하는 전략이 필요하다.

## 라. 國內 地方空港의 整備와 航空機 製作産業의 振興

영종도 수도권신공항의 건설과 함께 국내 지방공항의 정비도 의욕적으로 추진

되고 있다. 1994년 4월 발표된 [空港開發 中長期基本計劃]은 金浦를 포함한 전국의 공항시설에 대한 투자계획을 비롯하여 圈域別 新空港의 건설 등 장단기계획을 밝히고 있다. 이 기본계획에 의하면 전국의 공항개발을 위해 1994년부터 2000년까지 총 1조 5천억원, 연평균 2천억원이 넘는 空港投資가 필요한 것으로 계획되어 있다. 따라서 영종도 신공항의 1단계 건설재원 약 4조원을 합하면 2000년까지 공항투자에만 5조 5천억원이 필요하다는 것을 알 수 있다.

金浦空港에는 현재 국제선 화물터미널 증축과 駐車場, 繫留場 확장공사가 진행중이며, 영종도 신공항 개항시까지 수도권 항공수요를 차질없이 수용할 수 있도록 1996년까지 사업비 340억원으로 탑승게이트 추가 설치, 국내선 화물처리 시설 확장, 레이다와 같은 航空保安施設 改良 등의 사업이 계획되어 있다. 金海空港은 시설을 보완하여 앞으로 美州, 歐州까지 취항 가능한 공항으로 만들 계획이며, 釜山圈의 신공항 건설계획은 장기구상 차원에서 20년 뒤에 김해공항이 확장한계에 이를 때 검토될 예정이다. 현재 김해공항은 3,200m급 활주로 1本이 추가로 건설되고 있으며 1999년까지 580억원의 사업비로 항공보안시설의 개량, 계류장 확장, 국제 국내 여객터미널간 연결콘코스 설치 등의 사업이 계획되어 있다. 濟州空港은 사업비 870억원으로 현재의 시설을 확장한 후 2000년대까지 활용할 계획이며, 신공항 건설은 2000년대 초에 착수할 예정이다.

이외에 淸州空港은 中部圈의 據點空港으로 건설중이며 경북지역 거점공항인 大邱空港과 함께 국제선 부정기편의 취항이 가능한 공항으로 발전할 전망이다. 영동권과 호남권에는 안전문제가 항상 우려되는 기존의 속초, 목포공항들을 대체할 신공항의 건설이 1994~95년간에 시작된다. 심각한 체증을 겪고 있는 울산공항과, 군사시설의 보완 및 안전문제의 해결을 위해 여수, 예천, 포항, 사천 공항 등에도 투자가 이루어질 계획이다.

지금까지 태백산맥에 가로막혀 지역발전이 늦어진 慶北 울진지방에는 1999년까지 1,200m급 활주로를 갖춘 輕飛行場을 건설하여 앞으로 활성화될 중형기에 의한 國內線 不定期便 취항이 가능하도록 하고 연차적으로 확장할 계획이다. 또한 수색, 춘천, 제천, 창원, 전주, 남원, 수영, 진해 등 軍과 이미 공동사용이 협의된 군용비행장은 民間資本을 유치하여 민간항공운송을 위한 시설을 보완할 계획이며, 울릉도에도 2000년까지 900m급 활주로를 갖춘 경비행장을 건설할 계획이다.

