

캐나다와 호주의 항공정책

이 상 호*

〈 목 차 〉

- | | |
|---------------------------|-----------------------|
| I. 캐나다의 역사적 배경 및 항공정책 | III. 호주의 항공정책 |
| 가. 역사적 배경 | 가. 퀴타스항공과 오스트리안항공의 합병 |
| 나. 규제완화정책 | 나. 민영화의 포석과 합병의 효과 |
| 다. 항공사업의 재편성 | 다. 퀴타스항공의 국제선 복수노선화 |
| II. 에어·캐나다와 CAI의 합병 협상 과정 | IV. 호주항공과 뉴질랜드항공과의 관계 |
| 가. 에어·캐나다와 운임제도 | |
| 나. 에어·캐나다와 합병 협상 과정 | |

I. 캐나다의 역사적 배경 및 항공정책

캐나다는 인구는 많지 않으나 다른 선진국과 비교하면 국토가 넓어 항공수송은 국내수송 중에서 가장 중요한 교통수단이며 그 역사도 길다. 캐나다는 미국과 국경을 접하고 있으므로 언어적·문화적으로 영어권에 속하며(퀘벡주는 제외), 미국 정치·경제의 영향을 받기 쉽다. 따라서 미국에서 1978년 이후 진전된 항공의 규제완화정책은 캐나다의 항공정책에도 커다란 영향을 미쳤다. 그러나 미국의 규제완화정책이 그대로 적용된 것이 아니고 캐나다 고유의 방식으로 조정되어 독자적 길을 걷고 있다.

* 세종대학교 항공우주연구소 소장

가. 역사적 배경

캐나다에는 2개의 항공회사가 있다. 하나는 국가소유(國有)의 트랜스·캐나다 항공으로 현재의 에어·캐나다항공이다. 다른 하나는 철도, 해운, 광산, 무역업을 운영하는 캐나다 태평양 그룹 중의 항공부문인 캐나다 태평양 항공으로 현재의 CP에어이다. 에어·캐나다항공은 국내항공의 대부분을 지배하였고, 국제선으로는 유럽노선을 운영하였다. 캐나다 태평양 항공은 국제선을 주체로 하여 아시아·남미의 전 노선 및 유럽선의 일부를 운영하였다.

국내항공은 에어·캐나다의 독점운영분야로, 캐나다 정부는 간선을 同社의 독점으로 하고 몇몇 지역항공회사를 에어·캐나다의 지선(feeder)과 같은 형태로 인정해 왔다. 1959년 캐나다 정부는 캐나다 태평양항공에 국내노선인 밴쿠버~몬트리올 노선의 면허를 부여했다. 이것이 부분적이긴 하지만 항공노선 자유화의 시작으로, 그 이후 서서히 캐나다 태평양 항공이 에어·캐나다와 국내선시장에서 경쟁하게 되었다.

1967년 국가수송법이 개정되어 종래 노선면허를 관리해왔던 ATB(항공수송협회)가 폐지되고 ATC(항공수송위원회)가 노선면허를 관리하게 되었다. ATC는 기존의 항공정책을 유지하는 한편, 대륙횡단의 간선은 에어·캐나다와 CP에어의 2개社로 한정하고 많은 지역항공회사는 간선에 대한 지선의 역할을 해야 한다고 규정하였다.

나. 규제완화정책

1987년 국가수송법이 다시 개정되어 ATC가 해산되고 ATC가 그때까지 관장하고 있던 노선면허 및 운임인가제는 폐지되어, 캐나다의 국내항공수송에 자유경쟁체제가 도입되었다. 이것은 미국의 규제완화정책이 캐나다에게로 파급되어진 결과로 보여진다. 단지 캐나다 정부는 북부의 북극해에 가까운 인구과소(過疎)지역에 대해서는 항공이 갖는 중요한 역할을 고려하여, 항공사업의 보호정책을 유지하고 있다.

다. 항공사업의 재편성

1980년대는 규제완화정책의 진행과 함께 캐나다의 중소항공회사가 에어·캐나다 및 CP에어의 2개 세력으로 통합되어 갔다.

에어·캐나다는 그 산하에 에어·캐나다 커뮤터를 비롯해 5개社를 두었으며

CP에어는 우선 EPA를 비롯 3개社를 합병하고 다시 트랜스에어와 합병한 PWA에 흡수되었다. 합병 후의 새로운 회사이름은 CAI(캐나다 국제항공)가 되었으며, CAI는 커뮤터¹⁾ 외 6개社를 산하에 두었다. 마지막으로 CAI는 차터²⁾ 전문회사인 와드·에어를 합병하였다.

이들 합병과 통합은 어떤 경우에는 코드쉐어링³⁾으로, 다른 경우에는 시장개발협력협정의 형태로 진행되었다. 물론 주식의 일부 취득도 있었다.

