

미국의 항공규제 완화정책

석 영 우*

〈 목 차 〉

I. 개 요	다. 코드쉐어링
II. 규제완화정책의 시기적 구분	라. 고정고객 우대제도
III. 항공자유화의 영향	마. 일드와 인건비
가. 경쟁의 격화와 효과	IV. 규제완화와 항공의 안전성
나. 허브·앤드·스포크	

I. 개 요

1978년 카터정권 하에서 시작된 미국의 항공규제 완화정책은 항공자유화를 향하여 단계적으로 실시되어 1985년 1월의 CAB의 폐지에 의해 모든 시책이 종료되었다.

항공규제 완화정책의 내용은 (1)노선참가의 자유화 (2)운항자격 제한의 철폐 (3)운임의 자유화로 크게 나눌 수 있다.

우선 노선참가의 자유화에 대해 살펴보면 규제완화 이전에는 각 노선에 있어서 운항할 수 있는 항공회사를 CAB이 결정하고 있었다. 예를 들면 동부해안과 서부해안을 직항으로 연결하는 오버랜드루트 또는 코스트·투·코스트라고 불리는 간선은 유나이티드항공, 아메리칸항공 및 TWA 등 3개사로 한정되어 있었다. 규제완화로 인해 이 노선에는 직항 또는 허브 경유로 펜암, 델타항공, 이스턴항공, 노

* 세종대학교 항공우주연구소장

스웨스트항공이 참가하였다. 또한 국제선에 있어서는 대외협정과의 문제도 있으므로 기업지정(Designation)을 행하는 것으로 되어있다.

항공사업은 육상과 해상의 이른바 지표수송(地表輸送)과 비교하면 자연의 장벽이 없는 수송사업으로 참가자유화를 유도하는 좋은 자연적 여건에 놓여있다. 유일한 물리적 장벽은 공항의 발착(發着)문제이나 미국은 광대한 국토를 지니고있는 데다가 일본의 도쿄에서와 같은 일극집중(一極集中)현상이 없으므로 공항용량도 외국과 비교하면 여력이 있다. 따라서 노선참가의 자유화는 이와같은 환경에서 순조롭게 진행되었다.

운항자격에 있어서도 규제완화 이전에는 엄한 제한과 분류를 하였기 때문에 각 항공회사는 분류기준에 따라 다음과 같은 운항자격을 부여받고 있었다.

TRUNKS(간선) / LOCAL(로컬선) / INTRASTATE(주내선) ; 예를들면 샌프란시스코~로스앤젤레스와 같은 하나의 州內에 있는 노선에서 노선면허는 주정부(이경우는 캘리포니아주 정부)의 권한으로 되어있었다. / SUPPLEMENTAL(보조 또는 부정기선) ; 주로 차터(전세계약)전문 회사로 정기항공에 대한 보조적 역할을 담당하였고, 특히 군사수송에서 중요한 공헌을 하였다. 운항자격은 다시 여객과 화물로 분류되었다. / CARGO(화물전문회사) ; 화물의 정기·부정기수송을 담당하였으며 플라잉타이거스와 스이보드가 유명하다.

규제완화에 의해 운항자격 제한이 철폐됨에 따라 각 사는 운항자격의 분류를 넘어서 자유롭게 운행할 수 있게 되었다. 특히 종래의 간선과 로컬선 간에는 운항자격 자유화에 따라 상대방의 사업분야로의 진출이 행하여졌다.

여전히 항공회사의 분류는 규제완화 이후에도 MAJOR(메이저), NATIONAL(내셔널), REGIONAL(지역항공)으로 분류되어 있으나 이것은 수송량의 많고 적음에 따라 정부에 보고하는 내용이 바뀌므로 이와 같은 분류를 한 것이다. 따라서 이 분류는 운항자격제한의 부활이라고 할 수는 없다.

운임에 있어서도 규제완화 이전에는 CAB의 인가가 필요하였다. 그 결과 CAB은 각 사의 인가신청에 대하여 너무 비싸던가 너무 싸다고 하는 의견을 내세워 인가 또는 불가의 판정을 내려 운임을 통하여 기업경영에 간섭하는 경우도 있었다. 그러나 규제완화로 운임인가제는 폐지되어 항공회사는 운임의 제정과 폐지를 자유롭게 할 수가 있게되어 운임경쟁의 길이 열리게 되었다.

규제완화에 의해 많은 부분에서 자유화가 일어나게 되어 정부의 인가업무가 폐지된 결과 CAB의 소관업무가 거의 소멸되었으며 이에 CAB은 일부업무를 항공관련 부서에 넘기고 1985년 1월 폐지되었다.

규제완화는 미국항공계에서 행하여졌지만 그 과정에는 세계의 항공관계자가 주목하였다. 항공사상 획기적인 개혁이었으므로 그 후 미국이외의 여러나라의 항공정책에도 중대한 영향을 끼쳤다. 규제완화의 효과면에서는 규제완화의 입안자의 의도한 것과는 다른 결과를 낳은 부분도 있으나 전체적으로 많은 분야에서 긍정적 평가를 받고 있다.

II. 규제완화정책의 시기적 구분

규제완화 정책의 시행초기로부터 현재까지를 시기적으로 구분하여 보면 다음과 같은 제1-3기로 나눌 수 있다.

① 제 1기(1978~1983)

하나의 이념을 가지고 출발한 규제완화정책이지만 발족한지 얼마안된 시기에 두 가지 문제에 직면하였다. 하나는 제 2차 석유위기에 따른 경제불황과 경비 특히 연료비의 상승이다. 규제완화정책으로 인해 새 노선으로의 진출을 목표로 하여 대량의 항공기를 구입한 항공회사는 경제불황 때문에 많은 공석을 떠안게 되었다. 한편 경비는 연료비의 상승과 함께 신규투자에 따른 이자부담이 증가하였다. 그 결과 규제완화정책에 의해 자유경쟁을 시작한 항공회사는 생각지도 않은 어려움에 빠지게 되었다.

또 하나의 문제는 석유위기의 큰 충격으로부터 겨우 회복되어 가고있던 시기에 일어났다. 이는 항공관제사 파업이다. 이 파업은 레이건 대통령에 의한 파업 참가자의 해고에 공군 관제사의 투입이라는 강경책으로 대응했으나 노동조합측의 실패로 끝났으며 항공관제업무가 완전히 원상회복 될때까지는 반년의 시간을 필요로 했다. 이 두 가지의 문제는 전혀 예기치 못한 사건으로 규제완화정책 출발후 얼마 되지않은 미항공계에 타격을 입혀 규제완화정책자체도 실패로 끝날 수 있다는 우려의 목소리도 있었다.

② 제 2기(1984~1987)

M&A의 폭풍이 사납게 불어대던 시기이다. 정부의 규제가 있었던 시대에는 항공회사의 합병과 경영권 탈취는 엄하게 규제되어 항공회사는 업적과 주가의 차이

는 있을지언정 주어진 사업분야와 노선에서 안정된 지위에 있었다. 그러나 규제완화가 시작되자 M&A가 활발히 행하여져 약소회사는 차례차례로 큰 회사에 인수·합병되었다.

