

유럽 단일항공시장 형성에 관한 지역주의적 접근

- EU의 미국에 대한 전략적 대응 관점에서 -

서 정 욱*

An Approach to Regionalism on the Creation of a European Single Aviation Market:

From the Viewpoint of the EU's Strategic Response against the US

Jeongwook Sun*

요약 : 세계항공시장은 최근 세계화의 흐름속에서 자유화, 규제완화, 민영화 추세에 있으며, 항공자유화를 지역적 단위에서 실현하는 지역블록화 현상이 뚜렷해지고 있다. 본 연구는 세계항공시장의 지역블록화 현상과 그 배후에 작용하고 있는 정치경제학적인 메카니즘을 유럽 단일항공시장 형성을 중심으로 고찰한다. 연구결과 유럽 단일항공시장 형성은 미국이라는 거대한 항공시장의 역내 자유화와 이를 바탕으로 한 미국중심의 범세계적 항공자유화 네트워크 구축에 대응하여 유럽 항공산업의 대미경쟁력 제고를 위한 전략적 고려의 산물이라는 것을 보여준다. 보다 구체적으로 유럽 단일항공시장은 미국의 유럽 항공산업에 대한 분리지배 및 포위전략에 맞서 유럽항공사들이 세계최대의 항공노선인 북대서양 노선에서 미국항공사들과 보다 효율적으로 경쟁할 수 있도록 하기 위한 유럽연합 차원의 전략적 대응이라는 현상을 보여준다. 최근 유럽 단일항공시장은 주변의 지중해연안국가 및 발칸국가들까지 편입시킴으로써 범유럽항공협력의 지속적인 추진과 유럽공동항공지역의 확대 및 심화를 통해 향후 역외국가와의 교섭에 있어 협상 레버리지를 더욱 높여 나가려는 추세에 있다. 이러한 연구결과는 우리나라를 포함한 동북아 지역도 항공부문의 지역주의를 창설하는 것이 역내 항공산업의 발전 및 역외교섭력 제고면에서 시급하다는 것을 시사한다.

주요어 : 항공자유화, 지역블록, 유럽 단일항공시장, 전략적 대응, 동북아 지역주의

Abstract : With the flow of globalization, world aviation markets are showing growing trends toward liberalization, deregulation, and privatization. At the same time, also apparent is a strong trend toward regionalism on aviation markets to realize open skies at the regional level. This research examines the recent trend of regionalism in the world aviation market from a political economic perspective, taking a single European aviation market as an example. The results show that the creation of a single European aviation market is the EU's strategic response against the US to enhance the European aviation industry's competitiveness. More specifically, the results show that the European countries are creating a single European aviation market in order to stand against the US' so-called "divide and rule policy" and "encirclement strategy" and to make their airliners to have competitive advantages over the US airliners on the lucrative North-Atlantic air routes. Recently, the single European aviation market is expanding by including the Mediterranean and Balkan states to pursue Pan European aviation cooperation and to develop European Common Aviation Area so that it can continuously enhance its negotiating leverage against external markets. The results imply that it is urgent for the Northeast Asian countries to create their own regional aviation bloc to develop their aviation industry and to increase their negotiating power against external countries.

Key Words : open-skies, regionalism, European single aviation market, strategic response, Northeast Asian regionalism

* 외교통상부 국제에너지물류과 외부관(Deputy Director, International Energy and Logistics Division, Ministry of Foreign Affairs and Trade) jwsuh96@mofat.go.kr

1. 서론

전통적으로 항공시장은 영공주권의 원칙에 입각하여 엄격한 정부규제와 통제의 대상으로 인식되어 왔다. 이에 따라 국제선 노선의 경우 국가간 양자협정(bilateral agreement)의 체결을 통해 항공사 지정, 노선설정, 운항회수, 항공운임 등 국제항공서비스의 허용범위와 조건 등이 엄격히 규제되어 왔다. 그러나 최근들어 항공운송산업의 효율성 증대, 소비자권익 보호, 자유무역주의 확대에 대한 대응 등의 측면에서 전통적인 항공협정에서 엄격히 제한하고 있던 운항회수, 운항지점 등 운항조건에 관한 규제를 완화·철폐하여 운항에 관한 제반조건을 항공사가 시장상황에 따라 자유롭게 결정하도록 하는 항공자유화 정책(open skies policy)이 범세계적으로 추진되고 있다.

이러한 항공자유화의 지역적 범위로서는 전세계의 모든 국가를 포괄하는 다자항공체제가 가장 이상적이겠으나, 각 국가의 항공산업 발전도와 시장상황의 특수성 등을 모두 조화롭게 반영하는 다자체제의 구축이 현실점에서 지남하고 요원하다는 점에서, 비슷한 이해관계를 공유하는 지역적 단위에서 항공자유화를 추진하는 지역주의(regionalism)가 실현가능한 유력한 대안으로서 등장하고 있다. 이에 따라 북미, 유럽, 아프리카, 중동, 아시아·태평양, 라틴아메리카 등 세계 각 지역에서 지역적 항공협력체제가 등장하여 지역적 차원에서 항공운송의 자유화를 실현해 나가고 있다. 특히 세계항공운송의 최대 중심지역인 북미와 유럽은 진전된 항공자유화 정책과 역내 경제통합을 바탕으로 상호간 및 역외국가와의 항공자유화 협상에 본격적으로 임함으로써 범세계적인 항공자유화 추진의 엔진 역할을 담당하고 있다.

지역적 항공자유화 추진은 항공산업의 비약적 발전과 더불어 최근에 두드러지게 나타나고 있는 세계적 흐름이라는 점에서 학문적인 연구대상으로서도 중요한 관심대상이 되고 있다. 전반적으로 이 분야에 관한 대부분의 기존연구는 항공시장 규제 완화시 역내 항공산업에 미치는 경제적 효과 분석에 그 초점이 맞춰져 있다(Bailey *et al.* 1985; Borenstein 1992; Button 1998; Doganis 2001, 2002; Kahn 1990; Keeler 1991; Levine 1987; Meyer and

Oster 1987; Morrison and Winston 1986, 1995, 1999, 2000; US Department of Transportation 1999, 2000). 또한, 항공시장구조 변화에 따른 항공공간 전략적 제휴 및 마케팅과정 변화 등 미시적 차원의 기업 경영전략 변화에 관한 연구가 수행되어 왔다(Banfe 1992; Morrison and Winston 1990; Reiss and Spiller 1989; Shaw 1990). 아울러, 보다 현실적인 필요에서 항공당국 등을 중심으로 항공수요에 즉 및 이에 입각한 적정 공항규모 산정에 관한 연구(건설교통부 1995, 1999; 인천국제공항 2001; ICAO 1995)도 수행되어 왔다. 그러나, 지역적 항공협력체제의 형성·발전은 규모의 경제 등을 통해 항공산업의 효율성을 제고하고자 하는 단순한 경제적 목적만이 아니라, 역외교섭에 있어서 보다 향상된 협상력을 가지고 국제운항서비스에 관한 유리한 조건을 이끌어 내고자 하는 전략적 고려에서 비롯되는 측면이 많다는 점에서(박기찬 1992a), 세계항공시장의 지역블록화 현상을 정확히 이해하기 위해서는 단순한 경제적 분석외에 정치경제학적인 접근이 아울러 필요하다고 생각된다. 이에 따라 본 연구에서는 세계최대의 지역항공블록인 유럽 단일항공시장이 형성되고 심화되는 과정을 유럽과 미국과의 전략적 협상과정을 중심으로 정치경제학적인 측면에서 살펴보고자 한다. 지역블록의 형성과 이의 심화·발전 및 지역통합이 특정분야를 경제적·공간적으로 어떻게 변화시키는지에 대한 연구는 경제지리학의 중요한 관심분야중의 하나라는 점에서(McConnell 2001), 본 연구는 세계항공시장이 자유화되는 과정에서 지역단위로 블록화되는 현상과 그 배후에 작용하고 있는 정치경제학적인 메카니즘을 살펴봄으로써 최근 세계항공시장의 뚜렷한 조류로 등장하고 있는 지역블록화에 대한 정확한 이해를 기하고, 이에 입각한 정책적 시사점을 모색하는 것을 그 목적으로 한다. 본 연구는 다음과 같은 순서로 구성되어 있다. 다음절에서는 세계항공시장의 현황을 개략적으로 살펴본 후, 제3절에서는 지역블록화의 이론적 배경을 검토한다. 제4절에서는 유럽 단일항공시장 형성과정을 미국의 항공자유화 조치에 대한 전략적 대응 및 대미 협상력 제고라는 측면에서 분석한 후, 제5절에서는 결론으로서 연구결과의 요약 및 정책적 시사점을 제시하도록 한다.

2. 세계항공시장 현황

1) 항공시장 영향 요인

항공시장¹⁾은 다양한 요인의 복합적 영향을 받는다. 첫째, 경제적 요인으로서 항공시장은 경제발전 정도 및 경기상황에 직접적 영향을 받으며, 유가동향이나 환율 등은 비용 측면에서 중요한 영향을 미친다. 둘째, 정치적 요인으로서 항공기 테러, 군사적 충돌, 정치적 불안정 등은 항공소비심리에 영향을 끼치면서 항공운송에 영향을 준다. 셋째, 기술적 요인으로서 항공기 기술향상, 정보통신기술의 발전 등은 항공운송의 중요한 영향요인이 된다. 예컨대 원거리 화상회의의 등장이나 고속철도의 등장은 항공수요를 감소시키는 방향으로 작용할 것이다²⁾(Pavaux, 1994). 넷째, 정책적 요인으로서 규제완화, 세계화, 지방화, 국토개발정책 등은 항공시장의 중요한 변화요인으로 작용한다. 다섯째, 문화적 요인으로서 관광자원의 개발이나 문화적 이벤트의 개최(예컨대, 한국방문의 해, 올림픽, 월드컵, 박람회, 지역축제 등)도 항공시장에 중요한 영향을 준다.

