

미국의 항공운송산업 규제완화법(Airline Deregulation
Act of 1978)이 미국의 공항 경제에
미친 영향에 관한 연구

오 세 현*

A Study on the Effects of Airline Deregulation on Airport
Economics

Se-Hyun Oh

목 차

- I. 서론
- II. 항공운송산업 자유화가 공항 경제에 미친 영향에 대한 이론적 고찰
- III. 데이터 분석 방법
- IV. 데이터 분석 결과
- V. 결론

* 대우중공업 우주항공연구소 주임연구원

요 약

미국의 항공운송산업 규제완화법(Airline Deregulation Act of 1978)에 의한 미국의 항공 운송산업 자유화 정책은 미국의 국내 항공운송 시장의 환경을 철저한 경쟁의 원리가 적용되는 자유경쟁 시장으로 변화시켰으며, 국제 항공운송 시장에도 자유경쟁의 원리가 점진적으로 도입되는 계기를 마련하였다. 항공운송산업 자유화 정책은 항공사의 운송 시장 환경뿐만 아니라 그들이 이용하는 공항의 경제 환경에도 많은 변화를 가져왔다.

자유화가 공항의 경제에 미친 영향을 연구하기 위하여, 자유화 이후 공항에서 시장 합리화(Market Rationalization)의 원리가 적용되었는가를 조사하였다. 이를 위해 (1) 자유화 이후, 공항료(Airport Rates and Charges)와 공항에서의 활동량(the Volume of Activity) 간에 유의한 상관 관계가 존재하는가의 여부 (2) 자유화 이전과 이후를 비교할 때, 각 Hub Class별 공항료의 수준에 있어 유의한 변화가 있는가의 여부에 대한 통계 분석을 실시하였다.

상관분석의 결과, 자유화 이후, 공항료와 공항에서의 활동량 간에 유의한 상관 관계가 존재한다는 결론을 채택하는 데 실패하였으며 또한 일원 분산 분석의 결과, 자유화 이전과 이후를 비교할 때, 각 Hub Class별 공항료의 수준에 있어 유의한 변화가 있다는 결론을 제시할 수 없었다.

미국의 항공운송산업 자유화 정책이 미국 공항 경제에 미친 영향에 대한 본 연구는 현재 경제규제완화를 실험하고 있는 우리의 경제 정책에 좋은 참고자료가 되기를 기대한다.

I. 서 론

1978년 10월 24일 조인된 항공운송산업 규제완화법(Airline Deregulation Act of 1978)에 의한 미국의 항공운송산업 자유화 정책은 미국의 국내 항공운송 시장의 환경을 철저한 경쟁의 원리가 적용되는 자유경쟁 시장으로 변화시켰으며, 국제 항공운송 시장에도 자유경쟁의 원리가 점진적으로 도입되는 계기를 마련하였다.

항공운송산업 규제완화법은 항공 노선과 항공 요금에 대한 정부의 통제를 완전히 제거하였으며, 항공사들은 좀더 수익을 올릴 수 있는 노선을 자유로이 선택하여 운항을 하고 자유로이 요금을 책정할 수 있게 되었다. 이로 인해 항공운송시장의 환경이 급격히 변하게 되었다. 미국의 항공운송산업 자유화 정책은 이론상의 자유경쟁 원리를 현실의 정책에 도입하였다는 점에서 현대 경제학사에 있어 매우 흥미로운 실험으로 평가되고 있다. 항공운송산업 자유화의 영향에 대한 평가는 대체로 다음과 같은 두 가지 방향으로 요약될 수 있다.

항공운송산업 자유화 정책의 결과에 대한 긍정적인 평가로, 자유화로 인해 자유경쟁의 원리가 항공운송시장 전반에 걸쳐 촉진되고 이로 인해 항공 요금이 하락되었고, 소비자들에게 보다 많은 항공 여행의 선택 기회를 제공하는 등 항공운송시장을 합리화시켰다는 주장이다. 이와는 반대되는 의견으로, 자유화 이후 항공사들이 여행객이 많이 몰리는 주요 대형 공항으로 집중되고, 기 취항했던 노선 중에서 여행객이 적은 노선에서는 완전히 철수함으로써 지역에 따라서는 항공운송 서비스를 전혀 받지 못하는 일이 발생하는 등의 항공운송의 공공성의 상실과, 경쟁력이 약한 많은 항공사의 도산으로 소수의 항공사에 의해 시장이 과점화되고 가격단합이 이루어져서 종국적으로는 항공요금이 상승할 것이라는 시장 과점화의 폐해를 주장하는 의견이다.