기업합병에 따른 캐나다항공계의 재편성과 병행하여 캐나다 정부는 에어·캐나다의 일부주식을 민간에게 매각하여, 부분적이거나 同社의 민영화가 시작되었다.

앞서 언급한 항공사업의 재편성 중 무엇보다 중요한 변화는 PWA에 의한 CP에어의 흡수이다. CP에어는 그 전신인 캐나다 태평양항공의 社名으로 캐나다 태평양 그룹의 항공부문으로서 설립되었다. 同社는 오랫동안 국제선에서 내셔널·캐리어의 지위를 획득하려고 열심히 노력하였다. 극동 및 남미에서는 그 지위를 확보하였으나, 유럽노선에서는 국영의 에어·캐나다에게 밀려, 런던노선의 지정기업이 되지 못하였다. 국내선에서는 에어·캐나다와 함께 간선회사의 지위를 획득하였으나 후발기업으로서의 시장점유율은 항상 2위였다. 국제·국내선에서 별다른 진전을 보지 못하고 앞날에 대해 불안감을 느끼고 있었던 CP에어에 PWA로부터 매수의 제언이 들어오고, 결국 이 제언에 응하게 되었다. CP에어는 캐나다 태평양 그룹에서 이탈하여 캐나다 태평양 그룹의 항공부문으로서의 긴 역사에 종지부를 찍었다. 합병된 새로운 회사의 이름은 Canadian Airlines International(CAI)이다. PWA는 CP에어를 흡수하기 이전에는 작은 회사였으나 흡수에 의해 CP에어의 국제·국내선을 승계하고, 다시 1989년 캐나다에서 큰 규모의 차터 전문회사인 와드·에어를 합병하여 현재 국내선에서 42%의 시장을 점유하고 있다.

-
- 1) 커뮤터 (Commuter): 소형항공기 사용을 조건으로 부정기 사업면허를 가지고 있는 기업에 제한없이 정기와 유사한 노선운영을 허용. 주로 단거리 노선에 취항.
 - 2) 차터(Charter): 전세항공3) 코드 쉐어링(Cord Sharing): 간선의 대기업과 지선의 중소기업이 동일 코드(편명)를 쉐어하는 방식
 - 3) 코드 쉐어링(Cord Sharing): 간선의 대기업과 지선의 중소기업이 동일 코드(편명)를 쉐어하는 방식

II. 에어·캐나다와 CAI의 합병 협상 과정

가. 에어·캐나다와 운임제도

에어·캐나다는 국영항공으로 설립되어, 라이벌인 캐나다 태평양항공(후의 CP 에어)보다 국제선이나 국내선에서 있어 운항노선면허 취득에 우선권을 부여 받아왔다. 캐나다의 국가수송법이 개정되어 규제완화정책이 취해짐과 동시에, 캐나다 정부는 同社의 민영화를 단행하였다. 1988년 캐나다 정부는 보유하고 있는 에어 캐나다 주식의 45%를 민간에 매각하였다. 그러나 이 매각에 있어서는 1인당 소유 주식 한도는 민간매각주식의 10% 이내로 하고 외국법인과 개인주주는 25% 이내에서 소유를 제한하는 제약이 따랐다. 외국인 주주에게 이와같은 제약은 에어·캐나다의 배당과 증자(增資) 등에 있어 불이익을 줄 수 있는 요소일 수 있다.

캐나다의 항공규제완화정책은 미국의 규제완화정책에 자극받은 것이다. 그러나 운임제도에 있어서는 미국이 완전한 자유화를 이룬 것에 비해, 캐나다에서는 약간의 보류조항이 있다. 캐나다의 개정 국가수송법에서는 운임은 원칙적으로 자유이지만, 어떤 노선이 독점에 가까운 상태에서 한 회사가 부당하게 높은 운임을 책정하려고 하면 정부는 이것을 기각할 수 있도록 되어 있다.

복수의 회사가 취항하는 일반노선에서는 원칙적으로 운임은 자유화되어 있다. 그러나 이 일반노선에서도 부당하게 높은 운임이 책정될 때에는 정부는 소비자 보호를 위해 공정거래법을 적용하여 반대의견을 표명할 수 있다.