2) 세계항공운송 실적 및 전망

2001년 세계항공운송 실적은 여객이 약 16억2천만명, 화물이 약 2천9백만톤을 기록하면서 1990년대 이래 여객과 화물이 각각 약 3.1% 및 4.1%의 연평균 성장율을 보이고 있다(표 1). 같은 기간 전세계 GDP의 연평균 성장율이 2.9%라는 점을 감안하면 항공수요는 소득에 대해 탄력적(elastic)인 특성을 가지고 있다고 할 수 있다(김제철, 2003). 다만, (표 1)에서 보면 항공운송은 1990년 걸프전, 1997년 아시아 금융위기, 2001년 미국의 항공기 테러사건 등으로부터 부정적인 영향을 받고 있는 것을 알 수 있다.

대륙별로는 북미와 유럽, 아·태 지역이 전세계 항공수요의 90% 이상을 차지하고 있으며, 이 중 아·태 지역의 향후 성장률이 가장 빠를 것으로 전망되고 있다(표 2).

3) 세계항공시장 최근 동향

최근 세계항공시장은 미국의 911 테러사태, 이라크 전쟁, SARS 등 최근 수년간 항공시장을 억눌러 왔던 요인들이 완화됨에 따라 국제항공운송협회

표 1. 세계 항공운송실적 추이

구분	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	연평균(%)
여객 (백만인)	1,165	1,135	1,146	1,142	1,233	1,304	1,391	1,457	1,471	1,562	1,656	1,621	3.05
화물 (만톤)	1,842	1,747	1,765	1,805	2,052	2,219	2,323	2,636	2,650	2,810	3,017	2,872	4.12

주: 정기운송실적(국내선, 국제선 포함)임.

자료: ICAO, Traffic, 각 연도.

표 2. 지역별 항공운송시장 전망

구분	여객(인/km, 십억)			화물(톤/km, 백만)		
	1999년실적	2010년예측	연평균성장률	1999년실적	2010년예측	연평균성장률
아시아·태평양	665.5	1,405	7.0	37,564	83,000	7.5
중남미	134.5	225	5.0	4,221	6,950	4.5
유럽	743.0	1,240	4.5	31,193	52,120	4.5
중동	79.1	130	4.5	4,068	6,140	4.0
아프리카	60.9	100	4.5	1,969	3,440	5.0
북아메리카	1,104.9	1,520	3.0	29,028	51,000	5.0

자료: ICAO, Outlook for Air Transport to the Year 2010, Circular 281, 2001.

(International Air Transport Association: IATA)의 발표에 따르면 금년 3/4분기까지의 세계 국제선 항공승객이 작년 동기 대비 17.7% 증가하고 평균탑승율(load factor)도 75%에 이르는 등 호조세인 것으로 나타나고 있으나, 최근 급등하고 있는 유가가 부정적 요인으로 작용하고 있어 향후 유가추이와 이에 대응하는 항공사의 경영효율화 노력이 향후 항공산업³⁾의 성패를 가를 것으로 전망된다. 이에 따라 각 항공사는 경쟁력 제고를 위해 기업간 인수·합병(M&A), 전략적 제휴 및 항공사간 연합(global alliance) 등을 적극적으로 추진하고 있으며, 각 국가들도 세계화의 흐름속에서 항공부문에 대한 규제완화, 자유화, 민영화 추세를 심화시키고 있다. 특히, 최근에는 경제의 블록화 현상과 병행하여 항공운송에서도 지역주의의 강화가 뚜렷한 추세로 등장하고 있다. 지역적 항공운송협력은 지역적 단위에서의 항공자유화를 통해 단일항공시장을 형성하여 역내 항공산업의 효율성을 높이고, 역외 교섭력을 제고시키려는 목적에서 최근 10여년간 세계 항공시장에서의 가장 두드러진 특징중의 하나이다(신동춘 2001; 이승창 2001). 대표적인 사례로는 EU 단일항공시장 형성을 비롯하여 카리브해연안 공동체(CARICOM) 국가들의 지역내 다자간 항공운송협약 체결, 동남아시아의 캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남 4개국(CLMV)간 지역적 항공자유화 협정 체결, 아랍민간항공위원회(ACAC)의 점진적 역내 항공자유화 협정 체결, 동부 및 남부 아프리카 공동시장(COMESA) 21개국의 점진적 역내 항공운송 자유화협정 체결, 중앙아프리카경제연합(CAEU) 6개 회원국간 항공운송 자유화 협정 등을 들 수 있다(ICAO 1999). 다음절에서는 이러한 지역주의 형성의 이론적 배경을 살펴보기로 한다.

3. 지역블록화의 이론적 배경

1) 지역블록화의 동기

Krugman(1992)은 지역블록 형성의 주요 동기를 시장확장을 통한 규모의 경제(economies of scale)에서 찾는다. 즉, 지역블록 형성을 통해 개별국가 단위를 능가하는 대규모 시장이 창출됨으로써 기술혁신 및 한계비용 감소를 위한 보다 많은 R&D

투자의 유인이 생기게 되고, 대량생산시의 학습효과를 통해 평균비용 감소가 가능해진다는 것이다. 규모의 경제 실현을 위해 지역주의(regionalism)가 다자주의(multilateralism) 보다 현실적인 이유로서는 i) 한정된 수의 이해관계를 공유하는 국가들(like-minded countries) 간에 협상이 이루어지므로 협상비용(transaction cost) 절감 측면에서 유리하다는 점, ii) 다자주의를 이끌어가기 위해서는 미국과 같은 초대형국의 리더쉽이 필수적이거나, 미국 헤게모니의 상대적 약화와 EU·일본 등과 같은 지역적 파워가 성장하는 오늘날의 상황에서 미국이 이러한 역할을 담당하기에는 한계가 있다는 점, iii) 지역별 제도적 차이(institutional difference)가 현저한 현실에서 이러한 차이를 극복할 수 있는 다자주의의 창설은 무리가 따른다는 점 등으로 설명하면서 지역적 단위에서 이해관계를 공유하는 국가들간의 지역주의 형성이 범세계적인 다자주의 창설보다 현실적임을 강조한다(Krugman 1993). 이밖에 지역블록은 국내개혁정책에 대한 대외적 약속 표명의 수단이나 국가안보 및 외교정책에 대한 고려를 바탕으로 형성되기도 한다(Cooper 1993; De Melo et al. 1993; Lawrence 1991).

2) 경제적 효과

지역블록 형성시의 경제적 효과에 관한 고전적 이론은 Viner(1950)의 정태적 분석으로부터 출발한다. 지역블록 창설로 인해 각종 제도적 장벽이 철폐됨으로써 역내 교류가 활성화되고 경제적 효율성이 증진되는 무역창출효과(trade creation effect)가 발생한다. 한편, 지역블록 형성 후 역내외 차별로 인해 보다 효율적인 역외 참여자가 시장에서 배제되는 부정적 현상인 무역전환효과(trade diversion effect)가 초래될 수도 있다. Viner에 따르면 무역창출효과가 무역전환효과 보다 크면 그 지역블록은 전세계적 후생수준을 상승시키고, 반대의 경우에는 전세계적 후생수준을 감소시킨다는 것이다. 그러나 이러한 Viner의 정태적 분석은 생산효과만 고려한 것으로서 소비효과를 간과하였다는 비판이 있으며(Wonnacott and Lutz 1989), 동태적 차원을 고려할 경우 무역창출효과와 무역전환효과와의 정확한 분석이 힘들어진다는 비판도 있다(De Melo and Panagariya 1993).

3) 정치경제적 시각

지역주의의 형성을 역외 지역주의에 대한 방어적 차원에서 설명하는 시각이 있다(Baldwin 1993). 즉, 지역주의로부터 역외국가가 받을 수 있는 무역 전환의 부정적 효과를 방지하고, 역외 지역주의에 대한 협상력을 제고하기 위한 방어적 차원의 전략으로서 지역주의가 고려된다는 것이다. 이러한 이론에 따르면 첫째, 기존의 지역주의는 역외 국가들을 자극하고 위협함으로써 여타 지역에서의 신규 지역주의 창설을 부추길 수 있다. 예컨대, 유럽연합(EU)의 창설이나 북미자유무역지대(NAFTA)의 형성과 같은 대규모 지역블록화 추세에 대응하기 위한 차원에서 동북아 지역에서도 지역블록 설립이 고려되는 경우이다. 둘째, 기존의 지역주의는 주변의 역외국을 흡수함으로써 양적으로 더욱 팽창하는 효과를 가질 수 있다. 왜냐하면 주변의 역외국가들은 기존 지역주의로부터의 차별을 회피하고 시장접근 보장 차원에서 기존의 지역주의에 참여할 유인이 생기기 때문이다. 예컨대 유럽지역에서 독일, 프랑스, 영국 등 핵심국가들이 중심이 되어 단일유럽시장을 설립하려는 움직임이 빠르게 진행되자, 당시 유럽내 주변국가들이 단일유럽시장에의 참여가 봉쇄됨으로써 겪을 불이익을 회피하기 위해 EU에 가입한 경우를 예로 들 수 있다. 지역블록의 경제규모가 크고 회원국의 수가 많을수록 비회원국이 겪을 수 있는 잠재적 불이익은 그만큼 더 커지게 되고, 비회원국의 가입 유인도 더욱 증가하게 되며, 이에 따라 기존의 지역블록은 점점 더 규모가 확대되는 경향을 띠게 된다(정인고 2001). 이는 Baldwin(1993)이 말하는 소위 “지역주의의 도미노 이론”이 현실화될 가능성을 설명하는 것이라고 할 수 있다.