항공운송산업 자유화 정책은 공항의 시장 환경에도 많은 변화를 가져왔다. 특히 자유로운 항공 노선의 선택과 "Hub-and-Spoke" 방식에 의거한 항공사들의 운항 계획으로 인해, 주요 공항으로는 항공사들이 밀집하는 반면 항공사들

의 "Hub-and-Spoke" 방식의 노선 계획에서 제외되는 공항에서는 항공사들이 철수하는 등 공항의 경제적 관리 환경에 많은 변화를 가져왔다.

근대적인 운송 세계로 진입하기 위한 관문인 공항은 그것이 위치하고 있는 지역사회를 위해 경제적, 사회적 또는 정치적으로 중요한 역할을 수행하고 있으며, 건강한 공항 관리가 이루어 질 때 그 역할도 계속할 수 있다. 이와 같은 관점에서 자유화가 공항의 경제에 미친 영향을 연구하였으며, 공항의 재정 관리의 중요한 부분을 차지하는 공항료(Airport Rates and Charges)를 이용하여 분석하였다.

본 연구는 다음과 같은 방법으로 실시하였다. 우선 본 연구와 관련된 입수 가능한 논문, 서적 및 기사를 가능한 한 자세히 검토하여 이론적인 근거를 마련하였으며 자료의 통계 처리를 위하여 통계 처리 전문 소프트웨어인 SPSS(Statistical Package for the Social Sciences)를 사용하여 통계 분석을 실시하였다.

II. 항공운송산업 자유화가 공항 경제(Airport Economics)에 미친 영향에 대한 이론적 고찰

1. 항공사들의 Hub-and-Spoke 방식에 의한 노선 계획

항공사들의 Hub에 의한 노선 계획은 항공운송산업 자유화 이후 급격히 증가하였다. Hub란 여행객들이 목적지로 가기 위해 거쳐야 하는 연결지점을 의미한다. 항공사들이 이와 같은 노선 구조를 구축하는 이유는 주요 Hub에서 발생하는 대량의 승객들을 대형 항공기를 이용하여 수송함으로써 규모의 경제(Economies of Scale) 효과와 높은 항공기 가동률(Aircraft Utilization)을 이끌어 낼 수 있기 때문이다. (Kanafani & Ghobrial, 1985)

Hub에 의한 노선 계획으로 인해, 항공사들은 자신들의 주요 거점이 되는

공항을 위주로 운항을 하였으며, 주요 거점이 되는 공항은 대부분 대도시에 있기 때문에 항공 운송 서비스가 대도시로 편중되는 결과를 가져왔다. 미국 CAB(Civil Aeronautics Board)의 보고서에 의하면 1978년 6월부터 1984년 6월까지의 기간 동안에 Large 및 Medium Hub에서는 항공사들의 제공 가능 좌석수가 36-38 퍼센트 증가하였지만 Small Hub에서는 8 퍼센트 증가에 그쳤으며 Non-hub 공항에서는 오히려 9.7 퍼센트 감소되었다. (Brenner et al., 1985 p. 98)

2. 항공사들의 Hub-and-Spoke 방식에 의한 노선 계획이 공항에 미친 영향

항공사들의 Hub¹⁾에 의한 노선 계획은 공항에 문제를 야기시켰다. 대형 공항에서는 항공사의 집중으로 인한 승객과 항공기의 급격한 증가로 과밀 현상을 가져오고 이로 인해 대대적인 공항의 시설 확장에 대한 요구가 증대하였으며, 항공 운항 서비스를 상실한 Small 및 Non-hub 공항에서는 수입의 감소로 재정적 어려움을 겪게 되고 항공사를 유치해야 하는 압박을 받았다. (Kanafani & Ghobrial, 1985; Scarse, 1985)

Hub에 의한 노선 계획이 공항 경제(Airport Economics)에 미친 영향은, Hub 공항들이 항공사의 노선 구조에 보다 종속적이 되고 항공사의 진입 결정에 보다 영향을 받게 됨으로 인해 공항 재정 계획(Airport Financial Planning)이 불확실하게 되었다는 것이다. 따라서 각 Hub 공항들은 경제적으로 보다 합리적인 방법(Economically Rationalizing)으로 관리를 하지 않을 수 없게 되었다. (Kanafani & Ghobrial, 1985, pp. 18-19)