나. 에어·캐나다와 CAI의 합병 협상 과정

에어·캐나다는 캐나다의 항공업계는 통합되어야 한다는 주장을 계속해 왔다. 에어·캐나다는 캐나다의 항공시장은 항공 2社가 병존하기에 충분한 규모가 아니며 만약 에어 캐나다와 CAI가 합병하여 하나의 회사가 된다면 중복되는 노선을 정리하여 기체, 인원을 효율적으로 운영할 수 있다고 하였다. 따라서 경비도 절감할 수 있다고 했다. 국경 너머의 미국에서는 항공기업의 과점화·거대화가 진행되고 있으며, 만일 캐나다의 항공업계가 현 상태에 머무른다면 결국에는 미국의 거대항공기업세력과의 경쟁에서 뒤지는 않을까라는 우려를 하고 있었다. 캐나다의 인구는 2,300만명으로 이것은 미국의 인구의 약 10분의 1인 캘리포니아주의 인구와 같다. 국토는 천만평방 킬로미터로 미국과 거의 같지만 북부는 북극해에 가깝고,

인구도 적으며 도시다운 도시도 없다. 항공노선을 보면 가로로 길게 뻗어서 밴쿠버에서 몬트리올의 대륙횡단 간선을 축으로 하며, 여기에서 가지가 뻗어나온 것 같은 로컬선이 지선(feeder)으로 발달되어 있다. 미국의 항공노선은 국토가 정방형으로 인구, 도시의 분포도 광범위하며, 한쪽으로 치우침이 없어 허브·앤드·스포크의 노선망이 적합하며 주요 항공사는 각각의 허브를 형성하고 이것을 중심으로 스포크를 구성하고 있다. 캐나다는 허브·앤드·스포크방식은 부적합하며 대륙횡단 간선에 한 개 회사만 있으면 충분하다. 캐나다의 국가 수송법이 개정되어 항공의 규제완화가 시작된 1988년 이후 에어·캐나다와 CAI는 치열한 경쟁을 계속해 왔지만 그 결과는 공급 과잉과 수익율의 저하만을 초래했다. 이에 따라 兩社는 경영부진에 시달리게 되었다. 1990년에는 두 항공사의 적자 합계가 4천만 캐나다 달러에 달했으며, 걸프전쟁 이후 불황을 겪었던 1991년에는 5억 5천만 캐나다 달러의 적자를 보였다.

이러한 역경속에서 에어·캐나다는 1991년 CAI에게 합병을 제안하였다. 에어·캐나다는 兩社와 CAI의 생존의 길은 합병밖에 없다고 CAI를 설득하였다. 그러나 CAI는 에어·캐나다와의 합병보다 아메리칸항공과의 제휴를 계획하였다. 이 제휴는 합병이 아니라 아메리칸 항공이 CAI의 자본의 25%를 취득하는 것으로서, CAI는 자금 및 경영 협력으로 아메리칸항공의 힘을 빌리는 방식이었다. 에어·캐나다는 이에 대해 캐나다의 항공계가 일원화되는 것이 이른바 메이드·인·캐나다 정책에 부합하며 미국의 거대자본의 도입은 망국적 행위라고 비난하였다. 캐나다 정부는 규제완화정책으로 인해 항공계를 직접 통제할 수 있는 권한은 없지만 에어·캐나다의 메이드·인·캐나다 정책을 지지하였다. 현재의 국제 항공에서 캐나다의 지리적 위치는 유럽과 중남미 및 극동과 북남미를 연결하는 허브이며, 이같은 장거리 수요를 흡수하고 있다. 그러나 CAI가 아메리칸 항공의 영향력 하에 들어가면 CAI의 허브의 가치는 상대적으로 하락한다. 캐나다 정부의 메이드·인·캐나다 정책은 이같은 국제 노선망에 관한 전략적 판단에 따른 것이다.

CAI는 에어·캐나다의 제의에는 동의하지 않았다. CAI는 캐나다 태평양 항공 시대부터 에어·캐나다를 라이벌로서 경쟁해 왔던 역사가 있으며, 임원 중에는 라이벌과의 합병을 원하지 않는 사람도 적지 않았다. 그와 동시에 만일 합병한다고 하면, 兩社가 50 : 50의 대등한 합병이 아니라 현재의 兩社의 자산 상태로 볼 때 65 : 35가 될 가능성이 있으며, 이 비율로는 CAI는 에어·캐나다에 흡수될 것이라는 예측도 있었다. 제 2의 반론은 노동조합에서 일어났다. 합병은 兩社의 생산조

직의 합리화가 목적이므로 필연적으로 인원 정리와 연결된다. 인원 정리의 규모는 노동조합의 계산으로는 1만명을 넘을 것으로 예측되었다. CAI는 복수의 노동조합을 갖고 있으며 그 중 하나는 기업을 지키기 위해서 자사주 구입운동을 전개한 적도 있었다. 이 운동은 소속 노동조합원뿐만 아니라 CAI의 거점인 캐나다 서부의 항공 관계 기업·관광산업·일반 시민까지 나서서 「CAI를 지켜라」라는 슬로건을 내걸게 하는 파장을 일으켰다.