4. 유럽 단일항공시장 형성과정에 관한 정치경제학적 분석

세계항공시장의 양대축은 미국과 유럽으로서 세계항공시장을 과점하고 있다. 두 지역은 각각 세계 최대의 항공수요지역일 뿐만 아니라 두 대륙을 잇는 북대서양 노선 역시 세계 최대의 황금노선으로 인정받고 있다. 유럽과 미국 항공사들은 이러한 항

공시장을 사이에 두고 오랫동안 각축을 벌여왔다. 이러한 구도에서 미국과 유럽연합 사이에는 한 진영의 항공정책 변화가 상대방 진영의 전략적 상황에 직접적 영향을 미치게 되는 게임이론적 상황이 전개된다. 즉, EU의 항공정책은 자체의 경제적 필요성 외에 그 경쟁상대인 미국 항공사들을 의식한 정책적 대응의 산물일 수 있다는 것이다. 이런 맥락에서 EU 단일항공시장 형성의 첫번째 단초는 미국의 항공정책에 급격한 변화가 이루어진 1970년대 말의 미국내 항공규제 완화정책에서 찾을 수 있다. 미국은 그전까지의 엄격한 항공규제정책을 1970년대 후반 항공자유화 정책으로 급격히 변화시켰다. 이러한 미국의 정책변화는 EU로 하여금 단일항공시장 형성이라는 정책적 대응을 취하도록 만들었는데, 이하에서는 EU 단일항공시장 형성을 EU 입장에서의 미국항공정책에 대한 전략적 대응이라는 관점에서 살펴보고자 한다. 먼저 EU 단일항공시장 형성의 첫번째 단초이자, 세계항공시장에 커다란 변화를 몰고 온 미국의 항공자유화 정책으로부터 논의를 시작하기로 한다.

1) 미국의 항공자유화

(1) 추진과정

미국은 1970년대 중반까지 항공운송산업의 공공적 성격을 중시하여 항공관련 규제기구였던 민간항공위원회(Civil Aeronautics Board)를 통해 국내항공시장을 엄격히 통제해 왔다. 민간항공위원회는 광범위한 규제체제의 운영을 통하여 항공사의 시장진입, 공급, 운임 등을 엄격히 통제하였고 항공사 간 계약, 합병, 인수 등에도 동 위원회의 인가를 요구하였다(Caves 1962; Fraser et al. 1972). 그러나 1970년대말 석유파동을 겪으면서 종전의 규제체제가 경제적·사회적으로 비효율적이라는 비판의 소리가 높아졌으며, 이러한 미국내 전면적인 규제완화의 분위기 속에서 1978년 카터 대통령이 항공사 규제완화법안(Airline Deregulation Act of 1978)을 서명함으로써 규제완화의 새로운 시대가 열리게 되었다⁴⁾ 동 법안의 주요 내용은 국내노선 개설과 폐지의 자유화, 신규항공사 시장진입의 자유화, 전세편 수송의 자유화, 운임의 자유설정 등이다. 규제완화 정책이 추진되면서 종래의 규제기구였던 민간항공위원회는 1984년 폐지되었다(Murias 1989).

(2) 규제완화의 효과

미국 항공시장은 규제완화에 따른 경쟁촉진의 결과로서 항공기의 적정가동, 노선구조의 합리화, 탑승률의 제고, 인력관리의 효율화, 운임인하 등으로 경제적 효율성이 획기적으로 개선된 것으로 평가받고 있다(Martindale 1988). 규제완화 이후 미국 내에서는 수많은 항공사가 신설되었으며, 흡수·합병 등의 과정을 거쳐 현재는 대형항공사(mega-carrier) 체제로 정착되었다. 이러한 거대규모의 항공사는 규모의 경제를 바탕으로 컴퓨터예약제도(computer reservation system), 상용여객보상제(frequent flyer program), 허브 앤드 스포크(hub and spoke) 시스템이 가져오는 효율적인 항공스케줄 등을 무기로 하여 시장지배력을 넓혀 나가고 있다. 그러나 소수의 거대 항공사로의 기업집중 및 이 항공사들을 중심으로 한 인수·합병이 계속될 경우 당초의 경쟁촉진의 기대효과와는 상반되는 독점 및 과점의 폐해가 나타날 우려가 있다는 점에서 항공운송산업은 현재 반독점법(Anti-Trust Act)의 적용을 받고 있다. 이러한 우려에도 불구하고 현재까지 미국에서 실행된 규제완화 정책의 가장 뚜렷한 결과는 항공사간 극심한 경쟁에서 살아남은 거대 항공사가 규모의 경제를 바탕으로 주요 허브공항을 중심으로 국내 및 국제시장에서 우월한 경쟁력을 갖추게 된 것이라고 할 수 있다(Kasper 1988). 규제완화정책 이후 출현한 미국의 초대형 항공사들은 자본규모, 비용구조, 노선망 등 우월한 경쟁력을 바탕으로 타국의 항공시장에 적극 진출하고 있기 때문에 거대한 미국시장을 필요로 하는 각국은 이와같은 시장변화에 정책적으로 대응하지 않을 수 없게 되었다.

(3) 규제완화 이후 미국의 대외항공정책

① 미국중심의 범세계적 항공자유화 네트워크 구축

미국은 규제완화 이후 세계적인 경쟁력을 확보하게 된 자국 대형항공사의 자유로운 해외시장 진출을 목적으로 운항노선, 운임, 공급 등에 거의 제약이 없는 경쟁지향적 협정(pro-competitive agreement)의 체결을 각국과 추진하였으며, 이 과정에서 허브 앤드 스포크 시스템, 운항편명공동사용(code sharing), 항공기 기종변경(change of gauge)⁵⁾, 상용여객보상제 등 자국의 규제완화 과정

에서 얻어진 다양한 운송기법을 협상에 적극 적용하였다(이승창, 2001). 최근에는 운송권의 전면적인 상호개방 등 국제항공시장에서의 제한없는 접근을 보장하는 항공자유화협정(open-skies agreement)의 체결을 확대해 가고 있는데, 2004년 10월 현재 유럽내 19개국을 포함한 세계 66개 국가와 항공자유화협정을 체결하였다(표 3). 각국 정부입장에서는 미국과의 항공자유화협정 체결을 통해 i) 미국내 각 지점에서의 제한없는 취항권 및 이원권을 획득함으로써 미국과의 교역, 투자, 관광교류 등 제반 측면에서 양자간 관계 심화를 기대할 수 있다는 점, ii) 종전의 보호 및 규제위주의 정책에서 경쟁촉진 및 규제완화 정책으로 이전하는 계기가 됨으로써 소규모의 국내시장과 자국항공사의 상대적으로 열세한 경쟁력을 극복하기 위한 방편으로 활용할 수 있다는 점 등에서 미국과의 항공자유화협정 체결의 실익이 존재하였다. 개별 항공사 입장에서도 i) 세계 최대의 항공시장인 미국으로의 무제한 운송권 획득이 가능하다는 점, ii) 세계 최대의 경쟁력

표 3. 미국과 항공자유화 협정을 체결한 유럽 국가

순번	국가명	체결년월일
1	네덜란드	1992.10.14
2	벨지움	1995.03.01
3	핀란드	1995.03.24
4	덴마크	1995.04.26
5	노르웨이	1995.04.26
6	스웨덴	1995.04.26
7	룩셈부르크	1995.06.06
8	오스트리아	1995.06.14
9	아이슬랜드	1995.06.14
10	스위스	1995.06.15
11	체코	1995.12.08
12	독일	1996.02.29
13	루마니아	1998.07.15
14	이탈리아	1998.11.11
15	포르투갈	1999.12.22
16	몰타	2000.10.12
17	폴란드	2001.05.31
18	프랑스	2001.10.19
19	알바니아	2003.09.24

자료: 미국 국무성 홈페이지 www.state.gov

을 보유하고 있는 미국 항공사들과의 제휴운항을 통해 자사항공기를 직접 투입하지 않고도 미국내 다수 지점에 노선 개설이 가능하다는 점, Ⅲ) 현재 진행중인 세계 항공업계의 global marketing alliance 추세에 대응하기 위해 미국내 우수 항공사들과의 전략적 제휴 강화를 추진할 필요성이 있다는 점 등에서 미국과의 항공자유화협정 체결을 희망하였다(신동춘 2001). 이에따라 1970년대말 미국에서 시작된 항공자유화는 1980년대 미국내에서의 항공산업 구조조정 과정을 거쳐 1990년대 이후 미국을 중심으로 한 항공자유화 네트워크를 형성하면서 범세계적으로 확산되고 있다.