자유화 이전에는 공항료의 책정에 있어서 일반화된 기준이 없었다. 대개의 경우 이웃한 공항의 요율을 참고로 하는 등 비합리적일 뿐만 아니라 책정된 요금이 공항 서비스 제공에 소요되는 비용을 보상하는지의 여부에도 관심이 없었다. 그러나 자유화 이후의 경쟁적인 시장 환경에서는 공항들은 더 많은 경쟁력을 가져야만 하였다. 즉 새로운 시장 환경에 적응하기 위해서는 경제적

1) Hub의 분류에 대한 사항은 APPENDIX A 참조

으로 보다 합리적인 방법(Economically Rationalizing)으로 관리를 하지 않을 수 없게 되었다. (Gesell, 1992, p. 299)

3. 공항들의 새로운 시장 환경에 적응하기 위한 노력

공항들은 새로운 시장 환경에 적응하기 위해 노력하였으며 특히 Medium 및 Small 공항들은 항공사 유치에 공격적인 마케팅을 실시하였다. 항공 운송산업 자유화가 실시되기 이전에는 항공사를 유치하기 위해 마케팅을 한다는 것이 거의 불가능하였다. 그러나 항공 산업 자유화 이후, 기존 항공사들이 독점하고 있는 주요 Large 공항에서, 운항 시간을 배정 받을 수 없게 된 새로이 시장에 진출한 항공사들이 Medium 및 Small 공항을 이용하려 하자 Medium 및 Small 공항들 간에 항공사 유치 경쟁이 일어나게 되었다. 자유화 초기에 항공 운송 서비스를 상실했던 공항들 중에서는 항공사의 요구에 맞게 시설을 확충하는 등 경쟁력이 있고 공격적인 마케팅 전략을 구사하여 항공 서비스를 되찾았다. (Schano, 1986, p. 36)

항공운송산업 자유화 이후 조성된 기회를 최대한 이용한 대표적인 예가 Dayton (Ohio) International (DAY) 공항이다. Dayton은 자유화 이후 주요 항공사들이 보다 시장성이 유망한 다른 공항들로 빠져나감으로 인해 항공 서비스를 상실하였다. 그러나 새로운 항공사들을 유치함으로써 항공 서비스를 되찾았을 뿐 아니라 미국 최대의 국내 항공 화물 운송 센터로 성장하였다. 1978-82년 기간동안 Dayton의 탑승객수 하락은 미국 전체 11 퍼센트의 2.5배에 달하였다. 그러나 1983년에는 탑승객수가 전년 대비 58.1 퍼센트가 증가했으며, 1984년 처음 9개월 동안에는 1983년 수준 보다 25 퍼센트의 증가율을 성취하였다. 이와 같은 Dayton 공항의 성공의 비결은 항공사들에게 Dayton의 장점을 알리기 위한 공격적인 마케팅 전략에 있다. 자유화 이전에는 공항 관리자는 공항 시설을 운영하는 집주인에 불과했으나, 항공사들이 이익이 된다면 언제든지 들어오고 나갈 수 있는 자유화 이후의 시장 환경에서는 공항 관리자는 보다 마케팅 지향적이 되어야 하며 항공사들이 만족할 수 있는 보다 많은 이점을 제공해야만 한다고 Dayton의 공항 관리자인 Jim Wood는 주장했다. (Scearce, 1985, p. 42)

4. 항공운송산업 자유화가 공항료에 미친 영향

1979년 공항 데이터를 이용해서 실시한 Kanafani와 Ghobrial 교수의 연구 결과에 의하면, Landing Fees는 Aircraft Operations의 증감에 따라 증가 또는 감소하지 않는다. 즉 공항료(Airport Rates and Charges)와 공항에서의 활동량(the Volume of Activity)간에 유의한 상관 관계가 존재하지 않는다. (Figure 1 및 2 참조)

그러나, 위에서 언급한 Dayton 공항의 성공 사례는 Kanafani와 Ghobrial 교수의 연구 결과와는 다른 새로운 관점을 제시하고 있다. 즉 자유화 이후 조성된 경쟁적인 시장 환경에서는 Medium 및 Small Hub 공항들이 보다 마케팅 지향적인 공항 관리를 실시하였으며, 항공사 유치를 위하여 공항료를 항공사들