〈표 11〉 地方空港 整備計劃 및 地方新空港 建設計劃

공 항	연간처리능력(천인, 천톤)	주요 확충 또는 건설계획
김 포 국내선 국제선	여객: 14,100 화물: 140 여객: 16,600 화물: 909	주차장 계류장 확장, 화물터미널 증축('91-'96), 탑승게이트 추가설치('95-'96), 레이더 등 개량
김 해 국내선 국제선	여객: 13,700 화물: 296 여객: 1,300 화물: 106	활주로 신설('91-'97), ILS신설 등 항공관제시설 개량, 미주 구주노선 취항가능하도록 시설 보완
제 주 국내선 국제선	여객: 12,400 화물: 140 여객: 1,300 화물터미널없음	평행유도로 신설('91-'94), 주차장 확장, ILS신설 등 관제시설 개량, 현시설 추가확장('96-2000)
대 구 국내선 국제선	여객: 2,230 화물: 5 여객: - 화물: -	국제선부정기 취항이 가능하도록 국제선 여객터미 널 신축('95-'98), 계류장 주차장 관제시설 개량
강 룡 국내선	여객: 590 화물: -	영동권신공항 속초지역 건설시 지역공항으로 존립
속 초 국내선	여객: 428 화물: -	더 이상 확장이 불가능하여 신공항개발후 폐쇄
울 산 국내선	여객: 280 화물: -	활주로 계류장 주차장 확장, 여객터미널 신축
예 천 국내선	여객: 100 화물: -	계류장 여객터미널 주차장 등 영구시설로 설치
포 항 국내선	여객: 510 화물: -	장애구름 제거, 여객터미널 계류장 주차장 확장
사 천 국내선	여객: 1,310 화물: -	현재 시설확장중이나 장기계획으로 민항시설 이전
목 포 국내선	여객: 430 화물: -	활주로 확장등 시설보완중이나 신공항건설후 폐쇄
여 수 국내선	여객: 430 화물: -	활주로 계류장 주차장 확장, 여객터미널 신축
군 산 국내선	여객: 570 화물: -	계류장 및 주차장 확장('94-'95)
광 주 국내선	여객: 1,080 화물: -	확장계획없이 호남권신공항 건설로 대체
청주신공항 (국내선, 국제선)	여객: 2,988 화물: -	'95년 완공목표로 현재 건설중, 국제선부정기 취항가능, 장기계획으로 화물터미널 건설 추진
부산권신공항	여객: 30,000 화물: 700	현 김해공항 확장한계로 2020년경 신공항 필요
제주권신공항	여객: 30,000 화물: 1,000	제주공항 활주로 확장한계로 2010년경 신공항필요
영동권신공항	여객: 2,000 화물: 20	속초공항 확장한계 및 안전문제 해결위해 '94년 착공, '99년 완공계획, 국제선 부정기 취항가능
호남권신공항	여객: 8,800 화물: 70	광주공항 목포공항 기능통합 이전, '95년 착공, 2000년 완공계획, 국제선 부정기 취항 가능
울진 신공항	여객: 72 화물: -	'99년까지 경비행장으로 우선 개발후 단계적 확장

자료: [空港開發 中長期基本計劃], 1994

주: 연간처리능력은 기존공항의 경우 현행 처리능력, 신공항의 경우 목표 처리능력을 나타냄

최근 항공운송산업과 연관된 환경변화 가운데 특징적인 것은, 지금까지 외국 대형 항공기제작사의 下請 部品生産에만 머무르고 있던 우리나라 항공기 제작산업이 [中型航空機 開發事業]의 본격화로 크게 발전할 조짐을 보이고 있다는 것이다. 100인승급의 경우 개발비로만 약 1조원이 소요되는 이 國策事業은 21세기 초 量産을 목표로 계획이 추진중인데, 생산댓수중 일부는 국내 항공운송사업용으로 사용될 것으로 전망된다. 한편 21세기 초 국내선항공은 高速電鐵의 영향으로 국내선 정기편은 크게 침체하는 반면 중 소형기에 의한 컴퓨터항공이 고속전철의 보완역할을 맡게 될 것으로 내다 보이며 남북통일에 의한 수요까지 추가될 것이다. 따라서 외국에서 도입하는 機材에 비해 상대적으로 낮은 가격에 國産 中型機의 생산이 가능하다면 국내선 컴퓨터항공의 발전을 기대할 수 있을 것이다.

#### 마. 國籍航空社 指導 育成指針의 改定

우리나라 항공운송산업의 주요한 특징가운데 하나는 國內線에서는 높은 原價와 낮은 料金으로 赤字를 벗어나지 못하는 반면 國際線에서는 상대적으로 외국 경쟁사에 비해 경쟁력이 높아 黑字가 가능하다는 것이다. 따라서 제 2민항의 국제선 취항이후 양 국적항공사간 국제선 노선권경쟁은 치열해질 수밖에 없었으며, 이의 교통정리를 위해 정부가 제정 시행한 것이 소위 [國籍航空社 指導 育成指針]이다. 이 지침은 交通部의 例規로 1990년 10월 제정된 이후 단거리 국제선에서는 아시아나항공에게 일부 優先權을 주는 대신 미국을 제외한 장거리 국제선에는 아시아나항공의 취항을 제한하는 것을 원칙으로 지금까지 시행되어 왔다. 그러나 최근 우리나라 국제선시장이 급속히 확대되고 세계각국 항공사들의 우리나라 취항이 급증하는 추세에서 국적항공사의 경쟁력 강화를 위해 인위적인 사업영역 제한의 해제가 필요하다는 주장이 대두되어 '94년 8월 대폭적인 개정이 이루어졌다.