② 미국-유럽국가간 항공자유화 협상

(표 3)에서 미국과 항공자유화협정을 체결한 유럽국가의 순서를 살펴보면 매우 흥미로운 정치경제적 현상을 발견할 수 있다. (표 3)에서 보면 미국은 항공자유화 협정 추진 초창기에는 네덜란드, 벨지움, 룩셈부르크, 스위스, 오스트리아, 아이슬란드, 덴마크, 스웨덴, 노르웨이, 핀란드 등 유럽내 항공소국들과의 항공자유화협정 체결을 먼저 추진하였다. 경제적 측면에서 보면 프랑스, 독일, 이탈리아 등 항공수요가 많은 유럽내 항공대국들과의 항공자유화협정 체결이 미국 항공사들에게 보다 많은 실익을 가져다 줄 수 있음에도 불구하고 미국이 유럽내 주변 항공소국들과 항공자유화협정을 먼저 체결한 이유는 무엇인가? 프랑스, 독일, 이탈리아 등 유럽내 항공대국들은 유럽내 상대적으로 넓은 영토와 많은 인구를 가지고 있어 일정규모 이상의 자체 항공수요를 창출할 수 있고, Air France, Lufthansa, Alitalia 등 유수의 국제항공사 및 경쟁력 있는 국제공항들을 보유하고 있어 항공산업에 관한 한 미국과는 경쟁관계에 놓여 있다. 이에따라 이들 국가들은 미국과의 항공자유화협정 체결시 자국의 항공수요가 미국항공사로 유출되어 자국 항공산업의 경쟁력이 약화될 것을 우려하여 미국과의 항공자유화협정 체결에 신중하고 소극적인 자세를 표명하였다. 이에반해, 유럽내 항공소국들 입장에서는 미국과 항공자유화협정을 체결함으로써 거대한 미국시장에 자유로이 취항할 수 있는 반면, 자체항공수요는 작기 때문에 자국의 항공수요 유출로 인한 손실은 거의 없다고 판단하여 미

국과의 항공자유화협정 체결에 보다 적극적이었다. 이러한 상황에서 미국은 프랑스, 독일, 이탈리아 등 유럽내 핵심국가들의 항공시장 개방을 관철시키기 위한 우회전술로써 주변의 유럽내 항공소국들과 먼저 항공자유화협정을 체결하는 방법을 구사한 것으로 풀이된다. 예컨대 네덜란드는 미국과의 항공자유화협정 체결을 통해 자국 항공사인 KLM으로 하여금 유럽내 미국행 항공수요를 보다 많이 차지하도록 할 수 있고, 이에따라 스키폴 공항이 유럽내 허브공항으로 기능하도록 하는데 도움을 줄 수 있다. 미국 입장에서도 프랑스, 독일, 이탈리아 등으로의 유럽행 수요를 항공자유화협정을 체결한 유럽내 다른 국가들을 통하여 유출시켜 자국 항공사에게 운송하도록 할 수 있는 실익이 있다. 이러한 상황은 프랑스, 독일, 이탈리아 등 유럽내 중심 국가들 입장에서는 최대의 황금노선인 북대서양 노선 수요의 상당부분을 여타국 항공사들에게 빼앗긴다는 것을 의미한다. 따라서 이러한 상황이 계속 전개될수록 이 국가들 입장에서는 미국과의 항공자유화협정을 맺지 않는데 따르는 기회비용이 누적적으로 증가하게 됨으로써 결과적으로 미국과의 항공자유화협정 체결을 강제하게 만드는 압박효과가 있다. 이러한 현상은 미국이 자체 항공시장이 작은 국가들과 먼저 항공자유화협정을 체결함으로써 유럽 항공시장 공략에 있어 소위 분리지배(divide and rule)의 방법을 적용한 것이라고 해석할 수 있다(Toh 1998). 이러한 미국의 유럽 포위전략(encirclement strategy)은 일단 성공하여 독일이 1996년 미국과 항공자유화 협정을 맺은 것을 시작으로, 이탈리아, 프랑스 등이 차례로 미국과 항공자유화 협정을 맺게 되었다. 그러나, 항공시장 규모면에서 미국 전체시장과 유럽내 개별국가들의 항공시장은 많은 차이가 있고 이러한 차이는 바로 협상력의 차이로 이어져 미국과 개별 유럽국가들이 맺은 항공자유화협정은 미국입장에서 훨씬 유리한 결과가 되었다. 이러한 결과에 많은 불만을 느낀 유럽국가들은 유럽내 단일항공시장을 형성하여 미국에 대항하려는 전략을 구사하게 된다. 다음 절에서는 이를 보다 자세히 살펴보기로 한다.

2) EU 단일항공시장 형성

미국의 항공자유화 및 규제완화 정책과 이에 입

각한 미국항공산업의 경쟁력 제고를 바탕으로 미국 중심의 범세계적 항공자유화 네트워크가 형성되고, 이 과정에서 유럽국가들도 미국과 개별적으로 항공자유화협정을 체결하였으나, 항공시장 규모의 차이에서 오는 협상력의 격차로 인해 미국과 맺은 개별 항공자유화협정은 유럽에 많은 불리점이 있었다. 예컨대, 미국 항공사들은 유럽국가들과 맺은 개별 항공자유화 협정에 따라 유럽내 각 국가 각 도시에 취항할 수 있었으며, 5자유에 입각한 이원권⁶⁾ 행사를 통해 유럽내 서로 다른 국가의 두 지점간 운항(예: 베를린-코펜하겐)이 가능했던 반면, 유럽 항공사들은 미국내 몇 개 지점으로만 취항이 가능하고 미국내 두 지점간 운항(예: 뉴욕-LA)은 국내운항(cabotage)⁷⁾ 금지의 원칙이 적용되어 운항이 불가능하였다. 이에따라 미국항공사들은 유럽전역에서 주요 공항을 중심으로 hub-and-spoke 노선 체제를 구축하면서 거의 무제한으로 영업이 가능했던 반면, 유럽 항공사들은 미국내 운항에 많은 제약이 느끼게 되었다. 이러한 불균형 조건을 타개하고, 미국과 대등한 협상력을 갖기 위해서 유럽국가들은 역내 단일항공시장 형성을 모색하게 되었다. EU 단일항공시장은 역내 항공자유화 및 규제완화 정책을 통하여 규모의 경제를 달성하고, 항공시장에의 진입, 퇴출, 생산량, 요금, 서비스의 종류 등 제반측면에서 항공사간의 경쟁을 촉진함으로써 EU 항공산업 전체의 경쟁력을 제고하는 것을 기본 목표로 시도되었다. 즉, 미국의 규제완화 정책에 따른 초대형 항공사의 출현에 대응하여 유럽 단일항공시장 형성을 통하여 유럽 항공산업의 경쟁력 강화와 대형화를 촉진시키겠다는 것이다. 이하에서는 유럽 단일항공시장 형성의 제도적 배경이 되는 유럽경제통합의 진행과정을 먼저 살펴보고, 유럽내 항공자유화 과정을 단계별로 살펴본 후, 유럽 단일항공시장의 양적확대 및 질적심화를 위한 유럽내 노력과 이를 바탕으로 한 역외국가와의 협상과정을 차례로 살펴보도록 한다.

(1) 유럽 경제통합의 진행과정

유럽내 자유로운 인적, 물적 교류에 대한 첫번째 시도는 전후의 유럽경제 부흥을 위해 역내 석탄 및 철강산업을 초국가적인 기구를 통해 관리하고자 하는 목적으로 프랑스, 독일, 이탈리아 및 베네

룩스 3국 등 6개 회원국이 1952년 8월 유럽석탄철강공동체(European Coal and Steel Community: ECSC)를 형성한 것이 그 시초이다. 이들 6개 회원국은 1957년 3월 로마조약(Treaty of Rome)을 다시 체결하고, 역내의 상품, 인력, 서비스 및 자본의 자유로운 이동에 의한 경제적 단일시장을 추구하는 유럽경제공동체(European Economic Community: EEC) 창설에 합의하였다. 이어 1967년 7월에는 ECSC, EEC 및 유럽원자력공동체(European Atomic Energy Community: EURATOM) 등 3개의 공동체를 통합한 유럽공동체(European Community: EC)가 상기 6개국이 중심이 되어 발족하였다. 그 후 EC에는 원 회원국 6개국 외에 영국, 덴마크, 아일랜드, 그리스, 스페인, 포르투갈 등이 순차적으로 가입함으로써 1986년까지 12개 회원국으로 확대되었다. 이들 EC 12개 회원국은 1991년 12월 유럽연합조약(마스트리히트 조약)을 체결하고 기존의 EC를 유럽연합(European Union: EU)으로 확대, 개편하였다. EU는 역내 인적·물적 자본 및 서비스의 자유로운 이동을 제한하는 각종 규제를 철폐함으로써 기존의 경제통합을 더욱 심화시키는 한편, 공동외교안보정책 및 역내 내무사법협력까지 규정함으로써 실질적인 정치통합의 단계로까지 발전하였다. EU는 1995년 1월부터 오스트리아, 스웨덴, 핀란드 등 3국을 신규로 가입시켜 15개 회원국으로 확대된 데 이어, 2002년 12월 코펜하겐 EU 정상회의에서 중동구 10개국(폴란드, 헝가리, 체코, 슬로바키아, 슬로베니아, 리투아니아, 에스토니아, 라트비아, 사이프러스, 몰타)의 EU 가입을 결정함으로써 2004년 5.1일부터 25개 회원국으로 확대되었다(외교통상부 2004).

(2) EU 단일항공시장 형성과정

① 유럽항공시장의 단계별 자유화

단일항공시장 형성전의 유럽항공시장은 양자협정의 엄격한 규제적 조치에 의한 매우 제한적인 시장이었다. 대부분의 국가가 일국일항공사 체제를 유지하고 있었으며 각 국가는 운수권 배분을 통해 자국항공사가 국내에서 독점적 영향력을 행사하도록 지원하였다. 한 노선에 복수의 항공사가 취항하는 경우는 매우 드물어 자유화 이전인 1987년의 경우 유럽 전체 988개 노선 중 48개 노선에서만 복

수의 항공사가 취항하였다. 이원권 역시 매우 제한적으로 인정되어 1987년에 988개 노선 중 88개 노선에서만 이원권이 허용되었다. 국제선 운임은 경쟁적인 가격이 적용되지 못하였으며 양국의 엄격한 승인을 요하도록 하였다(Button 2003). 그러나, 미국의 항공자유화정책에 자극받은 유럽 국가들은 이와같은 제한적 역내시장 구조하에서는 대외경쟁력을 더 이상 유지할 수 없다고 판단하고 유럽항공산업의 경쟁력 제고를 위해 점진적인 역내 항공자유화정책을 모색하게 되었다. 이에 따라 EC 회원국들은 로마조약에 근거하여 회원국간 「공동항공운송정책」을 1986년 채택하고 1988년부터 1997년 3월까지 단계적으로 3차에 걸친 항공자유화 조치를 추진하였다. 주요내용은 다음과 같다(표 4).