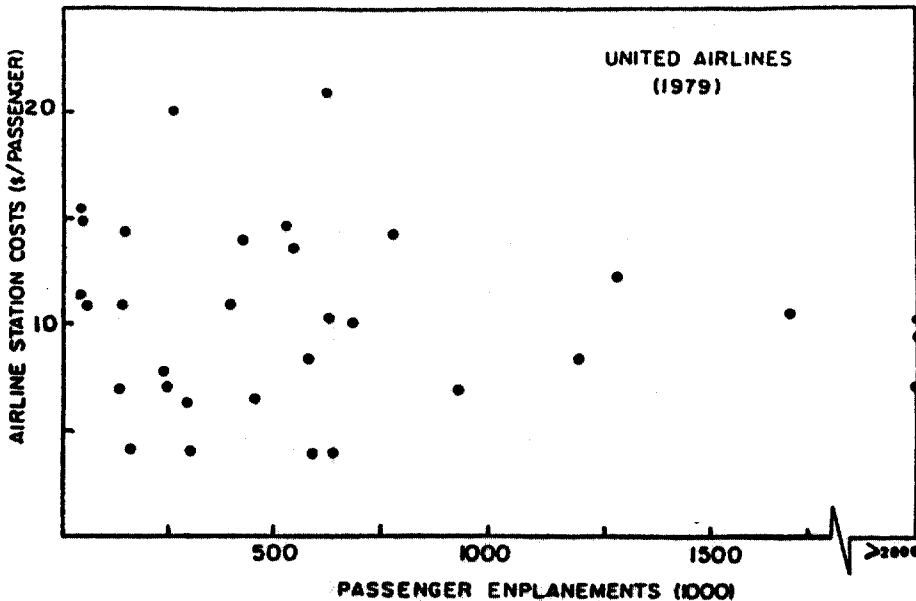


Figure 1. Airline Station Costs and Airport Traffic. (Source: CAB Form 41.). Note. From "Airline Hubbing-Some Implications for Airport Economics" by A. Kanafani and A. A. Ghobrial, 1985, Transportation Research, 19A, p. 18.

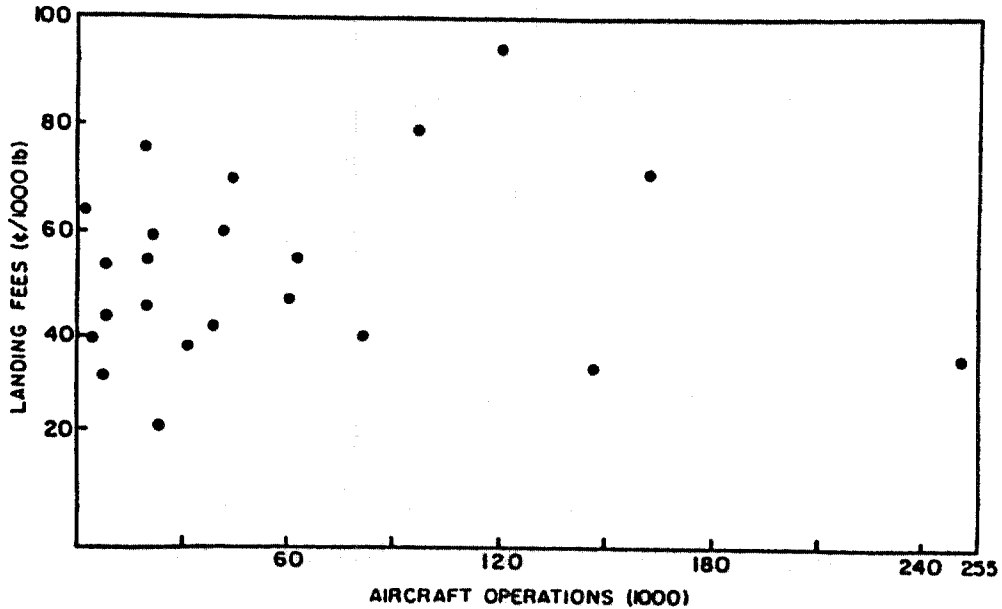


Figure 2. Landing Fees and Airport Traffic. (Source: CAB Form 41.).
 Note. From "Airline Hubbing—Some Implications for Airport Economics" by A. Kanafani and A. A. Ghobrial, 1985, *Transportation Research*, 19A, p. 18.