금번 개정된 지침의 주요 변동내용은 아시아나항공의 취항지역에 대한 제한을 해제하여 세계노선망의 구축을 허용하고, 대신에 近距離 아시아지역에서의 新規路線 배분에 적용되던 2:1의 혜택을 폐지한 것이다. 또한 복수취항의 허용기준

이 長距離 연간수요 21만명, 中短距離 18만명으로 과거의 15만명에서 상향조정된 것과, 복수취항시 운항횟수 배분방식을 과거의 後發社에 대한 일률적인 週 3회 우선배분으로부터 先發社의 취항횟수에 대한 비례제로 바꾼 것 등을 주요 내용으로 들 수 있다.

또한 금번의 지침개정에 앞서 항공운송업계의 최대 현안이었던 中國路線의 배분까지 일단락됨에 따라 향후 상당기간 동안의 불확실성이 어느 정도 해소되어 국적항공사들의 안정적인 영업전략의 수립이 가능하게 되었다. 이러한 일련의 환경변화는 국적항공사들이 날로 심화되는 국제경쟁에서 같이 살아남기 위해 공정한 競爭과 相互協助가 동시에 필요함을 암시해 주고 있다.

### III. 21世紀를 향한 國籍航空社들의 對應方案

#### 가. 規制緩和에 대한 對應方案

1980년대와 90년대에 걸쳐 세계항공운송업계에 가장 큰 영향을 미치는 환경변화는 각국에서 지속적으로 추진되고 있는 規制緩和이다. 우리나라에서도 항공운송산업에 대한 규제완화의 일환으로 1988년 제 2민항이 인가되어 市場進入에 대한 제한이 일시 해제되었으며, 이어서 1990년 제 2민항의 동남아 취항 허용, 1994년의 취항지역 제한 폐지로 규제완화가 확대 실시되고 있다. 運賃에 있어서도 비록 아직까지 그 실효성이 나타나지 않고 있으나 과거 인가제로 운영되어 온 國內線運賃이 1992년부터 申告制로 전환되었다.

이러한 규제완화는 앞으로 더욱 확대될 것으로 전망되는데, 최근에는 국내선에서의 제 3민항의 가능성이 조심스럽게 논의되고 있으며 60~100인승급 中型航空機에 의한 커뮤터航空運送業의 성립가능성도 점쳐지고 있다. 따라서 21세기의 국내 항공운송업계는 航空社 數의 확대와 自由競爭運賃制의 실시로 치열한 경쟁이 전개될 것으로 내다 보인다.

한편 영종도신공항의 건설과 지방공항의 정비에는 建設財源의 조달과 空港運營의 효율성 제고를 위해 상당한 정도의 民資誘致와 공항운영상의 수익성 제고가 불가피할 것으로 전망된다. 이 경우 항공사와의 민간사업자와 공항운영 주체의 공항에서의 각종 수익사업에의 참여가 크게 늘어날 가능성을 배제할 수 없으며, 이는 지금까지 항공사들의 附帶事業으로 높은 수익을 올리던 사업의 수익성이 악화될 수 있음을 암시하고 있다. 따라서 항공사들은 부대사업에서조차 치열한 경



쟁에 대비하여 效率性 提高를 위한 노력이 불가피함을 인식해야 할 것이다.

### 나. 市場開放에 대한 對應方案

국제선 항공시장에서의 규제완화는 市場開放을 의미한다. 시장개방은 1980년대부터 양자간 및 다자간으로 지속적으로 추진되어 왔는데, 兩者間으로는 대서양노선에서의 미국과 유럽국가들 사이에서의 자유주의적 양자협정으로 시장접근에 대한 제한이 상당부분 해소되었으며, 多者間으로는 UR에서의 일부 항공운송보조 서비스업의 시장개방이 체결되었고 ICAO도 최근 국제선운항에 대한 시장접근 제한을 다자적으로 완전히 해소하기 위한 움직임을 보이고 있다. 또한 비록 域內에 한정되기는 하나 EU내의 대폭적인 항공자유화는 유럽항공사들의 국제경쟁력 강화에 큰 도움을 줄 것이다.