이러한 경향에 박차를 가한 것은 주식시장에서의 머니게임이다. 종래의 항공회사는 다른 산업과 달라서 머니게임의 대상은 되지 않았다. 또한 항공회사의 경영은 이른바 프로의 세계로 항공계 이외의 인재가 뛰어들 수 없는 분위기였다. 그러나 규제완화정책하의 M&A가 시작되자 항공회사의 주식은 가차없이 머니게임의 대상이 되어 주식의 매점과 회사의 경영권 탈취가 행해졌다. 로렌즈가 이끄는 텍사스에어는 이 시대를 상징하는 존재이다.

인수·합병은 모두 1988년까지 이루어졌다. 인수·합병이 되었다더라도 대외적인 회사명은 변경되지 않은 경우가 있다. 예를 들면 텍사스에어에 인수된 콘티넨탈항공과 이스턴항공은 회사이름은 물론 로고도, 직원의 제복도 변경없이 운항을 계속하고 있다. 따라서 승객은 항공회사의 오너가 바뀐 것을 눈치챌 수 없다. 부연 설명하면 텍사스에어는 회사이름에도 불구하고 실제로 운항하고 있는 에어라인이 아니다. 항공회사의 주식을 소유하는 이른바 지주회사이다. 이 회사는 현재 콘티넨탈·에어라인스·홀딩이라고 칭하고 있다. 유나이티드항공에 의한 팬암의 태평양선의 매수 및 이스턴항공에 의한 브라니프항공의 중남미선매수도 표 안에서는 인수·합병으로 기재되고 있다. 이들은 팬암 및 브라니프의 주식의 취득은 아니지만 노선권, 항공기재, 인원 및 기상시설등을 계승하고 있으며 그 효과는 주식의 취득과 다를 바 없기 때문이다.

원래 미국에서는 기업의 인수·합병에 대해서는 사법부에 의한 독점금지법의 규제가 매우 엄격하다. 그럼에도 불구하고 이 기간에 걸친 항공회사의 인수·합병은 눈에 띄게 두드러져 그 규모는 미국역사상 그 유래를 찾아볼 수 없다. 그 결과 전국적으로 과점화가 진행되고 또한 지역적으로 다음에서 설명되겠지만, 허브·앤드·스포크 전략에 따른 허브공항중심 집중화기업에 의한 독점상태가 형성되었다. 독점금지법이 항공회사의 인수·합병에 있어서는 발동되지 못하고 거의 전부가 인가되었다는 것은 CAB관계자는 경쟁가능성의 기반이 손상되었다고 실망을 표명하고 있다.

③ 제 3기(1988~현재)

이 시기에는 제 2기의 인수·합병에서 살아남은 회사들 중에서 더욱 세찬 경쟁이 행하여져 상위 4개사의 우위가 확정되었다. <표-1>이 나타내는 바와 같이 상위

〈표-1〉 1990년 미국 상위 10개사 RPM(유상여객(有償旅客)마일)과 웨어

	100만 RPM	시장지분
아메리칸 항공	82.215	18.6
유나이티드 항공	81.854	18.5
델타 항공	67.628	15.2
노스웨스트 항공	53.200	12.0
상위 4社		소계 : 64.3
콘티넨탈 항공	41.435	9.4
US 에어	34.120	7.7
TWA	27.961	6.3
팬암	18.040	4.1
아메리카웨스트 항공	12.030	2.9
사우스웨스트 항공	11.296	2.5

(Aviation Daily)

10개사 중에서 각각 시장지분이 10%이상인 아메리칸항공, 유나이티드항공, 델타 항공 및 노스웨스트항공등 4개사이다. 이 4개사의 시장지분을 합하면 상위 10개사의 수송량의 64.3%가 된다. 이 표에는 나타나있지 않으나 규제완화정책 이전에는 메이저의 일원이었던 이스턴항공은 파산법의 적용을 받아 1990년에 운항이 정지되었다. 운항이 정지되고 있지는 않으나 거의 정지상태에 놓인 것은 팬암으로, 팬암은 콘티넨탈항공 및 TWA와 함께 파산법의 적용을 받았다.

한편 살아남은 10개사가 파산법의 적용을 받고있는데, 파산의 절차와 효과는 미국의 경우 매우 다르다. 미국의 파산은 연방파산법 11조에 의한 『프리패키지』¹⁾방식으로 기업과 채권자가 사전에 합의하는 경우가 많다.

일반적으로 기업의 파산은 곧 파멸적인 의미로서 파산후 재건까지 5년내지 10년이나 걸린다. 그러나 미국의 파산은 대부분의 경우 경영진은 그대로 기업내에 남아서 계속해서 회사재건을 담당한다. 설령 일시적으로 파산이 되더라도 기업내의 인재는 회사운영의 풍부한 지식을 가지고 있어서 그들이 남아있는 편이 외부사람이 새로이 경영을 맡는 것보다 능률적이다. 회사재건의 시간도 1~2년이라는 단기

1) 프리패키지: prepackage, 사전합의

로 끝날 것이라는 생각으로 많은 채권자는 이것을 지지하고 있다. 또한 프리패키지 방식에서는 사채는 주식으로 전환할 수 있으므로 부채가 소멸되고 재건도 빨리 진척된다. 기업의 자산은 파산법의 적용과 동시에 채권과 채무 모두 동결된다. 이 결과 항공회사로서는 무엇보다 중요한 항공기가 은행용자의 담보가 되어있어도 압류당하는 일없이 운항이 계속된다. 이 규정은 다른나라의 파산법보다도 기업에 보다 유리하다. 이스턴항공은 운항정지되었지만 이것은 수지의 악화 외에 노사관계가 타결될 수 없을 정도로 파멸적 상태였다는 것이 원인이다. TWA등 다른 3개사의 경우는 파산법이 적용되었다고 해도 미국방식의 재건 가능성은 남아있었다.

과점회사에 공통되는 특징은 허브·앤드·스포크를 최대한으로 활용하여 허브에서의 그 회사의 웨어가 압도적으로 크다는 것이다. <표-2>는 각 과점회사가 자사의 허브공항에 있어서의 웨어이다.

<표-2> 허브웨어 50%이상의 회사와 그 허브(1988년 통계)

회 사	허 브	웨어(%)
US 에어	필스버그	85%
T W A	센트루이스	83%
델타 항공	솔트레이크시티	80
노스웨스트 항공	미네아폴리스	78
콘티넨탈 항공	휴스턴	77
아메리칸 항공	글라스	64
노스웨스트 항공	디트로이트	60
아메리칸 항공	내슈빌	59
델타 항공	아틀란타	58
유나이티드 항공	시카고	51

(Airline Economics Inc.)

살아남은 각 항공회사는 그 허브에서 압도적 웨어를 확보하는 것이 중요하다. 왜냐하면 그것은 규제완화정책이 목표로 하는 여러 회사에 의한 자유공정한 경쟁 상태와는 정반대로 일부회사에 의해 허브를 중심으로 한 특정시장의 준독점적 지배이기 때문이다.