첫째, 양 국가간 기본적 운항서비스를 규정하는 3, 4 자유⁹⁾의 경우 자유화 추진 이전에는 전통적인 50:50의 균등배분 원칙에 입각하였으나, 자유화 추진과정에서 시장수요가 많은 국가의 항공사에게 단력적으로 60:40 또는 75:25까지 더 많은 운수권을 부여할 수 있도록 하였으며, 이를 다시 1997년 4월 이후에는 완전자유화 하였다. 둘째, 동일노선에 복수의 국적항공사가 취항할 수 있는 권리인 국제선 double tracking도 1987년 이전에는 금지되어 단수의 국적항공사만 취항할 수 있었으나, 단계적 자유화 추진과정에서 양 당사자 중 일방이 승인하면 동 일방당사자의 국적항공사에 대해서는 복수취항이 가능하도록 완화되었으며, 1997년 이후에는 정부승인 없이 시장상황에 따라 언제든지 복수취항이 가능하도록 자유화되었다. 셋째, 이원권을 규정하는 제5자유¹⁰⁾의 경우에도 자유화 이전에는 금지되었으나, 자유화 추진과정에서 총공급량(capacity)의 30%까지 이원권을 허용하는 완전통

제단계와 총공급량의 50%까지 이원권을 허용하는 부분통제단계를 거쳐 97년 이후에는 완전자유화 되었다. 넷째, 국제선 요금도 자유화 이전에는 양국의 엄격한 승인을 요했으나, 자유화 과정에서 준거요금(reference rate)의 일정비를 이상으로 할인할 때만 정부승인을 받도록 하는 할인요금 승인체제 단계를 거쳐 97년 이후에는 완전자유화로 개편되었다. 다섯째, 가장 민감한 현안이었던 국내선 운항에 외국항공사가 취항할 수 있는 권리를 규정하는 cabotage의 경우, 유럽내 각국 입장차이에 따라 합의 도출에 난항을 겪었으나¹⁰⁾, 97년 4.1일부로 완전 자유화하는데 합의하였다. 이러한 단계별 항공자유화 과정을 거치면서 EU 회원국내 모든 항공사는 역내에서 여객 및 화물운송 서비스와 항공사 설립에 있어 동등한 권리를 보장받게 되었다(홍석진 1998).

② 경제적 효과

유럽내 항공자유화가 가져온 변화된 경쟁환경하에서 유럽 항공사들은 항공사간 인수·합병 등 활발한 구조조정을 통해 경쟁력을 제고시켰다. 에어프랑스와 KLM의 전략적 합병이 2003년 9월 단행되었으며, 스칸디나비아의 SAS와 독일의 루프트한자간 합병도 현재 추진되고 있다. 대형항공사들은 EU 단일항공시장 형성에 따라 확대된 시장으로부터 오는 규모의 경제(economies of scale)와 범위의 경제(economies of scope)를 활용하여 효율성을 크게 증가시킬 수 있었다. 한편, EU 단일항공시장이 형성되고 cabotage도 완전 자유화됨에 따라 역내 저비용항공사(low-cost carrier)들의 사업기회도 크게 확대되었다. 이들은 저비용·고수익을 특징으로 국경을 초월하여 특정부문에 특화하여 운영하면서 역내 틈새시장을 공략하고 있다.¹¹⁾ 반면, 정부의 보

표 4. 유럽항공시장의 단계별 자유화⁸⁾

	1987년 이전	First Package	Second Package	Third Package
적용시기		88년 1월 ~ 90년 10월	90년 11월 ~ 92년 12월	93년 1월 ~ 97년 3월
3,4자유 배분	50/50	55/45 또는 60/40	60/40에서 75/25	완전자유
국제선 Double Tracking	금지	한 국가가 승인하면 가능		가능
5 자유	금지	완전통제	부분통제	완전자유
국제선 요금	양국 승인	할인요금 승인체제	확대적용시 승인체제	완전자유
Cabotage	금지	금지	금지	완전자유

호하에 안주하여 경쟁력을 상실했던 항공사들은 시장에서 뒤처지게 되어 유럽의 항공자유화정책 추진 이후 파산하였다.¹²⁾ 항공자유화정책 추진 이후 유럽내 항공운송실적은 크게 증가하여 2003년 총세계항공운송 실적 중 유럽은 여객 27.5%, 화물 27%를 차지하여 여객 36.3%, 화물 28.5%를 차지하고 있는 북미지역에 이어 두번째로 큰 항공시장을 형성하고 있다(표 5).

(3) EU 단일항공시장의 심화·발전

① 유럽의 대미협상력 열세 원인

EU 단일항공시장이 형성되었다고 하더라도 미국의 합중국(United States)과 같은 완전한 정치적 통합체는 아직 아니기 때문에 역외국가와의 항공협상을 담당하는 정치적 기구는 개별 회원국정부 단위에 머무를 수 밖에 없었으며, 이에 따라 미국과 같은 거대시장과의 항공협상에서 유럽은 여전히 협상력의 부족을 느낄 수 밖에 없었다. 미국과 유럽사이의 항공협상에서 유럽이 협상력의 열세를 느낄 수 밖에 없는 제도적 이유로는 크게 다음의 세가지를 들 수 있다.

첫째, 미국과 유럽국가간 항공자유화 협정상의

국적조항(nationality clause)¹³⁾ 때문이다. 현행 양자간 항공자유화 협정은 지정항공사(designated carrier) 제도를 채택하여 동 자유화협정의 적용대상이 되는 항공사는 계약국 국민이 실질적으로 지배하고 실효적으로 통제(substantial ownership and effective control)¹⁴⁾하는 항공사에 국한한다고 명시하고 있다. 즉, 운항권의 권리주체를 계약국의 국적항공사(national carrier)로 제한하고 있다. 미국과 유럽 개별국가간의 국적항공사 수를 비교해 보면 개별 유럽국가들에 비해 미국의 국적항공사 수가 훨씬 많다. 이에 따라 미국은 미국내 수많은 도시에서 다수의 국적항공사가 유럽으로 취항할 수 있지만, 유럽의 개별국가는 불과 1~2개 또는 소수의 국적항공사가 공급력의 제한에 따라 미국의 제한된 도시로의 취항만이 가능한 형편이다. 국적조항의 또다른 부정적 효과는 유럽내 항공사간 인수합병(M&A)과 같은 구조조정을 통한 효율화 작업을 저해할 수 있다는 점이다. 예컨대, 영국의 브리티쉬에어가 네덜란드의 KLM을 인수하는 경우를 가정해 본다면 - 영국은 미국과 항공자유화협정을 체결하고 있지 않고, 네덜란드는 미국과 항공자유화협정을 체결하고 있다 - 브리티쉬에어가 KLM

표 5. 2003년도 세계 지역별 항공운송실적 및 점유율

구 분		운항 키로 (백만)	운항 횟수 (천회)	여객 (천명)	인키로 (백만)	여객 L/F(%)	톤키로			화물 L/F(%)
							화물 (백만)	총합 (백만)	이용가능 (백만)	
유 럽	실적	6,740	5,920	452,540	824,000	74	33,870	112,200	165,810	68
	%	26.2	28.0	27.3	27.5		27.0	27.8	24.8	
아프리카	실적	630	500	31,030	66,930	64	1,990	8,160	15,540	53
	%	2.5	2.4	1.9	2.2		1.6	2.0	2.3	
중 동	실적	760	450	54,480	117,550	70	6,370	17,250	29,310	59
	%	3.0	2.1	3.2	3.9		5.1	4.3	4.4	
아시아	실적	5,300	3,880	401,060	759,140	68	43,300	113,150	184,990	61
	%	20.6	18.4	24.2	25.4		34.6	28.0	27.6	
북 미	실적	10,780	8,810	623,520	1,086,760	74	35,640	136,800	243,590	56
	%	41.9	41.7	37.6	36.3		28.5	33.8	36.4	
남 미	실적	1,490	1,570	95,900	137,250	65	4,080	16,750	30,340	53
	%	5.8	7.4	5.8	4.6		3.3	4.1	4.5	
총합계		25,720	21,130	1,656,540	2,991,620	71	125,240	404,310	669,590	60

주 : L/F는 평균 탑승률을 의미

자료 : ICAO, Annual Report of the Council, 2004.

을 인수하면 그 합병항공사의 국적은 영국이 되고, 동 항공사는 국적조항 때문에 지금까지 미국-네덜란드간 항공자유화 협정에 입각하여 KLM이 항수하여 오던 자유로운 미국운항과 관련된 권리를 누리지 못하게 된다. 따라서 이러한 경우를 우려하여 브리티시에어는 KLM의 인수합병을 꺼리게 된다는 것이다. 유럽 항공사 경영의 상당부분이 유럽과 미국을 잇는 북대서양 노선의 수익성에 의존하는 형편임을 고려한다면, 이러한 국적조항의 유지는 유럽내 항공사간 자유로운 인수합병 및 유럽내 항공시장의 통합에 큰 저해요소로 작용할 수 있다.