우리나라는 지금까지 相互互惠의 원칙하에 양자간 체제속의 시장개방을 지향해 왔다. 그러나 영종도 신공항의 건설이 Hub공항으로의 발전에 목표를 등에 따라 우리나라가 주도적으로 [하늘의 개방 정책(open sky policy)]을 표방하지 않을 수 없을 것이다. 이 경우 역내 항공시장의 자유화로 자국의 시장기반이 넓은 외국항공사에 비해 시장기반이 좁은 국적항공사의 市場占有率의 저하가 우려된다. 따라서 우리나라를 둘러싼 東北亞 航空市場의 역내자유화가 선행될 필요가 있으며, 국적항공사들은 역내항공사들과의 제휴와 연합을 통해 스스로의 국제경쟁력을 강화해야 할 것이다.

양자간 또는 다자간 항공자유화와는 별도로 우리나라는 우리 스스로의 필요에 의해 外資導入法의 하위규정인 [外國人 投資規定]에서 시장개방의 정도와 일정을 업종별로 豫示해 놓고 있다. 1994년 7월 개정된 규정에 의하면 대부분의 항공운송부대사업이 1995년 1월부터 부분적으로 개방된 후 '96~'97년중에는 전면 개방되며, 특히 지금까지 Hard~Rights(運送權)로서 개방이 不可한 것으로 여겨졌던 定期航空 및 不定期航空運送事業에 대한 外國人 持分參與가 '95년 1월부터 20% 이하의 범위에서 허용된다. 따라서 大韓航空과 아시아나航空이 외국항공사와 자본제휴를 할 수 있게 되며, 이는 우리나라 항공시장에서의 치열한 시장쟁탈전이 더욱 가속화될 수 있음을 의미해 주고 있다.

### 다. 航空社의 世界化와 大型化를 통한 對應方案

1980년대부터 진행된 각국의 규제완화와 국제적인 항공자유화 추세는 항공사

간의 치열한 경쟁을 유발하였으며, 이 과정에서 大型航空社의 잇점이 큰 역할을 한다는 것이 점차 드러나고 있다. 당초 규제완화가 처음 시작되었던 미국에서는 규제완화의 근거로서 항공사에는 規模의 經濟가 거의 없으며 最小效率規模가 낮다는 것이었다. 그러나 항공자유화 이후 美國에서는 한때 엄청나게 늘어났던 소형항공사는 대부분 도태되고 대형항공사 위주로 항공시장이 재편되자, 대형항공사가 비록 原價構造면에서는 소형사에 비해 효율성이 뒤지지만 대형사가 가지는 마케팅상의 잇점이 더 큰 역할을 하는 것으로 평가되었다.

국제항공운송업계에서는 21세기에 세계항공시장에서 존립할 수 있는 항공사는 路線網과 CRS, Yield Management(收入管理), 裝備 整備 人力 등의 4가지 측면에서 臨界規模(critical mass; 분야별 최소한의 필요규모)를 갖추어야 한다고 지적하고 있다. 이는 향후 국제항공시장에서는 Hub공항에서 지배력을 확보하여 feeder service체제를 완비하고, 기업간 제휴와 연합으로 시장기회를 확대하며, 모든 주요시장에 대한 CRS網을 구축하고, 가격 상품 공급식의 즉각적인 대응능력과 영업활동의 완전자동화, 효율성 높은 장비와 인력의 보유 여부 등이 존립의 관건이 된다고 보고 있기 때문이다.

이러한 각 부문에서의 臨界規模를 모두 갖춘다는 것은 항공사의 외형적인 규모의 확대와 더불어 항공사의 근대화, 즉 世界化를 의미하는 것으로서 세계각국의 대형항공사들이 이에 온 힘을 쏟고 있다.