에게 보다 유리하게 조정하였다. Dayton 공항을 예로 들면, 1983년도에 항공사 탑승객수(Airline Passenger Boardings)는 전년대비 58.1%, 항공사의 운항 실적은 55%, 일일 항공기 출발 횟수(Daily Departures)는 28.1%, 항공 우편 물량은 16.2% 그리고 항공 화물은 13.2%가 각각 증가하였으나 항공기 착륙비(Landing Fee Rate)는 27% 감소하였다. 1984년의 처음 9개월 동안의 실적을 보면, 항공사 탑승객수(Airline Passenger Boardings)는 전년대비 25%, 항공사의 운항 실적은 59%, 일일 항공기 출발 횟수(Daily Departures)는 20%, 항공 우편 물량은 40% 그리고 항공 화물은 25% 증가하였으나 항공기 착륙비(Landing Fee Rate)는 전년대비 변화가 없다. (Scearce, 1985, p. 42)

이와는 반대로 항공사의 과밀로 공항 시설의 개선과 확장 요구에 직면한 주요 대형 공항에서는 공항 시설 개선과 확장에 필요한 비용을 공항료를 올려서 충당하고자 하였다. Aviation Week & Space Technology(1982)의 기사에 의하면 항공사들이 Ft. Lauderdale, Fla.와 Indianapolis, Ind. 공항에서 인상한

착륙비와 임대료를 지불하기를 거부했으며, 5개 항공사들이 Ft. Lauderdale-Hollywood 공항이 공항 확장을 목적으로 공항료를 올리려 한다고 소송을 하였다. 본 잡지에서 제시한 자료에 의하면 Ft. Lauderdale의 착륙비는 Landing Weight 1,000 lb 당 23.5 cents 였으나 1985년 12월 1일까지 33.5 cents로 점차 인상할 계획이며 터미널 공간 사용료(Terminal Space Rental)는 \$1.25/sq. ft. 였으나 1981년 12월 1일에는 \$4.46/sq. ft.로 인상하였다. (Carrier refusal, 1982, p. 28)

5. 요약

항공 자유화 이후 Hub-and-Spoke 방식에 의거한 운항 계획이 급증하였으며 이로 인해 주요 Large 공항으로의 항공사 밀집과 Medium 및 Small 공항 간의 항공사 유치경쟁이 초래되었다. 공항에서의 항공사 과밀 현상으로 시설 개선과 확장 압력을 받게 된 Large 공항들은 공항료를 인상하여 이에 대처하려 하였으며, Medium 및 Small 공항들은 공항료를 인하함으로써 항공사를 유치하려 하였다. 이상으로 본 연구의 이론적 근거를 제시하기 위한 문헌 고찰을 마치고 다음 장에서는 연구를 위해 사용된 통계 기법에 대하여 설명하고자 한다.

III. 데이터 분석 방법

1. 실험을 위한 가정

본 연구에서 설정한 이론적 가정은 다음과 같다. 항공운송산업 자유화 이후, 자유로운 항공 노선의 선택과 "Hub-and-Spoke" 방식에 의거한 항공사들의 운항 계획으로 인해 주요 Large 공항으로는 항공사들이 밀집하여 과밀 현상을 초래한 반면 항공사의 "Hub-and-Spoke" 방식의 노선 계획에서 제외되는 공항에서는 항공사들의 철수로 인해 항공 서비스와 수입의 상실을 겪게 되었다. 따라서 항공사들이 밀집한 공항에서는 과밀 현상을 해소하기 위해 시설 개선과

확장 등을 위해 공항료를 전반적으로 인상하였으며 항공사들의 철수로 인해 수입이 감소된 공항에서는 항공사 유치를 위해 전반적으로 공항료를 인하하였다. 즉 자유화 이전에는 공항료의 책정에 있어서 일반화된 기준이 없었지만 자유화 이후에는 시장 합리화(Market Rationalization)의 원리에 의한 공항료 결정이 이루어 졌다.

2 데이터의 분석

본 연구에서는 미국 공항 관리자 협회(American Association of Airport Executives-AAAЕ)에서 실시하고 정리한 공항료에 대한 두번의 설문 자료를 이용하였다. 하나는 항공운송산업 자유화 이전인 1976년 여름에 실시된 것으로 195개의 공항이 설문 조사에 참가하였으며, 다른 하나는 항공운송산업 자유화 이후인 1989-90년 사이에 실시된 것으로 304개의 공항을 대상으로 하였다.

자료 분석을 위해 변수A(탑승객수-Enplanements)와 변수B(공항료-Airport Rates and Charges)의 두개의 변수를 설정하여 다음과 같은 통계기법을 적용하였다.