솔로몬·브라더스사의 줄리어스·마르포티스씨는 미국 사법부가 개발한

HHI(헬핀달 헬슈만 지수)를 이용하여 일부회사의 특정시장(허브)에의 지배상태를 분석하고 있는데 그 결과는 자유경쟁과는 매우 다르다는 것이 실증되고 있다. HHI는 한 산업에서의 시장의 경쟁상태를 측정하는데 사용된다. 어떤 시장에서의 전참가 기업 각각의 쉐어의 제곱의 합을 구한다. 합계가 1,000이하라면 그 시장에는 집중상태가 아닌 자유경쟁시장이라고 간주된다. 1,000에서 1,800 사이는 특정기업에의 집중은 있지만 자유경쟁이 침해받기에는 이르지 않았다고 간주된다. 1,800을 초과하면 그것은 특정기업에의 집중이 강하고 그 기업의 쉐어가 월등히 크기 때문에 이미 자유경쟁시장이라고는 생각할 수 없다. 마르포티스씨 산정의 HHI는 1978년의 874에서 1987년에는 1303으로 상승하였다. 그는 항공업계전체에 적용해서는 과점의 실태를 파악할 수 없다고 판단하여 상위 50개의 공항을 골라서 다시 측정해보았다. 결과는 놀랍게도 1978년에 이미 2239이며 1987년에는 3531에 달하였다. HHI는 특정공항에 한하여 적용하면 더욱 커진다. 아틀란타는 조지아주의 주도이며 개척시대, 남북전쟁시대부터 유서 깊은 도시로 델타항공의 본사 소재지이기도 하다. 아틀란타에서 델타항공의 쉐어는 1988년 통계를 보면 58%이며 나머지 쉐어 42%를 4개사에 균등하게 배분한다고 가정하자. 그러면 $HHI = 58^2 + 10^2 + 10^2 + 10^2 + 12^2 = 3,808$ 이 되어 최고 한계치인 1800을 크게 상회하고 있다.

항공업계의 과점상태는 미 사법부의 기준으로 보면 매우 진행되었다고 할 수 있다. (HHI에 관해서는 Wheatcroft & Lipon: European Liberalization & World Air Transport를 인용함)

III. 항공자유화의 영향

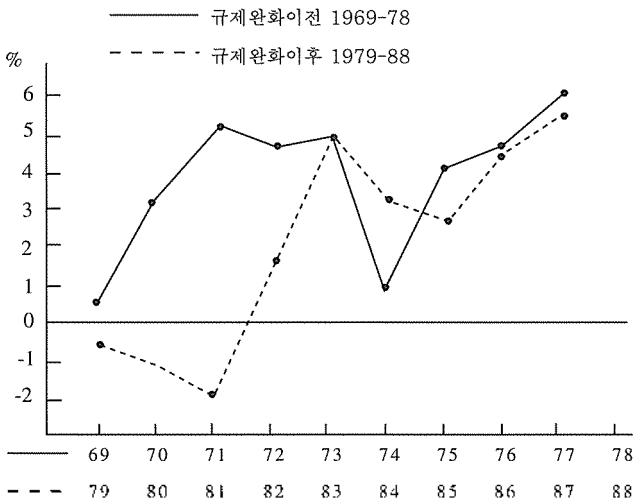
가. 경쟁의 격화와 효과

노선참가가 자유화되었기 때문에 많은 신규참가회사가 나타나 경쟁이 격화되었다. 신규참가회사는 당연히 새로운 운임과 서비스를 제공하여 기존시장에 파고들려 하였다. 한편 기존회사들은 노선면허와 운항자격의 기득권을 쥐고있다는 것만으로는 경쟁할 수 없으므로 신규참가회사에 대항하여 운임의 인하와 서비스 개선에 노력하게 되었다.

특히 운임에 있어서는 많은 할인운임이 설정되어 할인조건, 할인율도 다양하게 되었다. 예를 들면 뉴욕~샌프란시스코와 같은 간선의 경우는 운임의 종류가 50가

지 이상이 되는 것도 드물지 않게 되었다. 한국에도 할인운임제도는 있으나 정부의 인가제 하에서 종류도, 할인율도 한정되어있으며 또한 각 사가 거의 비슷비슷한 수준에 있으므로 미국과 비교해보면 극히 소규모이다. <그림-1>에서 보는 바와 같이 미국에서는 1986년 이후 할인운임이용의 RPM은 모든 RPM의 90%를 차지하고 있으나 한국의 국내선에서는 낮은 수준에 머무르고 있다.

(그림-1) 미국 정기항공회사 매상고 수익율



이처럼 풍부한 할인운임의 혜택을 받는 소비자는 많은 할인운임중에서 자신의 사정에 맞는 것 또는 다소의 불편을 감안하더라도 할인조건에 맞는 것을 선택하여 이용하게 되었다. 선택의 폭이 넓어진 것은 소비자 요구의 다양화와 일치하는 것으로서 규제완화정책의 평가를 높였다. 또한 운임종류의 다양화뿐만 아니라 기업 간의 경쟁격화로 인하여 운임인상이 곤란하여 운임수준은 낮게 억제되었던 것도 소비자이익으로서 평가되었다.

규제완화는 소비자에게 있어서는 환영받았지만 기업측으로는 극심한 시련이었다. 경쟁이 격화되는 가운데 항공회사는 가격인하 경쟁에 들어갔지만 할인운임 중에는 판매가격이 생산원가를 밑도는 것도 적지 않았다. 그러나 경쟁에서 이기기 위해서는 서비스수준을 내릴 수 없었으므로 이 부분에서의 경비절약은 불가능하였다. 또한 노선망의 확대에 의해 항공기를 구입하지 않으면 안되기 때문에 재정부담

이 커졌다. 최악의 예는 브라니프항공으로 노선망을 급격히 확대하였으나 불운하게도 제 2차 석유위기와 항공관제사의 파업으로 인하여 수요가 감소하였으며 수입이 경비증가에 미치지 못하고 결국 파산하게 되었다.

또한 브라니프항공 외에도 심한 경쟁에서 이겨내지 못해 경영실패로 파산법의 적용을 받기에 이른 것은 팬암, 이스턴항공, 콘티넨탈항공, TWA항공등 4개사에 이른다. 모두다 예전의 항공선도기업들이었으나 규제완화의 심한 경쟁속에서 후퇴하게 된 것이다.

규제완화에 따른 미 항공계의 격동을 상징하는 것은 이들 재무위기에 처한 각사의 자산처분이다. 통상 항공회사가 적자로 어려워지면 노선망을 축소하여 그 결과 남아도는 항공기를 처분하여 현금수입으로 한다. 그러나 규제완화 이후의 적자회사는 항공기의 매각만으로는 적자를 충당할 수 없었다. 항공기에 이어 부동산을 처분하였다. 전형적인 예는 뉴욕시 파크애비뉴의 팬암빌딩의 매각이다. 1960년대에는 뉴욕시의 명소이며 또한 미국항공계의 번영의 상징이기도 하였던 팬암빌딩이 소유자의 쇠퇴와 함께 다른 사람의 손에 넘어가게 되었다. 팬암은 또한 세계적인 호텔체인인 인터콘티넨탈 호텔을 산하에 소유하고 있었으나 이것도 드디어는 다른 사람의 손에 넘어가게 되었다. TWA의 힐튼·인터네셔널도 같은 운명을 걸었다.