이러한 CAI 지키기 운동에 동조하지 않았던 직원도 있다. 그들은 CAI의 現狀 및 그것을 둘러싼 북미항공계의 움직임으로 보아 CAI 단독으로는 생존하기 곤란하다는 판단에 따라, 다른 기업과의 제휴가 필요하다는 냉정한 태도를 취했다. 이 그룹은 제휴한다고 하면 언제 어떻게 변할지 모르는 외국 세력보다 설령 과거의 라이벌 관계의 감정적 문제는 있다하더라도 메이드·인·캐나다로 일치 단결하는 것이 옳은 선택이라고 하였다. CAI의 예약 발권 부문의 노동조합은 소수이기는 하나 이러한 의견으로, 자사주 구입 운동에는 참가하지 않았다.

그러나 이러한 운동에도 불구하고 1992년 9월 CAI는 에어·캐나다의 제안을 받아들여 합병협정 체결을 결정하였다. 합병의 형식으로서 兩社는 새로운 회사를 설립하고 이 新회사의 주식을 兩社가 나누는 것으로 하였다. 新회사는 兩社의 지주 회사가 되고 통합 경영권을 갖는다. 兩社의 노선은 국제·국내 노선에서 중복을 피해 정리를 하고 社名과 기재의 마크 등은 종래대로 유지한다.

지지부진하게 2년에 끝냈던 합병 협상에서 갑자기 CAI가 합병을 받아들인 것은 同社의 경영 상태가 이를 더 늦출 수 없을 만큼 어려워졌기 때문이다. 1992년 들어 에어·캐나다와의 합병 협상이 확실하게 되자 CAI의 예약은 눈에 띄게 감소해 갔다. CAI의 경영진은 최악의 조건에서도 同社는 1993년 봄까지 살아남을 수 있다고 생각하였으나, 에어·캐나다와 아메리칸 항공과의 협상이 진전됨에 따라 이용자의 CAI 이탈이 눈에 띄게 되었다. 1992년 여름에는 상황이 더욱 악화되어 CAI의 하루 적자는 70만 캐나다달러에 달한다고 보고되었다.

이러한 CAI의 상황을 보고, 캐나다 정부는 구제책을 내놓았다. 정부는 CAI의 에어버스 A 310-300 3대를 사들이고 CAI에게 일시적이지만 캐쉬 플로(Cash Flow)에 도움을 주었다. 이 에어버스 3기는 CAI가 차터(전세기) 전문 회사인 워드·에어를 합병했을 때에 인계받은 것이다. 그러나 차터 사업의 부진으로 3대의 비행기는 운항되지 않았고 지상에 계류된 채 방치되고 있었다. 정부는 CAI의 구제책으로는 에어·캐나다와의 합병이 가장 바람직하다고 생각하고 있었지만 그것을

강제할 수는 없었다. 따라서 차선책으로 에어버스 3대 구입을 선택하였다. 그러나 이러한 정부의 행동은 CAI의 재정상황악화를 공인하는 결과를 초래하였다. 어드벤스·북킹(수개월 앞의 비행便의 예약 : Advance booking)의 감소는 이 구체책이 확실시 되자 더욱 심화되었다.

한편 에어·캐나다는 CAI가 합병제안을 받아들이기 쉽도록, 당초의 합병비율 65 : 35를 완화하여 이를 60 : 40까지 끌어내리는 조정안을 내놓았다(최종적으로는 에어 캐나다의 지분이 60%를 조금 상회하는 수준에서 결정되었다.). 또한 인원 정리에 관해서는 합병하면 만명이 인원정리된다는 소문을 부정하고, 현재의 계획으로는 6000명 정도라고 발표하였다.

CAI는 대외적으로 은행의 융자 한계도 남아 있으며 회복의 전망이 있다고 하였으나, 융자 한계도 거의 한계에 달하고 있었다. 최후의 희망으로 연방정부와 주정부에 채무보증을 의뢰하였으나, 이것이 거부된 것은 7월말의 일이다. 또한 이 시기에 CAI는 우선주(優先株)의 배당정지를 발표하였다. 우선주는 보통주와 달라서 수지가 적자일 때에도(배당이익이 나오지 않을 때에도) 배당을 하지 않으면 안된다. 우선주에의 배당정지는 회사가 파산상태에 가깝다는 것을 나타내는 것이다. 이와 같은 상태에서는 은행융자도 얻을 수 없게 된다. 노동조합은 조합원들에게 열심히 자사주 구입을 호소하였으나 이것도 생각처럼 잘 되지 않았다. CAI는 구체 불가능 상태에 빠졌다. 9월 9日 CAI의 지주회사 PWA는 에어·캐나다의 합병제안 수용을 결정하였다.

CAI의 합병수락과 동시에 에어·캐나다는 협조융자 1억 캐나다달러를 결정하였다. CAI의 채무는 신설의 지주회사에게 인계되어서, 형식적으로는 CAI의 채무는 없어지게 되었다. 채무를 부담하게 된 지주회사가 결국은 증자(增資)가 필요하게 되는 것은 명백하였다.

