



미·일 항공협정의 분석과 평가

치열한 경쟁하에서 살아남을 방법은 있는가?

종전후 근 반세기에 걸쳐 불평등조약의 대표처럼 일본인들에게 인식되어 개정을 각방면으로 추진해 오던 미·일항공협정이 금년 초에 드디어 합의를 보아 지금은 실험정예에 의해 양국의 민간항공이 경쟁을 벌이고 있다. 그러나 새 협정이 발효된지도 이미 1년이 가까워지고 있는 지금, 일본 국내에서는 그래도 아직 미흡한 면이 적지 않다고 지적한다.

어떤 의미에서는 기획균등이라는 평등을 얻었다고 평가할 수도 있으나 그 대상으로 미국에 인정해 준 권익은 예상 이상으로 거대한 차가 있다. 그런 점에서 일본의 상업항공이 어떻게 살아남아 갈 것인가를 다시한번 생각하게 한다.

그런 의미에서 우리와 미국간의 한 미항공협정을 한번 되돌아 보게하고 또한 우리나라 국적항공업계의 진로에 대하여 생각해 보게한다. (편집자주)

민간항공의 비벤

이번 새 협정의 발효로 가장 기쁨을 감추지 못한 기업은 전일본공수(주) 약칭 전일공(ANA)이다.

동사는 86년에 국제선 정기노선에 진출한 뒤 소위 선발기업의 대열에 서기를 한결같이 벌여보며 노력을 집중했다.

이번 협정에서 선발기업은 양국이 각각 3개사로 정했다. 미국은 유나이티드항공, 노스웨스트항공, 페데럴 익스프레스의 3사이고 일본은 기존의 유일한 일본항공(JAL)외에 전일본공수(ANA)와 일본항공화물의 3사로하는 평등을 얻었다.

사실상 선발기업은 일종의 특권을 누려 왔었다. 선발기업이 하와 이행 일본 여객이 많아졌다고 증편을 기획하면 선발기업인 JAL이 먼저 증편해 버린다. 모든 일이 선발기업 중심이었다. 그것을 선발기업을 양국 모두 3개사로 정하고 후

발기업 4개사에도 주 90편의 증편을 인정하게 되었다. 미국측의 후발기업으로는 아메리칸항공, 델타항공, 컨티넨탈항공 등 4개사인데 일본측은 일본 에어시스템 1사뿐이다. 그러나 일본 에어시스템사는 미주노선을 운항하지 않기 때문에 단지 은혜적 배정에 불과하다.

한 일본의 항공관련 정책 평론가는 "미·일항공교섭에서 일본은 명목만의 평등을 얻었고 실질적 효과를 차지한 쪽은 미국이다. 따라서 비유해 말한다면 자기집 마당에서 타인에게 마음대로 장사하도록 허락한것과 마찬가지로"라고 평가했다.

특히 각기 선발기업 3개사로 정한 그 보상으로 미국에 준 권익이 너무하다는 이야기이다. 이점은 JAL의 경영진도 같은 평가이며 격심한 운임경쟁이 벌어지는 한편에서 살아 남기 위한 몸부림이 계속될 것이다. 그런 점에서 협약 변경은 단지 항공업계의 비벤일 뿐이다.

새로운 불평등의 예

1945년 8월 15일. 일본의 패전으로 4년을 계속한 태평양전쟁이 종식되었고 연합국 점령군은 일본을 점령하고 모든 항공활동을 금지했다. 민간항공의 운항 뿐 아니라 항공기술의 연구도 못하게 했다. 그후 미소 냉전의 격화와 한국동란 등 국제정세의 변화에 따라 일본의 민간항공이 재개되었다. 국제선도 1952년에 미·일항공협정이 체결되어 일본의 민간항공이 미주노선을 날게 되었다.

그러나 이때 벌써 펜암이나 노스웨스트 등 미국의 우수 항공사들이 아시아-일본-미국 본토등을 잇는 강력한 수송체제를 구축한데 대하여 일본은 중고 DC-4를 구입하고 미국인 조종사를 고용하여 운항을 시작했다. 이런 판국에서 맺어진 항공협정이 불평등한것은 당연지사였다. 일본 미국간의 태평양 횡단노선은 멀고 시간을 요하지만 달러가 쏟아지는 노다지 노선이었다.

