

## 美·日, 항공상호협정에 최종 동의

미국과 일본은 워싱턴에서 열린 11일에 걸친 마라톤 협상끝에 지난 1월 30일 양국간 항공상호협정에 최종 동의했다. 이번 협상은 지난 1952년 체결된 미·일간 항공협정을 개선한 2번째의 역사적인 협정이다.

비록 "오픈스카이" 수준의 동의는 이루어지지 않았지만 미국이 요구하고 있는 부분을 일본측이 대부분 수용한 것으로 미국 협상관리는 평가하고 있다. 이번 협약은 오는 2002년까지 유효한 것으로 되어 있으나 새로운 협약이 체결되지 않을 경우 자동으로 연장되는 협약이다.

이번 협약으로 그동안 미·일 노선을 운항하던 미국의 노스웨스트 항공, 유나이티드에어라인 그리고 패더럴 익스프레스의 제한 규정이 바뀌게 됐다. 이들 항공사는 앞으로 미·일 취항수 및 이착륙 장소에 대한 제한없이 자유롭게 일본 내 지역을 운항할 수 있게 됐다. 또한, 일본을 허브공항으로 이용, 제 3국의 운항도 가능하다.

이번 협정으로 일본측은 과거 일본항공(JAL)만이 소유한 미국 항공사와 동등한 운항조건을 이체는 전일항공(ANA)와 일본화물항공(Nippon Cargo Airlines)도

동등한 조건을 가질 수 있게됐다. 일본은 이번 운항조건의 적용으로 화물운항은 완전자유화 됐지만, 승객운항은 미국을 허브로 남미 및 캐나다 지역만 운항이 가능토록되어 있어, 유럽등 국가의 미국 경유 노선은 불가능하다.

한편, 이번 협정으로 미국은 과거 운항서비스가 제한되었던 3개 항공사(아메리칸항공, 컨티넨탈항공 그리고 델타항공)에게 보다 확대된 기회를 제공하게 됐다. 이와함께 일본내 운항이 없었던 2개 항공사(TWA, US에어웨이즈)에게도 취항이 올해 그리고 2년후에 가능토록 했다. 현재 위 3개 항공사는 주 46개 노선을 취항하고 있는데 앞으로는 90개 노선이 증가되거나 일일 13개 왕복노선을 취항할 수 있도록 협약에 명시되어 있다.

한편, 신 협정은 처음으로 미·일 간의 코드쉐어링을 허가했다. 미국 및 일본의 항공사들은 양국간의 어느 항공사와도 코드쉐어링을 자유롭게 할 수 있으며 미국은 미국내 항공사들과의 코드쉐어링도 제한적으로 가능하다. 또, 미국은 일본을 취항하는 제3국 항공사와의 코드쉐어링도 몇 개 노선에 한해 가능하게 됐다. 이에 따라 그동안 코드쉐어링을 하고 있던 미·일 항공사들의 협력이 보다 급진전 할 것으로 보인다.

## 佛, 에어프랑스 사유화 방침

에어 프랑스의 사유화가 공식적으로 진행되고 있다. 프랑스 정부는 최근 2개의 투자은행을 선정하고 국유주식의 매각에 착수했다.

미국의 모건스탠리와 프랑스의 은행등 2개 투자은행은 에어프랑스 소유 은행과 공동작업을 통해 약 95% 국유주식중의 일정부분을 매각할 예정이다. 하지만 프랑스 정부는 계속적으로 대주주로 유지할 의향을 보이고 있다. 예상되는 주식 보유율은 51-60% 수준.

한편, 에어프랑스는 약 33억불에서 35억불수준의 가치가 있는 것으로 예상되는데 최종가치선정은 최근 조종사 및 종사자들과의 임금협상이 이루어진 후에야 가능할 것으로 보인다.

## 美 항공사 연합방침에 유럽 대 환영

미국의 노스웨스트와 컨티넨탈 항공사 간의 협조가 가속화에 유럽의 파트너인 알이탈리아와 KLM사가 환영의 의사를 표시했다.