그러나 결국 CAI의 합병수락에서 1개월 밖에 지나지 않은 11月 4日, 兩社의 임원회는 兩社 대표가 협의하여 작성한 합병의 실행계획을 각하하였으며, 합병협상은 성립되지 않았다. 구체적인 계기는 실행계획 중에 담겨진 CAI의 채무 77억 캐나다 달러의 처리문제에 대하여 에어·캐나다의 임원회가 난색을 표했기 때문이라고 전해지고 있다. CAI가 에어·캐나다의 합병안 수락을 발표한 시점에서 이에 대한 앞날을 우려하는 목소리가 있었다. CAI의 채무가 거액이기 때문에 연방정부 및 주정부가 합병계획에 재정적 지원을 하지 않으면 합병은 성립하지 않을 것으로 보여졌다. 즉 CAI의 채무는 CAI, 에어·캐나다가 합동으로 설립하는 지주회사가

인수하기로 하였기 때문에, 그 新회사는 증자나 또는 그 외의 방법으로 자금 동원을 해야만 할 필요는 여전히 남아 있었다. CAI는 77억 캐나다달러의 채무를 변제할 자금이 캐나다 국내의 자금시장에서는 통상의 수단으로 해결 불가능하기 때문에 에어·캐나다와의 합병을 결정한 것이다.

CAI와 에어·캐나다의 합병협상이 결렬되었기 때문에, CAI의 모회사인 PWA의 파산적용신청의 가능성도 나오게 되었다. CAI의 채무변제를 위한 자금조달이 한계에 다다르게 되고 합병협상 또한 결렬된 상태에서, 파산법적용은 당연한 결과일지도 모른다. 또한 일부에서는 파산법의 적용과 병행하여 CAI는 대평양노선의 권리를 에어·캐나다에 매각할지도 모른다는 관측도 나왔다.

Ⅲ. 호주의 항공정책

가. 퀴타스항공과 오스트라리안항공의 합병

호주연방정부의 키팅수상은 1992년 6월 2日, 국영 국제선 항공회사 퀴타스항공이 같은 국영의 국내선 항공회사 오스트라리안항공을 매수하는 것을 허가하고, 합병후의 국영항공회사의 주식 100%를 민간에게 매각하는 계획을 발표하였다. 당초 주식매각 비율이 70%로 결정되었으나, 그후 100%로 확대되었다.

다음날 연방정부와 퀴타스 사이에서 오스트라리안 항공의 매매계약이 조인되었다. 국영항공회사 민영화의 방침은 1990년에 발표되었고, 퀴타스항공 주식의 49%와 오스트라리안 항공 주식의 100% 매각 계획은 이듬해부터 시행되었다. 그러나 주식시장의 침체로, 정부가 기대한 만큼의 수입을 얻을 수 있는 전망은 희박하였다.

호주의 주식시장에서 매각주 전부가 소화될 것인지도 의심스러웠다. 그래서 정부가 제안한 방안이 Industry Sale 또는 Trade Sale이라고 불리는 방식이다. 두 항공사 각각의 기업으로서의 가치(노선권과 영업권도 포함해서)보다, 이 두 항공사의 제휴관계를 통해 기업의 가치를 높임으로써 항공기업을 시장가격 이상으로 판매하려는 것이다.

이러한 방안에 대하여, 처음에는 다수의 항공회사가 관심을 나타냈지만, 본격적인 관심과 자금력을 지닌 기업은 적었다. 1992년 2월말 키팅 수상이 발표한 新항공정책은 항공자유화에 의해 호주의 항공업계를 진흥시킬 것을 목적으로 하고 있었다. 이에 따라 국영항공회사의 가치가 올라가는 것도 기대하고 있었다. 매각일정이 수차례 연기된 끝에, 호주정부는 兩社주식의 입찰참가 의사표시 한도를 4월말

까지로 정하고, 취득 희망자 검토에 들어가 있었다.

2月末에 발표된 新정책의 중요한 항목의 하나는, 호주에 적을 둔 항공회사간의 주식취득을 허용한 것이다. 국영 2社의 주식매각 방침이 나왔을 때부터, 兩社는 서로 상대방의 주식 취득을 희망한다고 발언했었다. 兩社는 2월말의 新정책을 환영하고 4월말의 신청마감에는 兩社 모두 상대측의 주식취득 희망을 정부에 신청하였다.

나. 민영화의 포석과 합병의 효과

5월말 퀸타스항공에 의한 오스트라리안 항공 매수허가 방침이 발표되었을 때, 키팅수상은 퀸타스의 제안을 환영하였다. 지금까지 일관된 호주의 항공정책은 국제선은 퀸타스 1개 社에 한정되었고, 그 대신에 퀸타스는 국내선을 전혀 갖고있지 않았다. 그 퀸타스가 국내선의 오스트라리안 항공을 매수하면, 국제선과 국내선을 모두 갖춘 강력한 기업이 되며, 게다가 규모 2위의 안sett항공과는 수송량 규모 5배의 격차를 보이게 된다.