1981년 브라니프항공이 남미선의 노선권을 이스턴항공에 매각했을 때에는 노선권의 매매라는 귀에 익숙치 않은 거래에 세계의 항공관계자들은 놀랐다. 그러나 최대의 노선권매매는 팬암에 의한 태평양선의 유니티드항공에의 매각이다. 노선권의 매매와 함께 태평양지역의 항공기, 인원, 지상시설도 모두 유니티드항공이 계승하였다. 태평양선은 오는 21세기에 가장 유망한 항공시장이라고 하나 이것을 처분하지 않으면 안되었던 팬암의 재무상황은 도산에 가까운 것이었다. 팬암은 그 후에도 노선권의 매각을 계속하여 유럽노선을 델타항공에 매각하고 마지막으로 남은 중남미노선도 파산법의 적용 하에 연방지방법원에 의한 경매에 붙여져 유니티드항공의 손에 넘어갔다. TWA도 유럽노선을 US에어에 매각하였다.

노선권 외에 환금 때문에 매각 처분한 것이 공항 터미널의 게이트(탑승구)이다. 게이트의 매매도 한국에서는 예가 없으나 제도가 다른 미국에서는 사유재산으로서 매매가 행하여졌다. 또한 공항의 발착대도 매매되었으며 특히 대공항의 발착대는 고가의 이권으로서 매매되었다.

그러나 이와 같은 영고성쇠에도 불구하고 규제완화 이후의 미항공계 전체에서의 매상고에 따른 수익률은 규제완화 이전과 비교하여 큰 차이는 없다. 규제완화 개

시 직후인 1979~1981년의 기간에는 수익률은 마이너스였으나 1982년부터는 플러스로 전환하여 그 수준도 규제 완화이전과 거의 동일하다. <그림-1> 1979~1981년의 기간에는 제 2차 석유위기에 의한 연료비의 상승, 수요의 감소와 항공 관제사 파업에 따른 운항의 축소로 인한 수입의 감소가 항공회사의 수지를 악화시켰다. 이 기간의 수익률 마이너스는 외부요인으로 인한 것이므로 규제완화 정책의 실패였던 것은 아니다. 제 2차 석유위기의 종결과 항공관제사 파업의 수습으로 1981년 이후의 이익률은 플러스로 전환되었다. 일부의 회사는 경영에 실패하였으나 대다수의 회사는 규제완화에 따른 경쟁에서 살아남았다.

규제완화정책의 본래 목적은 운항자격제한의 철폐, 시장참가의 자유화와 운임의 자유화로 인해 많은 기업이 경쟁하여 가격경쟁이 일어나 운임이 싸지고 또 상품이 다양화되어 소비자의 선택의 폭이 넓어진다. 또한 종래의 일부기업이 독점 또는 파점해 온 항공사업수익을 많은 기업이 나누어 갖자는 것이었다.

규제완화정책의 입안자들²⁾은 특히 경쟁의 효과를 기대하였다. 항공사업은 다음과 같은 특성이 있다.

- ① 지표수송과 달리 자연의 방해가 없다.
- ② 철도는 선로와 역사등의 설비투자가 필요하나 항공은 공항시설이라는 공공설비를 이용할 수 있으므로 항공사에 의한 독자적인 설비투자는 필요없다.
- ③ 정비와 공항서비스는 자영하지 않아도 되며 외주(外注)할 수 있다.
- ④ 항공기 리스(Lease)제도가 발달되어 있다.
- ⑤ 철수에 관해서는 매우 간단하다. 불필요하게 된 항공기는 중고시장에 내놓을 수 있으며 임대기는 돌려주면 된다.
- ⑥ 상품내용인 서비스는 균등화되어 있으며 경쟁수단은 운임뿐이다.

따라서 정부가 시장참가와 운임을 자유화하면 기대하는 자유경쟁이 실현된다. 또한 실제로 시장에 다수의 기업이 참가하고 있지 않다 하더라도 앞서 언급한 바와 같이 쉽게 신규 참가할 수 있는 성격을 지니고 있으며 정부의 정책도 참가를 자유화하고 있다면 항상 잠재적 경쟁자가 있기 마련이다. 기존의 기업은 이들 잠재적 경쟁자가 언제 시장에 참가할지 모르므로 항상 기업체질을 합리화하여 싼 운임으로 좋은 서비스를 제공하게 된다.

규제완화의 초기에는 확실히 많은 기업이 시장에 참가하여 극심한 경쟁이 일어

2) 알프레드 칸 CAB의장, 마이클 레빈 사업과장

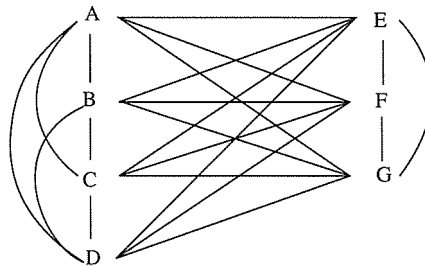
났다. 그러나 기존의 대기업은 후술하는 바와 같이 허브·앤드·스포크의 전개, CRS의 강화와 시장전개, 일드·매니지먼트, FFP와 같은 경쟁우위 대책을 내놓아 규제완화정책발족 10년 후에는 경쟁을 이겨냈다. 한편 신규참가자의 대다수는 사라져갔다. 항공업계에서는 과점화가 진행되어 규제완화정책의 입안자가 기대하였던 많은 기업이 자유롭게 활발히 경쟁하는 사회는 실현되지 않았다. 지금은 잠재적 경쟁자의 존재를 믿는 사람은 없다.

나. 허브·앤드·스포크 (Hub and Spoke)

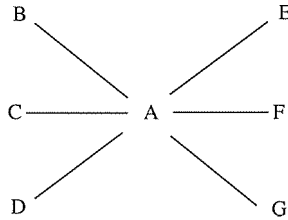
허브·앤드·스포크는 규제완화에 의한 격심한 경쟁 속에서 메이저 각사가 살아남기 위해 전개한 노선망의 재편성이다. 허브는 차륜의 축이며 스포크는 축에서 외곽으로 방사상으로 뻗은 가지이다. 메이저 각사는 규제완화가 시작되자 산업체제의 합리화 및 효율화를 위해 종래의 하나의 기지(基地)시스템을 개혁하여 복수의 운항기지를 설치하였다. 이들 운항기지를 접속지점으로 활용함으로써 같은 수의 기재와 인원을 사용하면서도 효율화를 달성하여 생산성을 향상시켰다. 허브·앤드·스포크는 CRS와 함께 메이저 각사가 살아남는데에 무엇보다 공이 컸던 전략이다.

초보적인 항공회사의 네트워크 시스템은 시티·페어 시스템으로 이것은 항공회사가 취항하는 도시를 2개씩 연결하는 단순한 시스템이다. 허브·앤드·스포크 시스템은 취항하는 도시군의 중심에 허브를 두고 그곳에서 다른 도시에 방사상으로 스포크를 설치하여 허브에서 갈아타도록 하여 각 도시를 연결하는 시스템이다. <그림-2>

<그림-2> 시티·페어 시스템³⁾



3) 7개 도시를 연결한 노선의 합계는 한 도시에서 나머지 6개 도시로의 노선이 각각 6노선이 되므로 $(7 \times 6) / 2 = 21$ 즉 21개 노선이 된다.

〈그림-3〉 허브·앤드·스포크 시스템⁴⁾

와 〈그림-3〉은 위의 두 시스템을 도식화한 것이다.