우리나라의 大韓航空은 營業收入면에서 아시아지역에서 JAL, ANA, Singapore항공에 이어 4위를 점하고 있으나 세계전체로는 17위에 머무르고 있으며, 영업능력과 효율성면에서는 비슷한 규모의 경쟁항공사들인 Singapore항공과 CPA에 비해 취약한 것으로 평가되고 있다. 따라서 대한항공은 21세기의 자유경쟁시대에 대비하여 규모의 확대는 물론 지배력 강화와 시장기회의 확대를 위해 세계 대형항공사와의 제휴 및 연합체제를 구축하고, 內部效率性 제고를 위해 끊임없는 자기 혁신과 자동화를 추진해야 할 것이다. 아시아나항공은 세계항공사들의 강력한 경쟁대상으로 부상하기에는 아직 시기상조이나 지금처럼 우리나라 항공시장의 급속한 성장세가 지속적으로 이어지고 아시아지역에서의 독자 기반이 다져질 경우 21세기의 도약을 기약할 수 있을 것이다.

최소한의 비용으로 세계적 노선망을 구축하고 既得權을 확보하며 地域主義를 극복할 수 있는 최선의 방법이 '航空社間 提携와 聯合'이다. 1980년대 후반부터 세계의 우수항공사들은 거의 대부분 상호간 제휴와 연합을 활발하게 추진하

여 왔으며, 대개 대륙내에서의 상호간 제휴와 각 대륙에서 1개사씩 참여하는 大陸間 提携로 그 형태가 크게 나뉜다.

항공사간 제휴와 연합은 통상 마케팅제휴, 기술제휴, 共同運航(joint operation), 코드공유(code sharing) 등이 가장 일반적이며, 相互間 持分參與(예: BA와 US Air, KLM과 NWA)를 통해 제휴의 강도를 높이는 경우도 많고, 아예 企業合併으로 통합하는 경우도 있다.

우리나라의 경우 대한항공은 기존의 유럽의 대형항공사들과의 마케팅제휴에 이어 최근 Air Canada와의 코드共有, 中國의 國際航空(Air China)과의 기술제휴, Delta항공과의 마케팅제휴 등을 체결하여 세계화에 박차를 가하고 있다. 아시아나항공은 최근 기존의 협력항공사인 노스웨스트항공과 美洲路線에서의 코드공유 등 큰 폭의 제휴를 타결지은 바 있다.

앞으로 국적항공사들의 외국항공사들과의 제휴와 연합은 1995년 1월부터 외 국항공사들의 국적항공사에 대한 부분지분 참여가 허용됨에 따라 상호지분 참여의 형태로 강화될 가능성이 많다. 그러나 국적항공사가 제휴의 파트너로서 충분한 경쟁력을 보유하지 못할 경우 모든 영업기반을 외국항공사에게 의존하게 되어 장차 단순히 외국항공사의 代理人으로 전락하게 될 가능성도 배제할 수 없다. 따라서 제휴의 파트너로서 해당 외국항공사가 충분히 세계화되어 있을 필요는 있으나, 자기의 영업기반은 취약한 채 외국항공사에 의존하여 시장확대를 도모하는 어리석음은 범하지 말아야 할 것이다.

#### 라. 國籍航空社間 互助體制 構築을 통한 對應方案

현재 세계민항계의 조류는 소위 critical mass에 도달하기 위한 항공사 대형화와 시장수요에 비해 경제성을 넘는 肥大規模를 축소하는 작업, 그리고 대륙간 거대항공사끼리의 제휴와 연합으로 특징지어진다. 이는 결국 세계 항공사들이 분야별 규모의 경제 확보 및 기술적 우위 획득을 도모하고, 동시에 효율성을 유지하면서 대형항공사의 마케팅상의 잇점을 누리기를 위한 방법으로서의 相互提携를 모색하는 것으로 분석할 수 있다.

國籍航空社들의 규모나 기술수준은 제 2민항은 말할 것도 없고 제 1민항조차 세계시장에서 살아남기 위한 critical mass에 도달하기에는 역부족이다. 하지만 국적항공사들의 대형화는 우리나라를 중심으로 한 항공시장의 需要擴大에 따라 점진적으로 이루어져야 할 것이다.

제 1민항의 경우 현재의 규모로 세계항공시장에서 굴지의 대형사들과 경쟁하기 위해서는 상호보완성이 있는 외국항공사들과의 적극적인 분야별 제휴와 연합이 불가피할 것으로 보인다. 제 2민항의 경우 외국항공사들의 제휴와 연합은 물론 제 1민항과의 협조체제 구축도 비용절감과 마케팅능력 제고를 위해 필수적이라고 할 수 있다. 이러한 국적항공사들간 共助體制 구축은 1995년 1월부터 외국항공사의 국적항공사에 대한 지분참여가 가능해지는 환경에서 현재의 양 민항사간 경쟁의 성격, 2민항의 赤字累積, 향후 우리나라 항공산업의 발전기반 구축 등의 측면에서 국가경제적 이익을 위해 조기에 매듭지어져야 할 과제인 것으로 생각된다.