즉, 兩社를 합병하여, 기업의 가치를 높이는 것이 이 계획의 주된 목적인 것이다. 퀸타스의 주식 49%매각 방침이 결정되었을 때, 同社의 경영진과 정부는 매각수입을 10억 오스트라리아달러(A\$)로 추산하였다. 그러나, 이것은 희망적인 견해에 불과했으며, 1991년 말 시점에서의 일반적인 견해는 매각수입이 5억 A\$정도로 예상되었다. 퀸타스는 오스트라리안 항공의 매수를 위해 4억 A\$를 차입에 의해 조달해야 했으므로 이것에 오스트라리안 항공의 채무를 합치면 채무의 합계는 53억 A\$에 달하였다.

민영화가 되면 차입에 대한 정부의 채무보증은 없어지므로, 그 후의 차입능력을 확보하기 위해 주식매각 전에 퀸타스의 채무를 줄이고, 채무 대 자기자본 비율을 민간기업 수준으로 조정하지 않으면 안된다. 이를 위해 정부는 10억~14억 A\$를 추가출자할 필요가 있었다.

게다가 정부의 순수입 10억 A\$를 남기기 위해서는, 1992회계년도 중에 매각을 완료하지 않으면 안되었다. 외국항공회사에 주된 기대를 거는 외국자본에 대한 배당 한도는 35% 선이다. 키팅 수상은 35%를 1社에 매각할 가능성도 있다고 말하였으나, 노동당 관계자의 발언에 따르면 1社의 최고 한도를 12%선으로 억제하고, 외국 거액 주주간의 담합행동을 금지하는 규정이 만들어질 것이라고 했다. 15%는 호주내의 기관투자가에게, 남은 50%는 시장에서의 공모에 배당된다.

호주정부는 국익을 지키기 위해서 "Golden Share" 1주를 보유하며, 거부권을

행사할 수 있다. 호주국민이 주식의 65%를 소유하며, 더구나 정부가 거부권을 행사할 수 있는 주가 있기 때문에, 퀸타스항공은 호주에 적을 둔 기업으로서의 입장은 확보할 수 있다.

오스트라리안 항공의 매입은 9月末까지 완료하지만, 그 후에도 당분간은 독립 기업의 형태를 유지한다. 그러나 이로 인해 얻을 수 있는 효과의 하나는 조직과 인원의 중복부분 정리에 따른 비용절감이 될 것이다. 또한 멀지 않은 장래에 퀸타스 항공에 합병될 것이다.

퀸타스항공의 본사는 시드니에 있고, 오스트라리안 항공의 본사는 멜버른에 있다. 멜버른이 있는 빅토리아주의 정계에서는 이미 오스트라리안의 매각반대가 시작되었다. 兩社의 노동조합은 상부단체와 협의를 시작하였다. 지금까지도 兩社는 비용삭감을 위해서 대폭의 인원정리를 실시해 왔으나, 합병후의 추가정리는 피할 수 없다.

4일 밤, 오스트라리안항공은 임시 임원회를 열었다. 10명의 임원중, 이 자리에서 사의를 표명하는 사람도 있지 않을까라는 견해도 있었으나, 전원이 시기를 기다리는 것에 합의하였다. 정부는 이미 오스트라리안 항공의 경영진에게 정부에 보고 없이 어느 무엇도 결정하지 못하도록 통고하였다.

보통의 경우, 매수된 기업의 임원은 적어도 대부분은 해임되는 것으로 간주되어 왔으나, 그것과 다른 견해도 있다. 항공업계내에는 두 항공사의 임원에 변동이 있을 것이라는 예측이 있었다. 지금까지 연방정부는 확실히 퀸타스항공의 경영에 대해 비판적이며, 반대로 오스트라리안 항공 수뇌부의 업적을 평가하고 있다는 견해가 있어 왔다. 하지만 어차피 합병, 민영화 후의 퀸타스항공의 매니지먼트의 구성은 새로운 주주가 결정하는 것이다.

민영화에 따른 임원 변경의 실례는 두가지이다. 1987년에 100% 민영화한 영국 항공은, 가능한 한 많은 시민에게 폭넓게 주식을 분배하는 것을 목적으로 하였기 때문에, 거액의 주주는 생겨나지 못하였다. 임원진은 킹 회장이하의 정부임명의 멤버회원이 그대로 남았으며 그 후에는 보통의 기업과 마찬가지로 멤버 교체가 이루어지고 있다.