둘째, 유럽과 미국간 cabotage와 관련된 지리적 범위의 차이 때문이다. 전통적으로 cabotage는 영토주권 및 국가안보 차원에서 엄격히 금지되어 왔다. 이에 따라 유럽국가들은 거대한 미국 항공시장에서 몇 개 지점으로만 취항이 가능했을 뿐 미국 내 두 지점간의 운항은 가능하지 않았다. 예컨대, 암스테르담-뉴욕간 취항은 가능했지만, 뉴욕-시카고 구간의 운항은 금지되었다. 물론 미국항공사들도 똑같이 cabotage 금지원칙의 적용을 받아 유럽내 동일 국가내에 있는 두 지점간의 운항은 금지되었다. 예컨대, 뉴욕-파리간의 운항은 가능하지만, 파리-마르세이유간의 운항은 금지되는 경우이다. 그러나, 미국이 유럽국가들과 맺은 항공자유화 협정은 5자유, 즉 이원권을 규정하고 있다. 이에 따라 미국 항공사들은 유럽내 어느 국가에 취항한 후 그 지점에서 다시 이원하여 유럽내 다른 국가로의 취항이 얼마든지 가능하였다. 예컨대, 뉴욕-프랑크푸르트간 운항 후, 다시 프랑크푸르트-비엔나간 운항이 가능한 경우이다. 비록 유럽 개별국가내의 cabotage는 인정되지 않더라도 이러한 이원권 행사로 인해 미국은 유럽전역에서 광범위한 hub-and-spoke 노선망을 구축하고 운영할 수 있었다. 유럽이 비교적 소국으로 이루어져 있고, 국내에서의 이동은 철도나 자동차가 주로 이용되며, 항공운송은 주로 국가간 이동의 경우에 이용된다는 유럽내 교통상의 특징을 고려한다면 사실상 미국항공사들이 유럽내에서 cabotage 금지 때문에 겪는 손실은 그리 크지 않다고 할 수 있다. 반면, 미국은 광활한 영토에 따라 국내에서의 원거리 이동에 주로 비행기가 이용된다는 미국 교통의 특성을 고려할 때, 미국내 cabotage 불인정으로 인해 유럽항공사들이

입는 손실은 매우 크다고 할 수 있다.

셋째, 대외교섭의 단위 문제를 들 수 있다. 유럽의 경우, 유럽 전체를 대표하는 기구가 아닌 개별 국가 단위의 정부가 각각 미국과의 항공자유화 협정의 교섭주체가 됨으로써 파편화된 개별 국가단 위로는 거대한 미국정부를 상대하기에 협상력의 한계를 느낄 수 밖에 없었다. 특히 유럽내 개별국가간의 미묘한 입장차이 때문에 개별 유럽국가와 미국간에 체결된 항공자유화협정이 유럽 항공산업 전체입장에서 반드시 바람직한 결과를 가져온다는 보장도 없었다. 따라서 유럽 입장에서는 미국과의 협상시 각 회원국간의 입장차이를 극복하고 유럽 전체입장에서 통일되고 조화로운 목소리를 낼 수 있는 교섭단위의 설립이 필요하였다.

② 유럽의 대미협상력 제고 노력

위와 같은 상황에서 유럽의 대미협상력 제고 노력은 다음과 같이 전개되었다.

첫째, 국적조항의 개선을 도모하였다. EU의 행정부 역할을 담당하는 EU 집행위원회(European Commission)는 EU 개별회원국이 미국과 체결한 양자 항공자유화 협정상의 국적조항이 범유럽규모의 영업활동을 도모하는 EU 항공업계의 경쟁력을 저해하고 유럽항공산업의 통합을 저해하고 있다는 판단하에 1998년 12월 EU내 개별 8개 회원국¹⁵⁾이 미국과 체결한 양자 항공자유화 협정상의 국적조항이 EU 역내 단일항공시장 원칙에 따른 회원국 무차별대우 원칙(non-discrimination principle)에 위배됨을 이유로 EU 사법재판소(European Court of Justice)에 제소하였다. 이에대해 EU 사법재판소는 2002년 11월 EU 집행위원회의 상기 필요성에 부응하는 매우 주목할만한 판결을 내렸다. EU 사법재판소는 판결을 통해 항공사의 국적여부와 상관없이 EU 회원국 소속 모든 항공사는 회원국내에 주된 사무소(principal place of business)가 소재할 경우 무차별원칙에 근거하여 동 회원국과 역외국가간 항공협정에 따른 운항이 가능하다고 해석함으로써 회원국들이 역외국과 개별적으로 항공협정을 체결하고, 국적항공사들에게만 운항권을 부여해 오던 종전의 국적조항에 입각한 관행이 EU 공동체규정 위반으로 무효라고 판시하였다. 동 판결은 EU 역내 항공운송과 관련한 경쟁조건을 근본적으로 변화시켰다. 즉,

등 판결을 따를 경우 EU의 다른 회원국이 특정 개별 회원국에 항공사의 주사무소만 설치하면 동 개별 회원국과 역외국가간의 양자간 항공시장에 참여가 가능하게 된다는 점에서 EU 역내 단일항공시장 구축이 EU 역내에서의 항공자유화 뿐만 아니라 역외 국가와의 항공관계에서도 자유로운 경쟁을 촉진하는 효과를 가져오게 되었다. 예컨대, 영국의 브리티쉬에어가 네덜란드에 일정규모의 사무소를 설치·운영하고 있을 경우에는 브리티쉬에어도 미국-네덜란드간 항공자유화협정에 의거하여 네덜란드의 국적항공사인 KLM이 누리고 있는 것과 동일한 내용의 법적권리를 향유할 수 있게 된 것이다. 이에 따라 EU 단일항공시장에 소속되어 있는 유럽 항공사들은 미국과 항공자유화협정을 체결한 모든 회원국의 국적항공사와 동등한 권리주체가 될 수 있는 자격을 획득함으로써 미국취항에 있어 훨씬 개선된 조건으로 보다 다양한 노선에 취항할 수 있는 법적 근거를 가지게 되었다.

둘째, EU 집행위원회는 상기 유럽사법재판소 판결의 이행차원에서 개별 유럽국가들이 미국과 맺은 양자협정을 미국과 EU 전체간의 항공자유화협정으로 대체시켜 나가기로 결정하고, EU 집행위원회가 중심이 되어 EU-미국간 “대서양공동항공지역(Transatlantic Common Aviation Area)” 창설을 위한 협상을 개시할 것을 회원국들에게 제안하였다. EU 회원국들은 이러한 EU 집행위원회의 제안을 승인한 데 이어, 2003년 6월 EU 교통이사회는 그 체결의 교섭권한(negotiating mandate)을 EU 집행위원회에 부여하기로 결정하였다. 이에 따라 EU 집행위원회는 중전의 개별 회원국 단위에서 나오는 협소한 협상력을 극복하고 EU 회원국 전체를 대표하는 지위에 기초한 보다 우월한 협상력을 가지고 미국과의 항공자유화 협상에 임할 수 있게 되었다.

③ EU-미국간 항공자유화 협상

위와같은 제도적 뒷받침 이후 EU 전체로서 미국과 대등한 협상을 벌일만한 준비가 되었다고 판단한 EU 집행위원회는 개별 EU 회원국들이 미국과 체결한 기존의 양자 항공자유화협정을 대체하여 범북대서양 항공자유지역(Open Aviation Area)의 창설을 목표로 하는 EU-미국간의 항공자유화 협상을 2003년 10월부터 시작하였다. 세계항공운송

의 약 60%를 차지하는 거대 양 항공시장인 미국과 EU간의 항공자유화 협상은 1940년대 중반 이래 국제항공운송 분야를 통제해 온 규제의 와해를 통해 세계항공산업의 실질적 통합으로 귀결될 수 있다는 점에서 전 세계 모든 국가들의 주목을 받았다. 이 협상에서 EU측은 공정하고 동등한 경쟁 체제를 보장하는 포괄적인 항공자유화 협정 체결을 통해 유럽 항공사들이 자유롭게 미국 항공시장에 진출할 수 있는 법적 토대를 구축하고자 하였다. 보다 구체적으로 EU측은 미국과의 항공자유화 협상을 통해 i) 국적조항의 철폐, ii) 미국내 cabotage의 인정, iii) 미국항공사에 대한 외국인 소유지분상한 확대, iv) Fly America 제도의 폐지 등을 얻어 내하고자 하였다. 협상결과 국적조항 문제는 미국이 EU측 입장을 수용하여 기존의 국적조항(nationality clause)을 주사무소 소재지(principal place of business) 조항으로 바꾸는데 동의하였다. 이에 따라 유럽항공사들은 유럽 어느 지점에서든지 일정규모의 사무소만 소재하면 그 지점과 미국내 주요 지점간에 운항할 수 있게 되어 종전보다 훨씬 확대된 북대서양 노선망을 보유·운영할 수 있게 되었다. 또한, 미국은 자국 항공사에 대한 외국인 소유지분 상한도 기존의 25%에서 EU와 동등한 수준인 49%까지 상향조정하는데 동의하였다. 이에 따라 유럽자본의 미국 항공시장에 대한 투자가 더욱 활발해질 수 있는 여건도 마련되었다. 그러나, cabotage 인정 문제는 양측의 현저한 입장차로 인하여 합의에 이르지 못하고 결렬되었다. 원래 cabotage는 정치적 통합을 전제로 하는 개념이기 때문에 현재의 유럽통합의 단계상 EU측에 인정되기는 어려운 실정이다. 이에 따라 EU는 EU내에서 미국항공사들에게 cabotage를 인정해 주는 대신, 미국도 유럽 항공사들에게 cabotage를 인정하여 EU 항공사들이 미국 국내노선(예: 뉴욕-LA)에 운항할 수 있는 권리를 부여해 줄 것을 요청하였다. 또한, 미국 공무원들로 하여금 미국항공사를 우선적으로 이용하도록 강제하는 내용의 Fly America 제도가 유럽 항공사들에게 상당한 차별적 영향을 미친다고 판단한 EU는 이의 폐지도 미국측에 요청하였다. 이에 대해 미국측은 대선을 앞둔 상황에서 항공업계 및 노조 입장에 동조하는 미의회의 반발 등을 우려하여 완강히 반대함으로써