- 1) Pearson Correlation Statistics
- 2) ONEWAY Analysis of Variance
- 3) Duncan's Multiple-Range Test

3. 검정을 위한 가설

자유화 이후, 시장 합리화(Market Rationalization)의 원리에 의해 공항료가 결정되었는가를 검정하기 위해 다음과 같은 두개의 가설을 설정하였다.

제 1 대립가설:

자유화 이후, 공항료(Airport Rates and Charges)와 공항에서의 활동량(the Volume of Activity) 간에 유의한 상관 관계가 존재한다.

제 1 귀무가설:

자유화 이후, 공항료(Airport Rates and Charges)와 공항에서의 활동량(the Volume of Activity) 간에 유의한 상관 관계가 존재하지 않는다.

제 2 대립가설:

자유화 이전과 이후를 비교할 때, 각 Hub Class별 공항료(Airport Rates and Charges)의 수준에 있어 유의한 차이가 있다.

제 2 귀무가설:

자유화 이전과 이후를 비교할 때, 각 Hub Class별 공항료(Airport Rates and Charges)의 수준에 있어 유의한 차이가 없다.

4. 데이터 분석 절차

공항료 중에서 착륙비(Landing Fees)와 공항에서의 활동량을 나타내는 탑승객수(Enplanements) 간에 Pearson 상관분석(Correlation Statistics)을 적용하여 상관관계의 유무를 결정하였다 (유의수준은 Table 1 참조). 일원 분산 분석(ONEWAY Analysis of Variance)을 적용하여 각 Hub Class별 공항료 수준 간에 유의한 차이가 있는 가를 결정하였다 (유의수준은 $p \leq .05$). 일원 분산 분석의 결과 Hub Class별 공항료의 수준 간에 유의한 차이가 있다고 인정되고, 실험을 실시할 필요가 있는 경우에는 Duncan's Multiple-Range Test를 적용하여 각 Hub Class별 공항료의 수준 차의 순서를 결정한다. 유의수준은 $p \leq .05$ 이다. Duncan's Multiple-Range Test는 각 모집단 평균이 실제로 차이가 있을 때 그 차이의 순서를 가장 잘 결정해 주는 강력한 통계기법 중의 하나이며 연구원들 사이에서 가장 많이 사용되고 있는 통계기법 중의 하나이다 (Ott, 1988, p. 452).

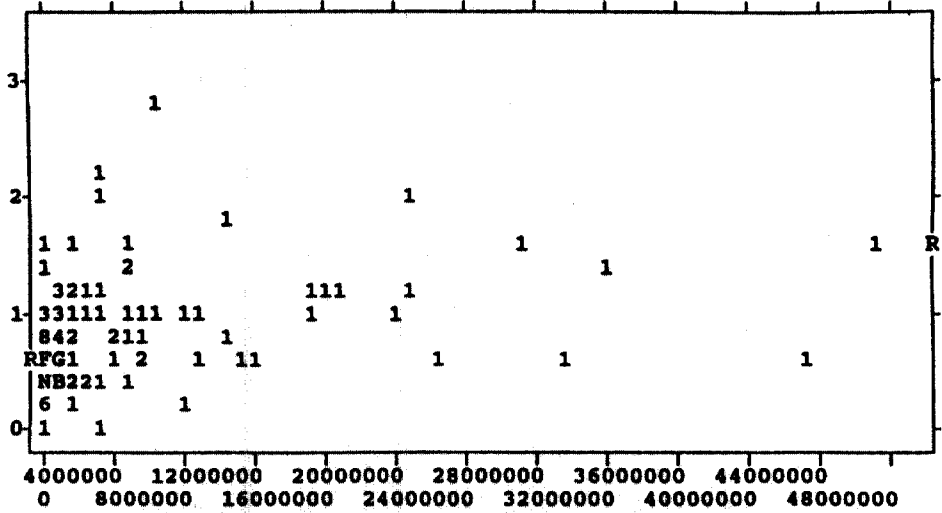
IV. 데이터 분석 결과

1976년과 1990년의 설문 조사 데이터에 대한 상관 분석을 실시한 결과가 Figure 3과 4 와 Table 1에 제시되어 있다. 이들 그림과 표에 의하면 전반적으로 Landing Fees와 Enplanements 간의 1990년도 상관계수 .3639는 1976년의 .3782와 비교할 때 거의 변화가 없는 것으로 나타났으며, 위에서의 Kanafani와 Ghobrial 교수가 1979년 데이터를 이용해서 얻어낸 연구 결과와 마찬가지로 공항에서 Enplanements가 증가 또는 감소함에 따라 Landing Fees가 증가 또는 감소되지 않고 있다. 따라서 이 연구의 제 1 귀무가설을 기각할 수 없게 되었다. 이것에 근거해 볼 때 자유화 이후에도 공항에서는 시장 합리화의 원리가 적용되고 있지 않다는 결론을 도출할 수 있다. 다음에서 제시하는 일원 분산 분석에서도 유의한 다른 결과를 얻지 못했다.