또 하나는 에어·뉴질랜드의 예이다. 뉴질랜드에서는 1989년의 100% 매각 때에 자국의 브라이얼·인베스티먼트社가 35%(후의 아메리칸항공의 주식을 구입하였기 때문에, 현재는 42.7%)를 취득하였으며, 同社의 Matthew 氏가 회장으로 취임하여 임원진 멤버는 새로이 구성되었다.

퀀타스항공의 경우, 최대주주가 영국항공이 되었다. 자국민 주주의 대표로서 매각전의 정부가 임명한 회장이 남고, 영국항공을 포함하여 거액의 주주를 대표하는 임원이 새로이 추가되었다. 즉, 영국항공형과 뉴질랜드항공형의 중간형이다.

다. 퀀타스 항공의 국제선 복수노선화

2월말에 발표된 키팅 정권의 新항공정책에는, 국제선 운항항공기업의 복수화가 포함되어 있었다. 호주는 장기에 걸쳐서 국제선 운항기업을 퀀타스 1개社에 한정해 왔었는데 이 전통적인 정책을 폐지한 것이다. 이 발표가 나왔을 때에 국제선 신규참가의 후보는 국내선을 담당하고 있는 오스트라리안 항공과 안셋항공의 2개社였으나, 6월초에는 안셋만이 후보가 되어버렸다. 그리고 퀀타스와 오스트라리안 항공의 합병이 발표될 때에는 국제선 운항기업 복수화의 구체적인 방안을 제시할 필요성이 대두되었다.

5月末에 발표된 국제항공 서비스 위원회(International Air Service Commission : IASC)설치가 그 방안이다. 그리고 6月 중반에는 법안이 의회에 제출되었다.

복수노선화를 어떻게 진행하면 될 것인가의 검토는 2月末 新항공정책발표 이후 바로 시작되었다. 운수·통신부의 고위관리가 미국·영국·캐나다를 견학하고, 그 뒤에 방안이 검토되었다.

검토의 최초 단계에서 퀀타스항공이 희망하였던 "지역분할" 방식의 채용 가능성은 사라졌다. 이것은 자국기업끼리 노선 또는 같은 시장에서 경쟁하는 것을 피하려는 것이다. 지역 분할방식은 지금까지 프랑스, 캐나다, 영국이 채택하였는데, 영국은 1984년 경쟁촉진항공정책에서 폐지하였고, 캐나다에서는 캐나다인·에어 라인스·인터내셔널이 태평양노선을 독점하고 있어서 에어·캐나다가 참가할 수 없는 상황이었다. 프랑스는 에어 프랑스가 제 2위 항공기업 UTA를 매수하였기 때문에, 사실상 이러한 지역분할 상태는 없어졌다.

이 체제가 현재의 조류에 역행하고 있는 것은 분명하다. 게다가 퀀타스항공이 호주발착의 노선을 전부 장악하고 있는 상태에서는 어느 지역에서의 퀀타스항공의 현재권익을 줄이지 않는 한, 안셋항공은 국제선에 진출할 수 없다. 안셋은 국제선예의 동등한 권리를 희망하였으나 이루어 질 수 없었다. 그래서 정부는 외국의 항공운영 방식과 호주의 2개社의 요청을 검토한 끝에 IASC라는 타협안을 채택한 것이다.

IASC 설치로 인해 퀀타스항공은 현재의 노선과 편수를 5년간 보장받았다. B-

767-300ER 인수 후, 10월부터 시드니~삿뽀로線, 시드니~호치민 시티, 홍콩~방콕~싱가폴線등을 신설하고, 서울線과 타이페이線(이것은 자회사에 의한 운항)등을 증편한다고 발표하였다. 그러나 안셋항공의 기득권 만들기의 공작이라는 비난으로 보장기간이 3년으로 축소 되었다.

노선권에 기한을 한정하는 것은 미국에서도 있는 일이며, 기득권을 무기한으로 보장하는 것 보다는 진보적이다. 당분간 안셋항공이 할 수 있는 것은 호주가 협정 상에서 갖는 노선과 편수의 권익 내에서 퀴타스항공이 사용하고 있지 않은 노선에 대해 운항허가서를 제출하는 것 뿐이다.

IV. 호주항공과 뉴질랜드항공과의 관계

호주와 뉴질랜드 간의 타스마니아海 횡단노선의 운항은, 현재 퀴타스항공과 뉴질랜드항공의 2개社에 한정되어 있으나, 2月末의 운항 정책에서 兩國의 항공시장 통합이 정해졌다. 당연한 일이나 통합실현 전에 타스마니아海 노선의 운항을 복수화하는 것도 중요항목으로 되어있다. 안셋의 자매회사인 안셋·뉴질랜드항공이 뉴질랜드 국내선을 운항하고 있으며 안셋이 진출하는 첫 국제선이다.