시티·페어에서는 각 도시는 직항으로 연결되므로 허브·앤드·스포크의 갈아타는 노선보다 비행시간이 짧으며 승객의 요구에 응하고 있으므로 이 점에서는 경쟁상 우위가 된다. 이에 비해 허브·앤드·스포크는 갈아타는 시간이 너무 많이 걸리는 단점이 있기는 하지만 뒤의 예처럼 21개의 노선을 겨우 6개의 노선으로 카바할 수 있으므로 사용기재 및 인원이 효율적으로 운영되어 좌석 킬로미터당 경비가 인하되므로 시티·페어보다 싼 운임이 가능하게 된다. 승객은 다소의 시간낭비가 있더라도 싼 운임쪽에 매력을 느끼므로 허브·앤드·스포크의 항공회사를 이용하게 된다.

노스웨스트 항공의 허브·앤드·스포크의 예를 보자. 허브는 미네아폴리스, 디트로이트, 멤피스의 세 공항이다. 노스웨스트 항공은 규제완화 이전에는 미네아폴리스가 주기반이었다. 이에 추가하여 새로이 디트로이트와 멤피스 두 공항을 허브로 하고 이들 세 곳의 허브에 기재와 인원을 배치하였다. 예를 들면 미네아폴리스에서 뻗어있는 스포크의 수는 30개 선이다. 멤피스 출발의 승객은 미네아폴리스 관내의 30개 공항으로 연락 가능하다. 각각의 중소도시 상호간의 수요는 항공기 좌석을 완전히 채울 정도로 많지는 않으나 허브로 복수개 도시의 수요를 집결하게 되어 멤피스로부터의 비행기는 만원으로 출발할 수 있다. 반대로 멤피스에서 뻗은 30개의 스포크에 있어서도 같은 집결방식으로 효율적 수송이 가능하게 된다. 게다가 스포크와 허브의 결합에 의해 노선의 수는 비약적으로 증가한다.

각 허브에는 일정 수의 비행기와 조종사 및 스텝어디스를 배치한다. 이들의 비

4) 7개 도시중 한 도시 A를 허브로 하고 나머지 6개 도시로의 노선을 설치하면 6개 노선이 된다. A에서 갈아타면 시티 페어의 21개 노선과 동등한 연락이 가능하게 된다.

행기와 인원은 스포크로 나뉘어져 운항을 담당한다. 이렇게 함으로써 기재, 인원의 유휴시간, 회항편이 적어져서 가동률이 향상되었다. 가동률의 향상은 단위원가(유효 톤킬로당 경비)⁵⁾의 인하로 연결되어 규제완화에 따른 운임자유화 속에서 가격경쟁력을 강화할 수 있었다.

허브로 지정된 도시는 중간규모의 도시가 많다. 규제완화 이전에는 항공회사의 기반은 본사가 있는 동일도시에 있었으며 그 도시들은 뉴욕, 로스앤젤레스, 시카고와 같은 대도시들이었다. 새로이 허브로서 지정된 도시는 이들 대도시와 비교하면 물가도 싸며 노동력도 풍부하다. 또한 이들 공항은 건설과 유지비용이 비교적 싸므로 착륙료도 싸다. 터미널과 정비시설의 용지비도 싸다. 중간규모 도시의 싼 물가는 항공의 원가인하에 한 몫을 담당하고 있다.

피플·익스프레스는 서비스의 간소화, 종업원 직종장벽의 폐지와 임시편의 증편 등 많은 새로운 방법을 동원하여 저운임을 가능하도록 하였다.

메이저는 즉시 이와 같은 새로운 방법들과 같은 수단을 취하지는 못했으나 허브·앤드·스포크라는 새로운 방법으로 효율적 대응을 하였다. 허브·앤드·스포크의 운영방식은 국제적으로도 좋은 평가를 받아 국제선에서도 많은 항공회사가 채용하고 있다.

다. 코드 셰어링(Code Sharing)

대기업의 과점화 과정에서 M&A에 준하는 효과를 갖는 것이 코드셰어링에 의한 중소 항공회사의 계열화이다. 코드 셰어링은 규제완화 이전에는 없었던 기업제휴방식이다. 즉 간선의 대기업과 지선(Feeder)의 중소기업이 동일 코드(편명)를 셰어하는 방식이다. 코드셰어링에 의해 지선도시는 간선도시와 직항 편으로 연결된 듯한 모양새를 띄나 실제로는 접속공항(Connection Point)으로 비행기가 바뀌어 승객은 갈아타지 않으면 안된다. 그러나 비행시간표와 CRS에서는 동일 편명으로 표시되므로 승객은 동일편이라고 받아들여지게 된다.

코드 셰어링에 의해 대기업은 지선로부터 또는 지선으로의 접속 수요를 독점한다. 지선측에서는 원래대로라면 접속지점에서 종료(Terminate)되었을 수요가 간선으로 연장되므로 영업상의 이점이 크다. 독점금지법은 자본의 합병, 생산카르텔, 가격카르텔로 연결되는 기업제휴는 배제하지만 다른 두 항공회사가 동일한 편명을

5) 1톤의 화물을 1킬로 미터 수송하는데 따른 경비

사용하는 것은 규제하지 않는다. 코드 셰어링은 간선과 지선 쌍방의 이해가 일치하므로 전국적으로 이용되었다. 더구나 코드셰어링에 의해 대기업은 점점 자기의 지배영역을 확대하여 과점화에 박차를 가하게 되었다.

1988년까지 성립된 주요 코드 셰어링의 간선회사와 지선회사는 <표-3>과 같다.

<표-3> 주요 코드 셰어링 회사

간선회사	지선(feeder)	접속공항
아메리칸항공	Metro Airlines Air Midwest Command Airways Wing West Simmons	Dallas/Fort Worth Nashville Boston & New York Los Angeles & San Francisco Chicago
콘티넨탈항공	Royale Rocky Mountain Mid Pacific Gull Air Britt PBA	Houston Denver Honolulu Boston Chicago Newark
델타항공	Atlantic Southeast Comair Business Express Skywest	Atlanta Cincinnati Boston Salt Lake City
이스턴항공	Metro Airlines Air Midwest Bar Harbour Britt	Atlanta Kansas City Boston Philadelphia
노스웨스트항공	Express Airlines Simmons	Minneapolis Detroit
팬암	Pan Am Express	New York & Washington
TWA	Air Midwest	St Louis
유나이티드항공	Air Wisconsin Westair Aspen Airways	Chicago San Francisco Denver
US에어	Henson Aviation CCAir Brockway Crown Suburban Pennsylvania Chautauqua	Baltimore Charlotte Syracuse Pittsburgh Pittsburgh Pittsburgh Pittsburgh

(Airline Economic Inc.)

라. 고정고객 우대제도 (FFP)

FFP (Frequent Flyers Program)란 승객이 항공권 구입과 동시에 이용 비행 거리에 따른 보너스 마일리지를 받게되는 것을 말한다. 이 보너스 마일리지를 가산해서 어느 수치가 되면 그 수치와 동등한 거리의 항공권을 무료로 받을 수 있다. 마일리지는 구입항공권의 거리의 50%, 100%, 또는 2배, 3배의 것도 있다.