1976년과 1990년의 설문 조사 데이터에 대한 일원 분산 분석을 실시한 결과가 Table 2에 제시되어 있다. 이 표에 의하면 자유화 이후 Large와 Medium Hub의 Landing Fees의 수준은 Small과 Non-hub의 Landing Fees 수준과는 유의한 차이(유의수준 $p \leq .05$)를 보이고 있으나 Large Hub의 Landing Fees와 Medium Hub의 Landing Fees 간에는 유의한 수준 차이가 인정되지 않는다. 이와 같은 결과는 자유화 이전인 1976년의 Landing Fees의 Hub별 수준 구조와 동일한 것이다. 따라서 이 연구의 제 2 귀무가설을 기각할 수 없다.

이상과 같은 두개의 통계기법에 의한 결과로부터, 이 연구의 가정인 자유화 이후 공항료가 시장 합리화(Market Rationalization)의 원리에 의해 결정이 되었다는 논리가 통계적으로 인정될 수 없게 되었다.

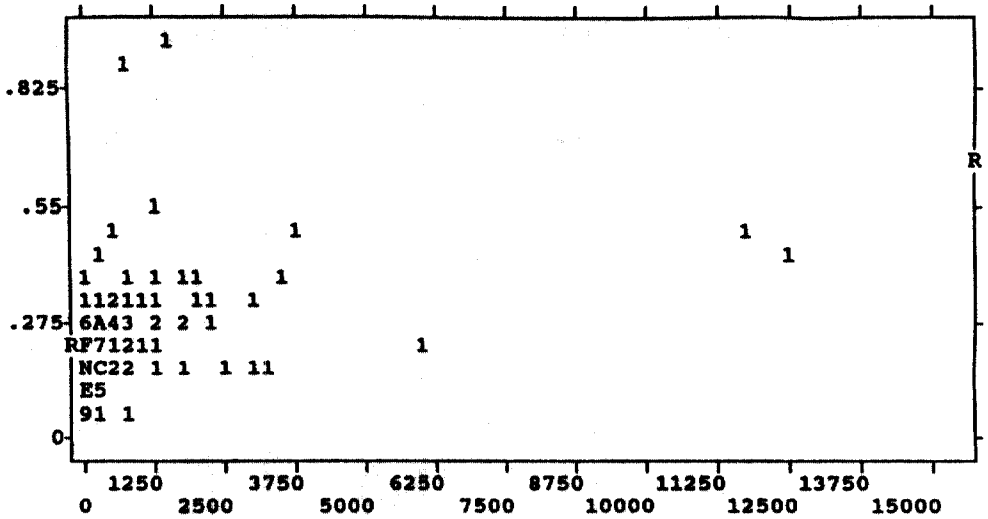
L
A
N
D
I
N
G
F
E
E
S



PASSENGER ENPLANEMENTS

Figure 3. Landing Fees and Enplanements (1990).

L
A
N
D
I
N
G
F
E
E
S



PASSENGER ENPLANEMENTS

Figure 4. Landing Fees and Enplanements (1976).

Table 1 Correlations Between Landing Fees and Enplanements

Variables	Hubs	Correlation Coefficients			
		N	1990	N	1976
SIG on ENP	All	151	.3639**	154	.3782**
	Large	20	.0415	13	.5165
	Medium	27	.0828	31	.1240
	Small	44	.1965	53	.4118*
	Non-hub	60	-.0083	57	.1820

1-tailed significance: * = .01 ** = .001

Where,

SIG = Landing Fees Charged to Signatory Air Carriers

ENP = Enplanements

All = Large + Medium + Small + Non-hub

N = Numbers of Data Tested

Table 2 ONEWAY Multiple Comparisons of Landing Fees by Hubs.