뉴질랜드 정부는 기본적으로 호주정부의 新항공정책에 찬성하고 있으며, 6월초에 兩國의 협의가 열렸다. 이 협의에서, 11월에 안셋이 운항을 개시하는 것으로 합의되었으나, 외외의 제약이 가해졌다. 11월에서 12개월간, 안셋의 노선은 시타·페이(2도시의 편성, 즉 2지점간의 노선) 세곳에 제한된 것이다. 이것도 수요가 높은 시드니~오클랜드, 시드니~웰링턴, 오클랜드~브리스벤은 포함되지 않았다. 안셋항공의 운항은 우선 현재 兩國간 운항중인 2개社가 운항하고 있지 않은 노선이 될 것이다. 멜버른에서 뉴질랜드의 게이트웨이예의 항공노선이 포함될 가능성이 있다.

이것은 뉴질랜드 정부의 주장에 따른 것이라고 한다. 뉴질랜드항공의 보호 기간 연장이 목적이다. 이것은 퀴타스의 보호의 효과도 있으며, 호주정부의 희망과도 일치한다. 왜냐하면 호주정부로서는 퀴타스항공의 주가가격이 상승하는 것이 바람직하기 때문이다.

이와 같이 6월초의 키팅수상의 퀴타스/오스트라리안 합병과 100% 매각의 新항공정책에 의해, 안셋은 곤란한 입장에 놓이게 되었다. 그 이전의 퀴타스주식 49%, 오스트라리안 주식 100% 매각의 방침하에서는, 兩社의 株에 좋은 가격이 매겨지지 않았었다. 이 兩社의 매가를 높이기 위해 고안된 것이 이번의 新정책인

것이다. 오스트라리안 항공을 매수한 후의 퀴타스항공은 외국기업과의 경쟁력이 높아져서, 호주 시장에서는 절대적인 우위에 설 수 있다. 이것이 매각단가를 높이는 요소이다.

안셋항공은 지금까지 퀴타스항공과 승객수송의 협력을 계속해 왔다. 서로 우선적으로 통과 승객을 연결하였던 것이다. 이 관계는 점점 사라져서, 국내선에서의 오스트라리안 항공에 대한 우위의 요인을 잃는다.

앞서 서술한 정부의 조치에 의해, 안셋의 국내선의 권익취득은 늦어지게 된다. 노선권을 얻어도 노선 전개와 확대를 위한 기재와 승무원의 확충은 안셋에게 커다란 부담이 된다. 오스트라리안도 마찬가지인데 안셋은 1989년 12월의 국내선 자유화 이래의 운임전쟁에 의해 피해해 있다. 新회사인 TNT와 뉴즈·코프도 상황이 좋지 않아 뉴즈·코프는 지분을 매각하고, 그것을 쏠라空이 산다고 하는 억측이 나돌 정도이다. 따라서 兩社는 안셋의 규모확대에 새로운 자본을 투입하는 것이 어렵다.

이러한 상황하에서 거론되는 것은 외국으로부터의 투자의 가능성이며, 또다시 쏠라空의 이름이 떠오르고 있다. 그러나, 오스트라리안을 매수한 후의(정부와의 계약은 끝나 있다) 퀴타스의 주식의 매각에 관해서도 그 진도가 아직 확실치 않은 현재, 안셋에 외국기업들이 눈을 돌리리라고는 생각하기 어렵다.

호주방문관광객의 증대가 예상되어(‘희망’의 의미가 강하나) 수년 후에는 오프라레이시아 통합 항공시장이 실현될 것이다. 그러나 그것도 거대기업 퀴타스항공과 오스트라리안 항공, 그리고 그것의 절반 이하의 규모인 뉴질랜드 항공과, 또 그것의 반 정도인 안셋의 3社의 공존에는 너무나 작은 시장일지도 모른다. 퀴타스는 주식매각에 의해 유력한 외국항공회사와 제휴관계를 갖을 것이다. 또한 퀴타스는 뉴질랜드항공의 주식 19.9%를 보유하고 있다. 그리고 퀴타스와 짝이 되어 뉴질랜드항공의 주식 100%를 사들여, 현재 42.5%를 보유하고 있는 브라이얼·인베스트먼트社가 퀴타스株 취득을 희망하고 있다고 한다. 즉, 퀴타스와 뉴질랜드항공은 서로 의지할 가능성이 높다.

따라서 그 작은 시장에서 격전이 시작된다면, 안셋의 입장은 현충 더 어려워질 것이다. 以上の 경위는 1992년에 호주정부가 발표한 호주민간항공정책에 관한 중간보고서에 근거한 것인데, 그후 호주정부의 퀴타스 항공株 매각은 순조롭게 진행되어 1995年末까지 민영화는 완료되었다. 또한, 오스트라리안 항공의 합병도 완료하였다.

[참고문헌]

1. 杉浦一機, 最近航空事情大研究, 草思社
2. 坂本昭雄, 現代空軍論, 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