회수할인제도는 항공뿐만 아니라 오랜 기간동안 철도와 버스에도 있었다. 규제 완화 정책하의 FFP는 할인제도의 한 종류이면서 동시에 고객을 자기 회사로 확보하고 웨어를 확대하는 효과가 있었다. 한국에서도 대한항공과 아시아나항공은 자기 회사의 고객을 회원으로서 조직화하여 탑승할 때마다 회원카드에 비행거리를 기록하여 일정한 거리(수치)에 달하면 경품을 주는 제도가 있다. 이 외에 주요 공항에 회원전용의 라운지를 설치하거나 호텔요금의 할인등도 있다. 그러나 경품이라 하더라도 물질이 풍부한 시대에는 개인의 필요와 기호에 적합할지 알 수 없으며 전용 라운지도 엘리트 의식에 호소되긴 하나 사람에게 따라서는 그다지 집착하지 않는다. 이같은 임시방편적인 수단과 비교하면 FFP는 무료항공권이라는 직접 캐쉬 벨류 (Cash Value)를 지닌 것으로서 효과는 훨씬 강하다.

FFP는 운임의 자유화로 각종할인운임이 등장함과 동시에 도입되어 호평을 받았다. FFP는 회사 비용으로 항공권을 구입하면서도 무료 항공권은 개인명의로 받는 출장이 많은 비즈니스맨들에게 있어 호평을 받아 왔다. 이러한 현상은 점점 확대되어 FFP에서 입수한 무료 항공권이 값싼 항공권 시장에서 판매되어 항공을 이용하지 않고도 캐쉬를 버는 사람까지 나타났다. 또한 자영업자의 경우에는 항공권 구입비는 소정의 정규운임 경비보다 낮게 들어 실제로는 할인권으로 여행하고 그 차액을 벌게 되었다.

FFP의 호평으로 각사는 모두 이것을 도입하여 할인경쟁과 마찬가지로 FFP경쟁이 출현하였다. FFP의 보너스마일리지는 처음에는 100% 또는 그 이하였으나 경쟁의 격화에 따라 차츰 확대되어 갔다. 1987년에 델타항공이 트리플 마일리지를 발표하여 경쟁은 절정에 달했다. 트리플이라는 것은 구입항공권 금액의 3배이므로 거꾸로 계산하면 75%할인과 같다. 이러한 과열상태 속에서 차차 반성의 목소리가 들려왔다. 과열된 FFP는 일드(Yield, 수익률)를 저하시킬 위험이 있을 뿐만 아니라 법률적 위험도 있었다. 즉 무료항공권이 남발되어 특정 편에 집중되면 무료수요에 전부 응할 수 없게 되는 우려가 있었다. 무료항공권이라 하더라도 그것

은 당초 항공권의 구입계약의 일부가 되므로 항공회사는 채무를 지게 된다. 미국의 법률은 공정거래의 입장에서 할인과 경품에 관해서는 제공기업은 그에 걸맞는 일정한 리저브(준비)를 하도록 하고 있다. 만일 FFP의 무료항공권이 대량으로 유통된다면 정부로서는 소비자보호의 입장에서 항공회사에게 일정한 공급력을 리저브로서 확보하도록 요구할지도 모른다.

경제적인 측면에서 보더라도 항공시장이 불황일 때에 FFP의 무료항공권이 이용되면 항공회사는 편을 운항하는 것이 적자를 증대시킬 뿐이라는 것을 알고 있으면서도 운항하지 않을 수 없다. 대량의 무료항공권은 불황시 편수감소에 의한 공급조정 기능을 불가능하게 하므로 이러한 면에서도 과열된 FFP에 대한 자기각성의 의견이 나왔다.

이러한 연유로 항공 각사는 FFP의 개선을 시작하였다. 우선 FFP의 적용기간에 제한을 두었다. 즉 여름방학, 레이버 데이⁶⁾(9월의 첫번째 월요일을 휴일로 하여 3일간 연휴를 주는 제도), 크리스마스와 같은 빅 시즌에는 FFP항공권은 사용할 수 없도록 하였다. 또한 예정 외의 분비는 시기에도 사용할 수 없도록 조건을 달았다. 그리고 노선에 따른 제한을 두어 혼잡한 노선은 제외하고 신규개설 노선이 라던가 부진한 노선에 한정하였다. 무료항공권이 값싸게 항공권 시장에서 나돌고 있는 것에 대한 대비책으로서 공항에서 승객의 본인확인을 강화하고 FFP승객 본인 이외의 이용을 엄격히 단속하였다.

이러한 조치는 백화점과 슈퍼에서 특매상품을 팔 때 그 갯수를 제한하거나 판매기간(시간)을 한정하기도 하는 것과 같은 방법이다.

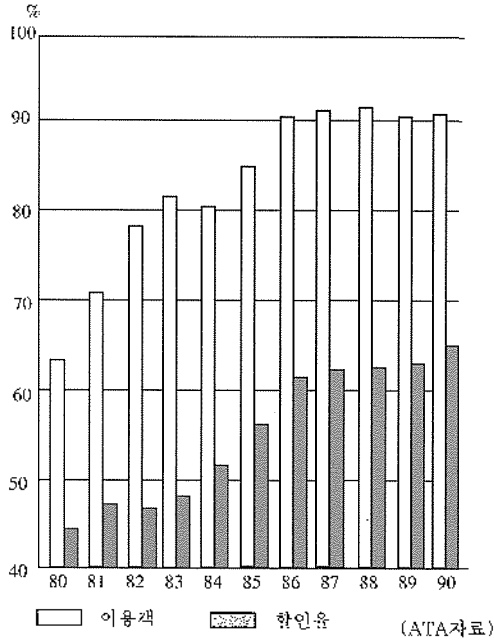
이와 같은 개선책으로 한때 과열상태에 있었던 FFP도 진정되었다. FFP는 그러나 폐지되고 있지는 않다. 소비자에게 인기가 있으며 기업도 자기회사 고객의 육성보호라는 목적으로 계속되고 있다.

마. 일드(Yield)와 인건비

<그림-4>는 1980년에서 1990년까지 기간의 할인운임이용객(좌측) 및 할인을(우측)을 나타낸 것이다. 할인운임이용객의 RPM(유상승객 마일)이 전 RPM에 대한 비율로 나타내지고 있다. 할인운임이용객 비율이 규제완화개시 이후부터 상승하여 1980년의 58%, 86년에는 90%에 달하고 있으며 다시 그 이후 1990년까

6) 노동절, 유럽에서는 5월 1일(May Day), 미국 캐나다에서는 9월의 첫째 월요일

〈그림-4〉 할인운임이용객과 할인율



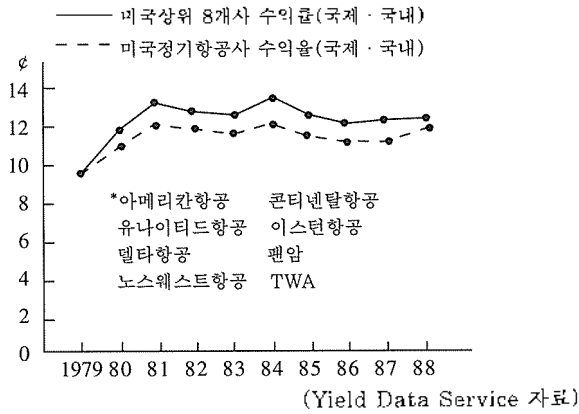
지 같은 수준을 유지하고 있다. 할인율도 같은 기간동안 42%에서 61%에 달하고 있다. 이 비율은 1986년의 수준에서 고정되어 90년대에도 크게 변하지 않을 것이라 보여진다.