52년에서 81년까지의 운송량은 3배나 늘었는데 처음 50%로 절반이었던 일본의 세어는 자꾸만 줄어 94년 실적은 미국이 65%, 일본이 35%로 대단히 큰 격차가 생겼다.

여객의 내용을 보면 81년에는 일본인 여객(적취율)이 57%였는데 94년에는 72%를 넘고 있다. 이것은 "일본사람들이 비싼 운임을

지불해 주는 최상의 손님"이 된것을 알 수 있다.

미일항공협정 개정 교섭은 일본측이 "불평등을 시정해야"라고 하는데 반해 미국측은 불평등은 없다는 식으로 82, 85, 89년 등 몇번이나 잠정합의로 이어져 왔다. 그러는 과정에서 미국은 선발기업이 5개사, 일본측은 단 2개사 뿐이었으며 노선수는 미국이 29개, 일본이 15개로 이것이 수송량의 격차를 낳게 되었다. 다시 여기에 이원권의 문제가 있다.

미국은 일본에서 아시아 각국으로 8개지점에 주간 102편, 144만명을 실어 날으는데, 일본은 LA에서 리오데자네이로, 상파울로 등 2편 뿐으로 여객은 4,000명이 고작이다. 샌프란시스코에 도착해서 뉴욕나 유럽에 가는 이원권이 있으나 도중하차편으로 뉴욕에 갈 여객은 없다.

이원권에 대하여 지금까지 일본측은 저항해왔다. 이원권에서 가령 일본에서 싱가포르까지 날아가는 여객수는 미본토-일본간의 유객수를 초과하지 않을것이라는 주장이다. 미국측은 반발하면서도 일본의 주장을 존중해 왔다. 그러나 이번 합의로 미국측의 "비행거리와 여객수를 곱하여 더해 비교하면"이라는 새로운 안을 일본측이

인정해 버렸다. 그때문에 실질적으로 이원권에서의 수송량은 자유롭게 방임하는것과 같아져 버렸다. 그래서 내 마당에서 남에게 멋대로 장사를 시키는 꼴과 같아져 버린것이다.

발착한도의 분배

미국의 후발기업 4개사에 주 90편의 증편을 인정하게 되었으나 이미 발착편 한도(스롯트)가 가득 차버린 나리따공항을 어떻게할까 합의후 즉시 아메리칸항공과 델타항공이 나리따-시카고, 컨티넨탈항공이 나리따-뉴욕, 나리따-샌트루이스를 주 7편씩 등 간사이공항분을 합하면 60편 가까이 신설되는 증설노선계획을 발표하고 있다. 일본측의 유일한 후발기업인 일본에서 시스템(JAS)은 국제선 참입을 계획하고 있지만 당장은 미주노선 취항이 매우 어려운 실정이다.

여기서 나리따공항의 발착편배정을 살펴보자. 페데럴 익스프레스에 주어진 주 144편중 미사용인



후발기업으로 된 JAS의 신도입기

30~60편을 미국 기업간에 배분할 것을 일본측이 인정했다고 한다. 발착편 한도는 주어진 항공사의 재산은 아니다. 국가의 재산이며 참여 항공사들이 공정한 절차를 거쳐 배분하는 것이다.

이점 IATA도 미국 자신도 국제선에서는 같은 규칙을 정하고 있다. 일본 항공관계 당국자는 혼잡 국제공항에서 발착편 한도의 유효활용에 대하여라는 통첩을 낸때에 만일 미국 항공사들 사이에서 나누어 버린다면 운수당국의 규칙은 무용지물이 되며 대기중인 아시아나 유럽의 증편 희망자들의 비판이 예상된다. 나라따 공항의 발착편 한도의 배분을 보면 일본이 36%인데 대해 미국이 겨우 2%적은 34%나 되고 아시아가 17%, 유럽이 9%의 순이다.