알이탈리아 측은 "이번 협상은 포괄적인 공조체제로의 첫 문을 연 계기"로 평가했다. 동사는 이미 컨티넨탈항공사와 뉴욕-로마

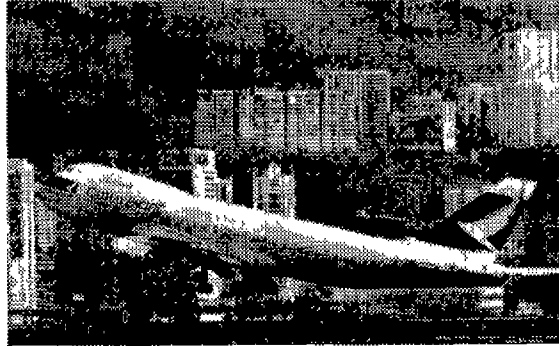
노선에 협조체제를 구축하고 있으며 1997년말 KLM를 유럽측 파트너로 선정한 바 있다. 이와함께 이번 연합체제는 리프트한자와 미국항공사가 주도하는 스타연합에 대해 대립할 수 있을 것으로 기대하고 있다. KLM 항공 역시 이번 뉴스에 "세계에서 가장 강력한 항공사연합중 하나"라며 환영의 의사를 표시하고 있다.

하지만 이번 미국업체간 협상은 유럽연합에 의해 정밀조사를 받을 것으로 보인다. 현재 유럽연합은 KLM/노스웨스트를 조사하고 있으며 컨티넨탈 항공사와의 연계성을 심도있게 검토할 예정이다.

노스웨스트 조종사단체의 승인이 아직 나지 않았지만 동사는 이번 새로운 협정으로 컨티넨탈사의 노선과 연계하며 코드쉐어링을 체결할 것이다. 이와함께 동사는 컨티넨탈사 14% 주식을 구매할 계획이다. 이를 금액으로 환산하면 약 3억 1천 1백만불. 하지만 경영권에는 불참한다는 계획이며 합병을 추진하지는 않는 것으로 알려졌다.

**캐세이퍼시픽,  
잉여 747-200 기종 판매  
퀀타스와 버진 항공사에**

캐세이퍼시픽 항공사가 호주의 퀀타스 항공 및 버진 아틀란틱에



캐세이의 747이 다른 이름으로 바뀌게 됐다.

어웨이즈항공사와 7대의 보잉 747-200기종판매에 대해 구체적인 협의중이다.

소식통에 따르면 2개월간의 회담이후 캐세이 항공은 퀀타스와 버진항공으로 대상폭을 좁히고 강한 관심을 표시했다.

퀀타스항공의 주된 관심은 -524D4-기본엔진을 장착한 2대의 여객기에 있다. 사실 동사는 모두 45대의 여객기를 구매할 예정으로 있다.

**미국, 98년 국내항공승객  
전년대비 3.5% 증가**

미 연방항공국(FAA)은 올해 미국내 민간 항공기를 이용하는 승객의 수효가 작년에 이어 증가할 것으로 예상된다고 밝혔다.

FAA가 발표한 '23차 연례 항공전망'에서 올해 미 주요 항공사들의 국내선승객 수효가 지난해보다 3.5% 증가한 6억1천6백만명에 이르고 오는 2009년까지는 연

평균 3.7% 증가할 것으로 전망했다.

또한 FAA는 미국내에서 올해 국내 항공 및 외국 항공사를 이용, 외국으로 여행하는 승

객은 지난해 보다 5.8% 증가할 것으로 전망 하였다. 미 민간 항공사들의 지난해 영업이익은 지난 96년의 43억달러에 비해 크게 증가한 79억달러였다. 미 항공사들의 이같은 영업이익 신장은 97년의 경우 항공승객이 늘어난데다 항공유의 가격이 전년에 비해 큰 폭으로 때문인 것으로 조사되었다.

97년 미 민간항공사들의 총매출액은 96년보다 7.2% 증가한 1천74억달러인 반면 운영비가 9백95억달러를 차지했다고 밝혔다.

특히 작년에 미 국내 주요 항공사의 매출액이 늘어난 것은 미국의 경기 호황으로 항공편을 이용한 여행객이 증가한 때문인것으로 분석됐다.

미 국내 항공사의 경우 지난해 평균 탑승율은 96년 대비 1.5% 늘어난 68.9%였으며, 오는 2000년에는 탑승율이 70%에 이를 것으로 예상된다고 밝혔다.