이처럼 할인운임이용객 및 할인율의 증가에 따른 일드(투자수익률)가 어떻게 변화해 갔는지를 살펴보면 〈그림-5〉와 같다.

〈그림-5〉는 미국 상위 8개사 및 정기항공사의 1979년부터 1988년까지의 일드이다. 곡선이 나타내는 바와 같이 1979년에서 1981년까지 투자수익률은 조금 상승하였으나 1981년에서 1988년까지는 같은 수준을 유지하고 있다. 이러한 경향은 2개의 곡선에서 똑같이 나타나고 있다. 유일한 차이점이라고 하면 상위 8개사의 일드는 전 항공회사 평균치보다 조금 높다는 점이지만 변화의 경향 그 자체는 동일하다.

규제완화정책의 반대자들은 노선참가와 운임이 동시에 자유화되면 항공회사는 서바이벌(살아남기 위한 싸움) 때문에 다투어 운임인하를 단행하게 되어 그 결과 일드가 저하되어 회사수지는 악화될 것이라고 예측하였다. 그러나 이 예측

〈그림-5〉 미국 상위 8개사와 정기항공사의 투자수익률

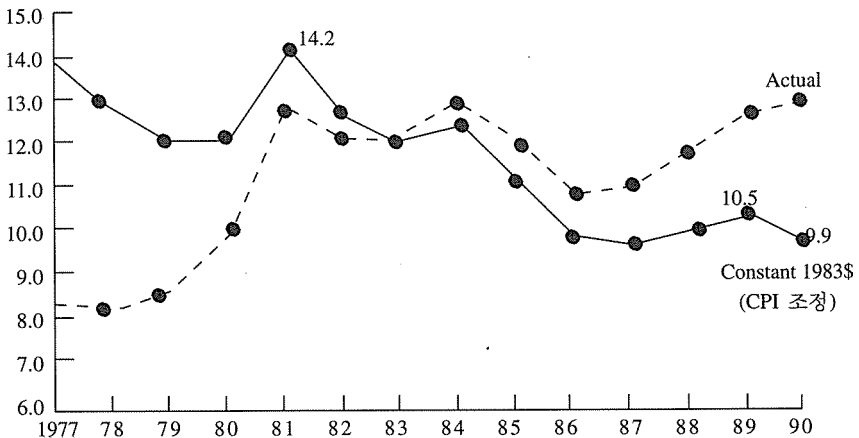


은 〈그림-5〉의 분석에서 보는 바와 같이 반드시 맞다고만 할 수 없다. 격화되는 경쟁 속에서 항공회사는 많은 할인운임을 도입하였지만 그것과 병행하여 일드·매니지먼트를 통하여 수익률을 저하시키지 않도록 노력하였다. 이러한 일드·매니지먼트의 효과로 1981년 이후 일드는 같은 수준을 유지하고 있다.

그러나 일드가 같은 수준을 유지하고 있다하더라도 그것은 절대치의 문제이다. 1981년부터 1988년까지의 CPI(소비자물가지수)는 조금씩 상승하고 있다. 그래서 일드를 CPI로 조정하면 상대적으로 일드는 내려가 하락률은 1978년부터 1990년까지의 기간에 22.2%에 이르렀다.〈그림-6〉

CPI를 조정한 수익률을 현상유지하기 위해서는 기본운임의 인상, 할인율의 축

〈그림-6〉 CPI 조정후의 투자수익률

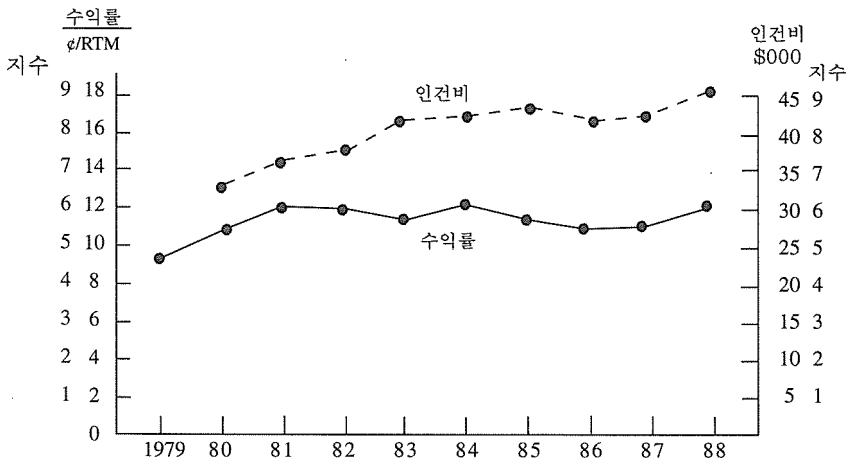


소, 일드·매니지먼트의 강화 등이 필요하다. 그러나 격화된 경쟁 속에서 이러한 시책을 행하는 것은 각 회사 모두 곤란해하고 있다. 기본운임의 인상은 일드 향상에 가장 효과가 있으나 경쟁 속에서 운임인상을 하는 것은 필연적으로 웨어의 저하를 초래하므로 선불리 단행할 수 없기 때문이다. CPI조정으로 일드를 완만히 저하시킨 것은 곧바로 소비자이익과 연결되므로 규제완화정책의 추진자들은 이러한 점에서 만족하고 있을 것이라 생각된다.

일드는 명목적으로 변함이 없고 CPI조정으로 하향 추세에 놓이게 되면 기업은 이익확보를 위해 경비를 절감하던가 생산성을 올리지 않으면 안된다. 그러나 연료가격은 국제석유시세가 지배하고 있으며 항공기 가격은 과점 메이커에 의해 지배되고 있다. 또한 생산성에 있어서는 이미 합리화가 이루어져 더 이상 향상의 여지는 없다. 그렇다면 유일한 관리가능 항목으로서 인건비를 생각할 수 있다.

〈그림-7〉은 1980년부터 1988년까지의 인건비의 변화를 나타낸 것이다. 참고로 명목투자수익률 곡선을 병기하였다. 인건비는 1983년까지는 상승하였으나 1983년 이후는 그다지 오르고 있지 않다. 1980년에서 83년까지는 30%의 상승이었으나 1983년에서 1988년까지의 상승은 8%에 그치고 있다. 규제완화 이전의 미 항공업계는 타 산업과 비교하여 임금이 높았다. 그러나 규제완화로 경쟁이 심해진 결과 이러한 전통적 특권은 시정되어 미국노동자에 있어서 항공업계는 더 이상 예전의 매력적인 직장이 아니게 되었다. 항공회사에서는 빈번히 임금삭감과 일시해고

〈그림-7〉 미국 정기항공회사 수익률과 인건비



(ATA자료)

가 행해지고 또한 특히 조종사에 대해서는 이중임금제를 채택하여 신입사원은 기존의 보수범위보다 한 단계 낮은 수준에서 채용되었다. 이 시스템은 즉시 효과는 없었지만 2년 내지 3년이 경과하여 높은 보수를 받던 조종사가 퇴직하고 그 직장을 낮은 보수의 조종사가 보충되게 됨에 따라 효과를 발휘하였다.