세계 商業用航空機 市場은 보잉, 맥도넬 더글러스, 에어버스의 3사 寡占體制이므로 항공기 구매시에는 항공사의 규모에 따른 協商力(bargaining power)이 구매조건 결정에 큰 변수로 작용한다. 우리나라 국적항공사들이 도입하기로 계약한 항공기는 1994년부터 1999년까지 B-747 31대를 포함한 76대이다. 만약 이를 양항공사가 共同으로 購買했다면 가격은 물론 시장수요 변화에 따른 도입조건 변경과 필요시 양사간 구매내용을 상호조정할 수 있다는 잇점이 발생했을 것이다. 航空機部品の 共同管理도 규모의 경제에 따라 兩社, 특히 제 2민항의 원가절감에 큰 도움이 될 것이며 항공기 정비부문의 상호협조도 상호간 큰 도움이 될 것이다.

양 민항사가 協助體制를 다짐으로써 항공사의 이익은 물론 국가이익에도 도움이 될 수 있는 분야는 항공종사자의 교육 훈련분야가 있다. 操縱士의 경우 완전 초보자가 機長이 되는 데는 9~10년이 소요되며 군조종사 출신들도 입사후 기장이 되는 데는 6~7년의 기간이 소요된다. 新規操縱士의 채용은 대한항공이 연 110~120명, 아시아나항공이 45~65명 규모이며, 현재 양 민항사가 별도로 조종사양성교육을 진행하고 있다. 즉 대한항공은 濟州飛行訓練院 및 仁川 運航訓練院을 운영하고 있으며, 아시아나항공은 美國, 東南亞 委託教育 및 自體 教育院도 운영하고 있다. 이러한 시설운영 뿐만 아니라 시뮬레이터등 高價의 교육 기자재 구입에도 많은 비용이 소요되고 있으므로 조종사 양성교육이 통합 운영된다면 규모의 경제에 의해 많은 비용이 절감될 것이다.

또한 CRS의 운영도 현재 大韓航空은 자체적으로 TOPAS를 개발, 운영하고 있고, 아시아나항공은 ABACUS와 합작으로 ASIANA~ABACUS를 운영하고 있으나, 만약 통합운영된다면 비용절감이 가능할 것이다. 그러나 최근 아시

아나항공이 자체 CRS의 개발에 이미 착수하여 이 부문의 협력가능성은 무산되고 말았다.

國籍航空社間 一方投資 또는 相互持分交換에 의한 공조체제 구축은 외국항공사의 國內投資가 허용되는 환경에서 특히 중요하게 다루어져야 할 사안인 것으로 생각된다. 캐나다의 경우 Air Canada와 CAI의 提携可能性이 활발하게 거론되었으나 결국 Air Canada~Continental, CAI~American의 제휴로 장차 캐나다 국적항공사는 소멸되고 미국항공사들이 캐나다의 항공시장을 지배할 것이라는 우려를 낳고 있다. 國家利益과 兩社의 相互利益을 위해 항공사간에 협의가 이루어진다면 이를 두고 항공시장의 독점화에 의한 소비자 피해를 거론할 문제는 아닌 것으로 판단된다.

#### [參 考 文 獻]

- 교통개발연구원, 교통·관광부문 “UR타결의 영향과 대책”, 1994. 6.
- 대외경제정책연구원, “UR 총점검”, 1993. 12.
- 이영혁, “세계민항계의 최근동향과 대한항공의 대응방안”, 해운산업연구원, 1991.
- , “항공운송산업의 환경변화와 우리나라 항공정책의 발전방향”, 「대한교통학회지」 제 11권 제 3호, 1993. 12.
- Dempsey, Paul and Andrew Goetz, *Airline Deregulation and Laissez~Faire Mythology*, Quorum Books, 1992.
- ICAO, *Annual Report of the Council*, 1993.
- Oum, Tae H., W. Stanbury and M. Tretheway, “Airline Deregulation in Canada and its Economic Effects”, *Transportation Journal*, vol. 30, no. 1, 1991.