EU-미국간의 항공자유화협상은 교착상태에 빠지게 되었다. 이에따라 양측간의 협상 재개는 미 대선이 끝나고 새로운 집행부 구성이 완료되는 2005년 이후에나 가능할 것으로 예상되고 있다. 그러나, 비록 미국과의 항공자유화 협상이 현재 교착상태에 빠져 있다 하더라도 상기 협상경과를 살펴보면 EU측이 EU 단일항공시장 형성 및 이의 공고화를 통해 얻어진 제고된 협상력을 가지고 미국과의 협상에 임함으로써 종전에 비해 훨씬 개선된 조건으로 미국시장에 접근할 수 있는 여지를 많이 확보한 것으로 평가할 수 있다.

④ EU 단일항공시장의 확대

미국과 EU 공동체 차원에서의 양자 항공자유화협정 체결이 일단 무산됨에 따라 당분간 EU측은 지중해·발칸연안의 EU 주변국가 및 한국, 중국, 일본, 호주 등 주요 교역국가와의 항공자유화협정 체결 추진을 통해 향후 재개될 미국과의 협상에 대비할 것으로 예상된다. 이러한 배경에서 최근 EU 집행위원회는 "A community aviation policy towards its neighbors"라는 제목의 Communication을 채택하여 EU 단일항공시장의 외연적 확장을 꾀하고 있다. 동 Communication에서 EU는 지리적으로 근접하여 항공협력의 필요성이 높고, 향후 자유무역협정(FTA) 체결 등을 목표로 하고 있는 지중해연안국가 및 발칸국가들을 EU 단일항공시장에 편입함으로써 범유럽항공협력(Pan European aviation cooperation)의 지속적인 추진을 통한 유럽공동항공지역(European Common Aviation Area)의 확대 및 심화를 도모하고 있다. 이러한 EU 단일항공시장 확장 노력이 성공한다면, 이는 향후 미국과의 협상시 EU측의 협상 레버리지를 더욱 높이는 방향으로 작용할 것으로 전망된다.

5. 결론

1) 연구결과의 요약

본 연구는 유럽 단일항공시장 형성을 중심으로 지역주의가 어떻게 형성되고 심화되는지를 정치경제학적인 시각으로 살펴보았다. 연구결과 지역주의는 확장된 시장으로부터 기대되는 규모의 경제와

같은 경제적 효과 외에 여타 지역블록에의 전략적 대응이라는 정치적 목적으로도 형성된다는 것을 보여준다. 유럽 단일항공시장은 미국이라는 거대한 시장의 역내 자유화와 이를 바탕으로 한 미국중심의 범세계적 항공자유화 네트워크 형성에 대응하여 유럽 항공산업의 대미경쟁력 제고를 위한 전략적 고려의 산물이라는 측면이 강했다. 즉, 미국중심의 항공자유화 네트워크 구축을 통해 미국 항공산업이 범세계적 차원의 중심(core)에 위치하는 반면, 파편화된 유럽 개별국가들의 항공산업은 미국중심의 항공자유화 네트워크의 주변부(periphery)로 전략하는 현상을 막기 위한 대응책이라고 보여진다. 또한 지속적인 대미협상력 제고를 위하여 EU 단일항공시장을 심화시키려는 제도적 조치들이 취해짐으로써 EU 단일항공시장은 더욱 공고해졌으며, 보다 향상된 협상력을 가지고 미국과 교섭할 수 있었다. 최근 유럽 단일항공시장은 지중해연안 국가 및 발칸국가 등 주변국가들의 흡수를 통해 더욱 확장될 기미를 보이고 있어 기존 지역주의의 팽창적 속성을 보여준다. 전반적으로 연구결과는 지역주의 형성의 정치경제학적인 측면을 강조한 Baldwin(1993)의 이론을 뒷받침한다고 할 수 있다.

2) 정책적 시사점: 동북아 지역주의의 형성

본 연구결과는 우리나라도 항공부문의 동북아 지역주의를 창설하는 것이 역내 항공산업의 발전 및 역외 교섭력 제고면에서 시급하다는 것을 시사한다. 현재 세계 3대 항공권역인 북미, 유럽, 동북아시아 중 북미와 유럽은 지역적 차원에서 자유화된 단일항공시장을 형성하고 있으나, 동북아 지역은 어떠한 지역공동체도 창설하지 못한 채 전통적인 양자협정상의 항공규제에 의존하여 대외항공정책을 설계하고 있는 실정이다. 이러한 상황에서 파편화된 동북아 국가들이 자유화된 단일항공시장을 형성하고 있는 유럽과 같은 지역블록을 상대로 하여 항공협상을 벌인다면 시장규모의 차이에서 나오는 협상력의 열세로 인하여 득보다는 실이 많은 결과가 나올 가능성이 매우 높다. 그러나, 한·중·일 3국이 중심이 되는 지역적 항공자유화 블록을 형성할 경우, 동북아시아의 거대한 항공잠재력을 고려할 때 미국, EU에 버금가는 규모의 단일항공시장이 형성되고, 이로 인한 역내 항공산업 발

전 및 역의 교섭력 제고에 미치는 긍정적 효과는 매우 클 것으로 예상된다. 다행히 최근 WTO 가입 이후 중국경제의 세계경제에의 급속한 편입과 일본경제의 회복에 따른 역내 항공수요의 증가는 한·중·일 3국간 항공자유화를 위한 긍정적인 여건 변화인 것으로 판단된다. 한편, 동북아 지역은 지리적 인접성과 문화적 동질성에도 불구하고, 일본의 침략 등 과거 역사적 사실과 경제체제 및 발전단계의 상이점 때문에 통합에 거부감이 존재하는 것도 사실이다. 따라서 이러한 거부감을 극복하고 동북아 지역의 통합을 이끌어가기 위해서는 정치적 차원의 비전 제시가 중요할 것으로 여겨진다(홍석진 2004). 이러한 점에서, 2003년 6월 개최된 한·중 정상회담시 양국 정상이 양국간 점진적 항공자유화에 합의한 것은 동북아 단일항공시장 형성을 위한 긍정적인 첫걸음으로 평가할 수 있다. 그러나, 한·중·일 3국간에 존재하는 각기 상이한 경제규모, 산업화 수준, 시장자유화 정도를 고려할 때, 급격한 항공자유화 추진보다는 유럽의 예에 따라 단계적·점진적 항공자유화를 통한 단일항공시장 형성이 바람직할 것으로 생각된다. 또한, 여객보다 화물부문의 자유화가 조기에 가시적인 경제적 이득 창출면에서는 보다 유리하다는 점에서(Zhang and Zhanag 2002), 항공화물과 이와 연관된 물류서비스 분야의 자유화 추진을 우선적으로 검토해 볼 만하다고 생각된다(Zhang 2002). 아울러, 동북아 항공자유화 추진에 있어 장기적으로는 APEC이나 WTO와 같은 다자기구를 이용하는 것도 검토해 볼 수 있을 것이다(Button 2003). 또한, 항공운송의 자유화와 병행하여 이를 감당할 수 있는 공항시설의 정비나 국제표준의 항공안전 및 보안체계 구축 등과 같은 항공인프라의 구축도 함께 이루어져야 합의된 항공자유화의 원활한 집행이 가능할 것이다. 만약 동북아 단일항공시장 형성이 가시화된다면, 이는 Baldwin(1993)이 주장한 지역주의의 도미노이론이 또다시 현실화한 결과라고 평가할 수 있을 것이다.

3) 연구의 한계 및 향후 연구방향

본 연구는 지역주의의 형성 및 심화과정을 정치경제학적인 측면에서 고찰하였으나, 정성적 연구에 따른 한계가 있다. 따라서 향후 정량적 방법에 입

각하여 지역주의의 형성에 따른 비용/편익 분석 작업이 뒤따르는 것이 필요하다고 생각된다. 아울러, 지역적 차원의 단일항공시장 형성이 범세계적 항공자유화를 위한 디딤돌(building block)로 작용할 것인지 아니면 걸림돌(stumbling block)로 작용할 것인지에 대한 규명도 의미있는 후속작업이 될 수 있을 것으로 생각된다.