이에 비해 영국의 히드로 공항은 자국이 41%, 미국이 11%, 프랑크푸르트공항은 자국이 43%, 미국이 21%, 프랑스의 드골공항은 자국 51%, 미국 3%등의 세어이다. 나라따처럼 미국 한나라에 집중해 주고 있는 곳은 달리 없다. 미국은 이로 인해 연간 10억달러의 증수를 보고 있다.

민항의 군사적 측면

미국에 민간항공규제완화법이 생긴것은 78년 카터 대통령때로

강한 미국을 앞세우고 세계의 경찰관을 자처한 레이건대통령이 박차를 가한 때문이었다.

“열린 하늘”을 슬로건으로 저운임과 항공운송사업의 자유를 추진한 배경에는 2차대전 때부터의 미국이 가진 강대한 항공운송력과 생산력을 기득권으로 유지하여 확대하려는 계산이 있었다. 2차대전은 미국의 물량과 생산력의 승리라고 말하는데 유럽에서 아프리카, 아시아에 펼치는 광범위한 보급망의 승부이기도했다.

1941년 미국정부는 민간항공사와 계약하여 전 여객기의 60%에 해당하는 220기를 육해군의 항공수송에 이용했다. 펜암사의 장거리공수의 실적도 이 산물이며 이때의 군사용은 40억 여객마일과 10억 화물마일을 초과하고 있다. 전쟁이 끝나는 시점에서 전세계의 민간항공은 오직 미국뿐이었다. 당시 민간항공기의 85%는 미국제였다. 태평양노선 처럼 멀고 시간이 걸리는 루트의 승객중 70%는 미국인이었다.

그 3년후인 48년 6월, 소련에 의한 베르린 봉쇄가 강행 되었을 때 1년 3개월에 걸친 “베르린 대공수”를 DC-3, DC-4등 370기를 동원 도합 232만 5천톤의 물자를 수송했다. 그후 한국 동란에서 3년간 연인원 215만 4,5000명, 화물 56만 9,400톤을 공수하는 하늘의 수

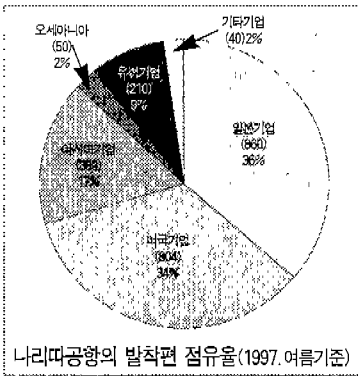
송시대를 내외에 파시했다. 이로써 군사항공 수송체제를 확립했으나 동시에 군사작전에 민간기를 투입하는 제도도 확립했다. 한국동란에서 인원의 67%, 화물의 56%는 정기항공회사에 의한 실적이다.

더욱이 62~73년간의 베트남 전쟁에서 미본토-아시아간의 공중수송량은 700만톤으로 그 절반 이상이 67, 68의 2년간인데 병력수송의 88%는 노스 웨스트나 펜암항공 등 민간항공이 담당하고 있었다. 11년에 걸친 베트남 전쟁이 끝났을 때 미국정부는 정기·부정기의 민간항공을 구제해야할 처지에 있었다. 월남전 이후 미국 민간항공의 성장세가 한풀 꺾이자 항공기 산업계도 독점체제가 서서히 무너지기 시작했다.

유럽공동의 에어버스사가 만든 쌍발제트여객기가 제로상태에서 출발해 71년에는 38%의 세어를 차지했다. 각설하고 78년에 규제완화법을 만들어 시들어 가는 민간항공업계에 활력을 주입하고 세계의 민간항공계에서 기득권을 유지하려는 배경에는 이러한 군사적 측면의 사정이 있다는 것을 유의할 필요가 있다.

경쟁에서 살아 남자면

항공업계의 빅벤이라면 말은 쉽지만 당하는 처지에서 보면 심각한



문제이다. 실제로 10년전 아메리칸항공이나 델타항공등의 세계 유수의 미간 항공회사들이 태평양 노선에 참입할 때 JAL 대표들은 국난이라고 긴장했다. 그런데 그때는 그래도 방파제가 있었다. 나라따라 공항의 활주로가 하나 뿐이어서 미국 항공사들의 증편에 제동이 가능했다. 방파제가 있었던 것이다.