Variables		1990	
SIG by HUB	*Subset	N	Mean
	Large	20	1.1215
	Medium	27	.9770
	Small	44	.6793
	Non-hub	60	.5421

Variables		1976	
SIG by HUB	*Subset	N	Mean
	Large	13	.3226
	Medium	31	.3091
	Small	53	.2083
	Non-hub	57	.1651

Where,

SIG = Landing Fees Charged to Signatory Air Carriers

N = Numbers of Data Tested

*Homogeneous Subsets; Subsets of groups, whose highest and lowest means do not differ by more than the shortest significant (at the .05 level) range for a subset of that size

V. 결 론

Figure 3과 4 그리고 Table 1에 제시되어 있는 상관분석의 결과, 자유화 이후, 공항료(Airport Rates and Charges)와 공항에서의 활동량(the Volume of Activity) 간에 유의한 상관 관계가 존재하지 않는다는 이 연구의 제 1 귀무가설을 기각할 수 없게 되었다. 또한 Table 2에 제시되어 있는 일원 분산 분석의 결과도 제 2 귀무가설 즉, 자유화 이전과 이후를 비교할 때, 각 Hub Class 별 공항료의 수준에 있어 유의한 차이가 없다는 가설을 기각할 수 있는 근거를 제시할 수 없다. 이와 같은 결과는 이 연구의 가정과 언급된 논문들의 주장과는 반대되는 것으로 그 원인으로 다음과 같은 Gesell 교수의 주장으로 일부 설명이 될 수 있다.

Gesell 교수에 의하면, 일반에게 개방되어 있는(Open to the Public) 미국의 대부분의 공항을 정부 특히 각 지방정부가 소유하고 운영하고 있으며 공항 관리는 실질적으로 정부에 의해 주도되고 발전이 되었다. 따라서 공항 관리자의 대부분은 행정 업무(Public Administration)를 수행하는 관리이며 그들에게 민간기업의 사업가 정신의 발휘를 기대하는 것은 무리라는 주장이다. (Gesell, 1992, p. 2) 즉 위험 회피 성향으로 인한 소극적인 태도와 과거의 관행에 집착하는 관료주의의 속성으로는 자유화 이후 공항 시장에 갑자기 조성된 자유 시

장 경제 원리를 실행하기에는 어려운 일일 것 같다.

그러나 자유화의 시장 경제 원리는 공항 경제에 변화를 가져오고 있다. 시장 경제의 사업가 정신이 Dayton 공항과 같은 일부 공항에서 발휘되었으며 정부에 의해 운영되는 공항의 일부를 사유화시켜야 한다는 주장이 점차 더 많은 공공의 지지를 얻고 있다.

이상의 미국의 항공 산업 자유화 정책이 미국 공항 경제에 미친 영향에 대한 연구 결과는 현재 전 산업에 걸쳐 규제완화를 실험하고 있는 우리의 경제 정책에도 좋은 사례가 될 것이다. 가장 순수한 자본주의 국가인 미국에서, 14년간의 자유화의 실행에도 불구하고 그 자유화의 영향이 일반화될 수 없는 미국 공항 관리자의 관료주의를 생각할 때 이제 막 시작단계에 있는 우리의 규제완화 정책이 가시적 효과를 보기까지는 긴 시간이 필요할 것이다.

▣ 참 고 문 헌

1. American Association of Airport Executives. (1990). 1990 survey of airport rates and charges. Alexandria, VA: Author.
2. Brenner, M. A., James O. Leet, & Elihu Schott. (1985). Airline deregulation. Westport, CT: Eno Foundation for Transportation. Inc.
3. Carrier refusal to pay higher landing fees taken to courts. (1982, February 8). Aviation Week and Space Technology, pp. 28-29.
4. Gesell, L. E. (1992). The administration of public airports (3rd ed.). Chandler, AZ: Coast Aire Publications.
5. Kanafani A., & Ghobrial A. A. (1985). Airline hubbing—some implications for airport economics. Transportation Research, 19A, 15-27.
6. Ott, L. (1988). An introduction to statistical methods and data analysis (3rd ed.). Boston, NY: PWS-KENT Publishing Co.
7. Searce R. (1985). Deregulation winner: Dayton grows from mid-sized local airport to big-time hub. Airport Forum, 15, 42-43.
8. Schano R. (1986). Airport marketing in a competitive environment. Airport Forum, 16, 29-47.

APPENDIX A

Air Traffic Hub Classification

Hub Classification	Percent of Enplanements
Large	1% or more
Medium	.25-.99%
Small	.05-.25%
Non-hub	less than .05%

Note. Grouping of data into hubs was done using each community's percentage of the total annual air carrier enplaned passengers in the United States(Gesell, 1992, p. 52).