IV. 규제완화와 항공의 안전성

규제완화 반대론자는 안전성에의 악영향의 가능성을 지적하였다. 그들에 의하면 규제완화정책으로 경쟁이 격화되면 운항과 정비가 소홀해져 사고가 증가한다는 것이었다. 예를 들어 항공운항의 경우 경쟁이 격화되면 항공기의 가동률을 올리기 위해서 승무원은 더욱더 일하지 않으면 안된다. 그 결과 승무원이 피로해져 운항실수가 많아지게 된다. 항공정비의 경우 비행기에 고장이 발생하여도 경쟁상 할 수 없이 수리의 Carryover Standard(수리를 다음기회까지 연기해도 괜찮다는 허용기준)를 뛰어넘게 되므로 위험이 증가하게 된다. 사고는 특히 시장참가의 자유화로 인해 새로이 참가하는 항공회사에서 많이 발생한다는 지적도 있었다. 신규참가자는 우선 승무원이 새로운 노선과 공항에 익숙해져있지 않으므로 운항실수가 발생하기 쉽다. 일반적으로 새로운 회사의 정비공은 경험부족으로 숙련도가 낮다. 신규참가자는 자금면에서도 불리하여 중고기를 사용하는 경우도 있으므로 위험하다. 이상 몇가지 예를 들었으나 반대론자들은 이 이외에도 더 많은 위험성을 지적하고 있었다. 이러한 반대론은 미국 국내보다도 유럽, 아시아, 오세아니아의 항공회사 및 정부에서 강하게 나타났다.

규제완화 정책하에서 항공회사는 경비절감을 위해 운항과 정비가 소홀해져서 안전성이 저하된다는 의견에 대하여 규제완화정책의 입안자는 강경하게 반론을 제기하였다. 안전경시와 그 결과로 발생하는 항공사고는 경영상 치명적인 것으로 경쟁이 아무리 심하더라도 적당주의적 운항과 정비소홀은 생각할 수도 없는 것이었다. 규제완화정책의 입안자인 마이클·레빈도 규제완화는 완전히 경제적 문제로 FAA⁷⁾에서 정하는 기술상의 문제에는 조금이라도 영향을 주지 않는다고 말하며 안전경시 등은 생각할 수 없다고 강조하였다.

정부의 대응으로서는 규제완화는 CAB이 경제문제로서 행하는 것이며 항공의 안전은 FAA가 기술문제로서 행하는 것이라고 단언하였었다. 앞서 언급한 승무원

7) FAA: Federal Aviation Administration, 연방항공국

피로에 관해서는 FAA 규정을 초과한 시간을 근무해서는 안 된다. 정비의 문제도 FAA가 정한 Carryover Standard의 범위 내에서 운항과 정비가 이루어지면 문제가 없다는 태도였다. 신규참가자의 숙련도와 정비의 문제에 있어서도 그 회사의 승무원과 정비원이 FAA가 정한 라이선스를 갖고 있는한 문제는 없다고 하였다. 이것들은 모두 객관적으로 규정한 기술적 기준으로 경제 문제인 규제완화정책이 이 영역을 침범하는 일은 결코 없다는 생각에서이다. 다만 FAA는 Safety Margin(실제의 안전수준과 법이 정한 안전의 한계와의 차)이 감소하는 일은 있을수도 있다고 하였다. 그러나 Safety Margin이 감소하여도 안전한게 안에 있는한은 법률적으로 어떠한 하자도 없으며 FAA로서 그 회사의 운항을 정지시키는 일은 하지 않는다고 말하였다. 중고 비행기에 대해서도 그것이 소정의 내공(耐空)증명을 갖고 있는 한 위험하다고는 판단할 수 없다고 하였다.

이 논쟁의 귀결은 <표-4>에서 보는 바와 같이 사고건수 및 사고율에서 확연히 드러난다. 1980년에서 1990년까지 출발회수는 540만 회에서 690만 회로 40% 증가하였다. 그러나 사고건수는 이 기간동안 거의 변함이 없다. 사고 사망자수는 비행기 한 대당 승객수가 B-737이 200명, B-747이 400~500명이라는 점을 고려하면 사망자가 여러 해에 200명대에 있다는 것은 사고건수와 마찬가지로 사고

<표-4> 미국 정기항공회사 사망사고 통계

연도	출발회수	미국	세계	미국	세계	출발회수 10만당 사고율
		사고건수	사고건수	사망자	사망자	
1980	5.4	1		1		0.000
1981	5.2	4	21	4	362	0.077
1982	5.0	5	26	235	764	0.081
1983	5.0	4	20	15	809	0.079
1984	5.4	1	16	4	223	0.018
1985	5.8	7	22	197	1066	0.120
1986	6.4	3	17	5	331	0.031
1987	6.6	5	25	231	887	0.061
1988	6.7	3	28	285	729	0.030
1989	6.6	11	27	278	817	0.166
1990	6.9	6	25	39	495	0.087

사망자수도 거의 변함이 없다는 것을 말해준다. 따라서 출발회수가 증가하였으나 사고건수 및 사고사망자수가 큰 변화를 보이고있지 않으므로 안전성은 상대적으로 향상되고 있다고 할 수 있다.

사고건수 및 사고사망자는 같은 기간의 세계항공계의 숫자를 보더라도 동일한 추세에 있다. 이 기간에 규제완화정책을 택한 것은 미국뿐이므로 사고의 발생상황(그것은 거의 변함없다)이 세계의 경향과 거의 동일하므로 규제완화정책의 결과 안전성이 저하되지 않았다는 것을 입증한 셈이 된다.

한편 사고는 신규참가자에 많다는 예측에 관해 살펴보면 신규참가자로서 큰 사망사고를 낸 것은 워싱턴시 포트마크강에 추락한 에어플로리다의 사고를 들 수 있다. 이 사고는 동절기 강설때의 워싱턴공항의 상황에 익숙치 못한 에어플로리다의 조종사 실수에 의한 것이었으나 사고현장이 항공정책을 입안·심의하는 국회의사당과 매우 가까운 곳이었으므로 규제완화정책과 관련지어 심리적 불안을 끼쳤지만 실질적인 영향은 없었다. 에어플로리다는 사고당시 재무위기가 심각하여 그 장래가 염려되었지만 1985년 미드웨이항공으로 흡수되었다.

미국의 항공규제 완화정책은 항공역사상 획기적인 조치였다. 또한 항공의 안정성 결여에 대한 우려의 목소리에도 불구하고 오히려 안정성이 확보 내지 향상되었으며 항공의 자유화에 결정적으로 기여하였을 뿐만아니라 향후 항공정책에도 중대한 영향을 끼쳤다고 할 수 있다. 더 나아가서 세계 항공계에도 선도적이며 긍정적인 영향을 주었다고 평가되고 있다.

[참고문헌]

1. 杉浦一機, 最新航空事情大研究, 草思社
2. 坂本昭雄, 現代空運論, 成山堂
3. 川口 滿, 21世紀の航空政策論, 成山堂
4. R. Doganis, *Airport Business*
5. Chris Ellis Hamly, *The World of Aviation*
6. Jone W. R. Taylor and Kenneth, *History of Aviation*
7. R. E. G. Davies, *Airlines of the United States since 1914*
8. James Gilbert, *The Great Planes*