註

- 1) 항공시장은 구체적으로 항공운송서비스 시장을 의미하며, 항공기 제조나 수리·정비 등과 관련된 시장은 제외하는 것으로 한다.
- 2) 1964년 도쿄-오사카 구간의 신칸센 등장과 1981년 파리-리용간 TGV의 등장 이후 동일구간 항공수요의 50% 이상이 감소되었다는 보고가 있다(Pavaux, 1994). 우리나라의 경우도 금년 4월 고속철도(KTX)의 개통 이후 4~7월 김포발 부산, 대구, 광주행 항공여객수가 작년 같은 기간에 비해 24% 감소한 것으로 나타나고 있다(한국경제신문 2004.10.17일자).
- 3) 항공산업은 타인의 수요에 부응하기 위하여 항공기를 사용하여 유상으로 여객, 화물, 우편물을 수송하는 사업자, 즉 항공사들로 이루어진 산업을 의미한다.
- 4) 동법은 1977년 화물규제완화법(Air Cargo Deregulation of 1977), 1979년 국제항공운송경쟁법(International Air Transportation Competition Act of 1979)과 함께 미국내 항공관련 규제완화의 3대 입법 중 하나이다.
- 5) 상대국내로 운송한 승객·화물을 동일항공사 소속 또는 제휴관계에 있는 타항공사 소속의 중소항공기로 옮겨 다수의 이원지점으로 운송하는 것을 의미한다.
- 6) 제3국으로 가는 여객, 화물 및 우편물을 상대국의 영역에서 탑재하고 내릴 수 있는 권리를 의미한다.
- 7) 동일국가의 한 지점에서 다른 지점으로 가는 여객, 화물, 우편물을 운송할 수 있는 권리를 의미한다.
- 8) EU 항공시장 자유화 조치는 EU 비회원국인 노르웨이, 스위스 및 아이슬란드에도 적용되고 있다.
- 9) 제3자유는 자국에서 적재한 여객, 화물 및 우편물을 상대국의 영역에서 내릴 수 있는 권리를 의미하고, 제4자유는 자국으로 오는 여객, 화물 및 우편물을 상대국의 영역에서 탑재할 수 있는 권리를 의미한다.
- 10) 유럽내에서 가장 조밀한 노선망을 보유·운항하고 있던 영국항공(British Airways) 및 국내선의 규모가 작은 네덜란드항공(KLM) 등은 찬성한 반면, 상대적으로 큰 항공시장을 가지고 있어 자국 항공수요의 유출을 우려하는 이탈리아항공(Alitalia)과 프랑스항공(Air France) 등은 반대하였다(박기찬 1992b).
- 11) 현재 유럽내에는 Ryanair, EasyJet 등 약 60여개의 저비용항공사가 운영중에 있다.
- 12) 스위스에어와 벨지움의 Sabena 항공사가 2001년 파산하였다.

- 13) 항공협정상의 국적조항은 상품무역에 있어서의 원산지 규정(rules of origin)에 비유할 수 있다.
- 14) 해당 항공사 주식의 50% 이상을 해당국의 국민인 주주가 보유해야 한다는 의미로 해석된다.
- 15) 영국, 덴마크, 스웨덴, 핀란드, 벨기에, 룩셈부르크, 오스트리아, 독일 등이다.

文獻

- 건설교통부, 1995, 속초지역 공항개발 기본조사 설계 최종보고서.
- 건설교통부, 1999, 전주신공항건설 타당성 재검토.
- 김제철, 2003, 21세기 항공운송 환경변화와 항공정책방향, 교통개발연구원.
- 박기찬, 1992a, "EC 항공자유화정책의 최신 동향," 항공교통(2), 16-28.
- 박기찬, 1992b, "1993년 이후 EC와 한국간의 항공관계 전망," 항공교통(2), 29-50.
- 신동춘, 2001, 항공운송정책론, 선학사.
- 외교통상부, 2004, EU 개황.
- 이승창, 2001, 항공자유화에 따른 경제적 효과에 관한 연구, 한국항공우주법학회.
- 인천국제공항, 2001, 인천국제공항 마스터플랜 재검토 보고서.
- 정인교, 2001, FTA 시대에 어떻게 대처할 것인가?, 대외경제정책연구원.
- 홍석진, 1998, 항공자유화(규제완화)와 전략적 제휴-생존전략의 모색, 교통물류(봄/여름호), 한진교통물류연구원.
- 홍석진, 2004, "동북아 항공물류허브 구축을 위한 항공자유화 정책의 추진방안," 대외경제정책연구원.
- Bailey, E., Graham, D. and Kaplan, D., 1985, *Deregulating the Airlines*, MIT Press.
- Baldwin, R., 1993, A domino theory of regionalism, *NBER (National Bureau of Economic Research) Working Paper*, No.4465(Sep).
- Banfe, C., 1992, *Airline Management*, Prince Hall.
- Borenstein, S., The evolution of U.S. airline competition, *Journal of Economic Perspectives*, 6, 45-73.
- Button, K., 1998, Opening U.S. skies to global airline competition, *Trade Policy Analysis*, CATO Institute Center for Trade Policy Studies.
- Button, K., 2003, *Implementation of the process of the European Common Air Transport Market and the Common Air Transport Policy*, EWC/KOTI Conference.
- Caves, R., 1962, *Air Transport and Its Regulators: An Industry Study*, Harvard University Press, Cambridge.
- Cooper, R., 1993, Round table on Regional Integration, in De Melo and Panagariya (ed.), *New Dimensions in Regional Integration*, Cambridge University Press.
- De Melo and Panagariya, 1993, The new regionalism: a country perspective, in De Melo and Panagariya (ed.), *New Dimensions in Regional Integration*, Cambridge University Press.
- Doganis, R., 2001, *The Airline Business in the 21st Century*, Routledge.
- Doganis, R., 2002, *Flying Off Course: The Economics of International Airlines* (3rd. ed.), Routledge.
- Fraser, Donhenser, and Miller, 1972, *Civil Aviation Development: A Policy and Operations Analysis*, Praeger, New York.
- ICAO, 1995, *Manual on Air Traffic Demand*.
- _____, 1999, *Annual Report of the Council*.
- _____, 2004, *Annual Report of the Council*.
- Kahn, A., 1990, Deregulation: looking backward and looking forward, *Yale Journal on Regulation*, 7, 325-54.
- Kasper, D., 1988, *Deregulation and Globalization*, Ballinger, Cambridge.
- Keeler, T., 1991, Airline deregulation and market performance: the economic basis for regulatory reform and lessons from the U.S. experience, in Bannister and Button (ed.), *Transport in a Free Market Economy*, Macmillan.
- Krugman, P., 1992, Does the new trade theory require a new trade policy? *World Economy*, 15, 423-41.
- Krugman, P., 1993, Regionalism versus multilateralism analytical notes, in De Melo and Panagariya

- (ed.) *New dimensions in Regional Integration*, Cambridge University Press.
- Lawrence, R., 1991, Emerging regional arrangements: building blocks or stumbling blocks? in Richard O'Brien (ed.), *Finance and the International Economy*, Oxford University Press.
- Levine, M., 1987, Airline competition in deregulated markets: theory, firm strategy, and public policy, *Yale Journal on Regulation*, 4, 393-494.
- Martindale, D., 1988, Ten years after deregulation, *Travel Weekly*, Oct.
- McConnell, J., 2001, International trade: geographic Aspects, in Smelser and Baltes (ed.), *International Encyclopedia of the Social and Behavioral Sciences*, Pergamon, Oxford, 7848-7852.
- Meyer, J., and Oster, C., 1987, *Deregulation and the Future of Intercity Passenger Travel*, MIT Press.
- Morrison, S. and Winston, C., 1986, *The Economic Effects of Airline Deregulation*, Brookings Institute.
- Morrison, S. and Winston, C., 1990, The dynamics of airline pricing and competition, *American Economic Review*, 80, 389-93.
- Morrison, S. and Winston, C., 1995, *The Evolution of the Airline Industry*, Brookings Institute.
- Morrison, S. and Winston, C., 1999, Regulatory reform of US intercity transportation, in Peltzman and Winston (ed.), *Deregulation of Network Industries: What's Next?*, AEI-Brookings Joint Center for Regulatory Studies, 1-40.
- Morrison, S. and Winston, C., 2000, The remaining role for government policy in the deregulated airline industry, in Gomez-Ibanez, Tye, and Winston (ed.), *Essays in Transportation Economics and Policy*, Brookings Institute.
- Murias, R., 1989, *The Economic Regulation of International Air Transport*, Jefferson: McFarland.
- Pavaux, J., 1994, *Le Transport Aerien a l'Horizon 2020*, Institut du Transport Aerien, Paris.
- Reiss, P. and Spiller, P., 1989, Competition and entry in small airline markets, *Journal of Law and Economics*, 32, 179-202.
- Shaw, S., 1990, *Airline Marketing and Management* (3rd. ed.), Pittman Publishing, London.
- Toh, R., 1998, Toward an international open skies regime: advances, impediments, and impacts, *Journal of Air Transportation World Wide*, 3(1), 61-71.
- US Department of Transportation, 1999, *International Aviation Developments: Global Deregulation Takes Off*.
- US Department of Transportation, 2000, *Transatlantic Deregulation-The Alliance Network Effect*.
- Viner, J., 1950, *The Customs Union Issue*, Carnegie Endowment for International Peace, New York.
- Wonnacott and Lutz, 1989, Is there a case for free trade areas? in Schott, J. (ed.), *Free Trade Areas and US Trade Policy*, Institute for International Economics, Washington D.C., 59-84.
- Zhang, A., 2002, *Assessment of Intra-China Transportation and Logistics Services Industry: Focus on Shanghai Region*, EWC/KOTI Conference.
- Zhang, A., and Zhang, Y., 2002, Issues on liberalization of air cargo services in international aviation, *Journal of Air Transport Management*, 8, 275-287.

최초투고일 04. 11. 15

최종접수일 04. 12. 17

교신 : 서정욱, 110-051 서울시 종로구 도렴동 95-1 외교통상부 국제에너지물류과 (이메일: jwsuh96@mofat.go.kr, 전화: 02-2100-7718)

Correspondence : Suh, Jeongwook, International Energy and Logistics Division, Ministry of Foreign Affairs and Trade (jwsuh96@mofat.go.kr, phone: 02-2100-7718)