그런데 이번에는 2001년에 나라따라 공항의 제 2활주로가 완성된다. 그러면 스로트는 60%가 늘어나게 되며 그결과 지금까지의 진출 항공사 외에 TWA, US Air 등 각사가 노도와 같이 노선을 확대하여 참입할 것이 불을 보듯 뻔하다. 비유한다면 지금까지는 말로만 “낙대가왔다”라고 겁을 주었으나 그때 가면 “진짜 낙대가 나왔다”고 할 만하다.

미·일간의 항공 여객수는 90년 이후 5년간 해마다 평균 7.9%씩 늘어왔다. 그래서 2000년에는 연간 2천만명선에 달할 것으로 추산되고 있다. 파이가 이같이 커지는데 이 이상으로 미·일 항공회사의 힘

의 격차가 커지게 되어 파이의 대부분은 미국 차지가 되어 버린다. 그것은 일본의 선발기업 양사(JAL과 ANA)의 보유 여객기가 249기인데 일본으로 날아드는 미국 여객기수는 5개사에서 2,508기에 달해 꼭 10배가 된다. 더 중요한 일은 미국은 전세계 항공시장의 30%를 자기들의 국내선에 유지하고 있다는 사실이다. 이 30%의 보유를 확보한 위에서 국제 항공시장의 완전개방을 요구하고 있다. 그런 의미에서 EU는 뉴욕-시카고 노선도 자유화하라고 반론한 사정을 알만하다. 또 다른 면에서 보면 기업체질의 문제도 빼 놓을 수 없다. 일본기업은 미국기업에 비해 1.5배의 코스트를 요한다. 일본의 국내선은 짧고 야간 여객은 거의 없는데다 기재의 가동률도 낮다.

나라따라 공항의 착륙료가 B-747로 1회에 948만엔, 간사이 공항이 909만엔, 하네다공항이 718만엔인데 뉴욕은 263만엔, 호놀룰루가 149만엔, 히드로우가 94만엔에 비해 월등히 비싸다. 이런 여러가지를 어떻게 해결하여 경쟁력을 길러가느냐가 당면한 과제이다.

세어 확대가 긴요

나라따의 제 2 활주로가 완성하여 미국의 거대 항공사들이 달려들기 전에 일본도 태평양노선 뿐 아

니라 미국 이원지역에 대한 노선을 적극적으로 개척하여 증편으로 경쟁해 갈 수 밖에 없었다.

여객인 소비자의 처지에서 보면 태평양노선과 미국 이원지점까지의 항공운임이 내릴것은 틀림없다. 그것은 공급과잉의 결과이다. 항공회사로서는 과당경쟁 때문에 좌석당 수입이 격감할 것은 분명하다.

그러면 어떻게 해야한다?
당장의 방법은 미·일의 항공사가 손잡고 코드 셰어링을 실시하는 것이다. 코드 셰어링이란 하나의 편에 각기 항공사의 편명을 붙여 보내는 방법이다. 가령 델타항공의 뉴욕발 도쿄행에 DL001편과 JL003편을 동시에 띄우는 것이다. JAL은 자사의 항공기와 승무원은 두고 상대방의 항공기에 자기회사 손님을 태워 보내는 것이다.

우선 JAL과 아메리칸항공이 제휴기로 합의했으며 내년 봄에 70노선, 여름에 100노선 이상의 코드 셰어를 실시하겠다고 발표했다. 이런 제휴는 항공기의 빈 좌석을 없애는 특징이 있다. 반면 일본제 항공기에 일본인 스튜어디스가 아니면 싫다는 손님은 JAL독자편을 타야한다. 이러한 제휴제도는 모두 가혹한 경쟁체제를 이겨가기 위한 방법이므로 새로운 각오와 의식으로 새로운 시대의 파생되는 문제에 대처해 가는 길이 살아 남는 최고의 방법이 될 것이다.